

**OPTIMALISASI TERMINAL STAGEN TIPE B DI KABUPATEN
KOTABARU**

Skripsi



Oleh:

MUHAMMAD BINTANG FIRDAUS

Notar : 18.01.188

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TRANSPORTASI DARAT
BEKASI
2022**

OPTIMALISASI TERMINAL STAGEN TIPE B DI KABUPATEN KOTABARU

Skripsi

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi
Transportasi Darat Sarjana Terapan
Guna Memperoleh Sebutan Sarjana Sains Terapan



Oleh:

MUHAMMAD BINTANG FIRDAUS

Notar : 18.01.188

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TRANSPORTASI DARAT

BEKASI

2022

KATA PENGANTAR

Segala Puji Syukur atas rahmat dan karunia Allah Subhanawataala, yang telah melimpahkan rahmat dan anugrah-Nya, sehingga skripsi yang berjudul "Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru" dapat diselesaikan

Dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan, pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Orang tua dan Keluarga yang selalu memberikan doa dan dukungan hingga saat ini.
2. Bapak Ahmad Yani, ATD., MT Selaku direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD
3. Bapak Sam Deli Imanuel, MM dan Bapak Irfan Wahyunanda, M.SC Sebagai dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahan secara langsung dan tidak langsung terhadap penulisan skripsi ini.
4. Bapak/Ibu Dosen Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat
5. Rekan – rekan taruna/I Angkatan XL yang selalu memberikan semangat serta dukungan dalam proses penyusunan skripsi ini.
6. Sulfiah Nur Afifah yang telah memberikan banyak dukungan serta motivasi pada penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari skripsi ini banyak kekurangan, saran dan masukan sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Semoga bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan bidang transportasi darat dan dapat diterapkan untuk pembangunan transportasi di Indonesia pada khususnya pada daerah Kabupaten Kotabaru

Bekasi, 15 Juli 2022

Penulis



MUHAMMAD BINTANG FIRDAUS

18.01.188

ABSTRAKSI

Kabupaten Kotabaru memiliki Terminal yang berlokasi di Jalan Raya Stagen dan menjadi titik temu penumpang dari daerah utara dan selatan di pulau laut Kotabaru, dan Terminal Stagen bertempat di Kecamatan Stagen yang memiliki luas lahan 29.400m². Lahan Terminal yang berdampingan dengan kantor uptd Penguji Kendaraan Bermotor (PKB). Terminal Stagen memiliki fasilitas utama dan penunjang sesuai dengan standar fungsi terminal tipe B. Hal ini membuat kinerja pelayanan terminal terhadap pengguna angkutan umum menjadi buruk dan menjadikan terminal tidak optimal sebagai tempat naik turunnya penumpang di terminal tersebut. Adanya armada AKDP yang memasuki terminal tipe B dibutuhkannya tempat naik turun penumpang yang layak. Untuk solusinya perlu dilakukan pengoptimalan terminal untuk memperbaiki kinerja pelayanan terminal di dalam terminal dengan melakukan Optimalisasi terminal tersebut, ditinjau dari perda yang berlaku di Kabupaten Kotabaru tepatnya di daerah Stagen belum adanya pasar untuk daerah tersebut sehingga untuk melakukan perjalanan ke pasar bisa di bilang cukup jauh. Pembuatan pasar di dalam terminal tidak terlepas dari peraturan daerah Kabupaten Kotabaru tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kotabaru Tahun 2012 – 2032 dan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 112 Tahun 2007 Tentang Penataan Dan Pembinaan Pasar Tradisional Pusat Perbelanjaan Dan Toko Modern

Kata Kunci : Terminal Tipe B, Optimalisasi Terminal, Peningkatan Kinerja Pelayanan

ABSTARCT

Kotabaru Regency has a Terminal located on Jalan Raya Stagen and is a meeting point for passengers from the north and south on the sea island of Kotabaru, and the Stagen Terminal is located in Stagen District which has a land area of 29,400m². Terminal land adjacent to the Office of the Motor Vehicle Examiner (PKB). Terminal Stagen has main and supporting facilities in accordance with the standard type B terminal function. This makes the performance of terminal services to public transport users to be poor and makes the terminal not optimal as a place for passengers to go up and down at the terminal. The existence of the AKDP fleet entering the type B terminal requires a proper place to get on and off passengers. For the solution, it is necessary to optimize the terminal to improve the performance of terminal services in the terminal by optimizing the terminal, in terms of the local regulations in force in Kotabaru Regency, precisely in the Stagen area, there is no market for that area, so traveling to the market can be said to be quite far. The development of the market in the terminal is inseparable from the Kotabaru Regency Regional Regulation regarding the Kotabaru Regency Spatial Plan for 2012 – 2032 and the Presidential Regulation of the Republic of Indonesia Number 112 of 2007 concerning the Arrangement and Development of Traditional Markets for Modern Shopping Centers and Stores.

Keywords: Type B Terminal, Terminal Optimization, Service Performance Improvement

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
ABSTRAKSI	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Identifikasi Masalah	2
1.3. Rumusan Masalah	3
1.4. Maksud dan Tujuan	3
1.5. Ruang Lingkup	3
BAB II GAMBARAN UMUM	4
2.1. Kondisi Transportasi	4
2.2. Kondisi wilayah kajian	21
2.3. Karakteristik Tata Guna Lahan	36
BAB III KAJIAN PUSTAKA	39
3.1. Terminal	39
3.1.1. Pengertian Terminal	39
3.1.2. Fungsi Terminal	40
3.1.3. Fasilitas Terminal	40
3.1.4. Tata Letak Ruang Fasilitas	42
3.2. Pola Parkir pada Terminal.....	43
3.3. Rencana Tata Ruang Wilayah Kotabaru	45
3.4. Pasar	47

3.5. Keaslian Penelitian	48
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	49
4.1. Desain Penelitian	49
4.2. Bagan Alir Penelitian	50
4.3. Sumber Data	52
4.4. Teknik pengumpulan data	52
4.4.1. Pengumpulan data sekunder	52
4.4.2. Pengumpulan data primer	52
4.5. Teknik Analisis Data	54
4.5.1. Analisis kondisi eksisting terminal	54
4.5.2. Analisis Kinerja pelayanan Terminal	54
4.5.3. Analisis integrasi terminal	61
4.5.4. Rencana terminal Stagen	63
BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH	64
5.1. Kondisi Eksisting	64
5.1.1. Daerah Lingkungan Terminal	64
5.1.2. Daerah Pengawasan Terminal	71
5.2. Analisis Kinerja Pelayanan Terminal	73
5.2.1. Penilaian Pelayanan Terminal	73
5.2.2. Fasilitas Utama Dan Penunjang	88
5.3. Analisis Integrasi Terminal	93
5.3.1. Penentuan Sampel	93
5.3.2. <i>Moda Interaction Matrix</i>	94
5.3.3. Trip Segment Analysis	98
5.4. Skenario Rencana Terminal Stagen Tipe B	102

5.4.1.	Skenario berdasarkan hasil analisis IPA dan MIM	102
5.4.2.	Skenario Berdasarkan eksisiting dan PERDA RTRW	114
5.4.3.	Skenario berdasarkan Perda RTRW , MIM dan IPA.....	118
BAB VI PENUTUP		131
6.1.	Kesimpulan	131
6.2.	Saran	131
DAFTAR PUSTAKA		133
LAMPIRAN		135

DAFTAR GAMBAR

Gambar II . 1 Terminal Stagen Tipe B	5
Gambar II . 2 Terminal Batu Selira	5
Gambar II . 3 Terminal Lontar	6
Gambar II . 4 Terminal Serongga	7
Gambar II . 5 Titik Halte Kabupaten Kotabaru	7
Gambar II . 6 Visualisasi Halte Kabupaten Kotabaru	8
Gambar II . 7 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Kotabaru.....	8
Gambar II . 8 Peta Jaringan Trayek AKAP	10
Gambar II . 9 Antarprovinsi (AKAP) Kabupaten Kotabaru	10
Gambar II . 10 Peta Jaringan Trayek Angkutan Antarkota Dalam provinsi.....	11
Gambar II . 11 Visualisasi Angkutan Antarkota Dalam Provinsi.....	12
Gambar II . 12 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Kabupaten Kotabaru..	14
Gambar II . 13 Visualisasi Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kotabaru.....	15
Gambar II . 14 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kotabaru .	18
Gambar II . 15 Layout Sirkulasi Terminal Tipe B Stagen.....	21
Gambar II.16 Persentase Ketersediaan Fasilitas Terminal Tipe B Stagen	27
Gambar II.17 Persentase Kondisi Fasilitas Terminal Tipe B Stagen	27
Gambar II.18 Persentase Ketersediaan Fasilitas Utama Terminal Tipe B Stagen	31
Gambar II.19 Persentase Kondisi Fasilitas Utama Terminal Tipe B Stagen.....	31
Gambar II.20 Persentase Ketersediaan Fasilitas Penunjang Terminal Tipe B Stagen	32
Gambar II.21 Persentase Kondisi Fasilitas Penunjang Terminal Tipe B Stagen.....	32
Gambar II.22 Peta Tata Guna Lahan Kabupaten Kotabaru.....	38
Gambar III.1 Tata Letak Ruang Fasilitas	42
Gambar III.2 Hubungan Macam Dan Urutan Kegiatan Penumpang.....	43
Gambar III.3 Hubungan Macam Dan Urutan Kegiatan awak kendaraan	43
Gambar IV.1 Bagan alir penelitian	51
Gambar IV.2 Bagan alir penelitian	57
Gambar V.1 Peta Lokasi Terminal Stagen.....	64
Gambar V.2 Layout Kawasan Terminal Stagen	65
Gambar V.3 ketersediaan fasilitas utama	69

Gambar V.4 Kondisi fasilitas utama	69
Gambar V.5 ketersediaan fasilitas penunjang	70
Gambar V.6 Kondisi Fasilitas Penunjang.....	70
Gambar V.7 ketersediaan fasilitas umum	71
Gambar V.8 ketersediaan fasilitas umum	71
Gambar V.9 Diagram kartesius.....	76
Gambar V.10 Hasil Diagram kartesius.....	85
Gambar V.10 layout terminal Stagen	105
Gambar V.11 layout sirkulasi AKDP.....	106
Gambar V.12 Layout sirkulasi ANGDES	107
Gambar V.13 Layout sirkulasi ANGKOT	108
Gambar V.14 Layout sirkulasi kendaraan pribadi.....	109
Gambar V.15 Desain 3 dimensi Terminal Stagen.....	110
Gambar V.16 Desain 3 dimensi parkir	111
Gambar V.17 Desain 3 dimensi tempat naik turun penumpang	112
Gambar V.18 Desain 3 dimensi tempat pejalan kaki.....	113
Gambar V.19 Layout terminal skenario 2	115
Gambar V.20 Desain 3 dimensi terminal	116
Gambar V.21 Desain 3 terminal stagen.....	117
Gambar V.22 kondisi eksisting Terminal Stagen.....	118
Gambar V.23 Skenario 3 Terminal Stagen	120
Gambar V.24 Skenario 3 AKDP.....	121
Gambar V.25 Skenario 3 ANGKOT	122
Gambar V.26 Skenario 3 ANGDES	123
Gambar V.27 Skenario 3 Parkir Terminal.....	124
Gambar V.28 Skenario 3 Parkir Pasar	125
Gambar V.29 Skenario 3 desain 3 dimensi keseluruhan	126
Gambar V.30 Skenario 3 desain 3 dimensi pasar Stagen	127
Gambar V.31 Pembagian arus terminal dan pasar.....	128
Gambar V.32 Jalur Kedatangan Skenario 3.....	129
Gambar V.33 parkir angkutan barang pasar	130

DAFTAR TABEL

Tabel II.1 Daftar Jurusan Angkutan AKDP di Kabupaten Kotabaru.....	11
Tabel II.2 Daftar Jurusan Angkutan Perkotaan di Kabupaten Kotabaru	13
Tabel II.3 Daftar Angkutan Perkotaan di Kabupaten Kotabaru	14
Tabel II.4 Daftar Jurusan Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kotabaru.....	15
Tabel II.5 Daftar Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kotabaru.....	19
Tabel II.6 Data Fasilitas Terminal Stagen Berdasarkan PM 40 Tahun 2015.....	21
Tabel II. 7 Data Fasilitas Terminal Stagen Berdasarkan PM 24 Tahun 2021.....	28
Tabel II. 8 Visualisasi Terminal Tipe B Stagen	33
Tabel IV. 1 Satuan Ruang Tunggu Parkir Angkutan Umum	58
Tabel IV.2 Ukuran Kantor Sesuai Kriterianya	59
Tabel IV. 3 Kriteria Panjang Parkir Pengantar di Terminal.....	60
Tabel IV. 4 Kebutuhan Luas Musholla Berdasarkan Jalur Keberangkatan	60
Tabel IV. 5 Luas Terminal Berdasarkan Tipe	61
Tabel IV. 6 Interval Jarak Berjalan Kaki	62
Tabel IV. 7 Daftar Nilai Normal	63
Tabel V.1 Fasilitas Utama pada Terminal Stagen Tipe B	67
Tabel V.2 Fasilitas Penunjang pada Terminal Stagen Tipe B	67
Tabel V.3 Fasilitas Umum pada Terminal Stagen Tipe B	68
Tabel V.4 Inventarisasi Ruas Jalan Raya Stagen	72
Tabel V.5 kinerja Lalu lintas ruas Jalan Raya Stagen	73
Tabel V.6 Indikator Standar Pelayanan Terminal.....	74
Tabel V.7 Tingkat kepuasan analisis IPA	76
Tabel V.8 Tabel Kepentingan Analisis IPA	79
Tabel V.9 Tingkat kesesuaian pada analisis IPA.....	81
Tabel V.10 rata – rata jumlah nilai kepuasan dan kepentingan.....	83
Tabel V.11 Kesimpulan kuadran diagram kartesius	85
Tabel V.12 Kuadran A (Prioritas Utama).....	85
Tabel V.13 Kuadran B (pertahankan prestasi)	86

Tabel V.14 Kuadran C (prioritas rendah)	86
Tabel V.15 Kuadran D (Berlebihan)	87
Tabel V.16 Kebutuhan Fasilitas di Terminal Stagen	88
Tabel V.17 Perhitungan jumlah lajur	89
Tabel V.18 Perhitungan Jalur Kedatangan	90
Tabel V.19 jalur kedatangan	90
Tabel V.20 Perhitungan ruang tunggu penumpang	91
Tabel V.21 Interval Nilai modal Interaction matrix beserta deskripsi dan jaraknya ..	94
Tabel V.22 Normalized Scorer	95
Tabel V.23 Nilai jarak eksisting	96
Tabel V.24 Nilai jarak harapan	96
Tabel V.25 Matrix Interaksi Moda	97
Tabel V.26 Number Of Cell	97
Tabel V.27 Normalized Score	98
Tabel V.28 Nilai Hambatan Berdasarkan Komponen waktu	98
Tabel V.29 Trip Segment dari AKDP ke gerbang keluar dengan sepeda motor	99
Tabel V.30 Trip Segment dari AKDP ke gerbang keluar dengan mobil	100
Tabel V.31 rekapitulasi hasil segmen turun penumpang dari Terminal Stagen	100
Tabel V.32 Trip segment dari gerbang masuk dengan sepeda motor	100
Tabel V.33 Trip segment dari gerbang masuk dengan sepeda mobil	101
Tabel V.34 Rekapitulasi hasil trip segment naik penumpang dari terminal Stagen ..	102

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan salah satu aspek penting bagi suatu daerah, yang dimana berfungsi sebagai penunjang kegiatan aliran barang dan manusia. Pergerakan barang dan manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya berlangsung agar mendapatkan sumber daya yang dibutuhkan yang tidak tersedia di suatu daerah tersebut. Hal ini merupakan akibat tidak meratanya sumber daya alam antar daerah ke daerah lainnya

transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Salim 2000) . Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*komoditif*) dan penumpang ke tempat lain. Pada setiap kota ataupun kabupaten sangat dibutuhkan adanya suatu sistem transportasi yang lancar, cepat, nyaman, teratur, dan baik untuk pergerakan setiap perpindahan manusia maupun barang

Salah satu pendukung transportasi adalah sarana dan prasarana. Sarana dan prasarana yang baik adalah hal yang mendasar bagi transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat pada umumnya. Sarana dan prasarana merupakan salah satu faktor penting dalam pergerakan barang dan jasa. Salah satu sarana yang transportasi yang sangat terlihat di masyarakat yaitu angkutan umum. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dengan maksud dan tujuan agar angkutan umum tersebut memberikan pelayanan yang baik dan layak bagi masyarakat

Pada dasarnya angkutan umum penumpang sangat memerlukan prasarana yaitu terminal karena salah satu fungsi terminal untuk mengatur naik turun penumpang pada angkutan umum tersebut sehingga bisa dikatakan terminal sangat penting bagi prasarana transportasi

Kabupaten Kotabaru termasuk daerah yang cukup berkembang di bidang pariwisata. Banyak obyek wisata yang sangat di minati masyarakat

dalam kota maupun luar kota , maka di butuhkanlah terminal angkutan Antar Kota Dalam Provinsi dan terminal yang dibutuhkan yaitu terminal tipe B

Kabupaten kotabaru sendiri sudah memiliki terminal tipe B, akan tetapi terminal tersebut tidak berfungsi secara optimal, dikarenakan banyaknya fasilitas fasilitas yang tidak layak bahkan tidak tersedia semestinya peraturan yang terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, dan ketersediaan fasilitas utama hanya tersedia 57% dan 100% tidak dalam keadaan baik

Dalam melakukan aktivitas angkutan umum pada terminal, seperti pembelian tiket yang tidak pada loket tiket dan papan informasi untuk AKDP tidak tersedia, bahkan angkutan pedesaan maupun angkutan perkotaan yang melewati terminal tidak masuk kedalam terminal tersebut akan tetapi hanya berhenti di depan terminalnya

Pada terminal tidak ada pembagian sirkulasi angkutan umum dan angkutan pribadi, dan dari 7 angkutan perdesaan dan 1 angkutan perkotaan yang melewati Terminal, tidak ada yang menaik turunkan penumpang kedalam terminal tersebut, hanya AKDP yang menaik turunkan penumpang di dalam terminal.

Pada bagian angkutan umum perdesaan dan perkotaan tidak melakukan pelayanan masuk, dalam terminal melainkan hanya berhenti di sekitar terminal. Berdasarkan pernyataan diatas maka penulis bermaksud membuat kajian tentang ***"Optimalisasi terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru"***

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan pengamatan yang terjadi dilapangan, maka ditemukan antara lain :

1. Dari 7 angkutan perdesaan dan 1 angkutan perkotaan tidak ada yang menaik turunkan penumpang ke dalam terminal tersebut , angkutan tersebut hanya singgah di pinggir jalan.

2. Fasilitas utama maupun fasilitas penunjang yang tidak optimal, bahkan tidak tersedia sesuai PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan
3. Tidak optimalnya kinerja operasional pada terminal

1.3. Rumusan Masalah

1. Bagaimana mengoptimalkan kinerja pelayanan Terminal Stagen ?
2. Bagaimana penataan fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang saling terhubung dengan komponen sarana dan prasarana pada penumpang ?
3. Bagaimana mengoptimalkan kinerja operasional di Terminal Stagen ?

1.4. Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah :

Diharapkan dapat menjadi bahan masukan untuk pihak yang berkepentingan dengan transportasi. Khususnya untuk semua pihak yang berkaitan dengan pelaksanaan terminal stagen, Kabupaten kotabaru. Dengan demikian penelitian ini di buat agar terpenuhinya kebutuhan pengguna utama dari terminal .Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Mengidentifikasi dan menganalisis kondisi eksisting terminal Stagen untuk mengoptimalkan kinerja pelayanan terminal tersebut.
2. Mengevaluasi ketersediaan fasilitas Terminal Stagen pada saat ini dan mengoptimalkan fasilitas tersebut.
3. Menganalisa kinerja operasional di terminal stagen untuk mendapatkan rekomendasi terbaik.

1.5. Ruang Lingkup

Agar fokus pada tujuan yang akan dicapai, maka penelitian ini perlu adanya batasan masalah dalam ruang lingkup penelitian. Adapun batasan masalah yang dimaksud sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian yang diambil hanya kawasan terminal dan wilayah sekitar yang menjadi tempat pembayaran retribusi di pinggir jalan oleh angkutan umum
2. Analisis kinerja Terminal Stagen dan desain penambahan fasilitas penunjang dan fasilitas pendukung terminal yang menunjang dalam mengoptimalkan fungsi terminal

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1. Kondisi Transportasi

Transportasi di Kabupaten Kotabaru memiliki peran penting dalam lalu lintas angkutan penumpang maupun angkutan barang. Masyarakat di kabupaten Kotabaru tidak hanya menggunakan transportasi darat melainkan ada transportasi udara dan air untuk penyebrangan

1) Terminal

Kabupaten Kotabaru memiliki 4 (empat) terminal yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat dan 2 (dua) terminal yang sudah tidak beroperasi. Yaitu pertama Terminal Stagen dengan Tipe B yang terletak di Jalan Raya Stagen pada Kecamatan Pulau Laut Utara, kedua yaitu Terminal Batu Selira dengan Tipe C yang terletak di Jalan Batu Selira pada Kecamatan Pulau Laut Sigam, ketiga Terminal Lontar dengan Tipe C yang terletak di Jalan Poros Lontar pada Kecamatan Pulau Laut Barat, keempat Terminal Serongga dengan Tipe C yang terletak di Jalan A. Yani pada Kecamatan Kelumpang Hilir, serta yang sudah berhenti beroperasi ialah Terminal Berangas yang terletak di Jalan Berangas pada Kecamatan Pulau Laut Timur, dan Terminal Cantung yang terletak di Jalan A. Yani pada Kecamatan Kelumpang Hulu.

a) Terminal Tipe B Stagen

Terminal Stagen merupakan terminal Tipe B di Kabupaten Kotabaru yang melayani kendaraan umum untuk antar kota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan. Namun angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan sering kali tidak memasuki terminal stagen. Terminal Stagen berlokasi di Jalan Raya Stagen, kecamatan pulau laut utara, kabupaten kotabaru. Walaupun terminal ini merupakan terminal tipe B tetapi sepi dari aktivitas yang berlangsung. Berdasarkan hasil survey di lapangan oleh tim pkl Kabupaten

Kotabaru masih banyak fasilitas yang belum tersedia dan rusak, dapat dilihat Terminal Stagen pada gambar II.1



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 1 Terminal Stagen Tipe B

b) Terminal Batu Selira

Terminal Batu Silira merupakan terminal Tipe C yang berlokasi di Jalan Batu Selira, Kecamatan Pulau Laut Sigam, Kabupaten Kotabaru. Terminal Batu Selira melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan. Namun, kondisi di lapangan tidak ada angkutan perdesaan yang memasuki Terminal Batu Selira dan tidak semua angkutan perkotaan memasuki Terminal Batu Selira sebagai tempat naik turun penumpang dan tempat angkutan perkotaan beristirahat, untuk Terminal Batu selira dapat dilihat pada gambar II.2



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II .2 Terminal Batu Selira

c) Terminal Lontar

Terminal Lontar merupakan terminal Tipe C yang melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan. Namun, kondisi di lapangan ada beberapa angkutan perdesaan yang memasuki Terminal Lontar sebagai tempat naik turun penumpang. Terminal Lontar berlokasi di Jalan Raya Lontar, Kecamatan Pulau Laut Barat, Kabupaten Kotabaru, dapat dilihat Terminal Lontar pada gambar II.3



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 3 Terminal Lontar

d) Terminal Serongga

Terminal Serongga merupakan terminal Tipe C yang melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan. Pada kondisi lapangan Terminal Serongga hanya menjadi tempat singgah Angkutan Perdesaan berlokasi di Jalan A. Yani, Kecamatan Kelumpang Hilir, Kabupaten Kotabaru, dan visualisasi Terminal dapat dilihat pada gambar II.4

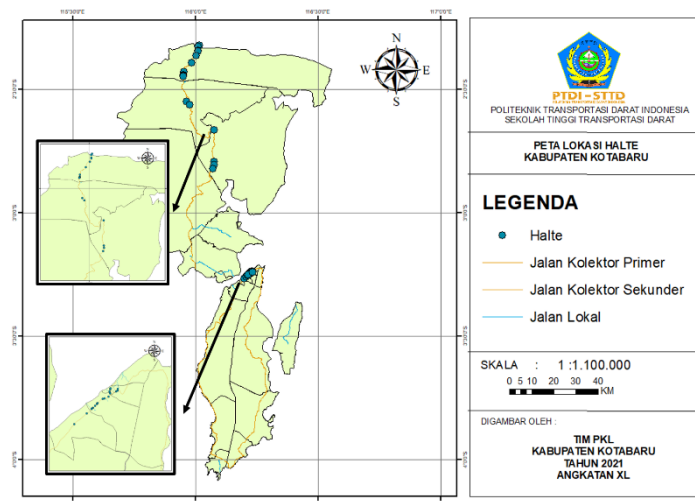


Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 4 Terminal Serongga

2) Halte

Di wilayah Kabupaten Kotabaru terdapat 38 bangunan halte yang sebagian besar dalam kondisi cukup baik, namun tidak difungsikan secara optimal. Namun, ada beberapa halte telah disalahgunakan sebagai tempat berjualan, sehingga halte tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya, untuk titik halte dapat dilihat pada gambar II.5 dan untuk kondisi halte dapat dilihat pada gambar II.6



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 5 Titik Halte Kabupaten Kotabaru



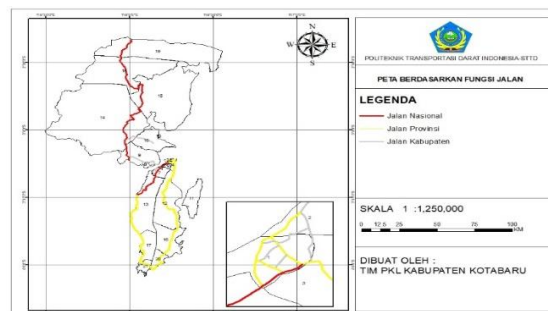
Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 6 Visualisasi Halte Kabupaten Kotabaru

3) Lalu lintas jalan

Jaringan jalan kabupaten kotabaru diantaranya jaringan jalan menurut status yang terdiri dari 10 ruas jalan nasional dengan panjang 189,75 km dan 19 ruas jalan kabupaten dengan panjang 70,88 km. sementara jaringan jalan menurut fungsi terdiri dari 10 ruas jalan kolektor dan primer dengan panjang 163,81 km, 11 ruas jalan kolektor sekunder dengan panjang 194.60 km dan 13 ruas jalan lokal dengan panjang 68 km. sehingga total jaringan jalan kotabaru sepanjang 426,41 km

Pola jaringan jalan di kabupaten kotabaru berbentuk radial yaitu jaringan jalan yang berpusat pada pusat kota atau *central business distric* (CBD) yang dihubungkan dengan jalan jalan radial. Berikut bentuk gambar mengenai peta jaringan jalan kabupaten kotabaru pada gambar II.7



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 7 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Kotabaru

Berdasarkan peta di atas diketahui bahwa jaringan jalan pada kabupaten kotabaru masih tidak mencakupi seluruh wilayah nya atau tidak sebanding dengan luas daerah kabupaten kotabaru , hal ini terjadi di karenakan kabupaten Kotabaru sendiri kabupaten yang jauh dari ibukota provinsi Kalimantan Selatan dan untuk pusat kota sendiri atau CBD terletak memisah dari pulau Kalimantan sedangkan bagian kotabaru bagian Kalimantan zona 14, 15, 18, 19 karakteristik penduduk di zona tersebut adalah perusahaan maka dari itu penduduknya hanya sedikit di zona tersebut , untuk bagian selatan kotabaru untuk zona 20,21,16,17 karakteristik penduduknya adalah nelayan sehingga maksud perjalanannya ialah untuk penjualan hasil bumi ke pusat kota dan juga kebanyakan pergerakan internal internal antar zona diperuntukkan untuk kegiatan sekolah pasar dan pekerjaan

4) Sarana Angkutan Jalan

Daerah Kabupaten Kotabaru dilayani oleh Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak dalam Trayek. Angkutan Umum Dalam Trayek Di kabupaten Kotabaru dilayani oleh Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) tapi angkutan tersebut hanya melintasi daerah Kabupaten Kotabaru tidak singgah di Kabupaten Kotabaru tersebut , Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) , angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan. Angkutan umum tidak dalam trayek di Kabupaten Kotabaru meliputi angkutan orang antar jemput karyawan, angkutan orang antar jemput karyawan, angkutan dengan tujuan tertentu, angkutan orang dengan menggunakan taksi

a. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Pada Kabupaten Kotabaru Angkutan AKAP hanya melintasi jalan nasional Kabupaten Kotabaru. Adapun lokasi lintasan angkutan AKAP dapat digambarkan dalam peta yang dapat dilihat pada gambar II.8 dan untuk kondisi dapat dilihat pada gambar II.9



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 8 Peta Jaringan Trayek AKAP



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 9 Antarprovinsi (AKAP) Kabupaten Kotabaru

b. Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP)

Angkutan AKDP di Kabupaten Kotabaru dilayani oleh perusahaan swasta yang disinggah di Terminal Tipe B Stagen dan Terminal Tipe C Serongga. Adapun lokasi lintasan angkutan AKDP dapat digambarkan dalam peta yang dapat dilihat pada gambar II.10



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 10 Peta Jaringan Trayek Angkutan Antarkota Dalam provinsi (AKDP) Kabupaten Kotabaru

Tabel II.1 Daftar Jurusan Angkutan AKDP di Kabupaten Kotabaru

PULAU KALIMANTAN

NO	TRAYEK	NAMA PERUSAHAAN	JUMLAH ARMADA JENIS KENDARAAN	JENIS KENDARAAN	TARIF
1	KOTABARU - BANJARMASIN	PO MELATI	3	BUS SEDANG	150.000

PULAU LAUT

NO	TRAYEK	NAMA PERUSAHAAN	JUMLAH ARMADA JENIS KENDARAAN	JENIS KENDARAAN	TARIF
1	KOTABARU - BANJARMASIN	PO MELATI	5	BUS SEDANG	150.000
2	KOTABARU - BANJARMASIN	BUS MINI	1	BUS KECIL	150.000

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Kotabaru

Dari tabel II.1 yang menjelaskan tentang data AKDP pada Kabupaten Kotabaru dan dapat diketahui bahwa Angkutan yang melayani di Kabupaten Kotabaru dapat dilihat pada gambar II.11



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 11 Visualisasi Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP) dengan Bus Sedang di Kabupaten Kotabaru

5) Angkutan perkotaan

Angkutan Perkotaan di Kabupaten Kotabaru hanya terdapat 1 trayek angkutan perkotaan yang melayani perjalanan khusus di wilayah dalam kota, untuk data lintas trayek angkutan perkotaan dapat dilihat pada tabel II.2

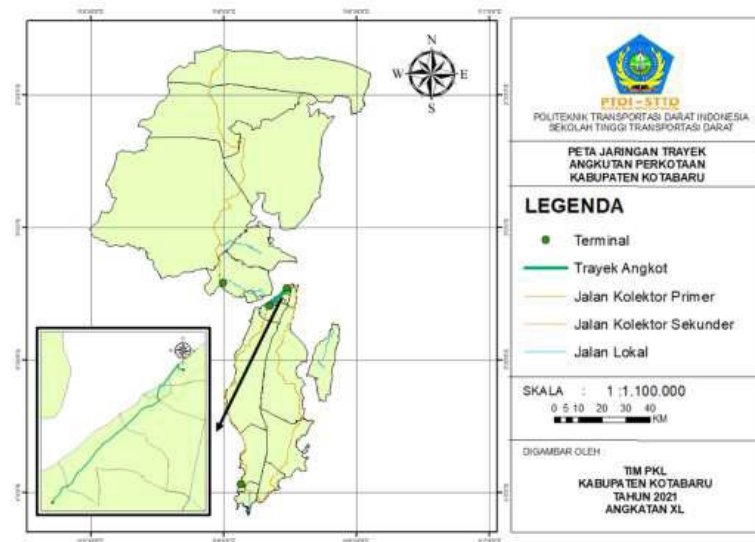
Tabel II.2 Daftar Jurusan Angkutan Perkotaan di Kabupaten Kotabaru

Berdasarkan Surat Keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Kotabaru Nomor 127
Tahun 1993

TRAYEK	LINTASAN TRAYEK	JUMLAH KENDARAAN	WARNA KENDARAAN
STAGEN - BATU SELIRA	Jalan Raya Stagen – Jalan Bridgen Hasan Basri – Jalan M.Alwi – Jalan Veteran – Jalan Surya Gandamana – Jalan Putri Cipta Sari – Jalan Pangeran Indera Kesuma Jaya – Jalan Pangeran Kesuma Negara – Jalan Hasanudin – Jalan Batu Selira – Jalan Hasanudin – Jalan Kesuma Negara – Jalan Pangeran Indera Kesuma Jaya – Jalan Putri Cipta Sari – Jalan Surya Gandamana – Jalan Veteran – Jalan M.Alwi – Jalan Bridgen -Hasan Basri – Jalan Raya Stagen	75	HIJAU POLOS

Sumber: Dinas Pehubungan Kabupaten Kotabaru

peta jaringan trayek angkutan perkotaan di wilayah studi Kabupaten Kotabaru dapat dilihat pada gambar II.12 dan untuk daftar angkutan perkotaan dapat dilihat pada tabel II.3



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 12 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Kabupaten Kotabaru

Tabel II.3 Daftar Angkutan Perkotaan di Kabupaten Kotabaru Sesuai Kondisi Lapangan

TRAYEK	JENIS KENDARAAN	KAPASITAS KENDARAAN	WARNA	PANJANG TRAYEK (KM)	UMUR RATA - RATA	KEPEMILIKAN KENDARAAN	JUMLAH ARMADA		TARIF	INSTANSI PEMBERI IZI
							ALOKASI	REALISASI		
STAGEN - BATU SELIRA	MPU	12	HIJAU POLOS	11,4	16	PERSEORANGAN	75	48	5000	BUPATI KABUPATEN KOTABARU

Sumber: hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

6) Angkutan perdesaan

Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kotabaru terdiri dari 13 trayek. Dengan total keseluruhan armada yang beroperasi sebanyak 86 armada dari 389 armada yang diberi izin operasi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Kotabaru. Jenis kendaraan yang digunakan yaitu mobil penumpang umum dengan kapasitas 12 penumpang dengan posisi tempat duduk berhadapan. Khusus untuk kendaraan yang berkapasitas 10 penumpang memiliki posisi tempat duduk menghadap kedepan. Tarif yang digunakan adalah menggunakan tarif flat untuk angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan, untuk kondisi

angkutan perdesaan di kabupaten Kotabaru II.13 dan daftar jurusan angkutan perdesaan dapat dilihat pada tabel II.4



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 13 Visualisasi Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kotabaru

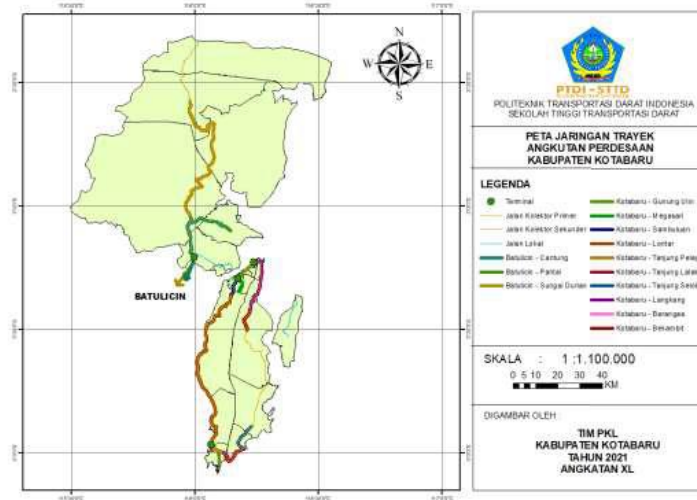
Tabel II.4 Daftar Jurusan Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kotabaru Berdasarkan Surat Keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Kotabaru Nomor 127 Tahun 1993

TRAYEK	LINTASAN TRAYEK	JUMLAH KENDARAA N	WARNA KENDARAA N
KOTABARU - TANJUNG SELOKA	KOTABARU - TANJUNG SERDANG - SALINO - SUNGAI PASIR - SEMISIR - SALOKAYANG - SEMARAS - BANGUN REJO - TANJUNG LALAK - TANJUNG SELOKA	20	KUNING HIJAU

TRAYEK	LINTASAN TRAYEK	JUMLAH KENDARAA N	WARNA KENDARAA N
KOTABARU - TANJUNG LALAK	KOTABARU - TANJUNG SERDANG - SALINO - SUNGAI PASIR - SEMISIR - SALOKAYANG - SEMARAS - BANGUN REJO - TANJUNG LALAK	15	ABU-ABU BIRU
KOTABARU - TANJUNG PELAYAR	KOTABARU - TANJUNG SERDANG - SALINO - SUNGAI PASIR - SEMISIR - SALOKAYANG - SEMARAS - SEKERAMPUT - LONTAR - TANJUNG PELAYAR	20	PUTIH KUNING
KOTABARU - LONTAR	KOTABARU - TANJUNG SERDANG - SALINO - SUNGAI PASIR - SEMISIR - SALOKAYANG - SEMARAS - SEKERAMPUT - LONTAR	30	PUTIH ORANGE
KOTABARU - SAMBULUA N	KOTABARU - SEMAYAP - JELAPAT - SUNGAI TAIB - SUNGAI PARING - STAGEN - SEBELIMBINGAN - MEGASARI - SAMBULUAN	30	PUTIH HITAM
KOTABARU - MEGASARI	KOTABARU - SEMAYAP - JELAPAT - SUNGAI TAIB - SUNGAI PARING - STAGEN - SEBELIMBINGAN - MEGASARI	4	PUTIH BIRU

TRAYEK	LINTASAN TRAYEK	JUMLAH KENDARAAN	WARNA KENDARAAN
KOTABARU - GUNUNG ULIN	KOTABARU - SEMAYAP - JELAPAT - SUNGAI TAIB - TAMBUN - GUNUNG ULIN	15	HIJAU TUA HIJAU MUDA
KOTABARU - BERANGAS	KOTABARU - SIGAM - SARANG TIUNG - GEDAMBAAN - TELUK GOSONG - SERANTAK - TELUK MASJID - BERANGAS	30	BIRU TUA
KOTABARU - LANGKANG	KOTABARU - SIGAM - SARANG TIUNG - GEDAMBAAN - TELUK GOSONG - SERANTAK - TELUK MASJID - BERANGAS - KULIPAK - LANGKANG LAMA	20	HIJAU MUDA
KOTABARU - BEKAMBIT	KOTABARU - SIGAM - SARANG TIUNG - GEDAMBAAN - TELUK GOSONG - SERANTAK - TELUK MASJID - BERANGAS - KULIPAK - LANGKANG LAMA - LANGKANG BARU - BETUNG - BEKAMBIT ASRI	20	HIJAU MUDA
BATULICIN - CANTUNG	LINGKAR - AHMAD YANI - CANTUNG	50	PUTIH
BATULICIN - PANTAI	LINGKAR - AHMAD YANI - CANTUNG - JENDRAL SUDIRMAN - PANTAI	25	MERAH HITAM
BATULICIN - SUNGAI DURIAN	LINGKAR - AHMAD YANI - JENDRAL SUDIRMAN - SUNGAI DURIAN	25	PUTIH

peta jaringan trayek angkutan perdesaan di wilayah studi kabupaten Kotabaru dapat dilihat pada gambar II.14 dan daftar angkutan perdesaan di Kabupaten Kotabaru dapat dilihat pada tabel II.5



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 14 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kotabaru

Tabel II.5 Daftar Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kotabaru Sesuai Kondisi Lapangan

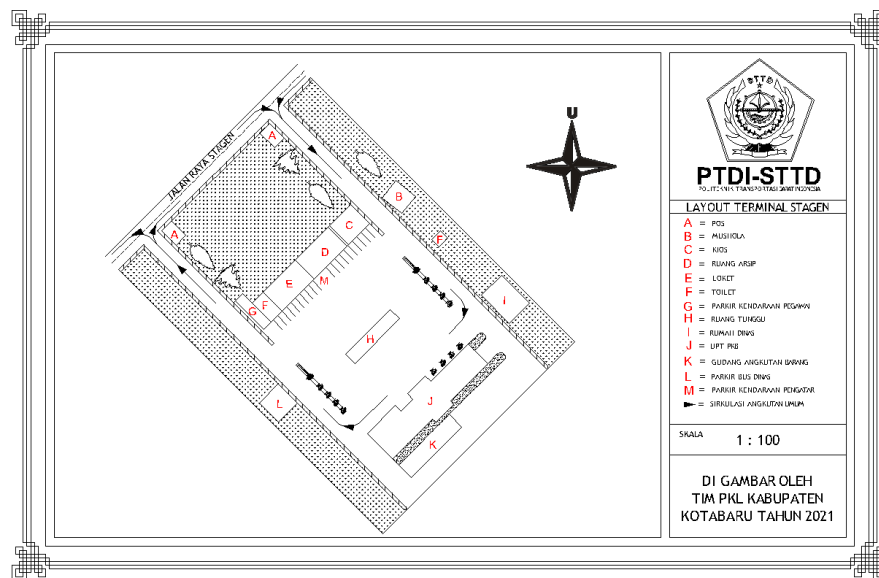
TRAYEK	JENIS KENDARAAN	KAPASITAS KENDARAAN	WARNA	PANJANG TRAYEK (KM)	UMUR RATA-RATA KENDARAAN	KEPEMILIKAN KENDARAAN	JUMLAH ARMADA		TARIF	INSTANSI PEMBERI IZIN
							ALOKASI	REALISASI		
KOTABARU - TANJUNG SELOKA	MPU	12	KUNING HIJAU	139	9	PERSEORANGAN	20	5	Rp50.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
KOTABARU - TANJUNG LALAK	MPU	12	ABU-ABU BIRU	128	9	PERSEORANGAN	15	5	Rp50.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
KOTABARU - TANJUNG PELAYAR	MPU	12	PUTIH KUNING	118	12	PERSEORANGAN	20	2	Rp50.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
KOTABARU - LONTAR	MPU	12	PUTIH ORANGE	107	10	PERSEORANGAN	30	6	Rp50.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
KOTABARU - SAMBULUAN	MPU	12	PUTIH HITAM	22	21	PERSEORANGAN	30	3	Rp10.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
KOTABARU - MEGASARI	MPU	12	PUTIH BIRU	18,7	16	PERSEORANGAN	4	3	Rp10.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
KOTABARU - GUNUNG ULIN	MPU	12	HIJAU TUA HIJAU MUDA	9,6	7	PERSEORANGAN	15	2	Rp7.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
KOTABARU - BERANGAS	MPU	12	BIRU TUA	27,3	9	PERSEORANGAN	30	3	Rp15.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU

TRAYEK	JENIS KENDARAAN	KAPASITAS KENDARAAN	WARNA	PANJANG TRAYEK (KM)	UMUR RATA-RATA KENDARAAN	KEPEMILIKAN KENDARAAN	JUMLAH ARMADA		TARIF	INSTANSI PEMBERI IZIN
							ALOKASI	REALISASI		
KOTABARU - LANGKANG	MPU	12	HIJAU MUDA	32,7	22	PERSEORANGAN	20	2	Rp20.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
KOTABARU - BEKAMBIT	MPU	12	HIJAU MUDA	42,8	12	PERSEORANGAN	20	2	Rp25.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
BATULICIN - CANTUNG	MPU	10	PUTIH	53,2	8	PERSEORANGAN	50	2	Rp40.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
BATULICIN - PANTAI	MPU	12	MERAH HITAM	77,2	6	PERSEORANGAN	25	1	Rp45.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU
BATULICIN - SUNGAI DURIAN	MPU	10	PUTIH	148,2	6	PERSEORANGAN	25	2	Rp70.000,00	BUPATI KABUPATEN KOTABARU

Sumber: Hasil Survei Inventarisasi Tim PKL Kabupaten Kotabaru 2021

2.2. Kondisi wilayah kajian

Terminal Stagen merupakan terminal Tipe B di Kabupaten Kotabaru yang melayani kendaraan umum untuk antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan. Namun, angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan sering kali tidak memasuki terminal stagen. Terminal Stagen berlokasi di Jalan Raya Stagen, Kecamatan Pulau Laut Utara, Kabupaten Kotabaru. Walaupun terminal ini merupakan terminal Tipe B tetapi sepi dari aktivitas yang berlangsung. Berdasarkan hasil survei di lapangan, masih banyak fasilitas yang belum tersedia, untuk layout sirkulasi Terminal Stagen dapat dilihat pada gambar II.15, dan untuk data fasilitas Terminal Stagen dapat dilihat pada tabel II.6



Sumber : hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II . 15 Layout Sirkulasi Terminal Tipe B Stagen

Tabel II.6 Data Fasilitas Terminal Stagen Berdasarkan PM 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

NO	JENIS PELAYANAN	KETERSEDIAAN		KONDISI	
		ADA	TIDAK ADA	BAIK	BURUK
1	KESELAMATAN				
	a. Lajur pejalan kaki		√		
	b. Fasilitas keselamatan jalan		√		
	1. Rambu				
	2. Marka				
	3. Penerangan jalan				
	4. Pagar				
	c. Jalur evakuasi				
	d. Alat pemadam kebakaran				
	e. Pos, fasilitas dan petugas kesehatan				
	f. Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum				
	g. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum				
	h. Informasi fasilitas keselamatan				
	i. Informasi fasilitas kesehatan				
	j. Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor				
2	KEAMANAN				
	a. Fasilitas keamanan		√		
	1. Pos keamanan				
	2. Kamera pengawas				
	3. Titik pengamanan tertentu				

NO	JENIS PELAYANAN	KETERSEDIAAN		KONDISI	
		ADA	TIDAK ADA	BAIK	BURUK
	b. Media pengaduan gangguan keamanan		√		
	c. Petugas keamanan Minimal 1 petugas berseragam dan mudah terlihat		√		
3	KEHANDALAN / KETERATURAN				
	a. Jadwal kedatangan dan keberangkatan		√		
	1. Besaran tarif kendaraan		√		
	2. Realisasi jadwal secara tertulis				
	b. Jadwal kendaraan umum dalam trayek dan kendaraan umum tidak dalam trayek				
	c. Loket penjualan tiket	√			
	d. Kantor penyelenggara terminal, ruang kendali, dan sistem informasi manajemen terminal	√	√		
	e. Petugas operasional terminal	√	√		
4	KENYAMANAN				
	a. Ruang tunggu	√			√
	1. Tersedia tempat duduk				
	2. Area bersih 100% , sejuk dan tidak berbau				
	b. Toilet	√			√
	1. Pria				

JENIS PELAYANAN	KETERSEDIAAN		KONDISI	
	ADA	TIDAK ADA	BAIK	BURUK
2 urinoir				
2 wc				
1 wc disabilitas				
2 wastafel				
2. Wanita				
4 wc				
1 wc disabilitas				
1 wastafel				
3. Area bersih 100% dan tidak berbau				
c. Fasilitas peribadatan	√			√
1. Pria 7 orang				
2. Wanita 5 orang				
3. Area bersih 100% dan tidak berbau				
d. Ruang terbuka hijau		√		
1. Ruang terbuka hijau minimal 30%				
2. Terdapat alat-alat kebersihan				
3. Terdapat penyiraman tanaman				
4. Tempat sampah terpisah antara sampah kering dan basah				
e. Rumah makan		√		
f. Fasilitas dan petugas kebersihan		√		

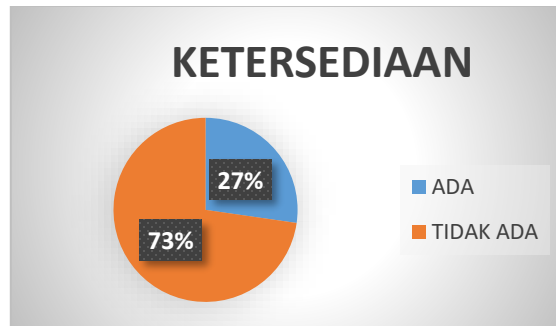
NO	JENIS PELAYANAN	KETERSEDIAAN		KONDISI	
		ADA	TIDAK ADA	BAIK	BURUK
	g. Fasilitas istirahat awak kendaraan		√		
	h. Area merokok		√		
	i. Drainase	√			√
	j. Lampu penerangan ruangan	√			√
5	KEMUDAHAN / KETERJANGKAUAN				
	a. Letak jalur pemberangkatan	√			√
	1. Letak jalur pemberangkatan kendaraan tetap dan teratur				
	2. Terpisah dengan jalur penurunan penumpang				
	3. Tidak boleh crossing dengan kendaraan lain				
	b. Letak jalur kedatangan	√			√
	1. Letak jalur kedatangan kendaraan tetap dan teratur				
	2. Terpisah dengan jalur penurunan penumpang				
	3. Tidak boleh crossing dengan kendaraan lain				
	c. Informasi pelayanan (letak strategis dan mudah dibaca)		√		

NO	JENIS PELAYANAN	KETERSEDIAAN		KONDISI	
		ADA	TIDAK ADA	BAIK	BURUK
	d. Informasi angkutan lanjutan (jenis angkutan, lokasi angkutan, jam pelayanan, jurusan/rute dan tarif)		√		
	e. Informasi gangguan perjalanan mobil bus Informasi diumumkan maksimal 10 menit setelah terjadi gangguan dan jelas terdengar.		√		
	f. Tempat penitipan barang		√		
	g. Fasilitas pengisian baterai (charging corner)		√		
	h. Tempat naik/turun penumpang dengan tinggi platform sama dengan tinggi lantai bus		√		
	i. Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	√			√
6	KESETARAAN				
	a. Fasilitas penyanggah cacat		√		
	1. Tersedia ramp portable atau ramp permanen untuk penyambung platform ke kendaraan				
	2. Toilet pengguna difable				
	3. Kursi roda difable				
	b. Ruang ibu menyusui		√		

Sumber: Hasil Survei Inventarisasi Tim PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Persentase ketersediaan dan kondisi Fasilitas Terminal Stagen Berdasarkan PM 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Terminal Stagen Kabupaten Kotabaru dapat dilihat pada gambar II.16 dan gambar II.17

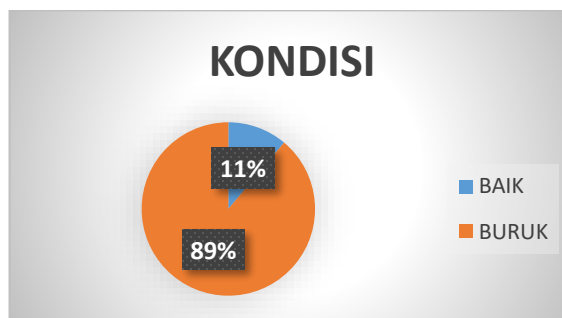
1) Ketersediaan Fasilitas



Gambar II.16 Persentase Ketersediaan Fasilitas Terminal Tipe B Stagen

Dapat diketahui dari persentase di atas bahwa ketersediaan fasilitas pada Terminal Tipe B Stagen Kabupaten Kotabaru yang sudah memenuhi Standar Pelayanan Minimal untuk persentase ketersediaannya yaitu 28% dan yang belum tersedia persentasenya sebesar 72%.

2) Kondisi Fasilitas



Gambar II.17 Persentase Kondisi Fasilitas Terminal Tipe B Stagen

Dapat diketahui dari persentase di atas bahwa kondisi fasilitas pada Terminal Tipe B Stagen Kabupaten Kotabaru yang sudah memenuhi Standar Pelayanan Minimal untuk persentase kondisi

yaitu 0% baik dan kondisi buruk sebesar 100%, untuk data fasilitas Terminal Stagen berdasarkan PM 24 Tahun 2021 dapat dilihat pada tabel II.7

Tabel II. 7 Data Fasilitas Terminal Stagen Berdasarkan PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

NO	FASILITAS	KEBERADAAN		KONDISI		PEMANFAATAN	
		ADA	TIDAK	BAIK	TIDAK BAIK	SESUAI FUNGSI	TIDAK SESUAI FUNGSI
A.	FASILITAS UTAMA						
1	Jalur Keberangkatan	√			√	√	
2	Jalur Kedatangan	√			√	√	
3	Ruang Tunggu Penumpang, Pengantar, dan/atau Penjemput	√			√	√	
4	Tempat Naik Turun Penumpang		√				
5	Tempat parkir kendaraan	√			√	√	
6	Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup		√				
7	Perlengkapan Jalan	√			√	√	
8	Media informasi	√			√	√	
9	Kantor Penyelenggara Terminal	√			√	√	
10	Loket penjualan Tiket	√			√		√
11	Pelayanan Pengguna Terminal Dari Pengusaha Bus (Costumer Service)		√				

NO	FASILITAS	KEBERADAAN		KONDISI		PEMANFAATAN	
		ADA	TIDAK	BAIK	TIDAK BAIK	SESUAI FUNGSI	TIDAK SESUAI FUNGSI
12	Outlet Pembelian Tiket Secara Online		√				
13	Jalur Pejalanan Kaki Yang Ramah Terhadap Orang Dengan Kebutuhan Khusus		√				
14	Tempat Berkumpul Darurat		√				
B.	FASILITAS PENUNJANG						
1	Fasilitas Penyanggah Disabilitas Dan Ibu Hamil Atau Menyusui		√				
2	Pos Kesehatan		√				
3	Fasilitas Kesehatan		√				
4	Fasilitas Peribadatan	√			√		√
5	Pos Polisi		√				
6	Alat Pemadam Kebakaran		√				
C.	FASILITAS UMUM						
1	Toilet	√			√	√	
2	Rumah Makan		√				
3	Fasilitas Telekomunikasi		√				
4	Tempat Istirahat Awak Kendaraan		√				

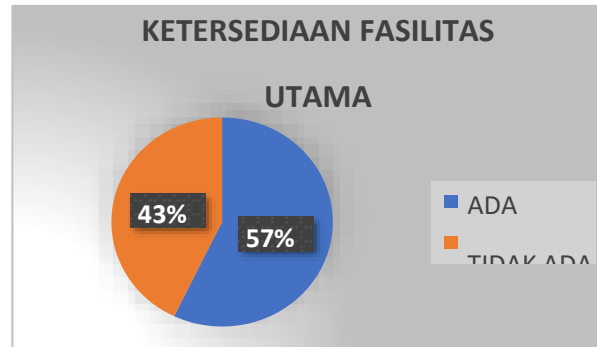
NO	FASILITAS	KEBERADAAN		KONDISI		PEMANFAATAN	
		ADA	TIDAK	BAIK	TIDAK BAIK	SESUAI FUNGSI	TIDAK SESUAI FUNGSI
5	Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara Dan Kebisingan		√				
6	Fasilitas Pemantau Kualitas Udara Dan Gas Buang		√				
7	Fasilitas Kebersihan		√				
8	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum		√				
9	Fasilitas Perdagangan , Pertokoan	√			√		√
10	Fasilitas penginapan		√				
11	Area Merokok		√				
12	Fasilitas Anjungan tunai Mandiri (ATM)		√				
13	Fasilitas pengantar Barang (trollry dan tenaga angkut)		√				
14	Fasilitas Telekomunikasi Dan/atau Area Dengan Jaringan Internet		√				
15	Ruang anak anak		√				
16	Media Pengaduan Layanan		√				

Sumber: hasil inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Persentase ketersediaan dan kondisi fasilitas utama maupun penunjang di Terminal Stagen Kabupaten Kotabaru dapat dilihat

pada gambar gambar II.18, gambar II.19 gambar II.20, gambar II.21

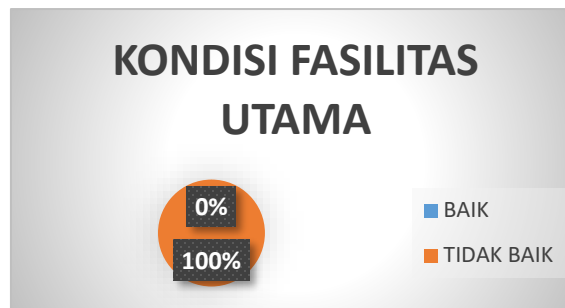
1) Ketersediaan Fasilitas Utama



Gambar II.18 Persentase Ketersediaan Fasilitas Utama Terminal Tipe B Stagen

Dapat diketahui dari persentase di atas bahwa ketersediaan fasilitas utama pada Terminal Tipe B Stagen Kabupaten Kotabaru ada yang sudah tersedia dan ada yang belum tersedia. Persentase ketersediaan yaitu 57% yang menyatakan ada dan 43% menyatakan tidak ada.

2) Kondisi Fasilitas Utama



Gambar II.19 Persentase Kondisi Fasilitas Utama Terminal Tipe B Stagen

Dapat diketahui dari persentase di atas bahwa kondisi fasilitas utama pada Terminal Tipe B Stagen Kabupaten Kotabaru ada yang sudah baik dan ada yang tidak baik. Persentase kondisi fasilitas yang sudah baik yaitu 0% dan 100% menyatakan tidak baik.

3) Ketersediaan Fasilitas Penunjang



Gambar II.20 Persentase Ketersediaan Fasilitas Penunjang Terminal Tipe B Stagen

Dapat diketahui dari persentase di atas bahwa ketersediaan fasilitas penunjang pada Terminal Tipe B Stagen Kabupaten Kotabaru ada yang sudah tersedia dan ada yang belum tersedia. Persentase ketersediaan yaitu 17% yang menyatakan ada dan 83% menyatakan tidak ada

4) Kondisi Fasilitas Penunjang



Gambar II.21 Persentase Kondisi Fasilitas Penunjang Terminal Tipe B Stagen

Visualisasi dari terminal Tipe B Stagen dapat dilihat pada tabel II.8

Tabel II. 8 Visualisasi Terminal Tipe B Stagen

NO	FASILITAS	GAMBAR
1	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	
2	Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	
3	Fasilitas keamanan	
4	Jadwal kedatangan dan keberangkatan	
5	Jadwal kendaraan umum dalam trayek dan kendaraan umum tidak dalam trayek	

NO	FASILITAS	GAMBAR
6	Loket penjualan tiket	
7	Kantor penyelenggara terminal	
8	Petugas operasional terminal	
9	Ruang tunggu terminal	
10	Toilet	

NO	FASILITAS	GAMBAR
11	Fasilitas peribadatan	
12	Rumah makan	
13	Fasilitas istirahat awak kendaraan	
14	Drainase	
15	Lampu penerangan ruangan	

NO	FASILITAS	GAMBAR
16	Letak jalur pemberangkatan	
17	Letak jalur kedatangan	
18	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	

Seperti yang bisa di lihat kondisi terminal tipe B Stagen kurang optimal dikarenakan angkutan umum dalam maupun tidak dalam trayek tidak memasuki wilayah terminal, melainkan hanya singgah di pinggir jalan sekitaran terminal

2.3. Karakteristik Tata Guna Lahan

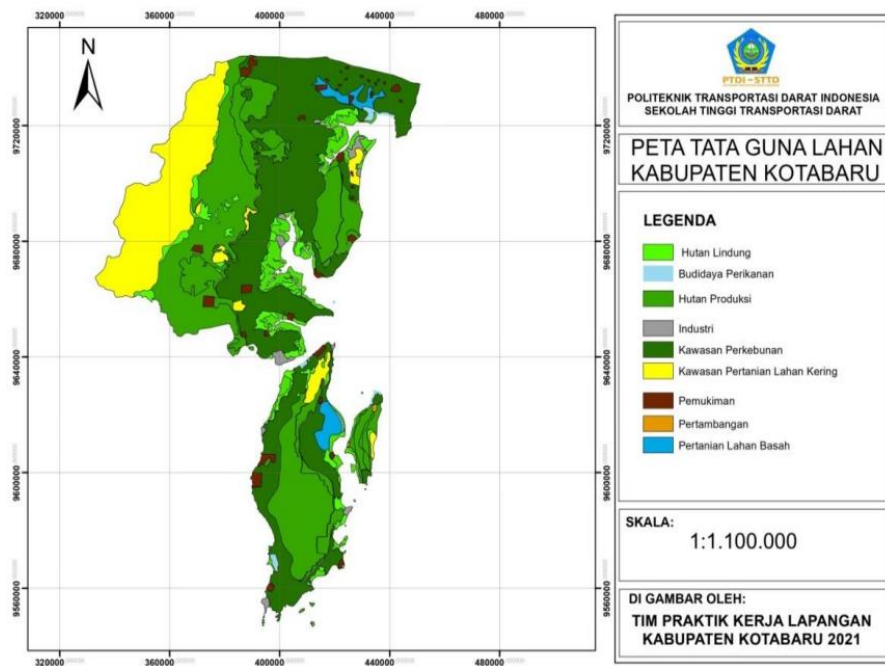
Kondisi tata guna lahan sangat mempengaruhi sistem transportasi di suatu daerah, karena hal tersebut berhubungan dengan aksesibilitas masyarakat suatu daerah untuk mencapai tempat yang menyediakan kebutuhan mereka. Pola umum seseorang melakukan suatu pergerakan adalah gambaran umum kegiatan transportasi pada wilayah penelitian.

Distribusi perjalanan suatu kota/kabupaten ditinjau dari seberapa seringnya seseorang melakukan perjalanan yang tentunya mempunyai maksud perjalanan yang berbeda-beda. Dengan adanya distribusi perjalanan suatu kota, dibutuhkan perencanaan transportasi yang baik yang menjamin keselamatan, kelancaran, kenyamanan dan ketertiban lalu lintas serta menunjang pergerakan orang dan barang yang selamat, efektif, dan efisien. Dengan demikian akan terwujud tatanan kota, budaya, serta pola aktivitas sosial yang baik dan teratur sehingga dapat menunjang perekonomian, pertahanan, dan keamanan.

Kondisi topografi Kabupaten Kotabaru cukup beragam, dari pantai di timur yang merupakan daerah cukup datar sampai ke arah barat wilayahnya semakin bergelombang sampai dengan berbukit. Wilayah bagian barat dari selatan ke utara pegunungan Meratus memanjang sampai ke wilayah Provinsi Kalimantan Timur. Keadaan wilayah yang medannya bergelombang ringan sampai terjal terdapat di Pulau Laut bagian tengah. Secara umum, konfigurasi medan wilayah Kabupaten Kotabaru miring arah ke timur. Berdasarkan letak ketinggiannya dari permukaan laut 46% Kabupaten Kotabaru terletak pada ketinggian antara 25-100 m. letak ketinggian ini secara umum menentukan pola pengelolaan dan pemanfaatannya. Selain ketinggian, faktor kelerengan juga menentukan pola penggunaan lahan. Kelerengan digunakan sebagai batas penggunaan lahan-lahan dengan kelerengan lebih dari 40% tidak diusahakan secara produktif, tetapi dijadikan sebagai kawasan lindung. Wilayah dengan kelerengan yang lebih besar dari 40% terletak di Pegunungan Meratus dan Pegunungan Sebatung. Wilayah 2-15% dan 1-40% kebanyakan terdapat di kaki Pegunungan Meratus, sedangkan yang termasuk dataran 0-2% menyebar luas pada hampir semua wilayah di Kabupaten Kotabaru. Melewati peta tata guna lahan, kita bisa melihat bahwasanya kondisi tata guna lahan memengaruhi sistem transportasi Kabupaten Kotabaru, karena saling berkaitan erat dengan aksesibilitas. Tata guna lahan kabupaten Kotabaru yang terdiri dari peruntukkan sebagai permukiman, kawasan perbelanjaan dan komersial, pendidikan, perkantoran, fasilitas kesehatan, olahraga, tempat

ibadah, lahan kosong, simpul transportasi (dermaga, bandara, terminal, pelabuhan dan lain sebagainya), pariwisata, serta industri, sekaligus tata guna lahan berupa jembatan, pantai dan sungai disajikan dalam bentuk peta yang terdapat pada

Kawasan permukiman terpusat di beberapa kecamatan dengan tingkat kepadatan yang berbeda-beda di setiap desa atau kelurahannya. Beberapa kecamatan, permukimannya berjumlah sedikit dikarenakan tata guna lahan yang berupa perkebunan atau industri. Karakteristik daerah permukiman di Kabupaten Kotabaru memiliki ciri khusus dimana untuk kecamatan yang jauh dari pusat kota masing-masing daerah permukimannya dibatasi oleh lahan kosong, perkebunan, sawah, atau hutan.



Sumber : Tim PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar II.22 Peta Tata Guna Lahan Kabupaten Kotabaru

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1. Terminal

3.1.1. Pengertian Terminal

Terminal merupakan salah satu prasarana transportasi untuk keperluan bongkar muat orang dan barang serta pengendalian kedatangan dan keberangkatan angkutan umum. Terminal sebagai simpul dari sistem jaringan transportasi mempunyai fungsi pengendalian angkutan angkutan, pergantian sarana pengangkut, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang.(Primadewi 2020)

Menurut Undang - Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan pasal 1 ayat (13) Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaik dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Standar pelayanan penyelenggara Terminal penumpang angkutan jalan menurut Peraturan Menteri 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan 2021 bahwa untuk melaksanakan ketentuan pasal 68 dan pasal 88 Peraturan Pemerintah No 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan , serta pasal 35 ayat (3) dan pasal 42 ayat (5) Peraturan Pemerintah No 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum , perlu menetapkan peraturan menteri perhubungan tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan , Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/ atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Dan standar pelayanan adalah tolak ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur.

3.1.2. Fungsi Terminal

Menurut Undang - Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan 2009 pasal 33 ayat (1) Fungsi Terminal bahwasannya penyelenggaraan dan pembangunan Terminal dilakukan untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan Terminal.

Berdasarkan Undang - Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanannya terdiri dari:

- 1) Terminal Penumpang tipe A: melayani kendaraan umum untuk kendaraan antar kota antar provinsi, dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan kota dalam provinsi, angkutan kota dan pedesaan. Terminal ini dapat menampung 50-100 kendaraan/jam.
- 2) Terminal Penumpang tipe B: melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan. Terminal ini dapat menampung 25-50 kendaraan/jam.
- 3) Terminal Penumpang tipe C: melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.
- 4) Terminal ini dapat menampung 25 kendaraan/jam.

3.1.3. Fasilitas Terminal

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 berdasarkan bagian kesatu dan bagian kedua pasal 39 ayat 1 PERMENHUB NOMOR PM 24 Tahun 2021 ;

1. Fasilitas utama

- a) Jalur Keberangkatan
- b) Jalur Kedatangan
- c) Ruang tunggu penumpang
- d) Tempat naik turun penumpang
- e) Tempat parkir kendaraan
- f) Fasilitas Pengelolaan lingkungan hidup
- g) Perlengkapan jalan
- h) Media informasi
- i) Kantor penyelenggara terminal
- j) Loker penjualan tiket
- k) Pelayanan Pengguna Terminal Dari Pengusaha Bus (*Costumer Service*)
- l) *Outlet* pembelian tiket secara online
- m) Jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus
- n) Tempat Berkumpul darurat

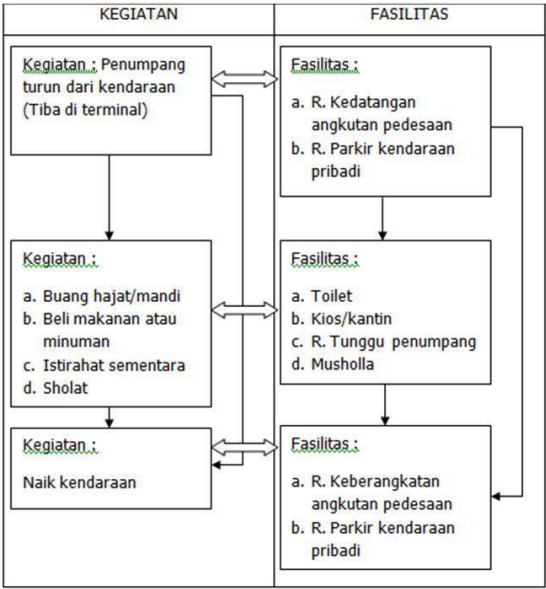
2. Fasilitas penunjang

Fasilitas Penunjang terdiri dari:

- a) Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui
- b) Pos kesehatan
- c) Fasilitas kesehatan
- d) Fasilitas peribadatan
- e) Pos polisi
- f) Alat pemadam kebakaran

3.1.4. Tata Letak Ruang Fasilitas

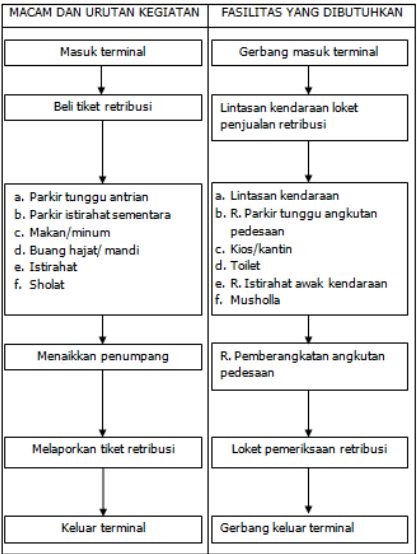
Hubungan Macam Dan urutan Kegiatan Penumpang dalam Terminal dan Fasilitas yang diperlukan dapat dilihat pada gambar III.1 hubungan ini berfungsi agar fasilitas apa saja yang dalam pembangunan terminal lebih utama di ikameemakan lebih



(Sumber : iskandar. AB dkk, 1995)

Gambar III.1 Tata Letak Ruang Fasilitas

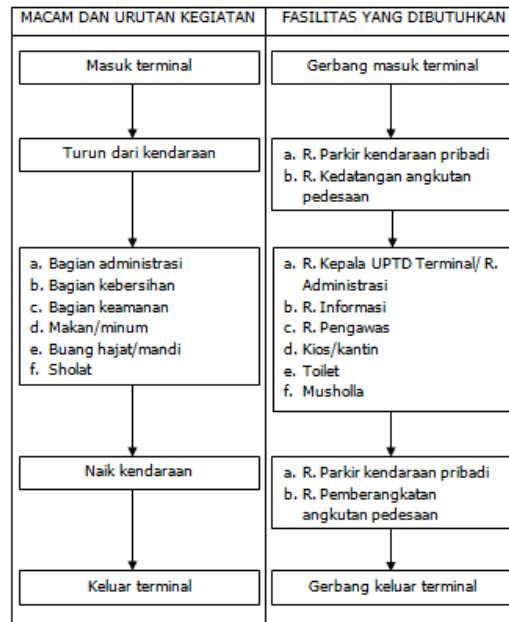
Hubungan Macam dan Urutan Kegiatan Penumpang dapat dilihat pada gambar III.2



(Sumber : Iskandar. AB dkk, 1995)

Gambar III.2 Hubungan Macam Dan Urutan Kegiatan Penumpang

Hubungan macam dan urutan kegiatan awak kendaraann dapat dilihat pada gambar II.3



(Sumber : Iskandar. AB dkk, 1995)

Gambar III.3 Hubungan Macam Dan Urutan Kegiatan awak kendaraan

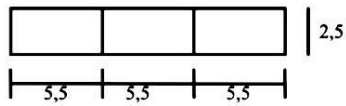
Kebutuhan Luas Terminal

Kebutuhan luas terminal penumpang dilihat berdasarkan tipe dan fungsinya, agar dapat mengetahui kebutuhan Luas terminal maka di butuhkan survey inventarisasi terminal tersebut dan luas terminal Stagen tersebut sekitar 2Ha

3.2. Pola Parkir pada Terminal

Pola Parkir kendaraan akan mempengaruhi besarnya kebutuhan tempat parkir, dilihat dari kedudukannya pola parkir kendaraan terdiri dari pola sejajar dan menyudut

1. Parkir sejajar 180°



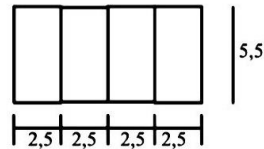
$$N = \frac{L}{5,5 \text{ m}}$$

(Sumber : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : 272/HK.105/DRJD/96 1996)

Dimana N = Jumlah petak parkir

L = Panjang areal parkir

2. Parkir bersudut 90°



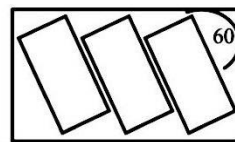
$$N = \frac{L}{2,5 \text{ m}}$$

(sumber : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT NOMOR :
272/HK.105/DRJD/96 1996)

Dimana : N = Jumlah petak parkir

L = Panjang areal parkir

3. Parkir bersudut 60°



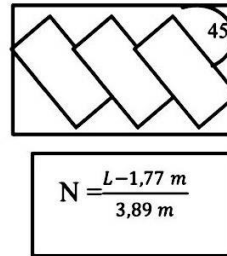
$$N = \frac{L - 2,17 \text{ m}}{2,75}$$

(sumber : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : 272/HK.105/DRJD/96 1996)

Dimana : N = Jumlah petak parkir

L = Panjang areal parkir

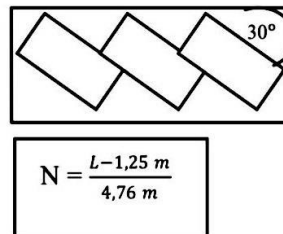
4. Parkir bersudut 45°



(sumber : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT NOMOR :
272/HK.105/DRJD/96 1996)

Dimana : N = Jumlah petak parkir
L = Panjang areal parkir

5. Parkir bersudut 30°



(sumber : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT NOMOR :
272/HK.105/DRJD/96 1996)

Dimana : N = Jumlah petak parkir
L = Panjang areal parkir

3.3. Rencana Tata Ruang Wilayah Kotabaru

Pemerintah Kabupaten Kotabaru mengeluarkan peraturan Nomor 11 Tahun 2012, Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kotabaru Tahun 2012 sampai dengan tahun 2032 , yang dimana Kabupaten kotabaru memiliki banyak target pembangunan dan pengembangan untuk Kabupaten Kotabaru.

Terminal Stagen yang termasuk di dalam daerah kecamatan Stagen, maka terpengaruh dalam rencana tata ruang wilayah kotabaru yang pembangunannya sampai dengan tahun 2032

Pada BAB III tentang rencana Stuktur Ruang Wilayah Kabupaten bagian kedua , sistem perkotaan yang terdapat di pasal 5 dan 6 adalah rencana stuktur ruang wilayah yang salah satunya terdiri dari sistem jaringan transportasi

Untuk rencana pengembangn perkotaan di kabupaten kotabaru meliputi :

- a. PKW berada di Kotabaru
- b. PKLp berada di sebelimbingan, **Stagen**, Tarjun, Serongga, Sungai Kupang, Bungkukan, Sengayam, Gunung Batu Besar, Tanjung Batu, Mekarpura, Berangas dan Lontar
- c. PPK berada di Tanjung Seloka, Tanjung Lalak Utara, Sungai Bali, Marabatuan, Hampang, Bakau, Tanjung Samalantakan, Pudi, Sungai Durian dan Pantai; dan
- d. PPL berada di semua Desa pusat pertumbuhan yang tersebar di Kabupaten Kotabaru

Terminal Stagen yang berada di Desa Stagen terpengaruh oleh rencana pengembangan PKLp , yang di maksud dari PKLp adalah pusat kegiatan lokal. Di dalam rencana ruang wilayah Kabupaten Kotabaru PKLp yang dimaksud yaitu

- a. Simpul transportasi skala lokal
- b. Pusat perdagangan, bisnis, keuangan, dan jasa secara lokal dan/ atau regional
- c. Pusat pelayanan Pendidikan dan Kesehatan skala lokal dan/ atau regional.

Pada bab IV tentang Rencana Pola Ruang Wilayah Kabupaten pasal 25 ayat 6 di jelaskan rencana pengelolaan Kawasan peruntukan perindustrian terdiri atas salah satunya berada di desa Stagen

Dan pasal 8 rencana pengelolaan Kawasan peruntukan pemukiman sebagaimana dimaksud yaitu salah satunya di daerah desa Stagen yang berdampak pada terminal Stagen Tipe B

3.4. Pasar

Pasar adalah tempat usaha yang ditata, dibangun, dan di Kelola oleh pemerintah, pemerintah daerah atau badan milik usaha daerah yang berupa toko/kios serta UMK-M dengan proses jual beli barang melalui tawar – menawar

Menurut Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2021 tentang pembangunan dan pengelolaan sarana perdangan perdagangan adalah tatanan kegiatan yang terkait dengan transaksi barang dan/ jasa di dalam negeri dan melampaui batas wilayah negara dengan tujuan pengalihan hak atas barang dan/atau jasa untuk memperoleh imbalan atau kompensasi

Dan menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 112 Tahun 2007 Tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional Pusat perbelanjaan dan Toko Modern bahwa dengan semakin berkembangnya usaha perdagangan eceran dalam skala kecil dan menengah, usaha perdagangan eceran moden dalam skala besar, maka pasar tradisional perlu diberdayakan agar dapat tumbuh dan berkembang serasi, saling memerlukan, saling memperkuat serta saling menguntungkan

serta pada pasal 5 ayat 1-2 berbunyi , pelakuan hanya boleh berlokasi pada atau pada akses sitem jaringan jalan arteri atau kolektor primer atau arteri sekunder, serta hypermarket dan pusat perbelanjaan hanya boleh berlokasi pada akses sistem jaringan jalan arteri atau kolektor dan tidak boleh berada pada Kawasan pelayanan lokal atau lingkungan di dalam kota/perkotaan.

3.5. Keaslian Penelitian

Ada beberapa penelitian yang sudah dilakukan pada tahun belakangan ini penelitian yang berhubungan dengan perencanaan maupun optimalisasi terminal diantaranya yaitu :

1. Hanindyaguna (2020) melakukan penelitian dengan judul "optimalisasi terminal di haurgeulis di Kabupaten indramyu" yang bertujuan menghitung parkir ulang pada terminal dan kebutuhan bangunan ruang tunggu , kantor , mushola , maupun kamar kecil/toilet ,dan menghitung kebutuhan jalur kedatangan serta keberangkatan untuk angkutan dalam terminal tersebut
2. Pratama (2021) melakukan penelitian berjudul "optimalisasi terminal tipe A Bandar raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau" yang bertujuan memperbaiki fisik terminal baik fasilitas utama maupun fasilitas pendukung serta dapat menyesuaikan dengan standar pelayanan minimal
3. Triharto (2020) melakukan penelitian dengan judul "penataan Terminal Tipe B Kabupaten Sukabumi" yang membahas tentang penataan ulang terminal dalam segi fasilitas maupun sirkulasi agar memudahkan dan memberi kenyamanan bagi pengguna/penumpang sarta sopir angkutan umum
4. Lansart (2015)melakuakan penelitian dengan judul "perencanaan terminal sasaran sebagai pengembangan Terminal Tondado di Kabupaten Minahasa" membahas tentang perencanaan terminal dimana yang merencanakan model parkir sejajar 180° untuk areal kedatangan dan untuk areal pemberangkatan menggunakan model parkir bersudut 90° untuk sasaran tahun pembangunan sampai dengan tahun 2022

Dari penelitian diatas yang menjadi pembeda dengan penelitian Optimalisasi Terminal Tipe B Stagen yaitu membahas tentang pengaturan ulang sirkulasi untuk angkutan umum dan mengoptimalkan fasilitas fasilitas yang ada dalam terminal Stagen

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1. Desain Penelitian

Desain penelitian dilakukan dalam proses penelitian ini dengan tujuan untuk mempermudah dalam pemahaman proses-proses yang dilakukan. Pada tahap desain penelitian ini akan dijelaskan tahap-tahap dalam proses penelitian mulai dari tahap masukan (input) hingga tahap keluaran (output).

1. Identifikasi Masalah

Tahap identifikasi masalah adalah proses tindakan observasi secara langsung untuk mengetahui masalah yang terdapat pada wilayah kajian. Kemudian masalah-masalah tersebut dirumuskan untuk mendapatkan permasalahan-permasalahan pokok pada wilayah kajian.

2. Pengumpulan Data dan Studi Literatur

Pengumpulan data dilakukan guna untuk memperoleh data-data yang dapat memberikan gambaran kondisi di wilayah kajian. Sementara itu, studi literatur adalah proses pengumpulan informasi berupa referensi-referensi yang dapat diperoleh dari berbagai sumber guna sebagai data pendukung maupun data acuan dalam proses penelitian ini.

3. Pengolahan Data dan Analisa

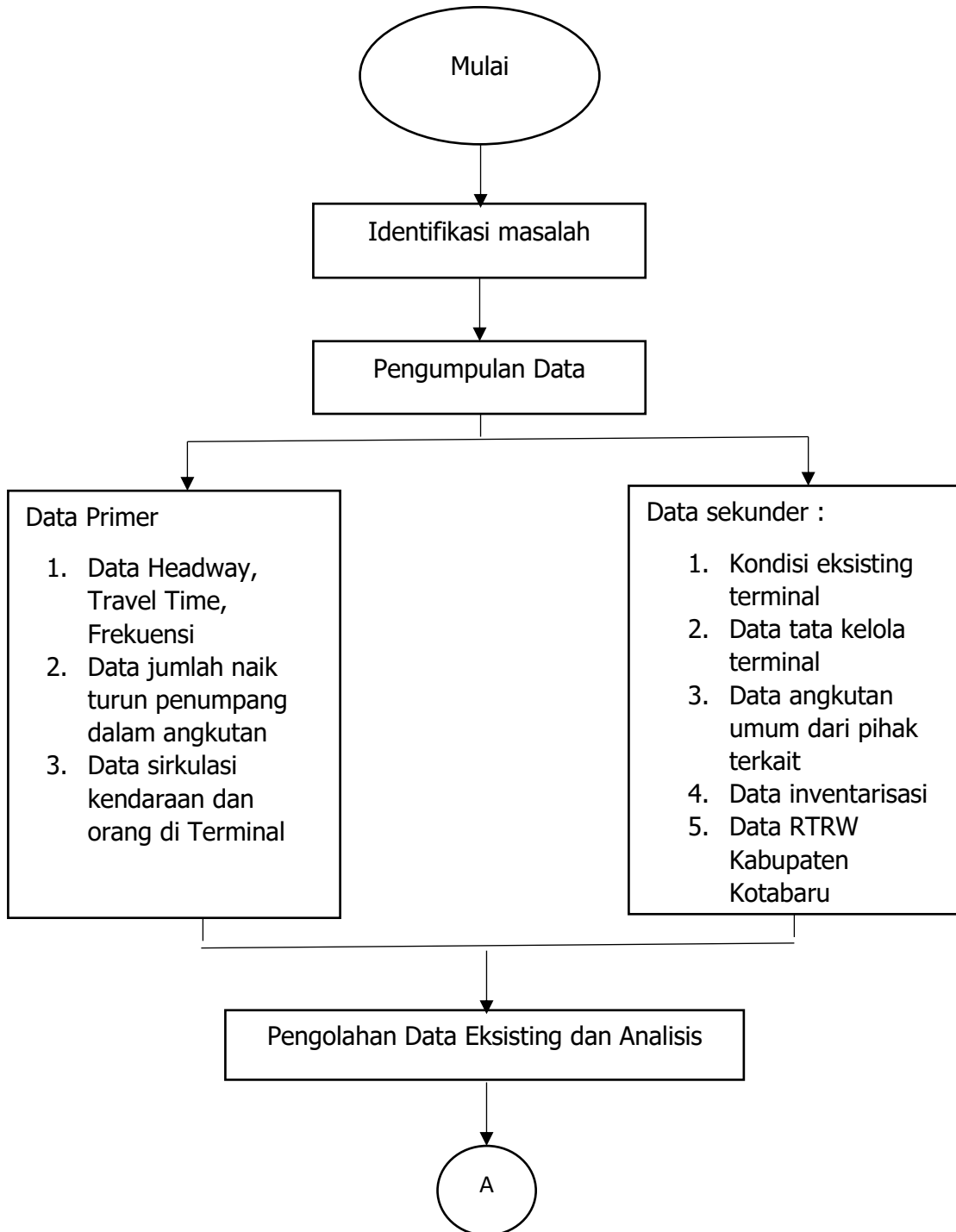
Tahap pengolahan dan analisa data adalah proses pengkajian terminal pada kondisi eksisting. Data-data dan literature yang telah diperoleh kemudian diolah dan dianalisis melalui beberapa rekomendasi yang telah disiapkan sebelumnya.

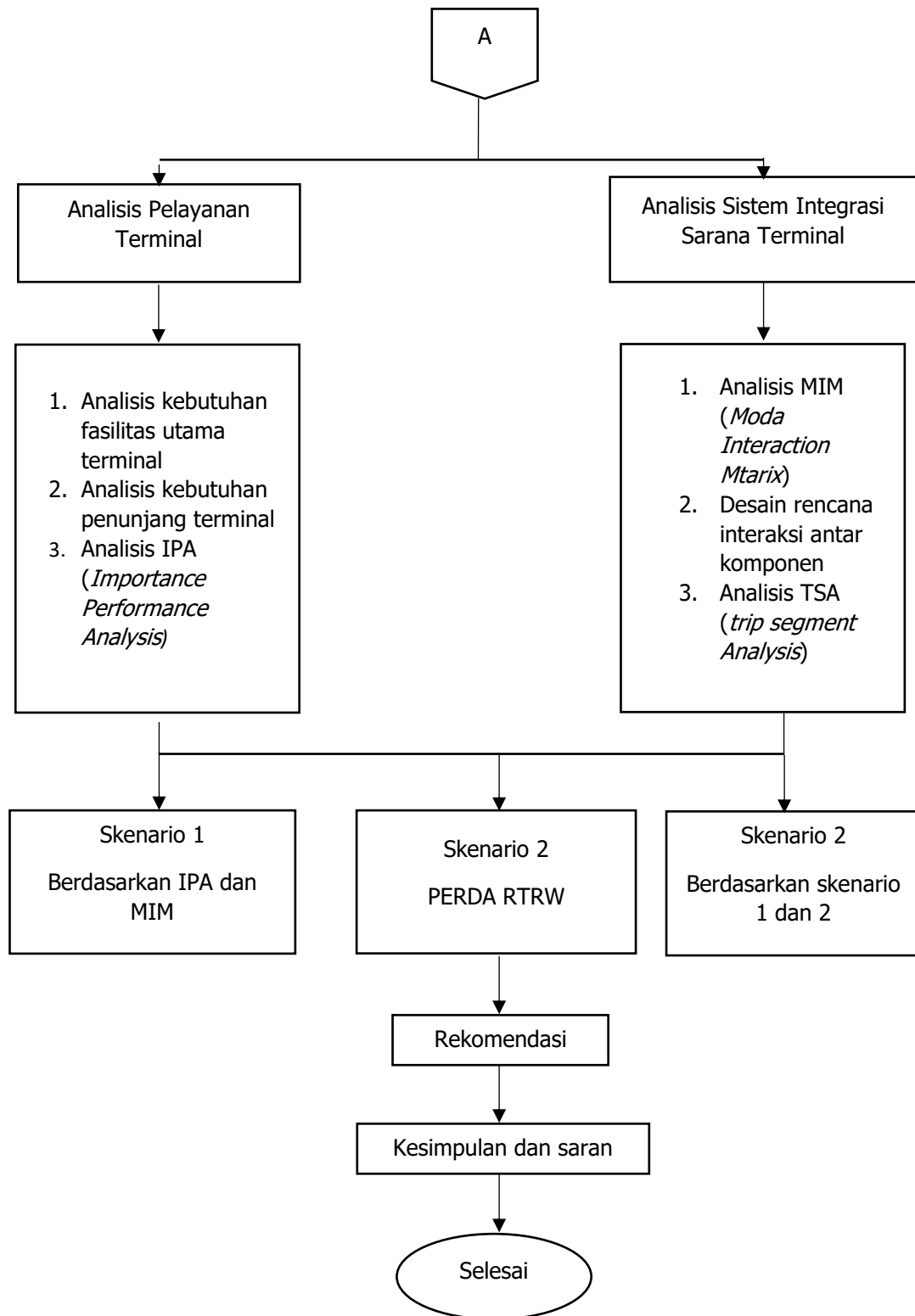
4. Keluaran (Output)

Pada tahap ini, seluruh hasil dari tahapan pengolahan data dan analisa ditampilkan yang kemudian akan dipilih skenario terbaik berdasarkan rekomendasi dengan hasil yang terbaik.

4.2. Bagan Alir Penelitian

Secara garis besar, tahapan penelitian yang dilakukan sebagaimana terlihat





Gambar IV.1 Bagan alir penelitian

4.3. Sumber Data

Penelitian ini menggunakan dua sumber data, yaitu data primer dan data sekunder. Data sekunder merupakan data yang berasal dari instansi-instansi terkait yang memiliki keterkaitan dengan teknis pelaksanaan penelitian ini. Adapun instansi yang menjadi sumber data dalam penelitian ini, meliputi:

1. Dinas perhubungan Kabupaten Kotabaru
2. Badan Statistik daerah Kabupaten Kotabaru

Sementara itu, data primer adalah data yang dapat diperoleh dengan melakukan kegiatan survei secara langsung ataupun melalui bantuan teknologi. Data-data primer yang digunakan dalam proses penelitian ini adalah:

1. Pengaturan sirkulasi
2. Data inventarisasi terminal
3. Data kedatangan dan keberangkatan angkutan umum
4. Data Rencana Tata Ruang Wilayah Kab Kotabaru

4.4. Teknik pengumpulan data

4.4.1. Pengumpulan data sekunder

Data Sekunder adalah data yang bersumber dari instansi-instansi pemerintahan yang memiliki keterkaitan dalam proses penelitian ini. Adapun data sekunder yang dibutuhkan dalam proses penelitian ini adalah

1. data desain Layout Terminal Stagen
2. data trayek yang beroperasi di terminal stagen
3. jumlah armada yang beroperasi

4.4.2. Pengumpulan data primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan melaksanakan survei langsung ke wilayah kajian guna untuk memperoleh data sesuai dengan tujuan yang ingin diperoleh. Adapun data primer dalam penelitian ini adalah :

1. Survei inventarisasi terminal

Survei inventarisasi terminal bertujuan untuk mengumpulkan data – data tentang keadaan lokasi terminal, luas terminal, sistem sirkulasi kendaraan, dan data – data lain yang berkaitan dengan desain fisik terminal yang ada, disamping itu dilakukan pengamatan kondisi jalan khususnya jalan menuju dan keluar terminal.

2. Survei statis angkutan

Survei statis angkutan merupakan survei yang dilakukan dipintu masuk dan pintu keluar untuk mengetahui jumlah kendaraan yang masuk ke terminal dan keluar terminal serta menunggu kendaraan. Data yang didapat :

1. Jumlah kendaraan yang masuk dan keluar terminal
2. Data penumpang yang datang dengan angkutan umum
3. Data frekwensi kendaraan
4. Data headway

Dikarenakan angkutan umum tidak memasuki terminal dan membuat pangkalan sendiri maka survei statis dilakukan di setiap pangkalan angkutan umum yang berada di sekitar wilayah Stagen.

3. Survei wawancara penumpang

Survei ini dilakukan untuk mengetahui angka harapan penumpang (*desired rating*) terhadap jarak berjalan kaki antar fasilitas pada Terminal Stagen Tipe B yang selanjutnya digunakan dalam analisis *Modal Interaction Matrix*. Survei wawancara penumpang juga untuk mendapatkan keinginan pengguna jasa terhadap fasilitas pejalan kaki yang akan direncanakan dan tingkat kepuasan penumpang terhadap integrasi informasi pada terminal. Survei wawancara penumpang dengan menggunakan metode slovin dalam pengambilan sampel dan jumlah penumpang didapatkan dari survei statis pada Terminal Tipe B Stagen

4.5. Teknik Analisis Data

Setelah diperoleh data yang dibutuhkan, tahapan berikutnya adalah pengolahan data. Data yang telah terkumpul perlu diolah terlebih dahulu dengan tujuan menyederhanakan seluruh data yang telah terkumpul, menyajikan dalam susunan yang baik dan rapi untuk kemudian dianalisis. Dalam analisis pada penelitian ini dikelompokkan menjadi beberapa kriteria analisis dilihat dari tahapan pelaksanaan sehingga analisis menjadi sistematis, yaitu :

4.5.1. Analisis kondisi eksisting terminal

Analisis kondisi eksisting terminal Stagen didapat dari perolehan data-data dari wilayah studi terkait dengan kondisi sarana dan prasarana terminal, maupun kinerja eksisting terminal

4.5.2. Analisis Kinerja pelayanan Terminal

Analisis kinerja pelayanan terminal didapat dari kondisi eksisting dan berdasarkan demand penumpang terhadap kebutuhan fasilitas utama dan penunjang serta integrasinya , pada analisis ini selain dilihat dari kondisi eksisting dan berdasarkan kebutuhan terminal dilakuakn juga analisis IPA (*Importance Performance Analysis*)

Analisis IPA (*Importance Performance Analysis*)

Analisis *Importance Performance Analysis* (IPA) pertama kali diperkenalkan oleh Martilla dan James (1977). *Importance Performance Analysis* (IPA), merupakan alat bantu dalam menganalisis atau yang digunakan untuk membandingkan sampai sejauh mana antara kinerja/pelayanan yang dapat dirasakan oleh pengguna jasa dibandingkan terhadap tingkat kepuasan yang diinginkan. Tingkat kesesuaian merupakan hasil perbandingan antara skor kinerja pelaksanaan dengan skor kepentingan, sehingga tingkat kesesuaian inilah yang akan menentukan skala prioritas yang akan dipakai dalam penanganan

1. Tingkat Kepentingan (*Importance*)

Sebagai pedoman bagi konsumen untuk menilai tingkat kepentingan kualitas pelayanan, digunakan skala likert dengan nilai 1-5

1: Sangat Tidak Penting

2: Tidak Penting

3: Cukup Penting

4: Penting

5: Sangat Penting

2. Tingkat Kinerja

Sebagai pedoman bagi konsumen untuk menilai tingkat kinerja layanan, juga digunakan skala likert dengan nilai 1-5

1: Sangat Tidak Baik

2: Tidak Baik

3: Cukup Baik

4: Baik

5: Sangat Baik

Untuk tingkat kesesuaian mempunyai arti yaitu hasil perbandingan skor kinerja/pelaksanaan dengan skor kepentingan. Tingkat kesesuaian inilah yang akan menentukan urutan prioritas peningkatan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan. Pada penelitian ini terdiri dari 2 buah variable yang mewakili oleh huruf X dan Y, dimana X merupakan tingkat kinerja/realita perusahaan yang dapat memberikan kepuasan bagi pelanggan, sedangkan Y merupakan tingkat kepentingan/ekspektasi pelanggan

Rumus yang digunakan ialah : $Tki = \frac{Xi}{Yi} \times 100\%$

Dengan :

Tki = Tingkat kesesuaian responden

Xi = Skor penilaian kinerja/realita perusahaan

Yi = Skor penilaian kepentingan/ekspektasi pelanggan

Pada sumbu (Y) diisi dengan skor tingkat kepentingan/ekspektasi, dan pada sumbu mendatar (X) akan diisi dengan skor tingkat pelaksanaan/realita. maka untuk setiap faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan adalah dengan:

$$\bar{X} = \frac{\sum X_i}{n}$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum Y_i}{n}$$

Dimana :

X = Skor rata-rata tingkat pelaksanaan/realita

Y= Skor rata-rata tingkat kepentingan /ekspektasi

n = Jumlah responden

Diagram Kartesius merupakan suatu bangunan atas empat bagian yang batasi oleh dua buah garis yang berpotongan tegak lurus pada titik-titik (X,Y). Dimana X merupakan rata-rata dari rata-rata skor tingkat pelaksanaan atau kepuasan konsumen dari sebuah faktor atribut dan Y adalah rata-rata skor tingkat kepentingan seluruh faktor atau atribut yang mempengaruhi kepuasan konsumen. Seluruhnya ada K faktor. Rumus berikutnya yang digunakan adalah :

$$\bar{\bar{X}} = \frac{\sum_{i=1}^K \bar{X}_i}{n} \quad \bar{\bar{Y}} = \frac{\sum_{i=1}^K \bar{Y}_i}{n}$$

Dimana :

Dimana :K = Banyaknya faktor atau atribut yang mempengaruhi kepuasan konsumen.

Diagram kartesius

Kuadran A	Kuadran B
Kuadran C	Kuadran D

Gambar IV.2 Bagan alir penelitian

Kuadran A

Pada posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, atribut-atribut produk berada pada tingkat tinggi, tetapi jika di lihat dari kepuasannya, konsumen merasakan tingkat yang rendah, sehingga konsumen menuntut adanya perbaikan atribut tersebut.

Kuadran B

Pada posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, atribut-atribut produk berada pada tingkat tinggi, dan dilihat dari kepuasannya, konsumen merasakan tingkat yang tinggi juga.

Kuadran C

Pada posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, atribut-atribut produk kurang dianggap penting, tetapi jika dilihat dari tingkat kepuasan konsumen cukup baik. Namun, konsumen mengabaikan atribut-atribut yang terletak pada posisi ini.

Kuadran D

Pada posisi ini, jika dilihat dari kepentingan konsumen, atribut-atribut produk kurang dianggap penting, tetapi jika dilihat dari tingkat kepuasannya, konsumen merasa sangat puas

Analisis kebutuhan fasilitas utama terminal

1. Jalur kedatangan angkutan umum

Jalur kedatangan yaitu pelataran yang tersedia untuk kendaraan angkutan umum menurunkan penumpang yang dapat juga merupakan akhir dari perjalanan. Kebutuhan luas jalur dengan berbagai tipe/model parkir angkutan dapat menggunakan pendekatan rumus sebagai berikut:

a. Model parkir sejajar 0°

$$(p \times l) = 7 \times (20 \times n)$$

b. Model posisi kendaraan 90°

$$(p \times l) = 9,5 (18 \times n)$$

Sumber: menuju lalulintas dan angkutan jalan yang tertib (1996)

2. Jalur pemberangkatan dan jalur tunggu angkutan umum

Jalur Pemberangkatan adalah pelataran yang tersedia untuk menaikkan dan memulai perjalanan bagi angkutan perkotaan. Untuk menentukan luas areal pelataran pemberangkatan dan jalur tunggu dapat digunakan pendekatan rumus ketetapan yang bisa dilihat pada tabel IV.1

$$(p \times l) = D + (E - D)(D + B) + [4X(N - 1)]$$

Keterangan : A = Lebar ruang parkir

B = Lebar kaki ruang parkir

C = Selisih panjang ruang parkir

D = Ruang parkir efektif

E = (D + M)

Tabel IV. 1 Satuan Ruang Tunggu Parkir Angkutan Umum

Sudut	Jenis Kendaraan	A	B	C	D	E
Sudut 90	Golongan I (12 seat)	2,3	2,3	-	5,4	11,2
	Golongan III (16 seat)	3	3	-	5,4	11,2
	Bus Sedang	3,2	3,2	-	8,8	14,6
	Bus Besar	3,4	3,4	-	12,9	11,2
Sudut 60	Golongan I (12 Seat)	2,3	2,9	1,45	5,95	10,55
	Golongan III (16 seat)	3	3,	1,85	6	10,6
	Bus Sedang	3,2	3,7	1,8	7,26	11,86
	Bus Besar	3,4	3,9	1,9	10,8	15,4
Sudut 45	Golongan I (12 Seat)	2,3	3,5	2,5	5,6	9,3
	Golongan III (16 seat)	3	4,5	3,2	5,75	9,45
	Bus Sedang	3,2	4,4	3,02	6,08	9,78
	Bus Besar	3,4	4,8	3,6	8,7	12,4

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

3. Ruang Tunggu Penumpang

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

- Ruang tunggu terdiri atas ruang tunggu untuk berdiri, duduk dan berjalan pada jalur keberangkatan
- Kebutuhan ruang tunggu di Terminal yang digunakan pada jalur keberangkatan dapat di rumuskan sebagai berikut :

$$1,2 \times (0,75 \times 70\% \times n \times 50)$$

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

- Orang berdiri memerlukan ruang 0,5m²/orang
 - Duduk di butuhkan ruang 0,65m²/orang
 - Sirkulasi orang 15% dari total kebutuhan ruang tunggu penumpang
- ### 4. 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 dapat dilihat pada tabel IV.2

Tabel IV.2 Ukuran Kantor Sesuai Kriterianya

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

Sumber :iskandar (1996)

5. Parkir kendaraan pribadi

Panjang parkir ditentukan berdasarkan jumlah jalur yang dibutuhkan dapat dilihat ketentuan pada tabel IV.3

Tabel IV. 3 Kriteria Panjang Parkir Pengantar di Terminal

N0.	Kriteria Terminal	Panjang (m)
1	Jumlah Jalur <10	15
2	Jumlah Jalur 10 - 20	20
3	Jumlah Jalur >20	30

Sumber : Iskandar (1996)

6. Pos pemungutan retribusi

Pos pemungutan retribusi adalah pos yang digunakan untuk melaksanakan pemungutan retribusi pada setiap angkutan masuk ke dalam terminal. Pos ini berada pada pintu masuk dan keluar terminal.

Analisis kebutuhan fasilitas penunjang

1. Mushola

Untuk ketetapan kebutuhan luas mushola dapat dilihat pada tabel IV.4

Tabel IV. 4 Kebutuhan Luas Musholla Berdasarkan Jalur Keberangkatan

N0.	Jumlah Jalur	Kebutuhan Luas Lahan (m ²)
1	Jumlah Jalur 1 - 5	17,5
2	Jumlah Jalur 6 - 10	35
3	Jumlah Jalur 11 - 15	52,5
4	Jumlah Jalur 16 - 20	70
5	Jumlah Jalur >20	87,5

Sumber : Abubakar, Iskandar, dkk. (1996)

2. Kamar kecil / toilet

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

$$\text{Luas} = 80\% \times \text{Luas mushola}$$

3. Kios/kantin

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

Luas = 60% x luas ruang tunggu

4. Taman

Kebutuhan Luas taman yaitu dihitung dari 30 persennya dari luas total terminal tersebut

Luas = 30% x luas total terminal

untuk ketetapan luas terminal berdasarkan tipe dapat dilihat pada tabel IV.5

Tabel IV. 5 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 : Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1998)

4.5.3. Analisis integrasi terminal

Mengukur kinerja integrasi antar komponen yang terdapat di Terminal Stagen apakah suatu alternatif dapat menciptakan tingkat integrasi penumpang di dalam terminal terhadap sarana dan prasarana, dengan analisis yang digunakan sebagai berikut:

1. *Modal Interaction Matrix*

Untuk mengukur tingkat interaksi antar komponen di terminal dengan cara melakukan penilaian dari penumpang terhadap fasilitas – fasilitas yang berada di Terminal. Langkah yang dilakukan adalah:

Pertama yang dilakukan adalah menentukan fasilitas dan moda apa saja yang harus dimasukkan kedalam analisisnya.

Kedua, menentukan matriks untuk interaksi moda yang diinginkan. Sebuah matriks diperlukan untuk tingkat yang diinginkan antar moda. Tujuannya adalah untuk membangun interaksi antar komponen. Sehingga setiap komponen dapat dibandingkan.

Ketiga, nilai eksisting didapatkan dari perhitungan jarak berjalan kaki misalnya dari turun kendaraan angkutan umum menuju ke tempat parkir kendaraan pribadi, dan ketetapan interval jarak berjalan kaki dapat dilihat pada tabel IV.6

Tabel IV. 6 Interval Jarak Berjalan Kaki

NILAI	DESKRIPSI	INTERVAL JARAK
1-2	Sangat Buruk	>100
3-4	Buruk	61 – 100
5-6	Cukup	21 – 60
7-8	Baik	6 – 20
9-10	Sangat Baik	0 – 5

Sumber : Horowitz and Thompson 1994

Keempat, menentukan nilai keinginan dalam satu hubungan moda dengan moda apapun dilihat dari jarak dan tingkat kenyamanan dalam melakukan perpindahan,

Kelima, dalam pemberian nilainya perlu diperhatikan bahwa terdapat nilai 0 hingga 10 dimana 0 berarti tidak berketerkaitan sedangkan nilai 10 berarti sangat memiliki kaitan antara satu moda dengan fasilitasnya

keenam, setelah mendapat hasil dari matriks eksisting yakni pengurangan antara nilai eksisting dengan nilai keinginan hasil dari

seluruh total pengurangan yaitu *negative value*. *Negative value* kemudian dikalikan dengan 100 dan dibagi dengan jumlah kolom yang ada. Hasilnya dapat dilihat pada range yang telah ditentukan, untuk daftar nilai normal dapat dilihat pada tabel IV.7

Tabel IV. 7 Daftar Nilai Normal

Rentang Nilai Normal	Keterangan
0 s.d. -50	Sangat Baik
-51 s.d. -100	Baik
-101 s.d. -150	Cukup
-151 s.d. -200	Buruk
-201 s.d. -250	Sangat Buruk

Sumber: Horowitz and Thompson 1994

4.5.4. Rencana terminal Stagen

Rencana Terminal Stagen ada 3 skenario yang di gunakan guna menjadi pertimbangan untuk mengoptimisasikan terminal tersebut dengan maksimal

Adapun 3 skenario pembangunan yaitu :

1. Pengoptimalan berdasarkan hasil analisis MIM dan IPA
2. Pengoptimalan berdasarkan peraturan perda yaitu Peraturan Daerah Kabutapen Kotabaru Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kotabaru Tahun 2012 – 2032
3. Pengoptimalan berdasarkan skenario 1 dan 2

Untuk rencana 3 skenario tersebut terlihat jelas maka di buatlah desain 2 dimensi yang menggunakan aplikasi autocad dan desain 3 dimensi yang menggunakan aplikasi skech up

BAB V

ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1. Kondisi Eksisting

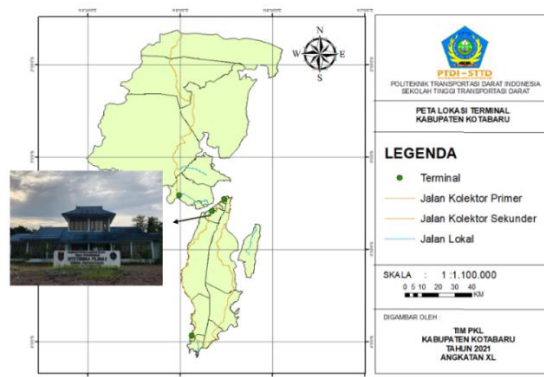
Dalam pembahasan ini membahas tentang kondisi yang sebenarnya dari terminal Stagen tipe B di daerah Kabupaten Kotabaru , untuk data rata – rata penumpang perharinya di dalam terminal hanya 80 – 110 orang dalam terminal tersebut di karenakan hanya AKDP yang memasuki terminal tersebut , data tersebut didapat setelah di lakukannya survey di dalam terminal langsung.

5.1.1. Daerah Lingkungan Terminal

1. Lokasi terminal

Lokasi Terminal Stagen tipe B saat ini berada di Kabupaten Kotabaru. Terminal terletak pada jalan kolektor yaitu di jalan raya Stagen dengan tipe jalan 2/2 UD sesuai dengan undang undang maka terminal Stagen telah memenuhi persyaratan yaitu terletak di jalan kolektor dan maksimal kelas jalan yaitu IIIA .Pintu masuk Terminal Stagen memiliki satu akses dan satunya lagi adalah pintu keluarnya dari terminal Stagen tersebut

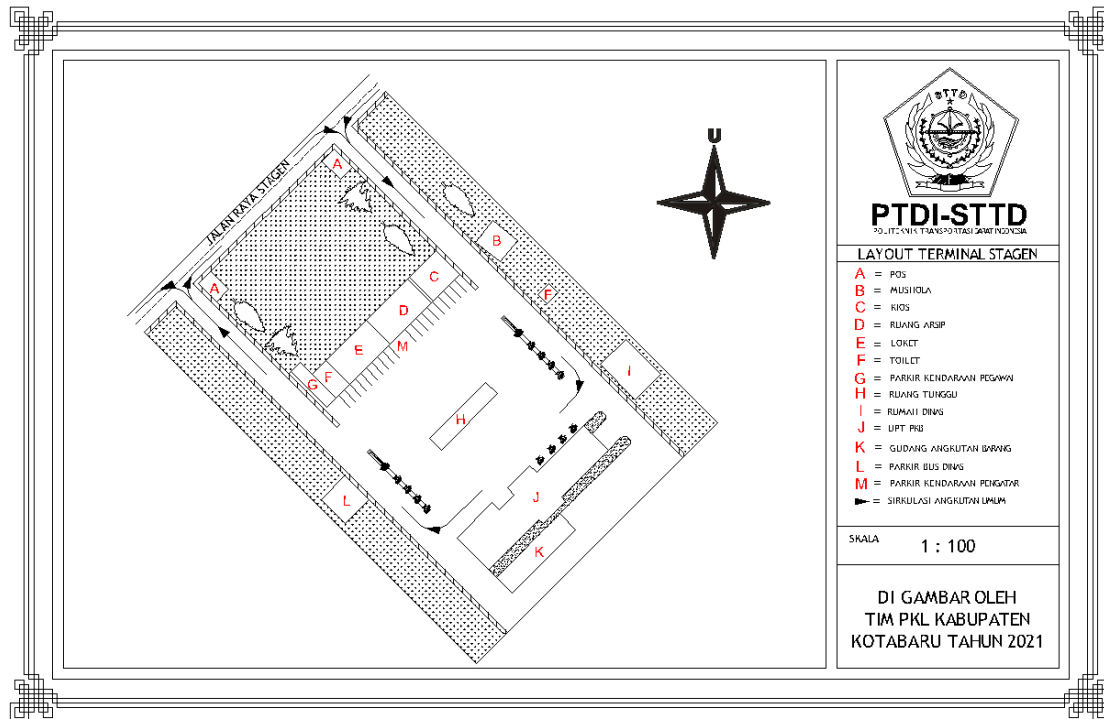
Berikut adalah peta lokasi Terminal Stagen :



Sumber : Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru

Gambar V.1 Peta Lokasi Terminal Stagen

Dan berikut adalah layout Kawasan Terminal Stagen



Sumber : Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Kotabaru 2021

Gambar V.2 Layout Kawasan Terminal Stagen

Kondisi lalu lintas di Kawasan terminal Stagen memiliki sistem berikut seperti gambar di atas adalah gambar sirkulasi pada Terminal Stagen

Kondisi di lapangan saat ini adalah terminal Stagen tidak digunakan secara maksimal sesuai dengan fungsinya. Aktivitas angkutan umum saat ini hanya AKDP yang memasuki terminal sedangkan angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan tidak memasuki terminal Stagen

A. Fasilitas Terminal

Berdasarkan Keputusan Menteri no. 31 Tahun 1995 tentang penyelenggaraan Terminal penumpang angkutan jalan fasilitas utama dan berdasarkan Peraturan Menteri no 24 Tahun 2021

tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan yang harus ada di terminal fasilitas utama yaitu :

1. Jalur Keberangkatan
2. Jalur Kedatangan
3. Ruang Tunggu Penumpang, Pengantar, dan/atau Penjemput
4. Tempat naik turun penumpang
5. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup
6. Perlengkapan jalan
7. Media informasi
8. Kantor penyelenggara Terminal dan
9. Loker penjualan tiket

Adapun fasilitas penunjang yaitu :

1. Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui
2. pos kesehatan
3. fasilitas kesehatan
4. fasilitas peribadatan
5. pos polisi
6. alat pemadam kebakaran dan
7. fasilitas umum

Terminal Stagen memiliki luas wilayah sekitar 2,7 Ha. Dalam ketentuan terminal tipe B memiliki patokan untuk luar jawa minimal memiliki 2 Ha

Kondisi eksisting fasilitas Terminal Stagen adalah sebagai berikut :

Tabel V.1 Fasilitas Utama pada Terminal Stagen Tipe B

NO	NAMA FASILITAS	KONDISI EKSISTING	KETERANGAN
FASILITAS UTAMA			
1	Jalur Keberangkatan	ADA	AKDP dan ANGDES tidak terpisah
2	Jalur Kedatangan	ADA	AKDP dan ANGDES tidak terpisah
3	Ruang Tunggu Penumpang, Pengantar, dan/atau Penjemput	ADA	Ruang tunggu penumpang dalam kondisi tidak layak
4	Tempat Naik Turun Penumpang	TIDAK ADA	-
5	Tempat parkir kendaraan	ADA	tidak adanya kejelasan marka pada parkir
6	Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup	TIDAK ADA	-
7	Perlengkapan Jalan	ADA	perlengkapan jalan tidak jelas sudah berkarat
8	Media informasi	ADA	media informasi yang tidak update dan sudah tidak layak
9	Kantor Penyelenggara Terminal	ADA	kantor ada tidak digunakan sebagaimana mestinya
10	Loket penjualan Tiket	ADA	Ada dalam kondisi tidak baik dan tidak di fungsikan
11	Pelayanan Pengguna Terminal Dari Pengusaha Bus (<i>Costumer Service</i>)	TIDAK ADA	-
12	<i>Outlet</i> Pembelian Tiket Secara <i>Online</i>	TIDAK ADA	-
13	Jalur Perjalanan Kaki Yang Ramah Terhadap Orang Dengan Kebutuhan Khusus	TIDAK ADA	-
14	Tempat Berkumpul Darurat	TIDAK ADA	-

Sumber : Hasil analisis 2022

Tabel V.2 Fasilitas Penunjang pada Terminal Stagen Tipe B

NO	NAMA FASILITAS	KONDISI EKSISTING	KETERANGAN
FASILITAS PENUNJANG			
1	Fasilitas Penyandang Disabilitas Dan Ibu Hamil Atau Menyusui	TIDAK ADA	-
2	Pos Kesehatan	TIDAK ADA	-
3	Fasilitas Kesehatan	TIDAK ADA	-
4	Fasilitas Peribadatan	ADA	Adanya mushola tidak layak pakai
5	Pos Polisi	TIDAK ADA	-
6	Alat Pemadam Kebakaran	TIDAK ADA	-
7	Fasilitas Umum	ADA	Tidak lengkapnya untuk fasilitas umum

Sumber : Hasil analisis 2022

Adapun yang dimaksud fasilitas umum pada fasilitas penunjang nomer 7 yaitu :

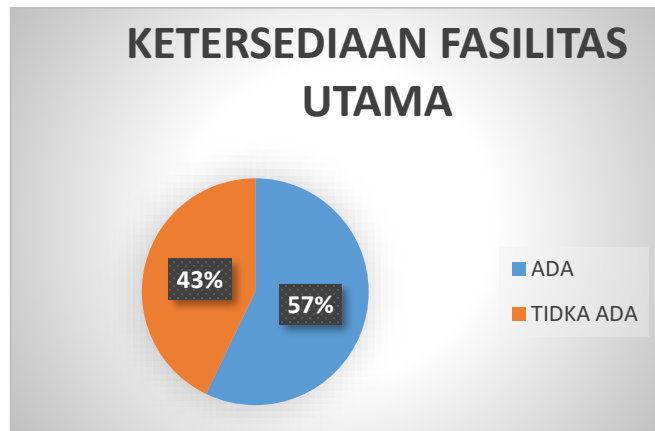
Tabel V.3 Fasilitas Umum pada Terminal Stagen Tipe B

NO	NAMA FASILITAS	KONDISI EKSISTING	KETERANGAN
FASILITAS UMUM			
1	Toilet	ADA	toilet masih berfungsi dalam keadaan kotor
2	Rumah Makan	TIDAK ADA	-
3	Fasilitas Telekomunikasi	TIDAK ADA	-
4	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	TIDAK ADA	-
5	Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara Dan Kebisingan	TIDAK ADA	-
6	Fasilitas Pemantau Kualitas Udara Dan Gas Buang	TIDAK ADA	-
7	Fasilitas Kebersihan	TIDAK ADA	-
8	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum	TIDAK ADA	-
9	Fasilitas Perdagangan , Pertokoan	ADA	ada dalam kondisi rusak dan tidak di fungsikan sebagaimana mestinya
10	Fasilitas penginapan	TIDAK ADA	-
11	Area Merokok	TIDAK ADA	-
12	Fasilitas Anjungan tunai Mandiri (ATM)	TIDAK ADA	-
13	Fasilitas pengantar Barang (trollry dan tenaga angkut)	TIDAK ADA	-
14	Fasilitas Telekomunikasi Dan/atau Area Dengan Jaringan Internet	TIDAK ADA	-
15	Ruang anak anak	TIDAK ADA	-
16	Media Pengaduan Layanan	TIDAK ADA	-

Sumber : Hasil analisis 2022

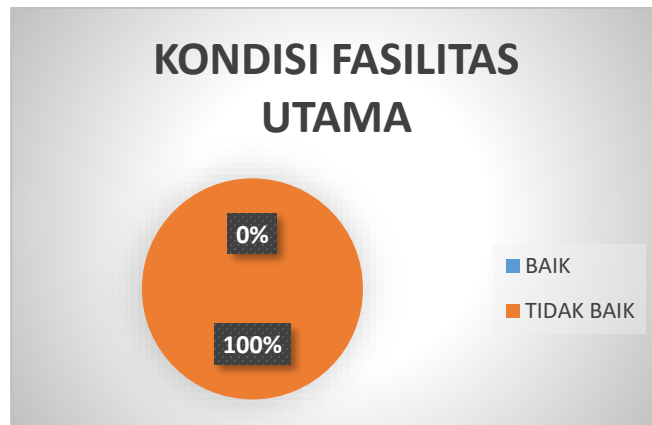
Berdasarkan Tabel seluruh diatas dapat terlihat bahwa pada terminal masih banyak yang belum tersedia, bahkan masih banyak yang rusak dan tidak layak pakai Berikut adalah persentase ketersediaan dan kondisi fasilitas di terminal Stagen

Fasilitas utama,penunjang dan umum :



Gambar V.3 ketersediaan fasilitas utama

Dapat dilihat dari gambar fasilitas utama yang tersedia hanya 43% dan 57% tidak ada fasilitasnya , dan kondisi fasilitas utama bisa di lihat pada gambar V.4 di bawah



Gambar V.4 Kondisi fasilitas utama

Dapat dilihat dari gambar V.4 kondisi fasilitas utama pada terminal Stagen tipe B 100% dalam kondisi tidak baik

Berikut merupakan grafik ketersediaan dan kondisi fasilitas penunjang dapat dilihat pada gambar V.5 dan V.6



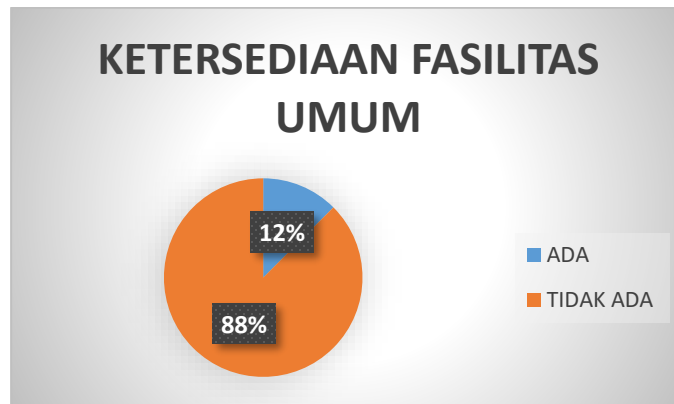
Gambar V.5 ketersediaan fasilitas penunjang

Untuk ketersediaan fasilitas penunjang pada terminal Stagen hanya ada 17% yang tersedia dan ada 83% tidak tersedianya fasilitas penunjang



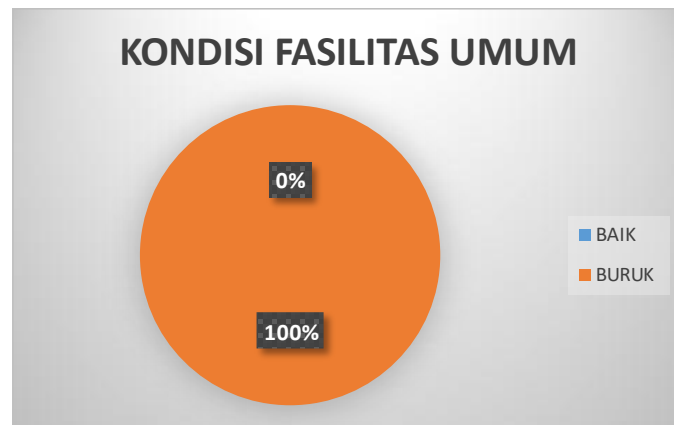
Gambar V.6 Kondisi Fasilitas Penunjang

Untuk kondisi fasilitas penunjang di Terminal Stagen semuanya tidak dalam kondisi baik , dan Berikut merupakan grafik ketersediaan dan kondisi fasilitas Umum dapat dilihat pada gambar V.7 dan V.8



Gambar V.7 ketersediaan fasilitas umum

Untuk ketersediaan fasilitas umum hanya ada 12% yang tersedia dan sisanya 88% tidak tersedia di terminal Stagen



Gambar V.8 ketersediaan fasilitas umum

Pada fasilitas umum untuk kondisi di Terminal Stagen tidak ada yang baik sehingga 100% semuanya buruk

5.1.2. Daerah Pengawasan Terminal

a. Kinerja Ruas

Analisis kinerja ruas jalan diperoleh dari hasil inventarisasi ruas jalan dan hasil survei pencacahan lalu lintas di sekitar ruas jalan terminal Stagen Tipe B , informasi mengenai inventarisasi ruas jalan di kawasan terminal dapat dilihat di bawah ini. Pada wilayah kawasan Terminal Stagen Tipe B terdapat satu ruas yang mempengaruhi dan

dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas di dalam terminal. Data ruas jalan tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel V.4 Inventarisasi Ruas Jalan Raya Stagen

Nama Jalan	JALAN RAYA STAGEN – KOTABARU
Fungsi Jalan	KOLEKTOR PRIMER
Status Jalan	NASIONAL
Panjang Ruas (m)	5000
Tipe	2/2 UD
Lebar Lajur Efektif (m)	7
Lebar Jalur (m)	3,5
Lebar Bahu (m)	0,5
Median (m)	0
Kelas Hambatan Samping	M

Sumber : Hasil Analisis 2022

Untuk mengetahui kinerja lalu lintas ruas Jalan Raya Stagen yang berada di depan Terminal Stagen dilihat dari indikator kinerja ruas jalan yaitu V/C Ratio, kecepatan, dan kepadatan, perhitungan V/C Ratio didapatkan dari volume kendaraan yang melintas pada ruas jalan dibagi dengan kapasitas jalan eksisting saat ini, kemudian indikator kecepatan didapatkan dari waktu perjalanan dibagi dengan Panjang ruas jalan eksisting, dan kepadatan yaitu hasil dari perkalian dan pembagian dari waktu perjalanan, volume kendaraan melintas, dan kecepatan. Sehingga untuk kinerja ruas Jalan Raya Stagen didapatkan hasil seperti data di bawah ini :

Tabel V.5 kinerja Lalu lintas ruas Jalan Raya Stagen

V/C Ratio	0,40
Waktu Perjalanan (Menit)	6,44
Kecepatan Rata-Rata (km/jam)	47
kepadatan smp-jam/km	1184

Sumber : Hasil Analisis 2022

5.2. Analisis Kinerja Pelayanan Terminal

Berdasarkan kondisi eksisiting Terminal Stagen, dibutuhkannya penataan ulang fasilitas dan perbaikan fasilitas , baik fasilitas utama maupun fasilitas penunjang. Dilihat dari luas bangunan yang masih banyak tanah kosong maka bisa dilakukan untuk pembangunan fasilitas di dalam terminal tersebut, Di karenakan kebutuhan fasilitas adalah atas permintaan jumlah penumpang dan kendaraan yang ada, sehingga perencanaan kebutuhan akan fasilitas dapat dilakukan. Dilihat dari luas dan tata letak bangunan yang ada Terminal tipe B Stagen saat ini sudah memiliki bangunan permanen yang baik dan hanya perlu penggunaan dan pengalihan fungsi bangunan yang tepat dan sesuai. Serta juga dapat membangun beberapa fasilitas yang tidak dimiliki oleh terminal.

5.2.1. Penilaian Pelayanan Terminal

Untuk menghasilkan penilaian pelayanan terminal dapat digunakan dengan metode *Importance Performance Analysis* (IPA), penelitian dimulai dengan survei pendahuluan, identifikasi masalah, studi literatur, penentuan metode pengumpulan data, penentuan populasi, sampel penyusunan kuesioner, analisis data serta penarikan kesimpulan dan rekomendasi berupa upaya pengoptimalan terminal. Berdasarkan PM No.40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Terminal Penumpang Angkutan Jalan terdapat 6 standar pelayanan terminal yang telah terbagi ke dalam 6 variabel dan 41

indikator yang digunakan pada analisis IPA. Berikut variabel dan indikator standar pelayanan terminal penumpang pada Tabel berikut.

Tabel V.6 Indikator Standar Pelayanan Terminal

No	Variabel/indikator Pelayanan	Notasi
Keselamatan		
1	Jalur Pejalan Kaki	a.1
2	Fasilitas Keselamatan Jalan	a.2
3	Jalur Evakuasi	a.3
4	Alat Pemadam Kebakaran	a.4
5	Pos, Fasilitas Dan Petugas Kesehatan	a.5
6	Pos, Fasilitas Dan Kelaikan Pemeriksa Kendaraan Umum	a.6
7	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum	a.7
8	Informasi Fasilitas Keselamatan	a.8
9	Informasi Fasilitas Kesehatan	a.9
10	Informasi Fasilitas Pemeriksaan Dan Perbaikan Ringan Kendaraan Bermotor	a.10
Keamanan		
11	Fasilitas Keamanan	b.1
12	Media Pengaduan Gangguan Keamanan	b.2
13	Petugas Keamanan	b.3
Kehandalan/Keteraturan		
14	Jadwal Kedatangan Dan Keberangkatan Kendaraan Serta Besar Tarif Kendaraan Bermotor Umum Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis	c.1
15	Jadwal Kendaraan Umum Dalam Trayek Lanjutan Dan Kendaraan Umum Tidak Dalam Trayek Lanjutan Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis	c.2
16	Loket Penjualan Tiket	c.3
17	Kantor Penyelenggara Terminal, Ruang Kendali Dan Manajemen Sistem Informasi Terminal	c.4
18	Petugas Operasional Terminal	c.5
Kenyamanan		
19	Ruang Tunggu	d.1
20	Toilet	d.2
21	Fasilitas Peribadatan	d.3
22	Ruang Terbuka Hijau	d.4
23	Rumah Makan	d.5
24	Fasilitas dan Petugas Kebersihan	d.6
25	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	d.7
26	Area Merokok	d.8
27	Drainase	d.9
28	Area Yang Tersedia Jaringan Internet	d.10
29	Ruang Baca	d.11
30.	Lampu Penerangan Ruang	d.12
Kemudahan/Keterjangkauan		
31	Letak jalur Pemberangkatan	e.1
32	Letak Jalur Kedatangan	e.2
33	Informasi Pelayanan	e.3
34	Informasi Angkutan Jalan	e.4
35	Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum	e.5
36	Tempat Penitipan Barang	e.6
37	Fasilitas Pengisian Baterai	e.7
38	Tempat Naik dan Turun Penumpang	e.8
39	Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi	e.9
Kesetaraan		
40	Fasilitas Penyandang Cacat	f.1
41	Ruang Ibu Menyusui	f.2

Sumber: PM No 40 Tahun 2015

Sampel merupakan Sebagian dari subjek penelitian yang mana secara representative mampu mewakili populasi yang diteliti, jumlah sampel yang didapat akan digunakan untuk jumlah penumpang yang harus diwawancarai mewakili jumlah populasi tersebut, diambil dari populasi sebanyak 101 dari data jumlah penumpang perhari yang masuk ke terminal tersebut, maka dilakukan perhitungan menggunakan rumus *Slovin*, metode ini menggunakan nilai dari rata – rata produktifitas harian. Nilai N dan taraf kesalahan yang diambil yaitu sebesar 0,10 atau 10% dengan tingkat ketetapan sebesar 10%

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

Dimana :

n = besarnya jumlah sampel N = besarnya jumlah populasi

e = strandart eror/standart kesalahan dari kemampuan sampel mewakili populasi (batas kesalahan pada penelitian ini ditentukan 10%)

$$n = \frac{101}{1+101(0,1)^2} \qquad n = 50,248$$

Hasil dari perhitungan sampel di atas adalah 50,248 yang di bulatkan menjadi 50 responden. Kemudian pelaksanaan survey interview di terminal di lakukan hari kerja dan akhir pekan, hal ini bertujuan agar mendapatkan data yang akurat

Sampel bersifat *purposive* dengan jumlah sampel 50 responden. Hasil pengumpulan data kuesioner kemudian dianalisis dengan tahapan pertama menghitung hasil dan rata – rata kepuasan dan kepentingan pelayanan terminal setelah itu menentukan tingkat kesesuaian antara kepentingan dan kepuasan atribut – atribut yang diteliti melalui perbandingan skor kepuasan dan kepentingan. Rumus tingkat kesesuaian ialah.

$$Tki = \frac{Xi}{Yi} \times 100$$

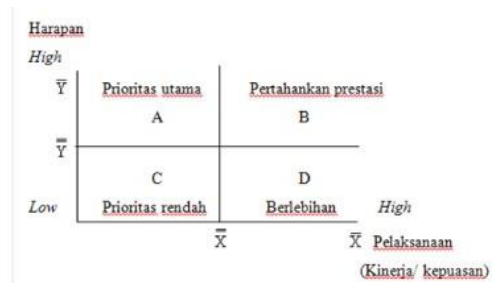
Keterangan :

Tki = tingkat kesesuaian

Xi = skor penilaian kinerja

Yi = skor penilaian kepentingan

Selanjutnya menghitung rata – rata seluruh atribut tingkat kepentingan (Y) dan kepuasan (X) yang menjadi batas dalam diagram kartesius. Tahapan terakhir yaitu penjabaran tiap atribut dalam diagram kartesius seperti Gambar berikut.



Sumber : Philip Kotler

Gambar V.9 Diagram kartesius

Hasil analisis dan pembahasan IPA

Tingkat kesesuaian merupakan hasil perbandingan antara skor kinerja pelaksanaan dengan skor kepentingan sehingga dapat digunakan untuk menentukan skala prioritas. Tingkat kesesuaian antara skor kepuasan dengan skor kepentingan pada responden penumpang, untuk tabel tingkat kesesuaian dapat dilihat setelah perhitungan tingkat kepuasan dan kepentingan dilakukan

Tabel V.7 Tingkat kepuasan analisis IPA

Variabel/ Indikator	Tingkat kepuasan (X)					ΣX
	(SB)	(B)	(CB)	(KB)	(TB)	
	Skor (5)	Skor (4)	Skor (3)	Skor (2)	Skor (1)	
Keselamatan						
a.1	0	0	10	20	20	90
a.2	0	0	5	20	25	80
a.3	0	0	0	28	22	78
a.4	0	0	0	29	21	79

Variabel/ Indikator	Tingkat kepuasan (X)					
	(SB)	(B)	(CB)	(KB)	(TB)	ΣX
	Skor (5)	Skor (4)	Skor (3)	Skor (2)	Skor (1)	
a.5	0	0	0	0	50	50
a.6	0	0	0	0	50	50
a.7	0	0	0	0	50	50
a.8	0	0	0	0	50	50
a.9	0	0	0	0	50	50
a.10	0	0	0	0	50	50
Keamanan						
b.1	0	0	23	17	10	113
b.2	0	0	0	0	50	50
b.3	10	25	15	0	0	195
Kehandalan/ Keteraturan						
c.1	0	0	8	12	30	78
c.2	0	0	0	18	32	68
c.3	0	0	5	8	37	68
c.4	0	0	0	11	39	61
c.5	14	18	18	0	0	196
Kenyamanan						
d.1	0	0	9	21	20	89
d.2	0	0	0	16	34	66
d.3	0	0	4	30	16	88
d.4	0	4	6	25	15	99
d.5	0	0	0	34	16	84
d.6	0	0	1	7	42	59
d.7	0	0	4	1	45	59
d.8	0	0	1	15	34	67
d.9	0	0	6	10	34	72
d.10	0	0	0	0	50	50
d.11	0	0	0	0	50	50
d.12	0	0	0	0	50	50
Kemudahan/ Keterjangkauan						
e.1	5	43	2	0	0	203
e.2	6	40	4	0	0	202
e.3	0	0	0	17	33	67
e.4	0	0	0	14	36	64
e.5	0	0	0	0	50	50

Variabel/ Indikator	Tingkat kepuasan (X)					ΣX
	(SB)	(B)	(CB)	(KB)	(TB)	
	Skor (5)	Skor (4)	Skor (3)	Skor (2)	Skor (1)	
e.6	0	0	0	0	50	50
e.7	0	0	0	0	50	50
e.8	0	0	0	23	27	73
e.9	0	0	16	22	12	104
Kesetaraan						
f.1	0	0	0	0	50	50
f.2	0	0	0	0	50	50

Sumber : Hasil Analisis 2022

Keterangan:

(SB) = Sangat Baik

(KB) = Kurang Baik

(B) = Baik

(TB) = Tidak Baik

(CB) = Cukup Baik

Hasil dari ΣX didapat dari penilaian kuesioner akhir tingkat kinerja dengan responden berjumlah 50 responden dari 3 aspek di Terminal Stagen tipe B, dimana setiap kriteria dikalikan dengan skor dan semuanya ditambah sehingga didapat jumlah dari tingkat kinerja dari tiap indikator pelayanan di terminal Tipe B Stagen.

Dari tabel V.7 tabel yang berwarna merah menunjukkan Indikator Petugas Operasional Terminal yang dianggap paling baik oleh 3 aspek yang berada di terminal Stagen Tipe B dikarenakan walaupun terminal tipe b hanya digunakan sebagai tempat penarikan retribusi tapi petugas operasionalnya baik. Indikator pelayanan Petugas Operasional mendapat nilai tertinggi sebesar 196.

Sedangkan untuk indikator pelayanan terminal Stagen Tipe B yang memiliki nilai terendah ditandai dalam tabel berwarna orange pada tabel V.7 terdapat 15 indikator pelayanan dimana indikator tersebut merupakan pelayanan yang tidak tersedia maupun tidak layak di terminal Stagen Tipe B.

Indikator-indikator tersebut mendapat nilai 50. Hal ini menunjukkan bahwa diterminal tipe Stagen perlu diadakannya fasilitas-fasilitas tersebut.

Setelah mendapatkan nilai kepuasan pada hasil anlisis IPA maka dilanjutkan untuk nilai kepentingan yang bisa dilihat pada tabel V.8

Tabel V.8 Tabel Kepentingan Analisis IPA

Variabel/ Indikator	Tingkat kepentingan (Y)					
	(SP)	(P)	(CP)	(KP)	(TP)	ΣY
	Skor (5)	Skor (4)	Skor (3)	Skor (2)	Skor (1)	
Keselamatan						
a.1	43	7	0	0	0	243
a.2	35	7	6	2	0	225
a.3	40	8	2	0	0	238
a.4	16	13	20	1	0	194
a.5	37	12	1	0	0	236
a.6	18	8	13	1	0	163
a.7	22	9	19	0	0	203
a.8	18	27	5	0	0	213
a.9	33	17	0	0	0	233
a.10	10	23	17	0	0	193
Keamanan						
b.1	29	21	0	0	0	229
b.2	10	11	2	27	0	154
b.3	36	12	2	0	0	234
Kehandalan/Keteraturan						
c.1	37	13	0	0	0	237
c.2	28	21	1	0	0	227
c.3	36	12	2	0	0	234
c.4	17	23	10	0	0	207
c.5	28	21	1	0	0	227
Kenyamanan						
d.1	41	9	0	0	0	241
d.2	31	13	6	0	0	225
d.3	35	5	10	0	0	225
d.4	15	18	17	0	0	198
d.5	23	19	8	0	0	215
d.6	23	21	6	0	0	217

Variabel/ Indikator	Tingkat kepentingan (Y)					ΣY
	(SP)	(P)	(CP)	(KP)	(TP)	
	Skor (5)	Skor (4)	Skor (3)	Skor (2)	Skor (1)	
d.7	27	19	4	0	0	223
d.8	5	28	15	2	0	186
d.9	13	25	10	2	0	199
d.10	17	18	13	2	0	200
d.11	4	19	26	1	0	176
d.12	10	21	17	2	0	189
Kemudahan/ Keterjangkauan						
e.1	32	16	2	0	0	230
e.2	21	18	11	0	0	210
e.3	20	17	13	0	0	207
e.4	11	21	16	2	0	191
e.5	21	28	1	0	0	220
e.6	15	20	13	2	0	198
e.7	25	15	10	0	0	215
e.8	35	15	0	0	0	235
e.9	29	21	0	0	0	229
Kesetaraan						
f.1	3	14	21	12	0	158
f.2	7	28	15	0	0	192

Sumber : Hasil Analisis 2022

Keterangan:

(SB) = Sangat Penting (KB) = Kurang Penting

(B) = Penting (TB) = Tidak Penting

(CB) = Cukup Penting

Hasil dari ΣY didapat dari penilaian kuesioner akhir tingkat kinerja dengan responden berjumlah 50 responden dari 3 aspek di Terminal Stagen Tipe B dimana setiap kriteria dikalikan dengan skor dan semuanya ditambah sehingga didapat jumlah dari tingkat kinerja dari tiap indikator pelayanan di terminal tersebut.

Dari tabel V.8 tabel yang berwarna merah menunjukkan Indikator fasilitas Ruang Tunggu yang dianggap paling penting oleh 3 aspek yang berada di

terminal Stagen tipe B dikarenakan ruang tunggu menjadi salah satu fasilitas penting bagi masyarakat Kabupaten Kotabaru untuk menunggu angkutan umum terutama angkutan AKDP,. Indikator pelayanan ruang tunggu mendapat nilai tertinggi sebesar 241.

Setelah di dapatkannya nilai kepuasan dan kepentingan maka bisa mendapatkan tingkat kesesuaian yang bisa dilihat pada tabel V.9

Tabel V.9 Tingkat kesesuaian pada analisis IPA

Variabel/ Indikator	ΣX	ΣY	Tingkat Kesesuaian (%)
Keselamatan			
a.1	90	243	37
a.2	80	225	36
a.3	78	238	33
a.4	79	194	41
a.5	50	236	21
a.6	50	163	31
a.7	50	203	25
a.8	50	213	23
a.9	50	233	21
a.10	50	193	26
Keamanan			
b.1	113	229	49
b.2	50	154	32
b.3	195	234	83
Kehandalan/Keteraturan			
c.1	78	237	33
c.2	68	227	30
c.3	68	234	29
c.4	61	207	29
c.5	196	227	86
Kenyamanan			
d.1	89	241	37
d.2	66	225	29
d.3	88	225	39
d.4	99	198	50
d.5	84	215	39

Variabel/ Indikator	ΣX	ΣY	Tingkat Kesesuaian (%)
d.6	59	217	27
d.7	59	223	26
d.8	67	186	36
d.9	72	199	36
d.10	50	200	25
d.11	50	176	28
d.12	50	189	26
Kemudahan/ Keterjangkauan			
e.1	203	230	88
e.2	202	210	96
e.3	67	207	32
e.4	64	191	34
e.5	50	220	23
e.6	50	198	25
e.7	50	215	23
e.8	73	235	31
e.9	104	229	45
Kesetaraan			
f.1	50	158	32
f.2	50	192	26
Rata - Rata			37

Sumber : Hasil Analisis

Hasil dari tingkat kesesuaian dari 41 indikator pelayanan Terminal Stagen Tipe B didapat dari hasil penilaian kuesioner akhir tingkat kinerja (ΣX) dibagi dengan hasil penilaian kuesioner akhir tingkat kepentingan (ΣY) dan hasilnya dikalikan 100%. Dari tabel V.9 dapat diketahui atribut pelayanan terminal Stagen Tipe B yang terendah bernilai 21% adalah alat pemadam kebakaran dan informasi fasilitas Kesehatan. Hal ini menunjukkan bahwa indikator tersebut dirasa masih belum memuaskan dikarenakan fasilitas belum ada atau tidak layak di terminal Stagen tetapi fasilitas ini dirasa sangat penting oleh pengguna terminal baik itu supir bus ataupun operator bus. Sedangkan untuk indikator pelayanan terminal Stagen tertinggi sebesar 96% dan indikator tersebut melebihi harapan dari pelanggan adalah letak jalur kedatangan.

Sedangkan rata – rata dari hasil perhitungan tingkat kesesuaian responden adalah 37%, hasil rata – rata tingkat kesesuaian ini didapat dari jumlah seluruh indikator kemudian hasilnya dibagi 41 indikator tersebut. Dapat dikatakan kinerja dari masing – masing indikator Sebagian besar perlu diperbaiki ataupun menambah fasilitas yang ada.

Setelah mendapatkan tingkat kepuasan yang diolah dari tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan maka di simpulkan dalam diagram kartesius , Sebelum membuat diagram kartesius terlebih dahulu dilakukan perhitungan nilai rata-rata dari jumlah tingkat kepentingan dan tingkat kinerja. Nilai rata-rata tersebut digunakan untuk mengetahui posisi atribut dalam diagram kartesius. Hasil perhitungan nilai rata – rata dari tingkat kepentingan dan tingkat kinerja dapat dilihat pada tabel V.10 di bawah ini :

Tabel V.10 rata – rata jumlah nilai kepuasan dan kepentingan

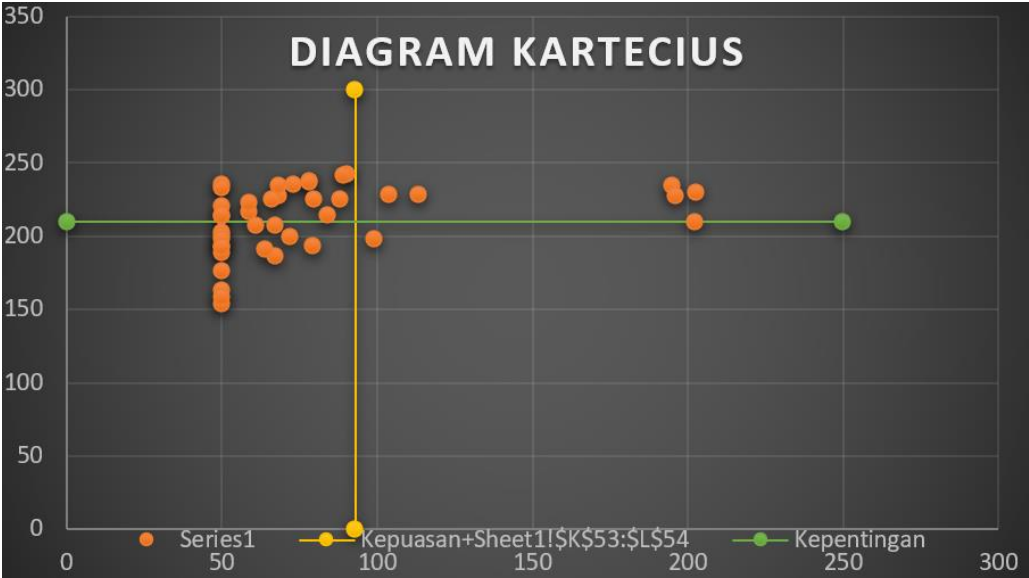
Variabel/ Indikator	ΣX	ΣY
a.1	90	243
a.2	80	225
a.3	78	238
a.4	79	194
a.5	50	236
a.6	50	163
a.7	50	203
a.8	50	213
a.9	50	233
a.10	50	193
b.1	113	229
b.2	50	154
b.3	195	234
c.1	78	237
c.2	68	227
c.3	68	234
c.4	61	207
c.5	196	227
d.1	89	241

Variabel/ Indikator	ΣX	ΣY
d.2	66	225
d.3	88	225
d.4	99	198
d.5	84	215
d.6	59	217
d.7	59	223
d.8	67	186
d.9	72	199
d.10	50	200
d.11	50	176
d.12	50	189
e.1	203	230
e.2	202	210
e.3	67	207
e.4	64	191
e.5	50	220
e.6	50	198
e.7	50	215
e.8	73	235
e.9	104	229
f.1	50	158
f.2	50	192
Rata - Rata	79	211

Sumber : Hasil Analisis 2022

Nilai $\bar{X}$ dan $\bar{Y}$ merupakan nilai rata-rata dari 50 orang responden yang terkait dengan Terminal Stagen Tipe B T dari hasil penilaian terhadap indikator tingkat kepuasan (X) dan indikator tingkat kepentingan (Y). Nilai $\bar{X}$ didapat dari hasil penilaian tingkat kepuasan (X) dibagi dengan 50 responden, begitu juga dengan Nilai $\bar{Y}$ didapat dari hasil penilaian tingkat kepentingan (Y) dibagi dengan 50 responden. Berdasarkan perhitungan tabel V.10 didapat nilai rata-rata $\bar{X}$ dan $\bar{Y}$ yakni sebesar 79 dan 211. Selanjutnya hasil dari tabel V.10 tersebut

di jabarkan pada diagram kartesius, dan hasilnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar V.10 Hasil Diagram kartesius

Pada diagram kartesius bisa disimpulkan untuk identifikasi masalah dapat dilihat pada tabel V.11

Tabel V.11 Kesimpulan kuadran diagram kartesius

KESIMPULAN	
Kuadran 1	a1,a2,a3,a5,a8,a9,c1,c2,c3,d1,d2,d3,d5,d6,d7,e5,e7,e8
Kuadran 2	b1,b3,c5,e1,e5,e9
Kuadran 3	a4,a6,a7,a10,b2,c4,d8,d9,d11,d12,d10,e3,e4,e6,f1,f2
Kuadran 4	d4

Adapun keterangan identifikasi kesimpulan pada tabel V.12, V.13, V.14, V.15

Tabel V.12 Kuadran A (Prioritas Utama)

KUADRAN 1	
NOTASI	VARIABEL / INDIKATOR
a1	Jalur Pejalan Kaki
a2	Fasilitas Keselamatan Jalan
a3	Jalur Evakuasi

KUADRAN 1	
a5	Pos, Fasilitas Dan Petugas Kesehatan
a8	Informasi Fasilitas Keselamatan
a9	Informasi Fasilitas Kesehatan
c1	Jadwal Kedatangan Dan Keberangkatan
c2	Jadwal Kendaraan Umum
c3	Loket Penjualan Tiket
d1	Ruang Tunggu
d2	Toilet
d3	Fasilitas Peribadatan
d5	Rumah Makan
d6	Fasilitas dan Petugas Kebersihan
d7	Tempat Istirahat Awak Kendaraan
e5	Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum
e7	Fasilitas Pengisian Baterai
e8	Tempat Naik dan Turun Penumpang

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari tabel di atas ada 18 indikator yang berada di kuadran 1 yang dimana itu adalah prioritas utama pada Terminal Stagen

Tabel V.13 Kuadran B (pertahankan prestasi)

KUADRAN 2	
NOTASI	VARIABEL/INDIKATOR
b1	Fasilitas Keamanan
b3	Petugas Keamanan
c5	Petugas Operasional Terminal
e1	Letak jalur Pemberangkatan
e5	Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum
e9	Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi

Sumber : Hasil Analisis 2022

Pada Tabel diatas ada 6 indikator yang berada dalam kuadran 2 di diagram kartesius yang dimana pada kuadran itu adalah pertahankan prestasi

Tabel V.14 Kuadran C (prioritas rendah)

KUADRAN 3	
NOTASI	VARIABEL / INDIKATOR
a4	Alat Pemadam Kebakaran
a6	Pos, Fasilitas Dan Kelaikan Pemeriksa Kendaraan Umum

KUADRAN 3	
a7	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum
a10	Informasi Fasilitas Pemeriksaan Dan Perbaikan Ringan Kendaraan Bermotor
b2	Media Pengaduan Gangguan Keamanan
c4	Kantor Penyelenggara Terminal, Ruang Kendali Dan Manajemen Sistem Informasi Terminal
d8	Area Merokok
d9	Drainase
d11	Ruang Baca
d10	Area Yang Tersedia Jaringan Internet
e3	Informasi Pelayanan
e4	Informasi Angkutan Jalan
e6	Tempat Penitipan Barang
f1	Fasilitas Penyandang Cacat
f2	Ruang Ibu Menyusui

Sumber : Hasil Analisis 2022

Pada Tabel diatas terdapat 15 indikator yang terdapat di kuadran 3 yang dimana artinya prioritasnya rendah

Tabel V.15 Kuadran D (Berlebihan)

KUADRAN 4	
NOTASI	VARIABEL / INDIKATOR
d4	Kantor Penyelenggara Terminal

Sumber : Hasil Analisis 2022

Pada tabel diatas hanya ada 1 fasilitas yang terdapat di kuadran 4 yaitu kantor penyelenggaraan terminal yang dimana sudah terdapat kantor penyelenggara terminal di terminal Stagen

Posisi masing-masing atribut pada ke empat kuadran tersebut dijadikan strategi untuk Peningkatan pelayanan di Terminal Stagen Tipe B karena masing-masing atribut tersebut mempengaruhi kepuasan dari ketiga aspek yang berpengaruh di terminal terhadap pelayanan terminal. Letak kuadran A berada pada kiri atas, letak kuadran B berada pada kanan atas, sedangkan letak C dan D berada pada kiri bawah dan kanan bawah.

5.2.2. Fasilitas Utama Dan Penunjang

Fasilitas yang dibutuhkan di Terminal dalam hal ini disesuaikan dengan macam kegiatan yang dilakukan oleh pengguna jasa terminal, baik penumpang, awak kendaraan maupun yang dilakukan oleh pengelola terminal. Hal ini disesuaikan dengan kelompok macam kegiatan, pelaku kegiatan dan sifat kegiatan. Pendekatan ini dimaksudkan untuk mempermudah dalam kebutuhan ruang akan fasilitas yang dibutuhkan oleh terminal baik fasilitas utama maupun fasilitas penunjang.

Perhitungan Fasilitas Utama dan Penunjang Berdasarkan diagram alir kegiatan pada gambar III.2 dan III.3 maka di Terminal Stagen dibutuhkan Fasilitas sebagai berikut :

Tabel V.16 Kebutuhan Fasilitas di Terminal Stagen

No	Fasilitas Terminal	Keterangan
1	Jalur Kedatangan	Dibutuhkan
2	Jalur Keberangkatan	Dibutuhkan
3	Jalur Sirkulasi Kendaraan	Dibutuhkan
4	Pos Retrebusi	Dibutuhkan
5	Parkir kendaraan Pribadi	Dibutuhkan
6	Parkir kendaraan Umum	Dibutuhkan
7	Tempat Penurunan Penumpang	Dibutuhkan
8	Bangunan Kantor Terminal	Dibutuhkan
9	Menara Pengawas	Dibutuhkan
10	Ruang Tunggu	Dibutuhkan
11	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	Dibutuhkan
12	Rambu - rambu dan papan informasi	Dibutuhkan
13	taman	Dibutuhkan
14	Toilet	Dibutuhkan

Sumber : Hasil Analisis 2022

1) Kebutuhan Fasilitas Utama Terminal Stagen

Kondisi eksisting dari luas lahan terminal saat ini bisa di dimanfaatkan untuk membuat satu lajur per masing masing trayek yang berada di

Kawasan Stagen sehingga di butuhkan perhitungan jalur rencana yang di butuhkan

Tabel V.17 Perhitungan jumlah lajur

NO	TRAYEK	WAKTU OPERASIONAL 1 HARI (DETIK)	RIT/ HARI	JUMLAH PENUMPANG/HARI	WAKTU TURUN PENUMPANG (DETIK)	PERIODE KEDATANGAN (DETIK)	RATA RATA PENUMPANG/HARI	WAKTU MENURUNKAN PNUMPANG/DETIK	LAJUR YANG DIBUTUHKAN
		1	2	3	4	a=1:2	b=3:2	c=b x 4	d=c:a
1	KOTABARU - GN ULIN	4200	1	39	3	4200	39	117	0.028
2	KOTABARU - LONTAR	21600	1	46	3	21600	46	138	0.006
3	KOTABARU - MEGASARI	5400	1	43	2	5400	43	86	0.016
4	KOTABARU - SAMBULUAN	9840	1	72	3	9840	72	216	0.022
5	KOTABARU - TANJUNG LALAK	36000	1	64	2	36000	64	128	0.004
6	KOTABARU - TANJUNG PELAYAR	21600	1	59	3	21600	59	177	0.008
7	KOTABARU - TANJUNG SELOKA	35840	1	41	3	35840	41	123	0.003
8	KOTABARU - STAGEN (ANGKOT)	38160	6	182	3	6360	30	91	0.014
9	KOTABARU - BANJARMASIN (AKDP)	25200	1	16	120	25200	16	1920	0.076

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari data tabel diatas didapatlah jalur yang dibutuhkan, kemudian dari hasil tersebut dimasukkan dalam nilai n untuk perhitungan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan

a. Jalur Kedatangan

Dalam satu terminal harus memiliki jalur untuk masing masing trayek guna menunjang kinerja dari masing masing trayek yang ada. Kondisi eksisting dari luas lahan terminal Stagen saat ini bisa dimanfaatkan untuk membuat lajur masing masing trayek yang berada di Kawasan terminal Stagen

Tabel V.18 Perhitungan Jalur Kedatangan

NO	JALUR YANG DILALUI	n	SUDUT 0	sudut 90
			$p \times l$	$p \times l$
			$(20 \times n) \times \frac{7}{7}$	$(18 \times n) \times 9,5$
1	KOTABARU - GN ULIN	1	140	171
2	KOTABARU - LONTAR	1	140	171
3	KOTABARU - MEGASARI	1	140	171
4	KOTABARU - SAMBULUAN	1	140	171
5	KOTABARU - TANJUNG LALAK	1	140	171
6	KOTABARU - TANJUNG PELAYAR	1	140	171
7	KOTABARU - TANJUNG SELOKA	1	140	171
8	KOTABARU - STAGEN (ANGKOT)	1	140	171
9	KOTABARU - BANJARMASIN (AKDP)	1	140	171
TOTAL		9	1260	1539

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari hasil analisis yang di dapatkan untuk perhitungan luas jalur kedatangan angkutan umum di terminal Stagen dengan beberapa jenis sudut maka sudut yang digunakan adalah sudut 0 derajat agar memudahkan dalam penerapannya yaitu dengan luas total 1260 m persegi

b. Jalur Keberangkatan

Untuk perhitungan jalur kedatangan dapat dilihat pada tabel V.19

Tabel V.19 jalur kedatangan

NO	TRAYEK		SUDUT 45	SUDUT 60	SUDUT 90
		n	$(p \times l) = D + (E - D)(D + B) + [4X(N - 1)]$	$(p \times l) = D + (E - D)(D + B) + [4X(N - 1)]$	$(p \times l) = D + (E - D)(D + B) + [4X(N - 1)]$
1	KOTABARU - GN ULIN	1	89.67	46.66	50.06
2	KOTABARU - LONTAR	1	89.67	45.66	50.06
3	KOTABARU - MEGASARI	1	89.67	45.66	50.06
4	KOTABARU - SAMBULUAN	1	89.67	45.66	50.06
5	KOTABARU - TANJUNG LALAK	1	89.67	45.66	50.06

NO	TRAYEK		SUDUT 45	SUDUT 60	SUDUT 90
		n	$(pxl)=D+(E-D)(D+B)+[4X(N-1)]$	$(pxl)=D+(E-D)(D+B)+[4X(N-1)]$	$(pxl)=D+(E-D)(D+B)+[4X(N-1)]$
6	KOTABARU - TANJUNG PELAYAR	1	89.67	45.66	50.06
7	KOTABARU - TANJUNG SELOKA	1	89.67	45.66	50.06
8	KOTABARU - STAGEN	1	89.67	45.66	50.06
9	KOTABARU - BANJARMASIN	1	44.856	57.676	78.4
TOTAL			762.216	423.956	478.88

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari hasil analisis diatas dapat diketahui bahwa kebutuhan jalur keberangkatan dan parkir dengan beberapa sudut yaitu 45 dengan hasil 762.216

c. Ruang Tunggu penumpang

Kebutuhan luas areal penumpang angkutan umum Terminal Stagen dilakukan perhitungan berdasarkan trayek sehingga luas ruang tunggu dapat dilihat pada tabel V.20

Tabel V.20 Perhitungan ruang tunggu penumpang

NO	TRAYEK	N	Ai	Luas Ruang Tunggu (m2)
				$1.2*(0.75*70\%*n*Ai)$
1	KOTABARU - GN ULIN	1	12	7.56
2	KOTABARU - LONTAR	1	12	7.56
3	KOTABARU - MEGASARI	1	12	7.56
4	KOTABARU - SAMBULUAN	1	12	7.56
5	KOTABARU - TANJUNG LALAK	1	12	7.56
6	KOTABARU - TANJUNG PELAYAR	1	12	7.56
7	KOTABARU - TANJUNG SELOKA	1	12	7.56
8	KOTABARU - STAGEN	1	12	7.56
9	KOTABARU - BANJARMASIN	1	19	11.97
TOTAL				72.45

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dapat dilihat total untuk luas ruang tunggu penumpang yaitu 72.45 m² , ukuran ini untuk mendesain ulang bangunan fasilitas ruang tunggu penumpang terminal Stagen.

d. Parkir kendaraan pribadi

Berdasarkan Kriteria Panjang Parkir kendaraan pribadi dengan jumlah jalur yang sesuai trayek ada 9 maka terminal Stagen membutuhkan lahan parkir kendaraan pribadi dengan Panjang dan lebar 8m sehingga di dapatkan luas lahan yaitu 120 m²

e. Bangunan Kantor Terminal

Bangunan kantor terminal dapat berupa bangunan biasa yang berada dalam wilayah terminal untuk kegiatan administrasi dan operasional dari terminal dan aktivitas itu sendiri. Berdasarkan ketentuan dikarenakan Terminal Stagen merupakan Terminal madya yang Tipe B maka ukuran yang di butuhkan adalah 56 m²

f. Ruang Istirahat Supir

Berdasarkan ketentuan Direktorat Jendral Perhubungan Darat ruangan istirahat supir yaitu 30 m²

2) Kebutuhan Fasilitas Penunjang Terminal Stagen

Pada Terminal Stagen belum terdapat fasilitas penunjang yang layak dan memadai untuk kinerja pelayanan terminal, sehingga dibutuhkan fasilitas penunjang untuk menunjang kegiatan di dalam terminal

a. Kamar kecil / toilet

Fasilitas ini memiliki kedekatan dengan fasilitas areal pemberangkatan, kedatangan dan kantor terminal. Adapun untuk fasilitas kamar kecil menggunakan metode pendekatan dari Dirjen Perhubungan Darat bahwa luas lahan yang dibutuhkan adalah 80% dari luas musholla. Dikarenakan

hasil perhitungan jumlah total jalur berdasarkan ketentuan maka untuk terminal Stagen memakai dengan jalur 6-10 yaitu 35 m²

Maka perhitungan untuk kebutuhan luas kamar kecil/ toilet yaitu :

$$\begin{aligned}\text{Luas} &= 80\% \times \text{Luas Musholla} \\ &= 80\% \times 35 \\ &= 28 \text{ m}^2\end{aligned}$$

b. Taman

Taman merupakan Fasilitas yang digunakan untuk meningkatkan kenyamanan, maupun keindahan dan kesejukan dalam lingkungan terminal. Luasan taman di dapat dengan menyesuaikan luasan terminal yang akan dibangun, luasan taman yaitu 30% dari luasan terminal

$$\begin{aligned}\text{Luas} &= 30\% \times (\text{Luas Total Terminal}) \\ &= 30 \% \times (20.000) \\ &= 6000 \text{ m}^2\end{aligned}$$

5.3. Analisis Integrasi Terminal

Untuk mengetahui kinerja dari integrasi di dalam terminal yang terhubung antar komponen yaitu sarana, prasarana, dan penumpang maka terlebih dahulu dilakukan pengukuran komponen didalam terminal dengan menggunakan analisis *Modal Interaction Matrix*, setelah itu menentukan pergerakan yang berinteraksi antara sarana, prasarana dan penumpang, membuat sirkulasi didalam terminal dalam bentuk layout.

5.3.1. Penentuan Sampel

Wawancara Penumpang dilakukan bersamaan dengan survey statis di terminal. Wawancara ini bertujuan untuk mendapatkan tanggapan dari masyarakat terkait dengan kenyamanan penumpang mengenai jarak antar fasilitas yang ada. Wawancara ini juga dapat menghasilkan nilai harapan yang ingin diharapkan oleh penumpang dan menjadi tolak ukur pengukuran *Normalized Scorer*, untuk penentuan sampel pada wawancara analisis ini

menggunakan sama dengan sampel pada analisis ipa yaitu menggunakan metode slovin dengan rumus slovin yang mendapatkan hasil responden ada 50 orang

5.3.2. *Moda Interaction Matrix*

MIM atau *Moda Intereaction Matrix* adalah langkah yang digunakan untuk mengetahui keterkaitan antar moda dengan fasilitasnya, dan bagaimana fasilitas itu saling menunjang.

Langkah pertama yang dilakukan adalah menentukan fasilitas apa saja yang harus dimasukkan kedalam analisisnya, maka dilakukan survei inventarisasi yang bertujuan untuk mengetahui dan menganalisa seberapa besar penyediaan dan pemenuhan fasilitas di Terminal Stagen.

Dalam menghitung Modal Interaction Matrix diperlukan ukuran berupa interval nilai. Nilai ini dibagi menjadi lima kelas dengan kriteria berupa jarak antar fasilitas yang berkaitan untuk menunjang pergerakan dari komponen terminal. Berikut adalah tabel interval nilai beserta deskripsi dan jaraknya

Tabel V.21 Interval Nilai modal Interaction matrix beserta deskripsi dan jaraknya

NILAI		DESKRIPSI	INTERVAL JARAK
1 - 2		Sangat Buruk	> 100
3 - 4		Buruk	61 - 100
5 - 6		Cukup	21 - 60
7 - 8		Baik	6 - 20
9 - 10		Sangat Baik	0 - 5

Sumber : evaluation of Intermodal Passanger Transfer Facilities 1994

Nilai interval selanjutnya akan dimasukkan kedalam kolom jarak sebenarnya dan jarak harapan pengguna jasa. Untuk memperoleh nilai harapan penumpang dan menilai fasilitas – fasilitas yang memiliki hubungan antara sarana, prasarana, dan penumpang kemudian ditentukan sampel penumpang yang akan di wawancara.

Tabel V.22 Normalized Scorer

RANGE OF NORMALIZED	RATING
-0 S/D -50	EXCELLENT
-51 S/D -100	VERY GOOD
-101 S/D -150	ACCEPTABLE
-151 S/D -200	DEFICIENT
-201 S/D -250	UNSUITABLE

Sumber : horowitz, thompson (1994)

Setelah tabel *Modal Interaction Matrix* terbentuk lalu menentukan total negative value berdasarkan pengurangan nilai eksisting dan nilai harapan. Total *Negative Value* yang kemudian dikalikan 100 dan dibagi dengan total jumlah kolom yang ada pada tabel *Modal Interaction Matrix*. Selanjutnya hasil rentang nilai dapat dilihat dan disesuaikan pada interval nilai *Normalized Scored*.

1. Nilai Jarak Eksisting

Nilai Jarak Eksisting adalah nilai didapatkan dari perhitungan jarak berjalan kaki antar fasilitas integrasi moda dengan melakukan suvei berjalan kaki di Kawasan Terminal Stagen Tipe B, kemudian diberi nilai jarak berjalan kaki. Nilai yang diambil untuk penelitian yaitu 3 fasilitas yang dilakukan secara berulang setiap harinya, dan 3 fasilitas ini pasti dilakukan masyarakat jika mau menaiki angkutan umum, Setelah dilakukan pengukuran untuk 3 fasilitas yang ditentukan didapatkan hasil berikut:

Tabel V.23 Nilai jarak eksisting

PARKIR			
RUANG TUNGGU	5		
LOKET	6	4	
Existing Interaction Matrix	PARKIR	RUANG TUNGGU	LOKET

Sumber : hasil analisis 2022

Nilai Harapan

Nilai harapan atau *Desired Interaction Matrix* merupakan nilai keinginan penumpang terhadap jarak fasilitas moda yang digunakan penumpang yang didapat dari survei wawancara penumpang di Terminal Stagen . Berikut hasil nilai matrix harapan :

Tabel V.24 Nilai jarak harapan

PARKIR			
RUANG TUNGGU	9		
LOKET	7	6	
Desire Interaction Matrix	PARKIR	RUANG TUNGGU	LOKET

Sumber : Hasil Analisis 2022

2. Matrix Interaksi Moda

Dalam modal interaction matrix terdapat tiga sel yang mana sel pertama untuk nilai eksisting atau expected matrix , sel kedua untuk nilai harapan atau desired matrix, dan yang ketiga untuk negative value. Negative value adalah hasil pengurangan dari eksisting dan nilai harapan yang mana dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel V.25 Matrix Interaksi Moda

PARKIR							
RUANG TUNGGU	5	9					
		-4					
LOKET	6	7	4	6			
		-1		-2			
SUM OF NEGATIVE DIFFERENCE		-5		-2			TOTAL
							-7
Modal Interaction Matrix	PARKIR		RUANG TUNGGU			LOKET	

Sumber : Hasil Analisis 2022

Untuk menghitung *Normalized score*, terlebih dahulu menemukan angka *number of cell* berikut perhitungan yang dilakukan :

Tabel V.26 Number Of Cell

NUMBER OF CELL:	$n(n-1)/2$	n=jumlah modal matrix
NUMBER OF CELL:	$3(3-1)/2 = 3$	

Sumber: Hasil Analisis 2022

Setelah mendapatkan hasil Number of Cell, untuk menghitung besaran nilai interaksi antar fasilitas secara total, dapat digunakan rumus fungsi Normalized Score dengan perhitungan sebagai berikut:

NORMALIZED SCORE: $(100 \times \text{SUM OF NEGATIVE DIFFERENCE}) / \text{NUMBER OF CELL}$
NORMALIZED SCORE: $(100 \times -7) / 3$

$$\begin{aligned} \text{NORMALIZED SCORE} &= (100 \times -7) / 3 \\ &= -233,3 \end{aligned}$$

Tabel V.27 Normalized Score

Number Of Cell	3
Normalized Score	-233,3

Berdasarkan perhitungan *Normalized Score*, didapat nilai -233,3. Hal ini menunjukkan hubungan antar fasilitas yang ada di kawasan Terminal Tipe B Stagen masuk dalam kategori *Unsuitable*. Yang berarti jarak antar fasilitas di terminal Tipe B Stagen sangat buruk dan berjauhan sehingga menyulitkan penumpang dan masyarakat untuk menjangkau antar fasilitas

5.3.3. Trip Segment Analysis

Tujuan Trip Segment Analysis ialah untuk menentukan kemudahan yang dapat dicapai dalam melakukan perjalanan dari fasilitas transportasi terdekat contohnya untuk melakukan perpindahan modadari angkutan umun ke kapal dilihat dari ketersediaan dan kemudahan fasilitas.

Ketersediaan Fasilitas dalam berpindah moda merupakan hal yang penting dalam melakukan perjalanan dengan angkutan umum sehingga kemudahan adalah hal utama dalam pencapaiannya, karena semakin sulitnya melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain.

Tabel V.28 Nilai Hambatan Berdasarkan Komponen waktu

Indikator	Nilai
Mengendarai Kendaraan	1.0
Berjalan	1.25
Berjalan Membawa Beban	3.0
Menunggu	2.0
Mengantri	3.0
Menggunakan angkutan (berdiri)	3.0
Menggunakan angkutan (duduk)	1.0
Kondisi Cuaca	Tambahan Nilai
Hujan	+1,25
Salju	+4,25

sumber : Horowitz

Langkah selanjutnya adalah menentukan segment dalam menuju titik perpindahan selanjutnya serta mengukur jarak antara titik-titik perpindahan tersebut.

Analisis Jarak perjalanan di Kawasan terminal stagen

a. Jarak perjalanan tiap segmen di Kawasan terminal Stagen

Tabel V.29 Trip Segment dari AKDP ke gerbang keluar dengan sepeda motor

Penumpang Keluar dengan Sepeda Motor					Berjalan				Mengendarai		
					Tidak membawa		Membawa beban				
Asal	Jarak (meter)	Kecepatan (m/Menit)	Waktu (Menit)	Hambatan	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
AKDP - Pintu Keluar	70	46	1.52	2.00	1.25	4.95	3.00	10.57			
Pintu Keluar - Parkir Motor	44	50	0.88		1.25	1.10	3.00	2.64			
Parkir Motor - Gerbang Keluar	44	400	0.11						1.00	0.11	
Total	158		2.51			6.05		13.21		0.11	
Total Nilai Waktu										19.36	

Sumber : hasil analisis 2022

Berdasarkan Tabel diatas, waktu yang digunakan untuk mencapai gerbang keluar dari pintu kedatangan ialah sebesar 2,51 menit. Akan tetapi, dikarenakan ada antrian dan beberapa hambatan sehingga didapatkan nilai waktu sebesar 19,36. Hasil dari nilai waktu ini akan digunakan untuk melihat analisis trip segment penumpang untuk tiap - tiap moda yang keluar dari pintu

kedatangan menuju gerbang. Trip segment dari pintu kedatangan ke gerbang dengan moda mobil dapat dilihat dari pada table di bawah ini

Tabel V.30 Trip Segment dari AKDP ke gerbang keluar dengan mobil

Penumpang Keluar dengan Mobil					Berjalan				Mengendarai	
					Tidak membawa		Membawa beban			
Asal	Jarak (meter)	Kecepatan (m/Menit)	Waktu (Menit)	Hambatan	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
AKDP - Pintu Keluar	70	46	1.52	2.00	1.25	4.95	3.00	10.57		
Pintu Keluar - Parkir Mobil	44	50	0.88		1.25	1.10	3.00	2.64		
Parkir Mobil - Gerbang Keluar	44	400	0.11						1.00	0.11
Total	158		2.51			6.05		13.21		0.11
Total Nilai Waktu										19.36

Sumber : hasil analisis 2022

Berdasarkan Tabel diatas, waktu yang digunakan untuk mencapai gerbang keluar dari pintu kedatangan ialah sebesar 2,51 menit. Akan tetapi, dikarenakan ada antrian dan beberapa hambatan sehingga didapatkan nilai waktu sebesar 19,36. Hasil dari nilai waktu ini akan digunakan untuk melihat analisis trip segment penumpang untuk tiap - tiap moda yang keluar dari pintu kedatangan menuju gerbang. Rekapitulasi hasil trip segment turun penumpang dari Terminal Baruga dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel V.31 rekapitulasi hasil segmen turun penumpang dari Terminal Stagen

Moda	Jarak (meter)	Waktu
Sepeda Motor	158	19,36
Mobil	158	19,36

Sumber : hasil analisis 2022

b. Jarak perjalanan di Kawasan Terminal Stagen

Berikut adalah tabel hasil analisis *trip segment* untuk penumpang yang berangkat menggunakan AKDP di terminal Stagen dari gerbang masuk hingga pintu keberangkatan yang akan di tampilkan pada tabel di bawah

Tabel V.32 Trip segment dari gerbang masuk ke pintu keberangkatan dengan sepeda motor

Penumpang Masuk dengan Motor					Berjalan				Mengendarai	
					Tidak membawa		Membawa beban			
Asal	Jarak (meter)	Kecepatan (m/Menit)	Waktu (Menit)	Hambatan	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gerbang Masuk - Parkir Motor	44	400	0.11	2.00					1.00	0.33
Parkir Motor - Ruang Tunggu	22	46	0.48		1.25	0.60	3.00	1.43		
Ruang Tunggu - AKDP	20	46	0.43		1.25	1.41	3.00	2.17		
Total	86		1.02			2.01		3.61		0.33
Total Nilai Waktu										5.95

Sumber : hasil analisis 2022

Berdasarkan Tabel diatas, waktu yang digunakan untuk mencapai pintu keberangkatan dari gerbang masuk terminal adalah sebesar 1,02 menit. Namun, dikarenakan ada beberapa hambatan menyebabkan nilai waktu yang didapat sebesar 5,95. Hasil dari nilai waktu ini akan digunakan untuk melihat analisis trip segment penumpang untuk tiap-tiap moda yang masuk dari Gerbang masuk menuju pintu keberangkatan. Trip segment dari gerbang masuk dengan moda Mobil dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel V.33 Trip segment dari gerbang masuk ke pintu keberangkatan dengan sepeda mobil

Penumpang Masuk dengan Mobil					Berjalan				Mengendarai	
					Tidak membawa		Membawa beban			
Asal	Jarak (meter)	Kecepatan (m/Menit)	Waktu (Menit)	Hambatan	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)	Nilai	Nilai Waktu (Nilai x Waktu)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gerbang Masuk - Parkir Mobil	44	400	0.11	2.00					1.00	0.33
Parkir Mobil - Ruang Tunggu	22	46	0.48		1.25	0.60	3.00	1.43		
Ruang Tunggu - AKDP	20	46	0.43		1.25	1.41	3.00	2.17		
Total	86		1.02			2.01		3.61		0.33
Total Nilai Waktu										5.95

Sumber : hasil analisis 2022

Berdasarkan Tabel diatas, waktu yang digunakan untuk mencapai pintu keberangkatan dari gerbang masuk terminal adalah sebesar 1,02 menit. Namun, dikarenakan ada beberapa hambatan menyebabkan nilai waktu yang didapat sebesar 5,95. Hasil dari nilai waktu ini akan digunakan untuk melihat

analisis trip segment penumpang untuk tiap-tiap moda yang masuk dari Gerbang masuk menuju pintu keberangkatan. Rekapitulasi hasil Trip Segment naik penumpang dari Terminal Baruga Kendari dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel V.34 Rekapitulasi hasil trip segment naik penumpang dari terminal Stagen

Moda	Jarak (meter)	Waktu
Sepeda Motor	86	5,95
Mobil	86	5,95

Sumber : hasil analisis 2022

Dari tabel rekapitulasi hasil analisis trip segment naik dari Terminal Stagen. Berdasarkan tabel di atas, di dapatkan bahwa moda sepedamotor dan mobil memiliki jarak dan waktu yang sama dan lumayan memakan waktu yang cukup lama di dalam terminal dan jarak yang cukup jauh , bisa di simpulkan bahwasanya Terminal Stagen perlu adanya tata letak fasilitas ulang di dalam terminal dan optimalisasi Terminal Stagen tersebut

5.4. Skenario Rencana Terminal Stagen Tipe B

Ada 2 sekenario untuk rencana desain ulang terminal Stagen ditujukan untuk pertimbangan setelah hasil analisis optimalisasi Terminal Stagen Tipe B telah dilakukan yaitu :

5.4.1. Skenario berdasarkan hasil analisis IPA dan MIM

Sekenario ini berdasarkan hasil analisis IPA dan MIM yang berlandaskan peraturan PM 24 Tahun tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan dan menurut PM 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

- 1.) Desain menggunakan dasar MIM (*moda interaction matrix*) bertujuan agar memudahkan interaksi antar fasilitas untuk masyarakat yang berada di dalam terminal , pada analisis ini di temukan 3 fasilitas yang dilakukan berulang untuk melakukan kegiatan di dalam terminal tersebut, dan dilihat dari kondisi eksisting yang ada di dalam terminal ditemukan jarak yang buruk untuk antar fasilitas , maka di lakukanlah wawancara penumpang

agar interaksi antar fasilitas sesuai dengan kehendak penumpang yang berada di dalam terminal Stagen tersebut

Yang dimana untuk analisis mim diambil dari 3 fasilitas yang awalnya berjauhan dan di desain sesuai hasil analisis MIM yaitu ruang tunggu, parkir, dan loket berdekatan

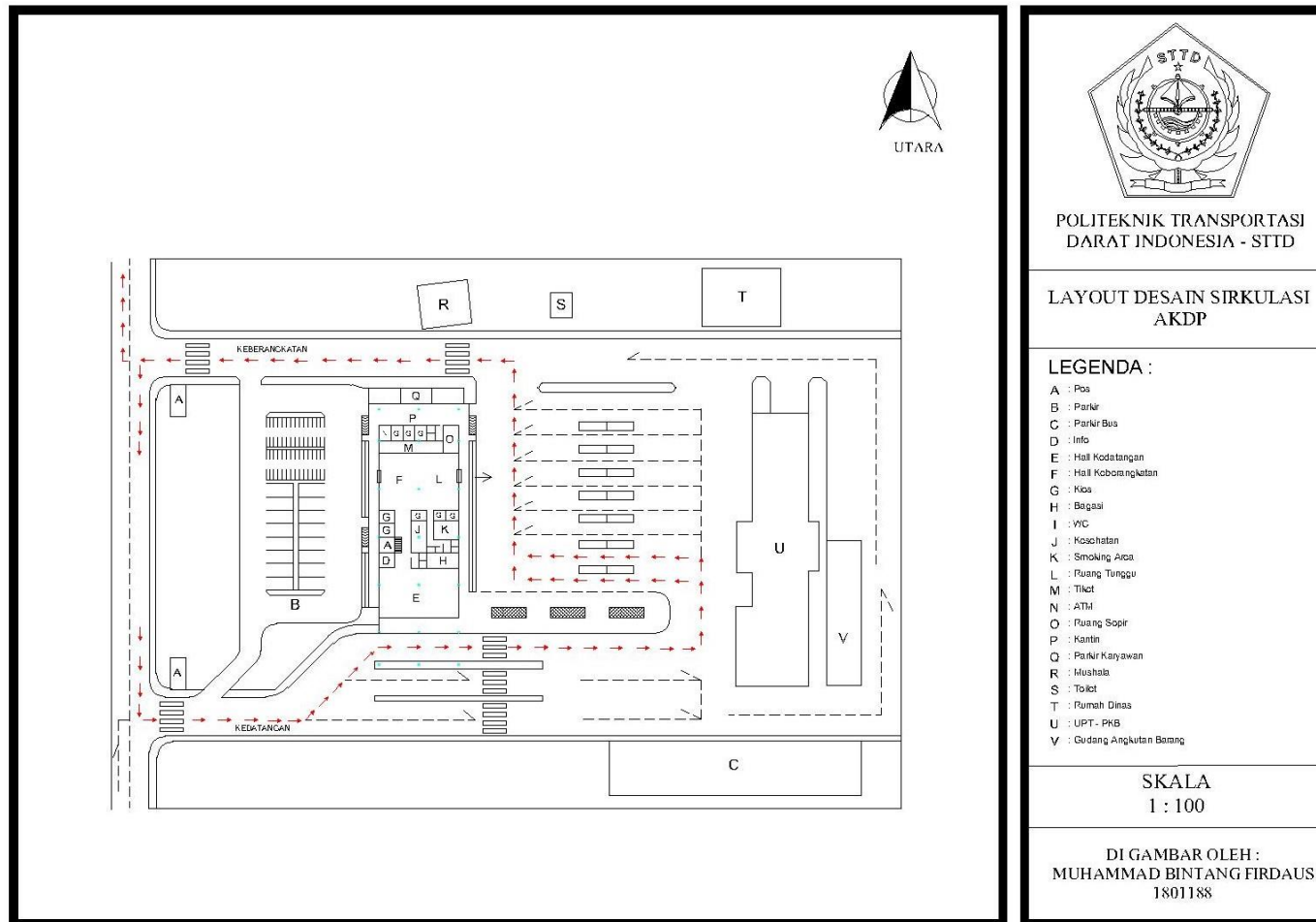
2.) Desain menggunakan dasar IPA (*importance performance analysis*) dilakukan bertujuan untuk memenuhi fasilitas yang belum ada ataupun yang sudah tidak layak di dalam terminal, analisis ini berdasarkan kehendak dan kepentingan dari hasil wawancara penumpang maupun supir angkutan umum di dalam terminal tersebut , setelah mendapatkan hasil analisis pada diagram kartesius

Pada diagram kartesius yang dianggap penting dan dibutuhkan yaitu kuadran 1 ,yang dimana fasilitas itu yang perlu di perbaiki maupun di bangun agar tersedia di dalam terminal tersebut

Fasilitas yang yang ditambahkan kedalam terminal ataupun diperbaiki menjadi lebih baik yaitu :

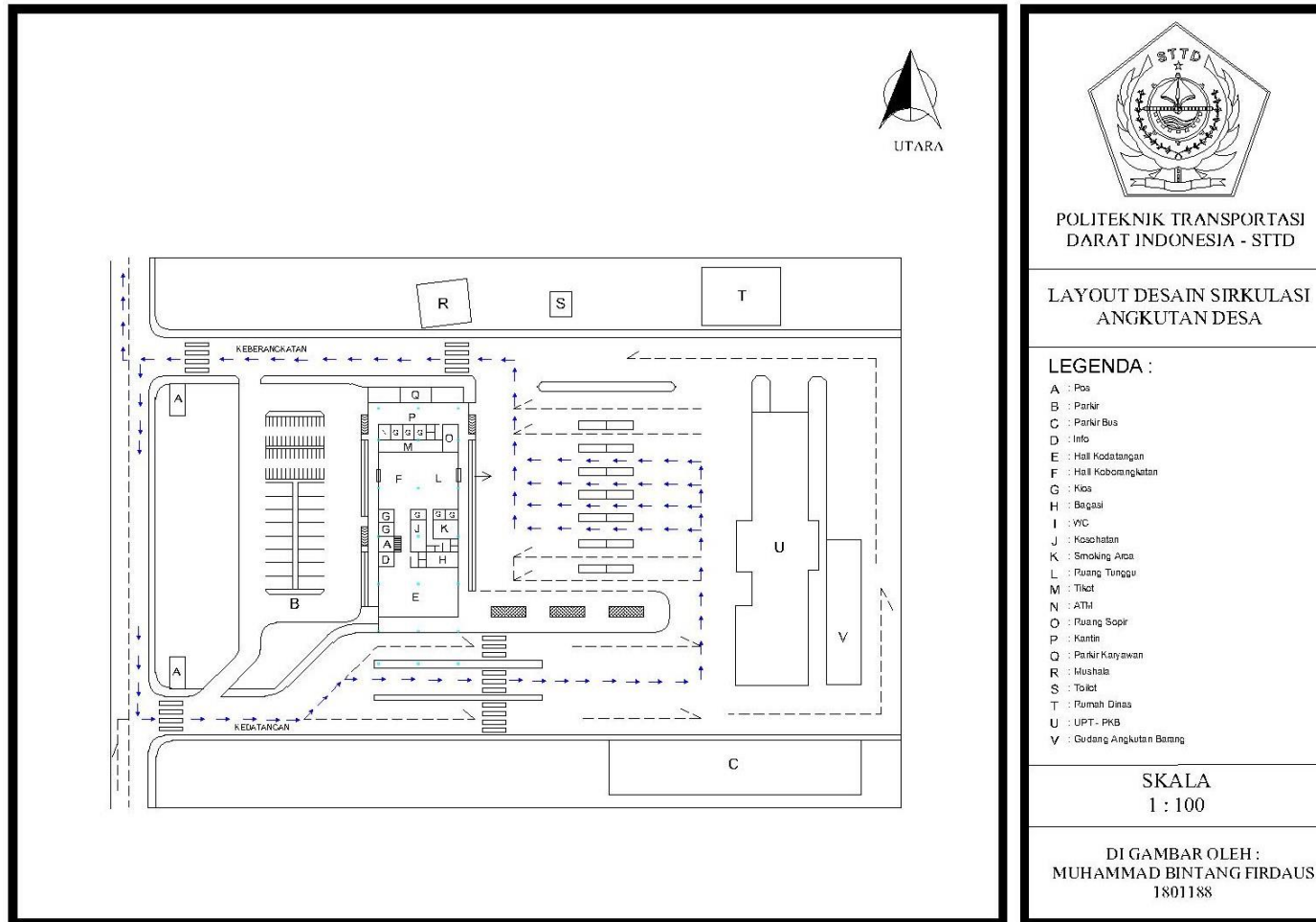
- Jalur pejalan kaki
- Pos
- Informasi fasilitas keselamatan
- Jadwal kendaraan umum
- Loker
- Ruang tunggu
- Toilet
- Musholla
- Fasilitas kebersihan
- Kios
- Fasilitas pengisian batry
- Tempat naik turun penumpang

Setelah dilakukan hasil dari analisis IPA dan MIM maka di dapatkanlah hasil lay out pada gambar di bawah ini :



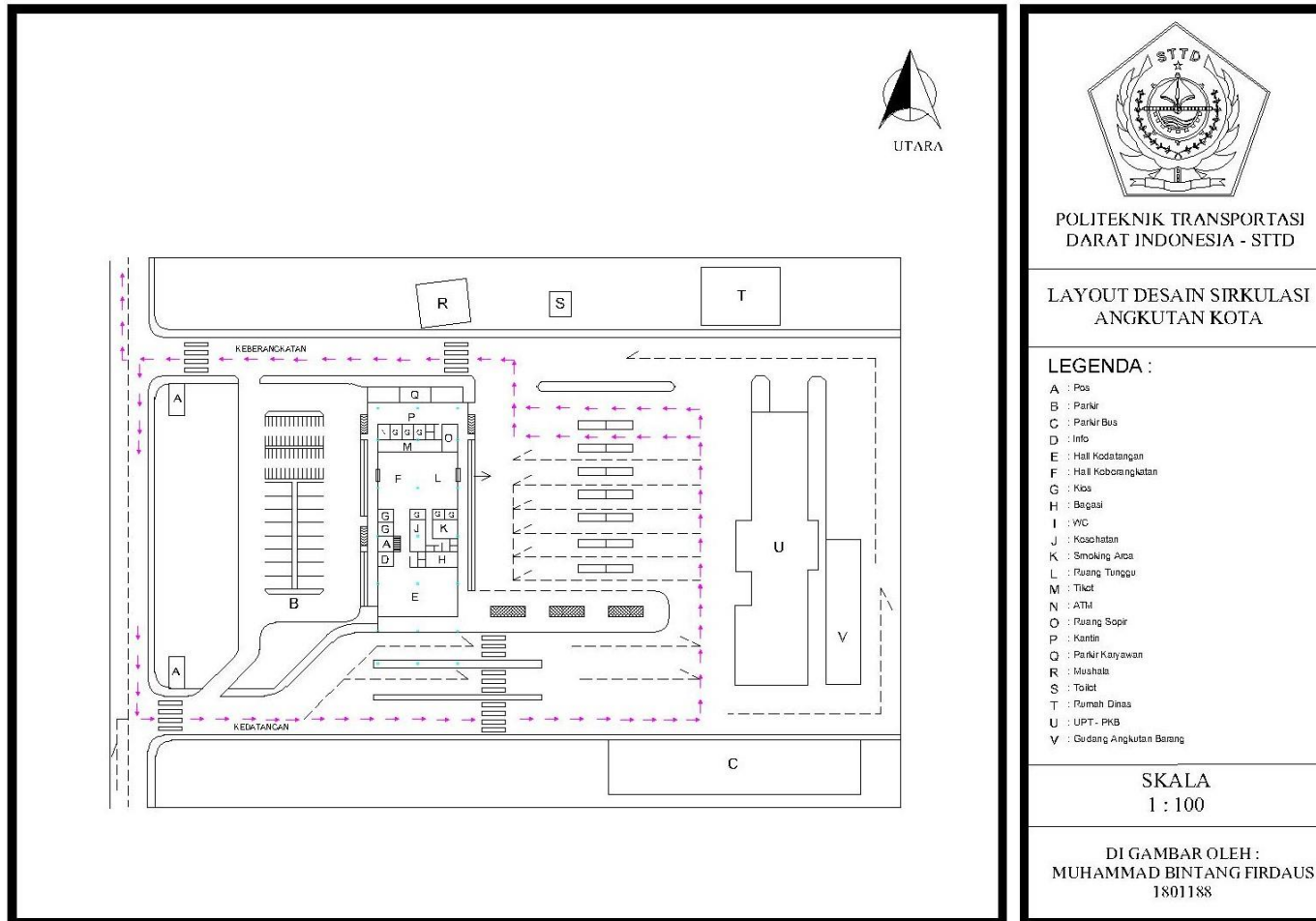
Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.11 layout sirkulasi AKDP



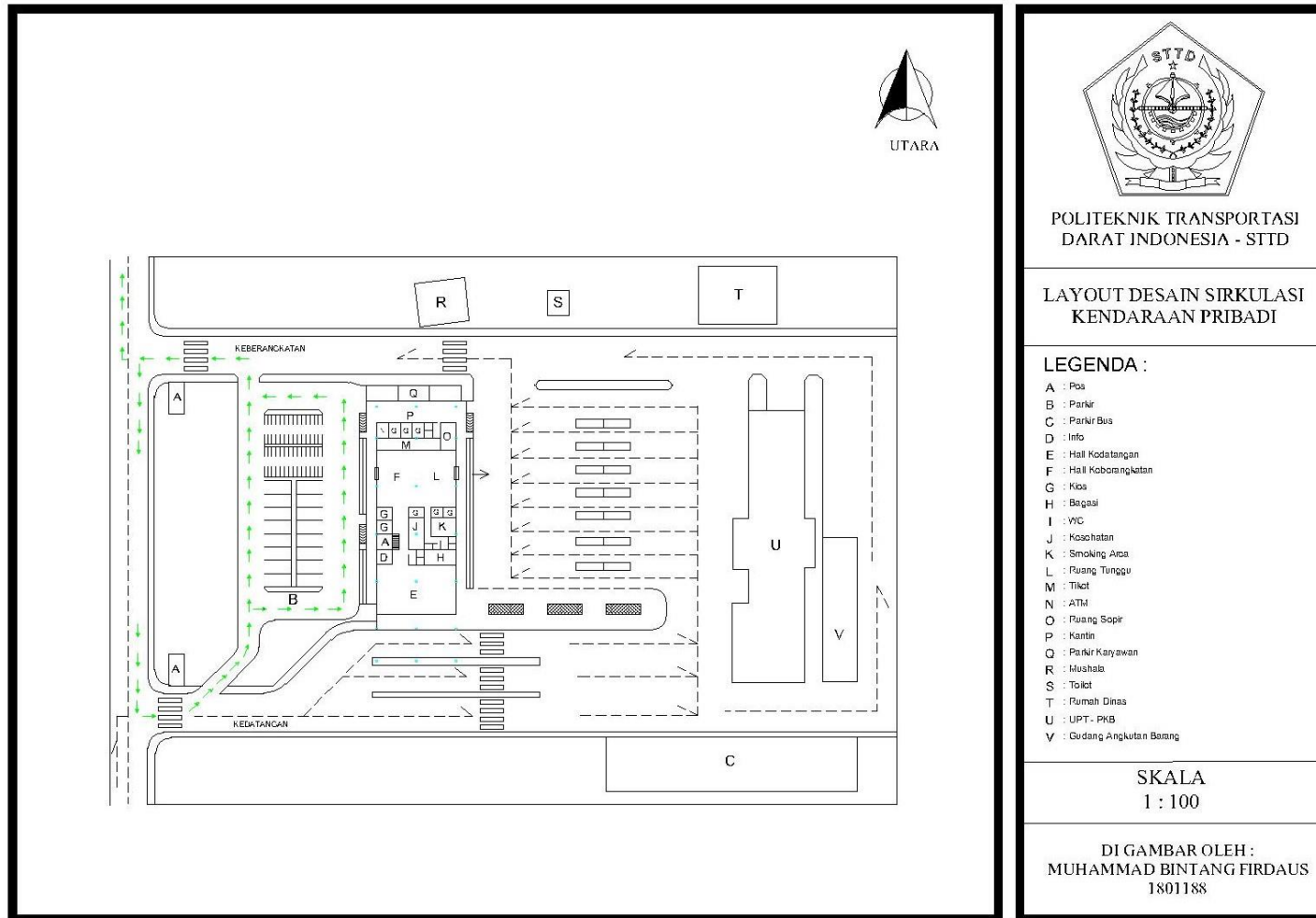
Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.12 Layout sirkulasi ANGDES



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.13 Layout sirkulasi ANGKOT



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.14 Layout sirkulasi kendaraan pribadi

Setelah mendapat desain Layout 2 Dimensi pada skenario pertama maka dilakukan desain 3 Dimensi agar penampakan pada terminal lebih jelas



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.15 Desain 3 dimensi Terminal Stagen



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.16 Desain 3 dimensi parkir



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.17 Desain 3 dimensi tempat naik turun penumpang



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.18 Desain 3 dimensi tempat pejalan kaki

5.4.2. Skenario Berdasarkan eksisiting dan PERDA RTRW

Skenario berdasarkan eksisiting dan PERDA RTRW merupakan desain terminal yang dimana kondisi eksisiting sekarang di dukung dengan pembangunan pasar sesuai dengan PERDA NO 11 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kotabaru Tahun 2012 – 2032

Desain pada skenario ini tidak ada penambahan fasilitas atau perubahan tata letak fasilitas yang ada hanya penambahan pasar di Terminal Stagen tersebut agar memenuhi perda pasal 6 tentang sistem perkotaan ayat 2 yang dimana di sebutkan rencana pengembangan sistem perkotaan, meliputi

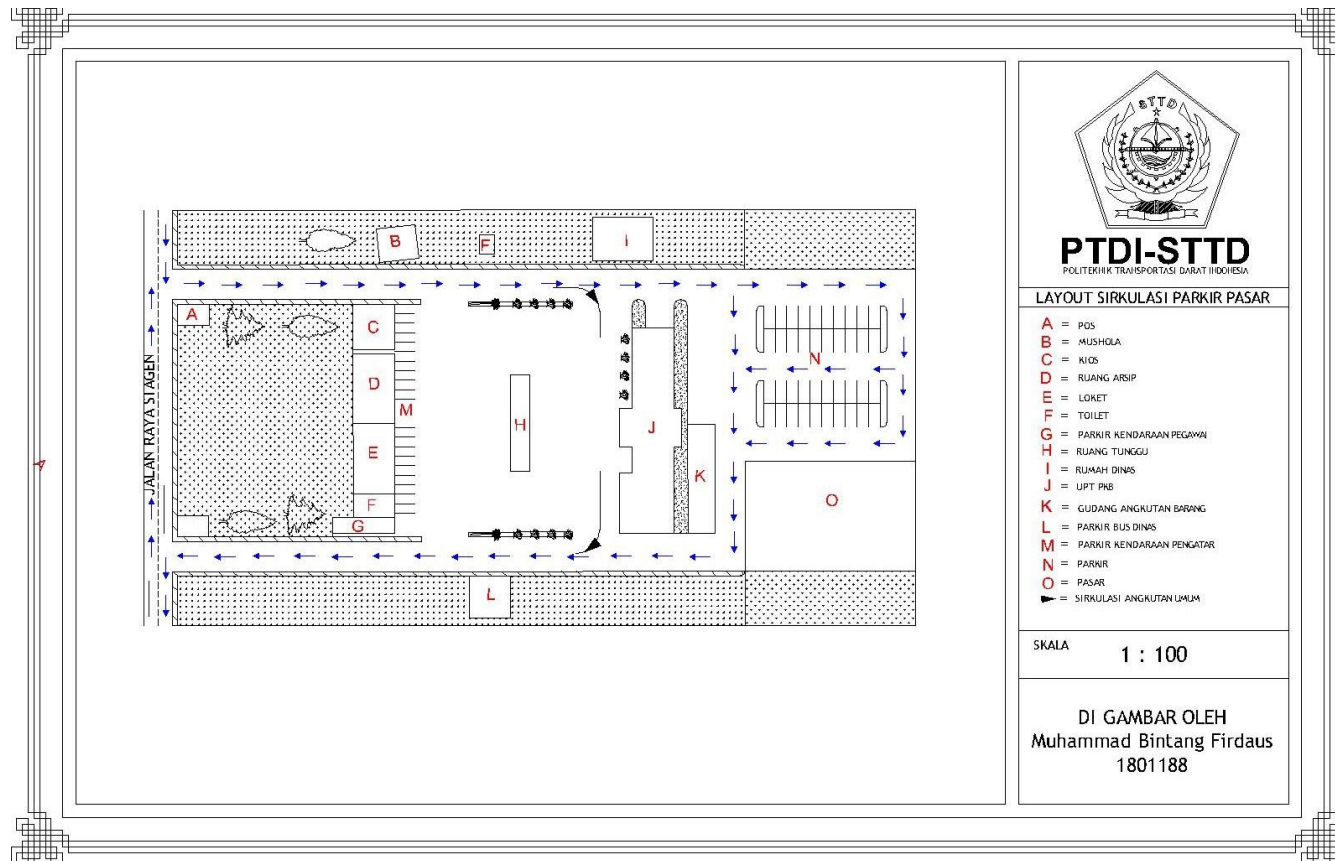
- c. PKW berada di Kotabaru
- d. PKLp berada di sebelimbingan, stagen, tarjun, serongga , gunung kupang, bungkukan, sengayang, gunung batu besar, tanjong batu, mekarpura, berangas dan lontar
- e. PPK berada di tanjung seloka, tanjung lalak utara, sungai bali, maraabatuan, hampang, bakau, tanjung samalatakan, pudu, sungai durian dan pantai
- f. PPL berada di semua desa pusat pertumbuhan yang tersebar di Kabupaten Kotabaru

Terminal stagen termasuk dalam daerah desa Stagen yang terkena pengembangan sistem PKLp yang di maksud PKLp pada ayat 2 di jelaskan Kembali pada 4 yaitu

PKLp berfungsi sebagai :

- a. Simpul Transportasi skala lokal
- b. Pusat perdagangan, bisnis, keuangan, dan jasa skala lokal dan/ atau regional
- c. Pusat pelayanan Pendidikan dan Kesehatan skala lokal dan/ regional

Setelah berpacuan dengan perda tersebut maka di dapatkanlah desain dengan kondisi eksisiting ditambah dengan adanya pasar di dalam terminal tersebut



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.19 Layout terminal skenario 2

Dan setelah mendapatkan gambar pengoptimalan dalam bentuk 2dimensi bisa dilanjutkan untuk melihat lebih jelas dalam bentuk 3 dimensi



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.20 Desain 3 dimensi terminal



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.21 Desain 3 terminal stagen

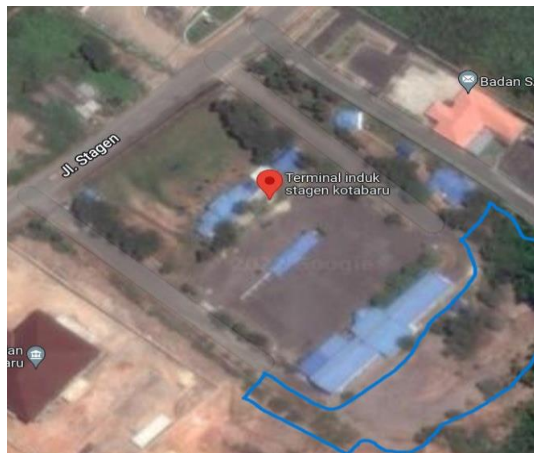
5.4.3. Skenario berdasarkan Perda RTRW , MIM dan IPA

Rencana terminal untuk mendukung PERDA Kabupaten Kotabaru yang khususnya dimana di Desa Stagen atau di sekitar Terminal yang berpengaruh terhadap Terminal Stagen , untuk dasar hukum yang dipakai yaitu berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kotabaru Tahun 2012 - 2032

Desain pada skenario ini berlandaskan peraturan yang seperti di atas yaitu rencana pembangunan perdagangan di desa stagen, yang pada saat ini tidak ada perdagangan di daerah tersebut, maka direncanakan adanya pasar di dekat terminal Stagen

Pada Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kotabaru BAB IV bagian kesatu pasal 25 ayat 6 yang direncanakannya adanya pengelolaan perindustrian salah satunya bertepatan di desa Stagen, maka pasal ini bisa menjadi acuan untuk membangun pasar di sekitar terminal yang berada di desa Stagen

Dan pada kondisi eksternal Terminal Stagen bisa dilihat pada gambar berikut:

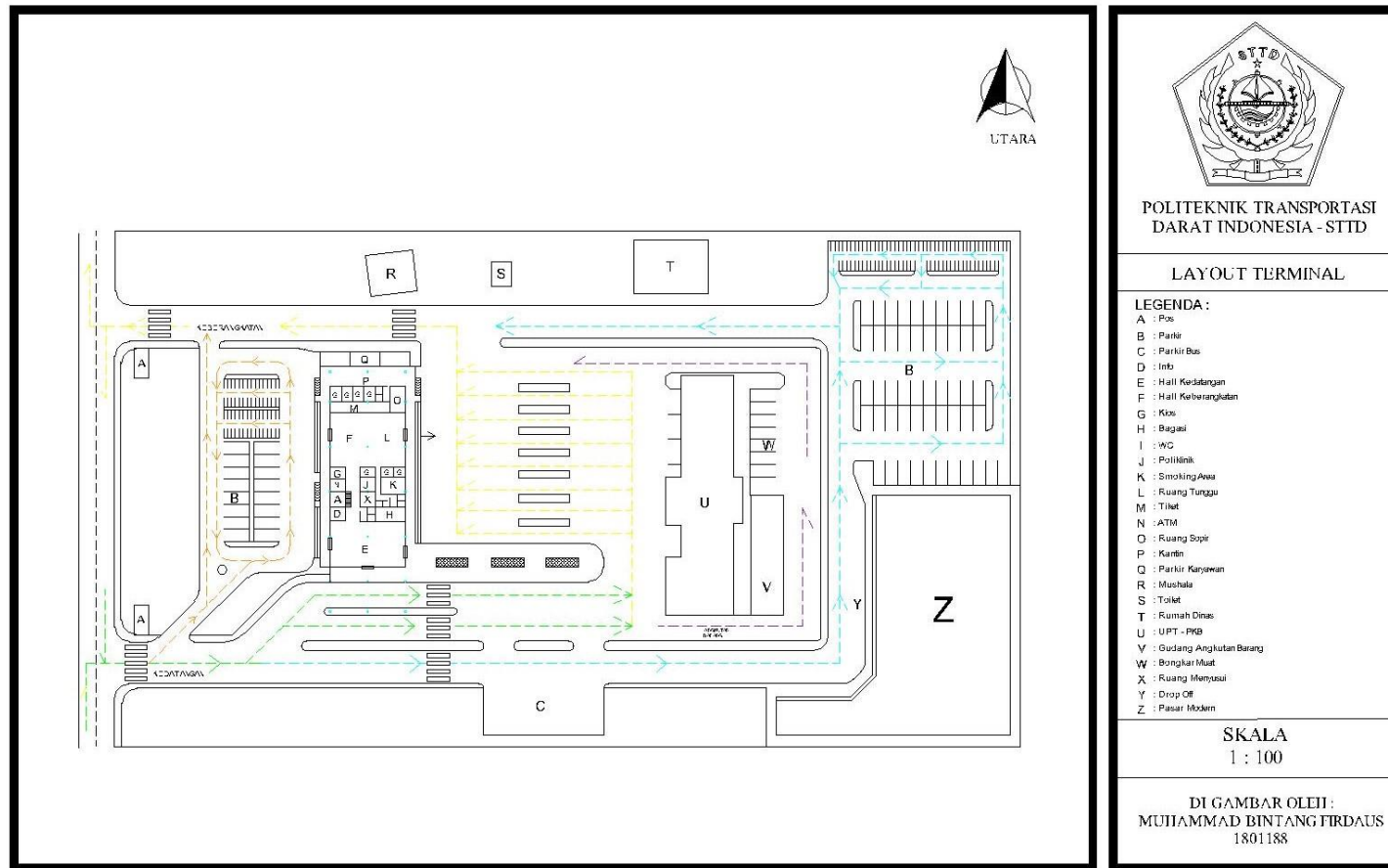


Gambar V.22 kondisi eksisting Terminal Stagen

Jika dilihat pada kondisi eksisting terminal Stagen di Kabupaten Kotabaru Maka dapat di desain terminal untuk penambahan fasilitas yang ada dan pasar modern yang dapat di bangun berdasarkan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 26 Tahun 2020 tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana dan Alokasi Untuk Fisik Tahun anggaran 2020 Bidang Pasar Menu Kegiatan Revitalisasi Pasar rakyat dan mengaju pada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 112 Tahun 2007 Tentang Penataan dan Pembinaan Pasar Tradisional Pusat Perbelanjaan dan Toko Modern.

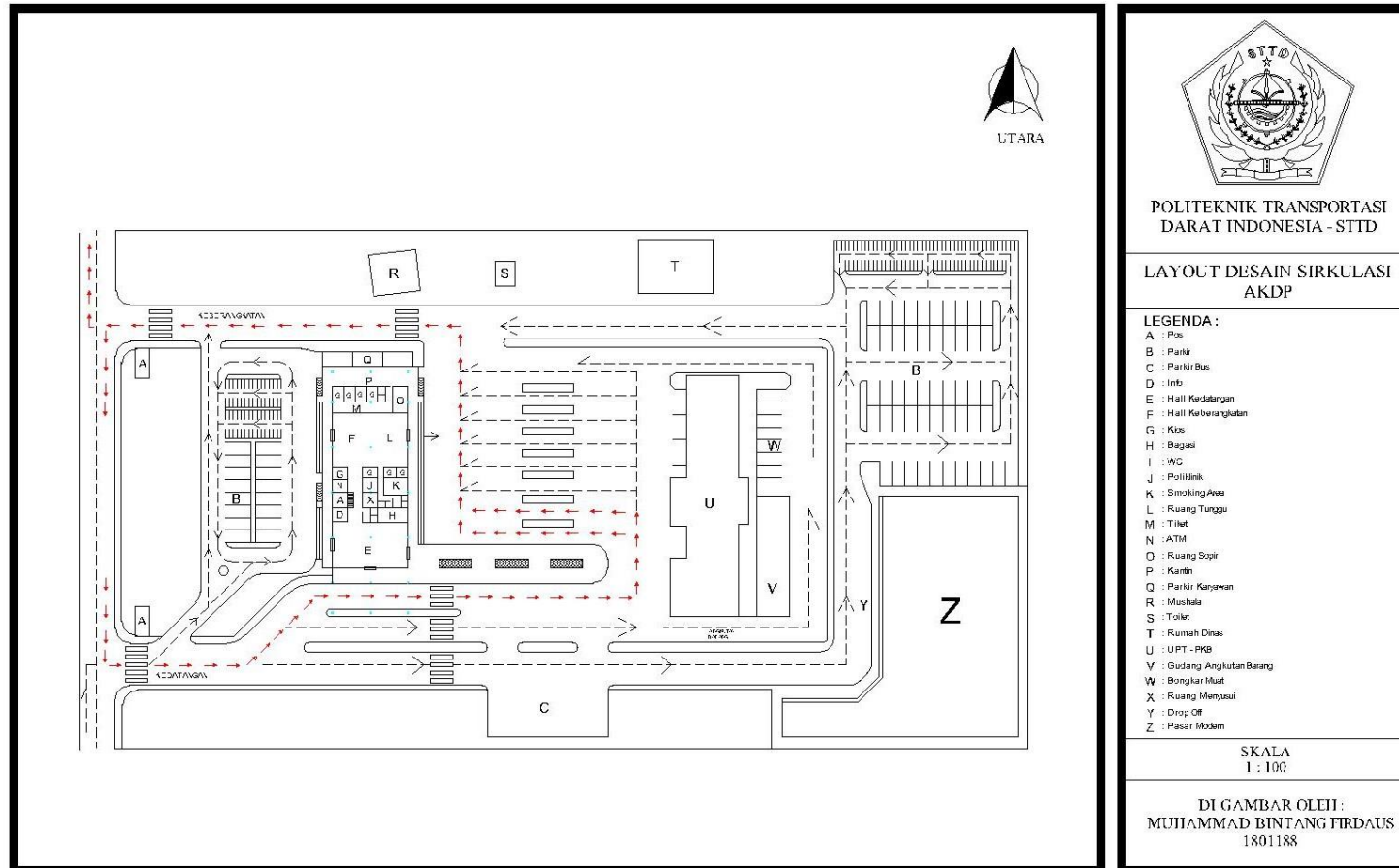
Di dukuung dengan kondisi eksisting daerah pengawasan terminal yang dimana $v/c \text{ ratio}$ di jalan raya stagen yang bertepatan dimana terminal tersebut berada $v/c \text{ ratio}$ nya yaitu 0,40 bisa di simpulkan tidak ada kemacetan di daerah tersebut dikarenakan $v/c \text{ ratio}$ di bawah 1 bahkan di bawah 0,50 maka pembangunan pasar di dalam terminal bisa di pertimbangkan dikarenakan tidak ada kemacetan di daerah pengawasan terminal tersebut.

Maka di dapatkanlah desain skenario seperti gambar di berikut :



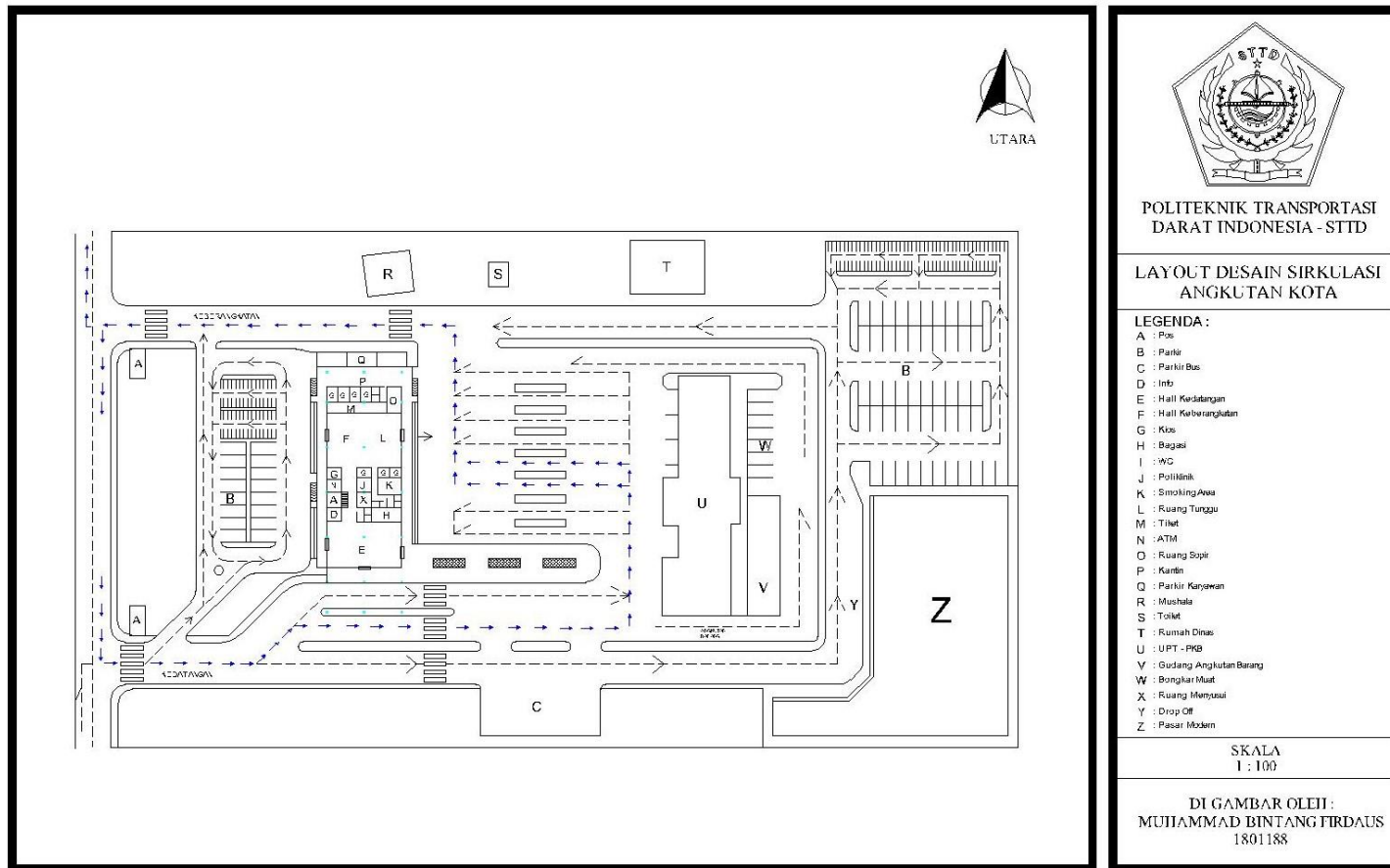
Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.23 Skenario 3 Terminal Stagen



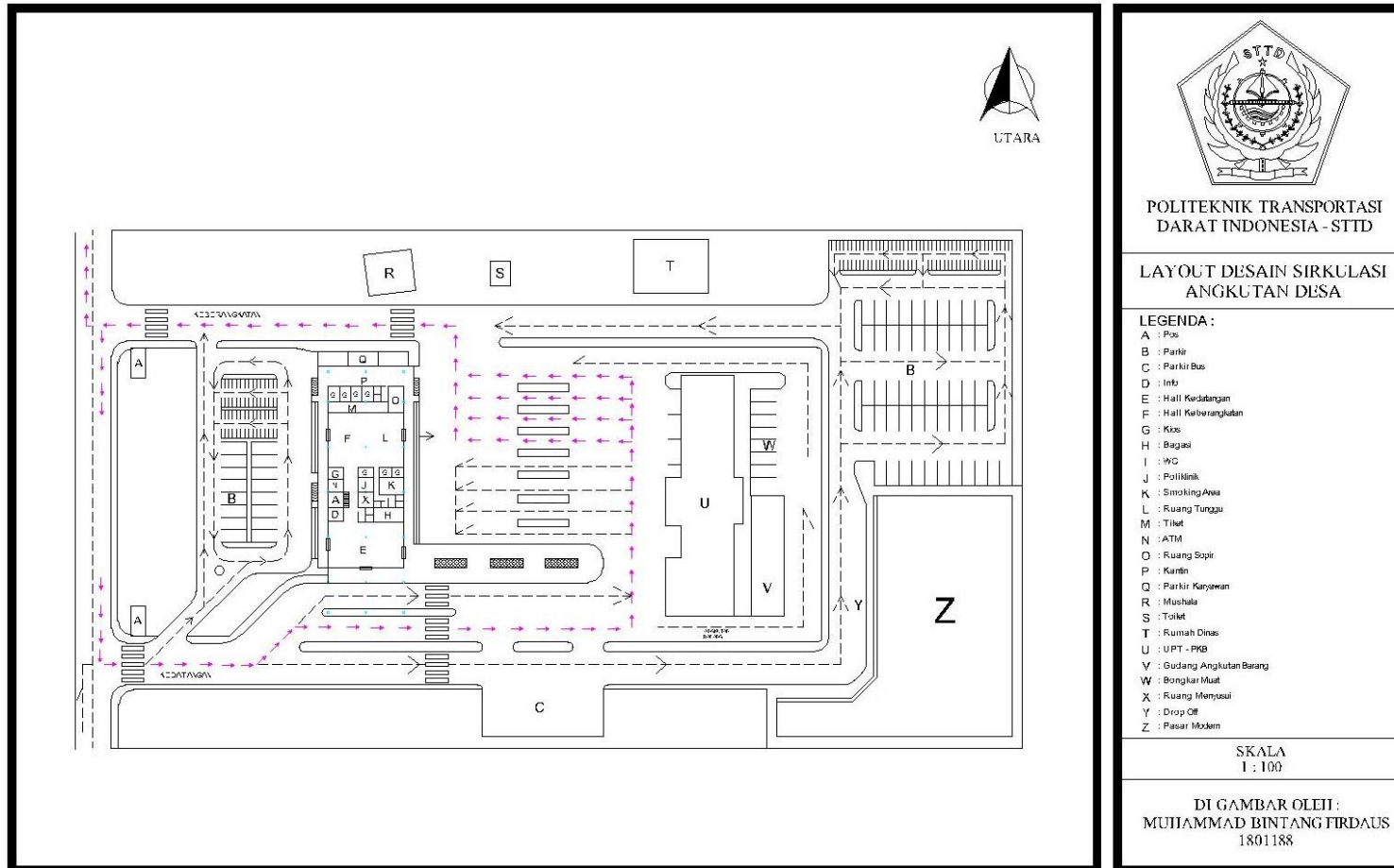
Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.24 Skenario 3 AKDP



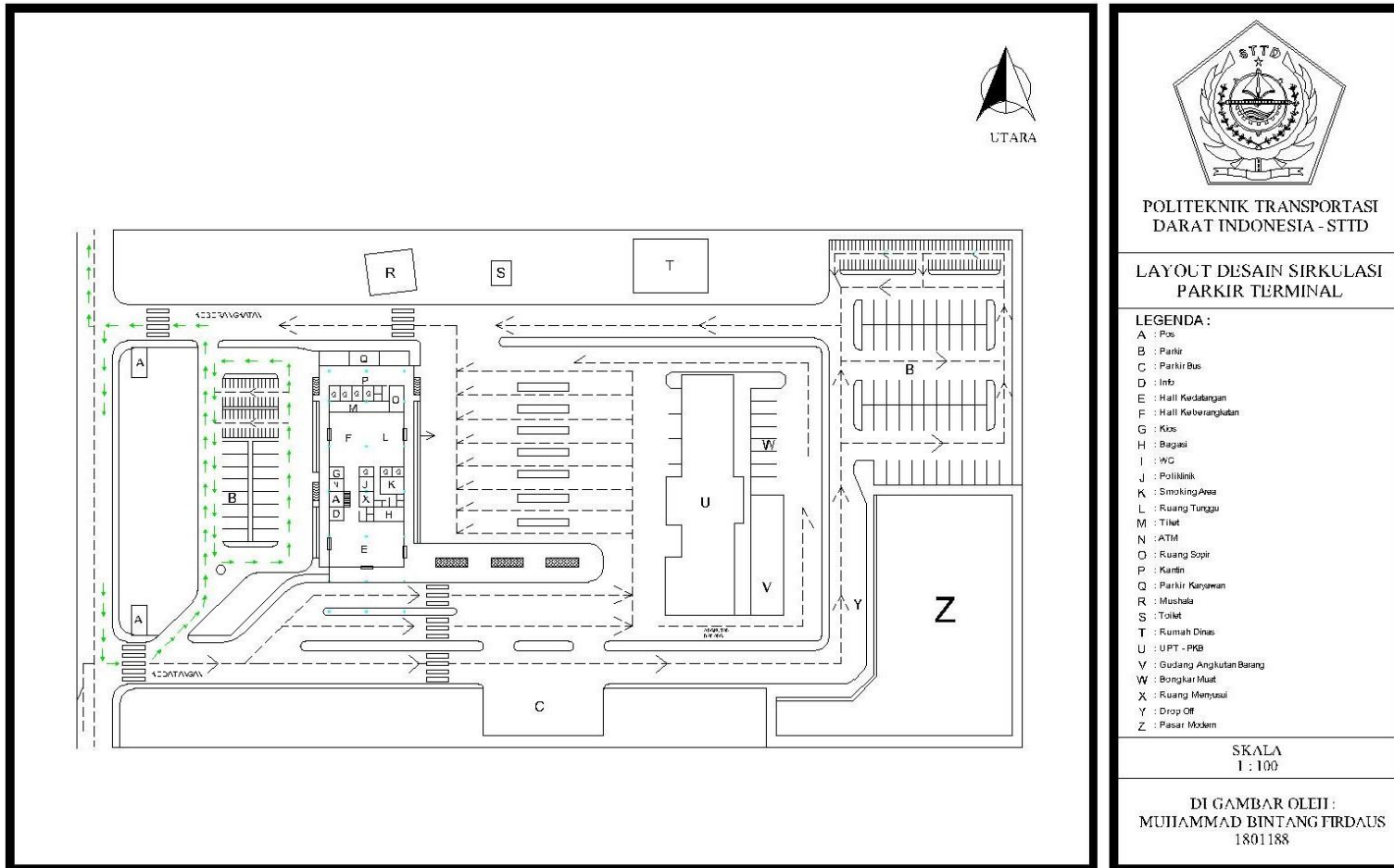
Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.25 Skenario 3 ANGKOT



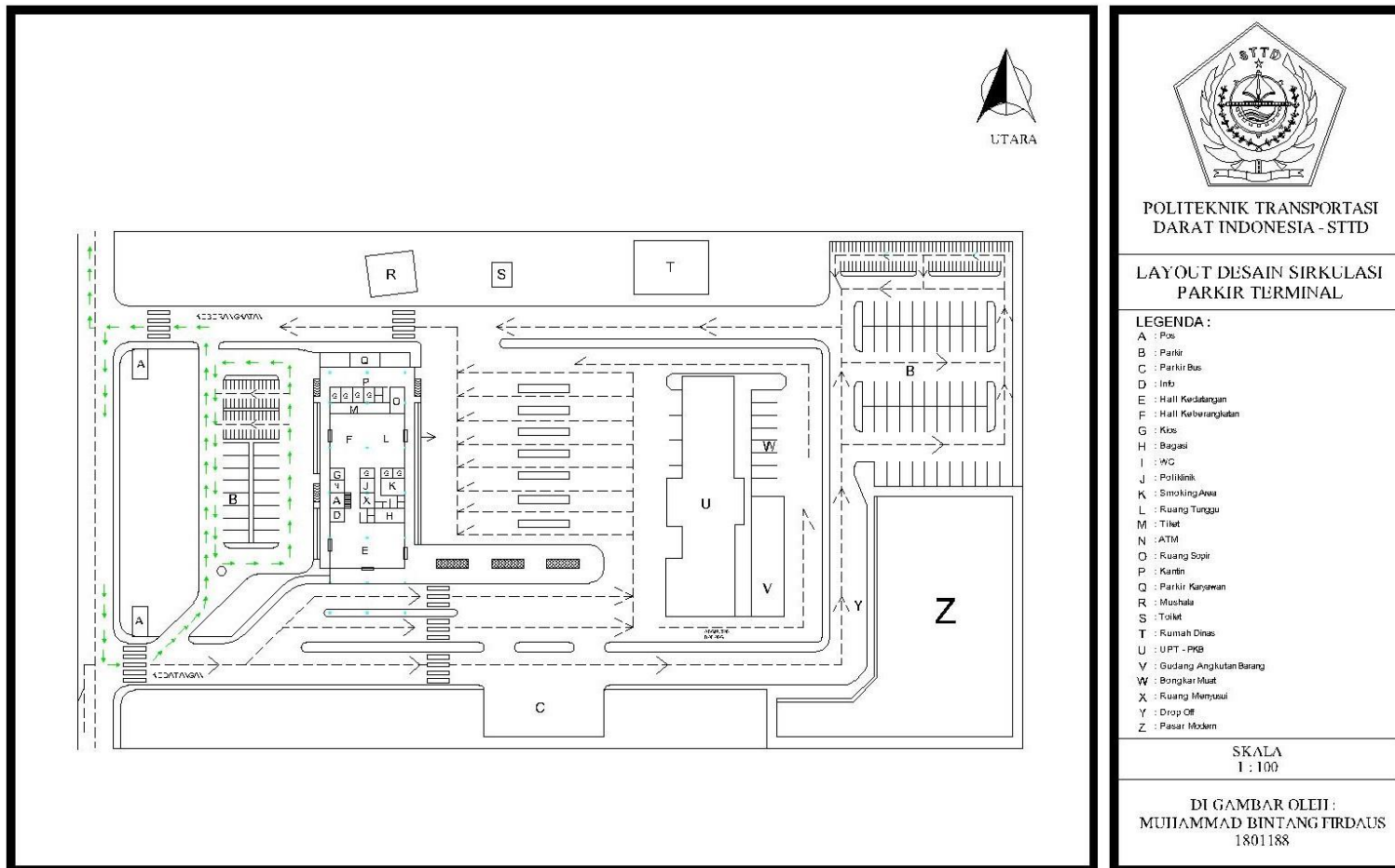
Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.26 Skenario 3 ANGDES



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.27 Skenario 3 Parkir Terminal



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.28 Skenario 3 Parkir Pasar

Setelah di dapatkan layout skenario 2 ,yang adanya pembangunan pasar pada terminal maka di dapatkanlah desain 3 dimensi, dapat dilihat pada gambar berikut :



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.29 Skenario 3 desain 3 dimensi keseluruhan



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.30 Skenario 3 desain 3 dimensi pasar Stagen



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.31 Pembagian arus terminal dan pasar



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.32 Jalur Kedatangan Skenario 3



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V.33 parkir angkutan barang pasar

BAB VI

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan perhitungan dan Analisa yang dilakukan dapat kesimpulan bahwa

- 1) Kondisi eksisting Terminal Stagen Tipe B saat ini tidak digunakan secara optimal, dikarenakan di dalam terminal tidak ada angdes dan angkot yang masuk terminal tersebut, dan penarikan retrebusi pada Terminal hanya dilakukan di luar terminal
- 2) Sirkulasi di Terminal Stagen setelah dipisah antara AKDP, angkutan perkotaan, angkutan perdesaan dan kendaraan pribadi terpisah membuat sirkulasi menjadi lancar
- 3) Setelah adanya fasilitas naik turun penumpang yang tertata untuk angkutan Antar Kota Dalam Provinsi , maupun Angkot dan Angdes sehingga memudahkan penumpang untuk naik angkutan umum
- 4) Setelah dilakukan analisis IPA (*Importance Performance Analysis*) dan analisis MIM maka didapatkan fasilitas – fasilitas yang sangat dibutuhkan dari perspektif penumpang
- 5) Melakukan 3 Skenario untuk Terminal Stagen agar mendapatkan rekomendasi terbaik yaitu skenario 3 yang dimana menggabungkan hasil analisis dengan peraturan daerah tentang rencana tata ruang wilayah kabupaten Kotabaru
- 6) Hanya mengulas skenario pengoptimalan Terminal Stagen yang didukung PERDA RTRW dan kondisi eksisting Tata Guna Lahan di Kabupaten Kotabaru

6.2. Saran

- 1) Menyediakan Fasilitas utama dan penunjang yang belum tersedia di Terminal Stagen
- 2) Melakukan pembagian Sirkulasi pada Angkutan umum di Terminal
- 3) Menyediakan Fasilitas naik turun penumpang agar memudahkan penumpang naik turun di Terminal Stagen

- 4) Menata ulang Fasilitas yang dengan hasil analisis MIM dan IPA
- 5) Menerapkan skenario terbaik untuk Pengoptimalan Terminal Stagen
- 6) Diperlukan kajian lebih lanjut terhadap analisis dampak lalu lintas terhadap rencana pengembangan berdasarkan perda daerah tentang rencana tata ruang wilayah di Terminal Stagen

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2009. *Undang - Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*.
- _____. 2007. "Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 112 Tahun 2007 Penataan Dan Pembinaan Pasar Tradisional Tentang Pusat Perbelanjaan Dan Toko Modern."
- _____. 2013. "Peraturan Pemerintah No 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan." 2013. *Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, no. Peraturan pemerintah republik Indonesia: 1–97.
- _____. 2021. "Peraturan Pemerintah No 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum."
- _____. 2021. "Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan."
- _____. 2015. "Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan."
- _____. 2020. "Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2020 Tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Tahun Anggaran 2020 Bidang Pasar Menu Kegiatan Revitalisasi Pasar Rakyat."
- _____. 1996. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/Hk.105/Drjd/96*. 1996. Vol. 1.
- _____. 2012. "Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kotabaru Tahun 2012-2032."
- Abu bakar,I.dkk.(1996).Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir.Jakarta:Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Abubakar, Iskandar. 1995. Menuju Lalu Lintas yang Tertib – Kumpulan Materi & Petunjuk Teknis lalu Lintas & Angkutan Jalan. Jakarta : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Ali, Muhammad Aidi. 2014. "Analisis Optimalisasi Pelayanan Konsumen Berdasarkan Teori Antrian" 2 (3): 346–57.
- Dardela Yasa Guna, "Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Penumpang" Jakarta 1968
- Ekoanindiyo, Firman A. 2011. "Pemodelan Sistem Antrian Dengan Menggunakan Simulasi." *Dinamika Teknik V* (1): 72–85.
- Firmansyah, Rizky Ade, and Kurnia Hadi Putra. 2019. "Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Transportasi Umum 'Suroboyo Bus' Rute Halte Rajawali-Terminal

- Purabaya Dengan Metode Importance Performance Analysis (Ipa)."
- Hanindyaguna, Andhika. 2020. "Optimalisasi Terminal Haurgeulis."
- Horowitz, Alan J, and Nick A. Thompson. 1994a. "Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilities." *Transportation Research Record*, no. September: 216.
- Lansart, Glendy. 2015. "Perencanaan Terminal Sasaran Sebagai Pengembangan Terminal Tonando Di Kabupaten Minahasa." *Jurnal Sipil Statik* 3 (7): 475–83.
- Morlok, Edward K. 1995. *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transporasi*.
- Pratama, Anggi. 2021. "Optimalisasi Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau." *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota*
- Primadewi, Arianti Puspita. 2020. "Revitalisasi Terminal Tipe C Pangururan Di Kabupaten Samosir."
- Salim, Abbas. 2000. *Manajemen Transportasi*.
- Triharto, Wiyoga, and Bambang Perkasa Alam. 2020. "Penataan Terminal Tipe B Kabupaten Sukabumi." *MARKA (Media Arsitektur Dan Kota): Jurnal Ilmiah Penelitian* 4 (1): 27–42.
- Winarno, Heru, and Absror. 2017. "Analisis Kualitas Pelayanan Dengan Metode Service Quality (Servqual) Dan Importance Performance Analysis (Ipa) Pada Pt. Media Purna Engineering." *Jurnal Manajemen Industri Dan Logistik* 1 (2): 162.
- Yola, Melfa, and Duwi Budianto. 2016. "Analisis Kepuasan Konsumen Terhadap Kualitas Pelayanan Dan Harga Produk Pada Supermarket Dengan Menggunakan Metode Importance Performance Analysis (IPA)." *Jurnal Optimasi Sistem Industri* 12 (1): 301.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 : Form Survey Wawancara Pelayanan fasilitas



FORMULIR SURVEY WAWANCARA PELAYANAN FASILITAS DI TERMINAL STAGEN TIPE B



Berilah jawaban yang diminta dengan memberi nilai pada kolom yang disediakan terhadap indikator pada tabel dibawah dengan skala penilaian berikut :

1 – 5 (tidak penting, kurang penting, cukup penting, penting , sangat penting) pada kolom kepentingan.

1 – 5 (tidak baik, kurang baik, cukup baik, baik, sangat baik) pada kolom kepuasan

No	Variabel/indikator Pelayanan	TINGKAT KEPUASAN	TINGKAT KEPENTINGAN
Keselamatan			
1	Jalur Pejalan Kaki		
2	Fasilitas Keselamatan Jalan		
3	Jalur Evakuasi		
4	Alat Pemadam Kebakaran		
5	Pos, Fasilitas Dan Petugas Kesehatan		
6	Pos, Fasilitas Dan Kelaikan Pemeriksa 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		
Keamanan			
11	Fasilitas Keamanan		
12	Media Pengaduan Gangguan Keamanan		
13	Petugas Keamanan		
Kehandalan/Keteraturan			
14	Jadwal Kedatangan Dan Keberangkatan Kendaraan Serta Besar Tarif Kendaraan Bermotor Umum Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis		
15	Jadwal Kendaraan Umum Dalam Trayek Lanjutan Dan Kendaraan Umum Tidak Dalam Trayek Lanjutan Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis		
16	Loket Penjualan Tiket		
17	Kantor Penyelenggara Terminal, Ruang Kendali Dan Manajemen Sistem Informasi Terminal		
18	Petugas Operasional Terminal		

Kenyamanan			
19	Ruang Tunggu		
20	Toilet		
21	Fasilitas Peribadatan		
22	Ruang Terbuka Hijau		
23	Rumah Makan		
24	Fasilitas dan Petugas Kebersihan		
25	Tempat Istirahat Awak Kendaraan		
26	Area Merokok		
27	Drainase		
28	Area Yang Tersedia Jaringan Internet		
29	Ruang Baca		
30	Lampu Penerangan Ruang		
Kemudahan/Keterjangkauan			
31	Letak jalur Pemberangkatan		
32	Letak Jallur Kedatangan		
33	Informasi Pelayanan		
34	Informasi Angkutan Jalan		
35	Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum		
36	Tempat Penitipan Barang		
37	Fasilitas Pengisian Baterai		
38	Tempat Naik dan Turun Penumpang		
39	Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi		
Kesetaraan			
40	Fasilitas Penyandang Cacat		
41	Ruang Ibu Menyusui		

LAMPIRAN 2 : Form Survey Wawancara Pelayanan fasilitas



FORMULIR SURVEY WAWANCARA

MODA INTERACTION MATRIX

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



Nama :

Jenis Kelamin :

Petunjuk Pengisian :

1. Harap mengisi pertanyaan dengan memberi nilai keinginan terhadap jarak antar fasilitas di Terminal , menggunakan skala berikut : Nilai 1-2 : > 100 M, 3-4 : 61-100 M, 5-6 : 21-60 M, 7-8 : 6-20 M, dan 9-10 : 1-5 M.

2. Berikan tanda "√" pada kolom nilai yang diinginkan

FASILITAS		NILAI KEINGINAN				
		1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
A	PARKIR VS RUANG TUNGGU					
B	PARKIR VS LOKET					
C	LOKET VS RUANG TUNGGU					

LAMPIRAN 3 : gambar 3 dimensi terminal Stagen setelah dioptimalkan



LAMPIRAN 4 : detail terminal gambar 3D



POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama	: Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing :
Notar	: 1801188	(SAM DELI IMANUEL, MM)
Prodi	: Sarjana Terapan Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :
Judul	: Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	(27 April 2022)
Skripsi		Asistensi Ke-1

No	Evaluasi	Revisi
1.	Konsultasi judul skripsi yang berjudul "optimalisasi terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru, dan konsultasi permasalahan pada terminal tersebut yang membahas tentang kinerja pelayanan terminal dan fasilitas terminal , keaslian penelitian di taruh di bagian kajian pustaka bukan pada bab 1	Judul telah cocok , tinggal revisi ulang rumusan masalah yang ada dalam lokasi , sehingga rumusan masalah itu akan menjadi tujuan dalam melakukan penelitian tersebut , dan menambahkan keaslian penelitian pada kajian pustaka.
2.	Diintruksikan mencari jurnal jurnal tentang penelitian skripsi dan jangan melupakan sitasi dari jurnal/literatur yang telah dibaca	Telah ditambahkan sitasi pada jurnal sesuai intruksi dan arahan dosen pembimbing

Dosen Pembimbing,

(SAM DELI IMANUEL, MM)

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama	: Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing :	(SAM DELI IMANUEL, MM)
Notar	: 1801188		
Prodi	: Sarjana Terapan Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :	(9 Mei 2022)
Judul	: Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	Asistensi Ke-2	
Skripsi			

No	Evaluasi	Revisi
1	BAB I PENDAHULUAN 1.1. Latar Belakang Masalah Menurut Salim (2008) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/penggerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditas) dan penumpang ke berdasarkan pengertian yang terdapat di atas, maka ditemukan antara lain: 1. Berapakah angkutan umum (anggotanya dan anggotanya) yang memiliki kemampuan penumpang pada tipe jalan dan tidak sesuai ke dalam terminal terminal. berapa? 2. Berapakah jumlah bus yang beroperasi dalam angkutan penumpang yang memiliki kemampuan bus yang tidak sesuai sesuai PM 24 Tahun 2022. berapa?	Telah dilakukan perbaikan penulisan pada latar belakang masalah sesuai intruksi dosen pembimbing
2.	Evaluasi penulisan pada rumusan masalah agar disebutkan jumlahnya	Melakukan perbaikan penulisan pada rumusan masalah

Stagen pada saat ini
5. Menentukan: perbaikan: hasil dan pengamatan sebagai
kondisi dan orang di dalam terminal Stagen

Rumusan masalah, jawaban di
tujuan penelitian.

- Rumusan Masalah, media jurnal
penelitian dan sebagainya.
- Rumusan Masalah = tujuan Penelitian.

3.5. Rumusan Masalah

Apakah pada rumusan yang akan dicapai, maka penelitian ini perlu
adanya rumusan masalah dalam ruang lingkup penelitian. Adapun
rumusan masalah yang dimaksud sebagai berikut:

1. Untuk penelitian yang diambil harus relevan terhadap dan masalah
sekitar yang menjadi tempat pembahasan masalah di pengantar jalan
dan angkutan umum.
2. Analisis kinerja Terminal Stagen dan desain penempatan fasilitas
angkutan dan fasilitas pendukung terminal dalam perencanaan

3. Pada rumusan masalah harus terjawab di tujuan
penelitian, dan jumlah tujuan masalah harus sama
jumlahnya dengan tujuan penelitian

U ₁	rumus	hasil-hasilnya kemudian kemudian	diambil dari rumus yang sudah ada dan diubah yang sesuai dengan kebutuhan data dan rumus yang ada
----------------	-------	--	---

menambahkan lagi citasi jurnal
lainnya yang berhubungan dengan
Penelitian ini.

- Gambar umum bisa juga di dalam hasil akhir
dikawatirkan (Pilih)
- Gambar umum ini, ambil dari "Lampiran"?
- perantara juga

BAB II

2.1. Gambaran umum wilayah studi

4. Menambahkan literasi jurnal penelitian yang
berhubungan dengan penelitian, pada gambaran
umum

Telah dilakukan perbaikan pada rumusan
masalah dan tujuan masalah sesuai intruksi

Melakukan perbaikan pada gambaran umum
dan menambahkan literasi jurnal yang
berhubungan dengan penelitian

		Melakukan perbaikan pada gambar bagan alir dan pada data primer di bagan alir Melakukan penambahan jadwal penelitian
--	---	--

Dosen Pembimbing,

(SAM DELI IMANUEL, MM)

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama	: Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing :	(SAM DELI IMANUEL, MM)
Notar	: 1801188		
Prodi	: Sarjana Terapan Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :	(11 Mei 2022)
Judul Skripsi	: Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	Asistensi Ke-3	

No	Evaluasi	Revisi
1.	 Bimbingan via zoom , kunsultasi tentang penyesuaian bab I tentang identifikasi masalah , rumusan masalah , dan tujuan penelitian , dan perbaikan pada bagan di metedologi penelitian agar lebih baik	Melakukan perbaikan pada identifikasi masalah, rumusan masalah dan tujuan penelitian pada bab 1 dan perbaikan untuk bagan alir pada bagian metedologi penelitian

Dosen Pembimbing,

(SAM DELI IMANUEL, MM)

Nama	: Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing :
Notar	: 1801188	(SAM DELI IMANUEL, MM)
Prodi	: Sarjana Terapan Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :
Judul	: Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	(18 Mei 2022)
Skripsi		Asistensi Ke-4

145

Gambaran Umum - Kondisi wilayah kajian
- kondisi transportasi

SAB III
GAMBARAN UMUM

3.1. Gambaran umum wilayah studi
3.1.1. Kondisi Geografis Kabupaten Kutubara
Kabupaten Kutubara berada di ujung tenggara Provinsi Kalimantan Selatan. Secara geografis, letaknya diantara 0°00' - 0°12' Lintang Selatan (LS) dan 107°02' - 107°30' Bujur Timur (BT). Batas - batas Kabupaten Kutubara sebagai berikut:

1. Sebelah Utara : Kecamatan Kutubara Timur
2. Sebelah Timur : Kecamatan Kutubara
3. Sebelah Selatan : Laut Jawa
4. Sebelah Barat : Kabupaten Hulu Sungai Tengah, Hulu Sungai Selatan, Banjar, dan Tanah Bumbu.

Kabupaten Kutubara memiliki wilayah seluas 3.484,46 km² merupakan kabupaten terluas di Provinsi Kalimantan Selatan dengan luas 68% dari keseluruhan (25.276,1) km² dari luas wilayah Provinsi Kalimantan Selatan. Kabupaten Kutubara terbagi menjadi 10 Kecamatan dan 103 Kelurahan. Kecamatan terluas di Kabupaten Kutubara adalah Kecamatan Hanyang dengan luas 1.084,94 km² atau 31,14% dari luas Kabupaten Kutubara. Kecamatan dengan jumlah penduduk terbanyak Kabupaten adalah Kecamatan Kutubara Utara dengan jumlah penduduk 270.144 jiwa. Luas dan jumlah penduduk untuk wilayah penelitian yang diteliti adalah sebagai berikut Kabupaten Kutubara dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3.1.1. Luas Wilayah Kabupaten Kutubara

No.	Kecamatan	Luas Wilayah		Jumlah Penduduk
		Km ²	%	
1	Pada Kutubara	4,76	0,14	1
2	Pada Kutubara	20,84	0,6	11
3	Kutubara Hanyang	1.084,94	31,14	35
4	Pada Kutubara	108,27	3,11	8

2. Gambaran umum berisi tentang yang akan di bahas (lebih fokus), gambaran umum jangan langsung tempel dari laporan umum pada daerah kajian skripsi tersebut.

Dibuat gambaran umum lebih ringkas agar lebih fokus pada daerah penelitian tersebut

3. Gambaran umum sesuai dengan pedoman hanya kondisi wilayah kajian dan kondisi transportasi

Telah di lakukan perbaikan pada gambaran umum agar sesuai pedoman terbaru

Kajian pustaka tidak dipisah antara normatif dan teoritis

SAB III
KAJIAN PUSTAKA

3.2. Kajian Pustaka dan Penelitian

Pada pembahasan pustaka ini, dilakukan studi pustaka dan penelitian mengenai hukum yang berkaitan dengan hukum yang menjadi objek penelitian. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hukum yang berlaku di Kutubara. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hukum yang berlaku di Kutubara. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hukum yang berlaku di Kutubara.

3.2.1. Kajian Pustaka

3.2.1.1. Kajian Pustaka

Kajian Pustaka (KP) adalah kegiatan untuk mencari, mengumpulkan, menganalisis, dan mengorganisir informasi yang relevan dengan masalah penelitian. Kajian Pustaka dilakukan untuk mengetahui hukum yang berlaku di Kutubara. Kajian Pustaka dilakukan untuk mengetahui hukum yang berlaku di Kutubara.

3.2.1.2. Kajian Pustaka

Kajian Pustaka (KP) adalah kegiatan untuk mencari, mengumpulkan, menganalisis, dan mengorganisir informasi yang relevan dengan masalah penelitian. Kajian Pustaka dilakukan untuk mengetahui hukum yang berlaku di Kutubara. Kajian Pustaka dilakukan untuk mengetahui hukum yang berlaku di Kutubara.

4. Pada bagian kajian pustaka tidak dipisah antara landasan normatif dan landasan teoritis

Telah dilakukan perbaikan pada kajian pustaka sesuai instruksi dosen pembimbing

	<i>Wassan Goh B. Pichai Shuei Pedoman atau belum?</i> BAB IV METODOLOGI PENELITIAN 4.1. Jenis Penelitian Sebuah penelitian dilakukan dalam proses penelitian ini dengan tujuan untuk memperoleh data penelitian proses-proses yang dilakukan. Pada tahap awal penelitian ini akan dilakukan tahap awal dalam proses penelitian yaitu dari tahap awal (pilot) hingga tahap akhir (pilot). 1. Identifikasi Masalah Tujuan penelitian adalah untuk proses penelitian dengan cara langsung untuk mengetahui masalah yang terdapat pada masalah. Penelitian masalah-masalah tersebut dilakukan untuk mengetahui permasalahan-permasalahan pada penelitian. 2. Pengumpulan Data dan Uji Statistik Pengumpulan data dilakukan guna untuk memperoleh data yang dapat memberikan gambaran kondisi & situasi. Kemudian, data yang terkumpul akan diolah dengan menggunakan teknik analisis statistik yang dapat diperoleh dari berbagai sumber guna sebagai data pendukung maupun data awal dalam proses penelitian ini. 3. Pengujian hipotesis Tujuan penelitian dan analisis data adalah untuk pengujian statistik pada kondisi statistik. Data-data dan statistik yang akan diperoleh kemudian akan diolah dengan menggunakan teknik analisis yang telah diperoleh sebelumnya. 4. Kesimpulan Pada akhir ini, seluruh hasil dari seluruh penelitian data dan analisis data yang terkumpul akan diolah dengan teknik analisis data yang telah dilakukan dengan hasil yang telah.
5.	Perbaikan pada bab IV apakah sudah sesuai pedoman terbaru atau belum dikarenakan bab IV terlalu panjang dan tak terfokus pada permasalahan penelitian

Telah dilakukan perubahan pada Bab IV agar lebih terfokus pada penelitian dan sesuai pedoman terbaru

Dosen Pembimbing,



(SAM DELI IMANUEL, MM)

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama	: Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing :
Notar	: 1801188	(SAM DELI IMANUEL, MM)
Prodi	: Sarjana Terapan Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :
Judul	: Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	(23 Mei 2022)
Skripsi		Asistensi Ke-5

No	Evaluasi	Revisi
1.	 1. Evaluasi terakhir identifikasi masalah dan rumusan masalah, dan peninjauan kembali gambaran umum agar sesuai pada pedoman terbaru	Melakukan perbaikan yang telah di intruksikan agar sesuai dengan pedoman terbaru dan lebih fokus pada permasalahan penelitian

Dosen Pembimbing,

(SAM DELI IMANUEL, MM)

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



Nama : Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing : SAM DELI IMANUEL, MM
Notar : 18.01.188	Tanggal Asistensi :
Prodi : D.IV Transportasi Darat	Asistensi Ke-
Judul Skripsi : Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	

No	Evaluasi	Revisi
1	Revisi pada tata naskah yang masih berantakan dan tidak teratur sesuai dengan pedoman yang berlaku tahun 2022	Tata naskah pada skripsi disesuaikan dengan pedoman yang terbaru yaitu 2022
2	Pada bagian analisis MIM (<i>Moda Interaction Matrix</i>) perlu adanya penjelasan mengapa 3 fasilitas yang diambil tidak semuanya	Pada bagian analisis MIM ditambah keterangan penjelas mengapa 3 fasilitas yang diambil

Dosen Pembimbing,

SAM DELI IMANUEL, MM

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



Nama : Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing : SAM DELI IMANUEL, MM
Notar : 18.01.188	
Prodi : D.IV Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :
Judul Skripsi : Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	Asistensi Ke-

No	Evaluasi	Revisi
1	Pada tabel yang terpisah halaman di tambah untuk kepala tabel tersebut	Pada tabel yang halamannya terpisah di buat kepala tabel yang baru untuk keterangannya
2	Pada keterangan sumber di tambah tahun pembuatannya	Di perbaikinya keterangan pada sumber berdasarkan pedoman yang berlaku

Dosen Pembimbing,

SAM DELI IMANUEL, MM

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



Nama : Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing : SAM DELI IMANUEL, MM
Notar : 18.01.188	Tanggal Asistensi :
Prodi : D.IV Transportasi Darat	Asistensi Ke-
Judul Skripsi : Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	

No	Evaluasi	Revisi
1.	Perubahan Pada Bab 1 pada rumusan masalah diambil dari identifikasi masalah	Perbaikan pada bab 1 identifikasi masalah lebih detail agar mendapatkan rumusan masalah yang sesuai
2.	Koreksi tata naskah tabel dan daftar Pustaka di perbaiki sesuai dengan pedoman yang terbari	Daftar tabel dan daftar Pustaka telah di perbaiki
3.	Perbaikan pada kesimpulan dan saran	Telah diperbaiki kesimpulan dan saran

Dosen Pembimbing,

SAM DELI IMANUEL, MM

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama	: Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing :
Notar	: 1801188	(IRFAN WAHYUNANDA, M.SC)
Prodi	: Sarjana Terapan Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :
Judul	: Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	(28 April 2022)
Skripsi		Asistensi Ke-1

No	Evaluasi	Revisi
1.	Konsultasi judul skripsi yang berjudul "optimalisasi terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru, dan konsultasi permasalahan pada terminal tersebut yang membahas tentang kinerja pelayanan terminal dan fasilitas terminal	Telah di teima judul dikarenakan judul di terima juga oleh dosen pembimbing utama

Dosen Pembimbing,

IRFAN WAHYUNANDA, M.SC
NIP. 19890523 201012 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

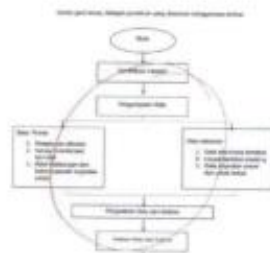


KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama	: Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing :
Notar	: 1801188	(IRFAN WAHYUNANDA, M.SC)
Prodi	: Sarjana Terapan Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :
Judul Skripsi	: Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	(8 Mei 2022)
		Asistensi Ke-2

No	Evaluasi	Revisi
1.	Evaluasi pada keterangan gambar	Revisi 1) Terminal Bala Sela Terminal Bala Sela merupakan terminal Tipe C yang berlokasi di Jalan Bala Sela, Kecamatan Pulo Lest, Kabupaten Kotabaru. Terminal Bala Sela melayani transportasi umum untuk angkutan perantara dan angkutan penitipan. Selain, lokasi di sepanjang jalan juga angkutan perantara yang menuju Terminal Bala Sela dan tidak semua angkutan perantara menuju Terminal Bala Sela sebagai tempat naik turun penumpang dan tempat angkutan perantara berhenti, untuk Terminal Bala Sela dapat dilihat pada gambar 11.2 Sumber : hasil wawancara 18 Mei 2022 Kabupaten Kotabaru 2022 Gambar 11.2 Terminal Bala Sela
2.	Tidak adanya penjelasan gambar pada peta titik halte	Telah dilakukan revisi untuk keterangan gambar pada penelitian Dilakukannya perbaikan pada penjelasan gambar titik halte pada penelitian

Telah dilakukan perbaikan pada penjelasan tabel



Uniqueness:  (check out space in top)

4. Evaluasi untuk bagan alir pada penelitian

[illegible]

94C-0-3 2009-5-1 (R01) (2)

1. ☐ A. *Chlamydomonas reinhardtii*
 2. ☐ B. *Volvox carterii*
 3. ☐ C. *Chlamydomonas ninkaii*
 4. ☐ D. *Volvox globator*
 5. ☐ E. *Chlamydomonas reinhardtii*

7. **Writing Style and Formatting**
 Write clearly and concisely using simple, direct language. Avoid jargon and technical terms unless necessary. Use the following guidelines to ensure your writing is professional and easy to read:

5. Evaluasi pengetikan pada penelitian yang berupa rumus terlebih dahulu baru tabel



- Telah dilakukan perbaikan untuk bagan alir penelitian sesuai intruksi

3. **Jalur pemberangkatan dan jalur tunggus angkutan umum**
 Jalur Pemberangkatan adalah peraturan yang tersedia untuk memastikan dan memuat penumpang yang angkutan pemberangkatan menentukan bus antar stasiun pemberangkatan dan jalur tunggus dapat digunakan produksi nomor ketetapan yang bisa dilihat pada tabel IV.3

[illegible]

Estimados: 4 veces por semana

© 2004 Blackwell Publishing Ltd
Journal of Internal Medicine 255: 103–110

③—Reading Level—medium

0 100-400

W. B. Samsam Huang, Yu

Table IV. 4. Sistem Ruang Tunggai-Parket Amplituan Lintang

Trial	Time	Distance	Speed	Acceleration	Deceleration
Trial 10					
Trial 11					
Trial 12					
Trial 13					

Sumber : Divisi dan Inspeksi Perhubungan Darat 17.01.08

- Telah dilakukan perubahan pengetikan sesuai dengan intruksi dosen pembimbing

Dosen Pembimbing,

IRFAN WAHYUNANDA, M.SC
NIP. 19890523 201012 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama	: Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing :
Notar	: 1801188	(IRFAN WAHYUNANDA, M.SC)
Prodi	: Sarjana Terapan Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :
Judul Skripsi	: Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	(23 Mei 2022)
		Asistensi Ke-3

No	Evaluasi	Revisi
1.	Evaluasi untuk penambahan jadwal penelitian dan perbaikan keterangan pada gambar serta gambar	Telah di revisi untuk penambahan jadwal penelitian dan perbaikan pada keterangan gambar serta tabel

Dosen Pembimbing,

IRFAN WAHYUNANDA, M.SC
NIP. 19890523 201012 1 004

KARTU ASISTENSI

Nama : Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing : Irfan Wahyunanda, MSc
Notar : 18.01.188	
Prodi : D.IV Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :
Judul Skripsi : Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	Asistensi Ke-

No	Evaluasi	Revisi
1	Evaluasi tata naskah pada draft skripsi yang masih berantakan	Tata naskah pada skripsi disesuaikan dengan pedoman yang terbaru yaitu 2022



156

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT
INDONESIA – STTD**



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing : Irfan Wahyunanda, MSc
Notar : 18.01.188	Tanggal Asistensi :
Prodi : D.IV Transportasi Darat	Asistensi Ke-
Judul Skripsi : Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	

No	Evaluasi	Revisi
1	Perubahan penambahan fasilitas dan sirkulasi menjadi 3 skenario berdasarkan PERDA RTRW dan Undang-Undang yang berlaku	Melakukan Perubahan penambahan Fasilitas menjadi Skenario pada penambahan fasilitas dan tata letak fasilitas

Dosen Pembimbing,

Irfan Wahyunanda, MSc

KARTU ASISTENSI

Nama : Muhammad Bintang Firdaus	Dosen Pembimbing : Irfan Wahyunanda, MSc
Notar : 18.01.188	
Prodi : D.IV Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :
Judul Skripsi : Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B di Kabupaten Kotabaru	Asistensi Ke-

No	Evaluasi	Revisi
1	Perbaiki pada gambar desain sirkulasi terminal agar lebih jelas lajur pejalan kaki	Revisi gambar pada sirkulasi terminal



158