

PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI

SKRIPSI

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



Diajukan Oleh :

NIZAR RAMADHAN

NOTAR : 18.01.327

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD
PROGAM STUDI SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT
BEKASI**

2022

PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI

SKRIPSI

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



Diajukan Oleh :

NIZAR RAMADHAN

NOTAR : 18.01.327

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD
PROGAM STUDI SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT
BEKASI**

2022

SKRIPSI
PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI
KABUPATEN BANYUWANGI

Yang dipersiapkan dan disusun oleh

NIZAR RAMADHAN

Nomor Taruna : 18.01.327

Telah di setujui oleh :

PEMBIMBING I



WISNU WARDHANA K. S.SiT. MM

NIP. 19851205201012 1 003

Tanggal: 25 Juli 2022

PEMBIMBING II



ATALINE MULIASARI. MT

NIP. 19760908200502 2 001

Tanggal: 25 Juli 2022

SKRIPSI
PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN
DI KABUPATEN BANYUWANGI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan
Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat

Oleh:

NIZAR RAMADHAN

Nomor Taruna: 18.01.327

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 26 JULI 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

Pembimbing I



WISNU WARDHANA K. S. SIT. MM

NIP. 19851205201012 1 003

Tanggal: 27 Juli 2022

Pembimbing II



ATALINE MULIASARI MT

NIP. 19760908200502 2 001

Tanggal: 27 Juli 2022

JURUSAN SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT POLITEKNIK

TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD

BEKASI

2022

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

**PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI
KABUPATEN BANYUWANGI**

NIZAR RAMADHAN

Notar : 18.01.327

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan pada Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat

Pada Tanggal : 26 JULI 2022

DEWAN PENGUJI

 <u>UTUT WIDYANTO, S. Si.T, M. SC</u> NIP. 19840408200604 1 002	 <u>WISNU WARDANA K, S.Si.T, MM</u> NIP. 19851205201012 1 003
 <u>ATALINE MULIASARI, MT</u> NIP. 19760908200502 2 001	

MENGETAHUI,
**KETUA PROGRAM STUDI
SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT**


DESSY ANGGA AFRIANTI, M. SC, MT
NIP. 19880101 200912 2 002

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : NIZAR RAMADHAN

Notar : 18.01.327

Tanda Tangan :

Tanggal : 28 JULI 2022

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

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

Nama : NIZAR RAMADHAN
Notar : 18.01.327
Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Darat
Jenis Karya : Tugas Akhir

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

“PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI”

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

Dibuat di : Bekasi
Pada Tanggal : 28 Juli 2022
Yang Menyatakan

NIZAR RAMADHAN

KATA PENGANTAR

Puji syukur Kehadirat Allah Subhanahu Wata'ala yang telah melimpahkan segala rahmat, nikmat, taufik serta hidayah-Nya kepada penulis sehingga dalam kesempatan ini penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya.

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat kelulusan dalam menempuh program studi Sarjana Terapan Transportasi Darat. Dalam skripsi ini penulis mengambil judul **"PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI"**

Pada kesempatan ini tidak lupa penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Bapak, Ibu, dan keluarga yang selalu mendoakan untuk kelancaran pendidikan dan penyusunan skripsi ini;
2. Bapak Ahmad Yani, ATD, M.T sebagai Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia;
3. Bapak Wisnu Wardana K, S.SiT, MM. Selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Ataline Muliasari, MT. Selaku dosen Pembimbing II yang telah banyak memberikan bimbingan, arahan serta bantuan selama proses penyusunan skripsi ini;
4. Ibu Dessy Angga Afrianti, S.SiT, M.Sc, MT. Selaku ketua jurusan Sarjana Terapan Transportasi Darat beserta staf dan Dosen Pengajar yang telah memberikan materi dan wawasan selama mengikuti Pendidikan dan Latihan di Sekolah Tinggi Transportasi Darat;
5. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi beserta seluruh staf;
6. Rekan-rekan Taruna/i Sekolah Tinggi Transportasi Darat Angkatan XL serta adik-adik yang bersama-sama saling membahu demi kelancaran tugas akhir Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat.
7. Zulfinisa Maulida yang telah memberikan perhatian dan dukungannya serta ;
8. Semua pihak yang telah ikut membantu baik langsung maupun tidak langsung dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih belum sempurna, untuk itu kritik dan saran sangat penulis harapkan. Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna bagi pembaca.

Bekasi, 05 Agustus 2022

NIZAR RAMADHAN

NOTAR. 18.01.327

ABSTRAK

PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI

Oleh :

NIZAR RAMADHAN

18.01.327

Kabupaten Banyuwangi memiliki terminal yang berlokasi di pusat kota, yaitu terminal tipe c Blambangan yang memiliki luas 2.565 m². Lahan terminal dipakai menjadi tempat parkir kendaraan pribadi oleh warga sekitar. Terminal Blambangan tidak memiliki fasilitas utama dan penunjang yang sesuai dengan standar fungsi terminal tipe C. Hal ini membuat kinerja pelayanan terminal terhadap pengguna angkutan umum menjadi buruk dan mengubah fungsi terminal menjadi lahan parkir kendaraan pribadi pada saat hari besar dan hari biasa. Adanya Angkutan Kota yang melayani penumpang di luar kawasan terminal memperburuk kinerja jalan di sekitar Terminal Tipe C Blambangan.

Untuk solusinya perlu dilakukan revitalisasi terminal untuk memperbaiki kinerja pelayanan terminal dan memperbaiki kinerja operasional di daerah pengawasan terminal dengan melakukan penanganan sekitar kawasan terminal Blambangan penanganan yang dilakukan yaitu melakukan Pemindahan angkutan umum dengan memasuki terminal sehingga tidak terdapat lagi parkir angkutan umum di ruas jalan Basuki Rahmat.

Kata Kunci: Terminal Tipe C, Revitalisasi terminal, Kinerja pelayanan terminal, Kinerja Operasional.

ABSTRACT

PERFORMANCE IMPROVEMENT OF TYPE C BLAMBANGAN TERMINAL IN BANYUWANGI DISTRICT

By :

NIZAR RAMADHAN

18.01.327

Banyuwangi District has a terminal located in the city center, namely the Blambangan type c terminal which has an area of 2,565 m². The terminal land is used as a private car park by local residents. Blambangan terminal does not have main and supporting facilities that are in accordance with the standard type C terminal function. This makes the performance of terminal services to public transport users to be bad and changes the function of the terminal into a private vehicle parking lot during holidays and weekdays. The existence of City Transportation that serves passengers outside the terminal area worsens the road performance around the Blambangan Type C Terminal.

For the solution, it is necessary to revitalize the terminal to improve terminal service performance and improve operational performance in the terminal supervision area by handling around the Blambangan terminal area. The handling is carried out by moving public transportation by entering the terminal so that there is no longer public transport parking on the Basuki Rahmat road.

Keywords : Type C Terminal, Terminal Revitalization, Terminal Service Performance, Operational Performance

DAFTAR ISI

Daftar Isi	i
Daftar Tabel	ii
Daftar Gambar	iii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	2
1.3 Rumusan Masalah	3
1.4 Maksud dan Tujuan	3
1.5 Ruang Lingkup	4
BAB II GAMBARAN UMUM	5
2.1 Kondisi Transportasi	5
2.2 Kondisi Wilayah Kajian	15
BAB III KAJIAN PUSTAKA	21
3.1 Terminal	21
3.2 Standar Pelayanan Minimum Terminal	23
3.3 Teknis Operasional Terminal	30
3.4 Keaslian Penelitian	48
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	50
4.1 Desain Penelitian	50
4.2 Sumber Data	52
4.3 Teknik Pengumpulan Data	52
4.4 Teknik Analisis Data	54
4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian	56
BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH	57
5.1 Analisis Kondisi Eksisting Terminal	57
5.2 Importance Performance Analysis	70
5.3 Analisis Modal Intraction Matrix	78
5.4 Analisis Sirkulasi Terminal	87
5.5 Analisis Kinerja Lalu Lintas Kawasan Terminal	88
5.6 Rekomendasi Peningkatan Kinerja Terminal	91

BAB VI PENUTUP	98
6.1 Kesimpulan	97
6.2 Saran	97
DAFTAR PUSTAKA	100
LAMPIRAN	103

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1	Daftar Trayek AKAP Terminal Brawijaya	10
Tabel II. 2	Daftar Trayek AKDP	12
Tabel II. 3	Daftar Trayek Angkutan di Kabupaten Banyuwangi	14
Tabel II. 4	Daftar Trayek Angkutan Umum di Terminal Blambangan	16
Tabel III. 1	Keterangan Parkir Sudut 0 ⁰ / Paralel	30
Tabel III. 2	Keterangan Parkir Sudut 30 ⁰	31
Tabel III. 3	Keterangan Parkir Sudut 45 ⁰	31
Tabel III. 4	Keterangan Parkir Sudut 60 ⁰	31
Tabel III. 5	Keterangan Parkir Sudut 90 ⁰	32
Tabel III. 6	Ukuran Kantor Sesuai Kriterianya	34
Tabel III. 7	Kriteria Panjang Parkir Pengantar di Terminal	34
Tabel III. 8	Kebutuhan Luas Musholla Berdasarkan Jalur Keberangkatan	35
Tabel III. 9	Luas Terminal Berdasarkan Tipe	36
Tabel III. 10	Kapasitas Dasar Jalan	44
Tabel III. 11	Parameter Tingkat Pelayanan Ruas	45
Tabel III. 12	Keaslian Penelitian	48
Tabel IV. 1	Jadwal Penelitian	56
Tabel V. 1	Analisis Fasilitas Utama Terminal Blambangan	57
Tabel V. 2	Analisis Fasilitas Penunjang Terminal Blambangan	59
Tabel V. 3	Analisis Jenis Pelayanan Terminal Blambangan	60
Tabel V. 4	Perhitungan Demand Penumpang	64
Tabel V. 5	Perhitungan Jumlah Jalur Yang Di Butuhkan	65
Tabel V. 6	Jalur Rencana Yang Dilalui	65
Tabel V. 7	Kebutuhan Luas Lahan Jalur Kedatangan	66
Tabel V. 8	Perhitungan Jalur Keberangkatan Dengan Menggunakan Sudut ..	67
Tabel V. 9	Perhitungan Luas Lahan Terminal Setelah Penyesuaian	69
Tabel V. 10	Indikator Pelayanan IPA	71
Tabel V. 11	Penilaian Pengguna Terhadap Kinerja Fasilitas Terminal	72
Tabel V. 12	Penilaian Pengguna Terhadap Kepentingan Fasilitas Terminal	74
Tabel V. 13	Skor Penilaian Pelayanan Fasilitas Terminal	75

Tabel V. 14	Pengelompokan Fasilitas Terminal	77
Tabel V. 15	Interval Jarak Pejalan Kaki	79
Tabel V. 16	Penilaian Kondisi Eksisting	79
Tabel V. 17	Matriks Interaksi Eksisting	82
Tabel V. 18	Nilai Harapan	82
Tabel V. 19	Matriks Interaksi Harapan	85
Tabel V. 20	Modal Intraction Matriks Terminal Blambangan	86
Tabel V. 21	Normalized Score	86
Tabel V. 22	Inventarisasi Ruas Jalan Di Sekitar Terminal Blambangan	89
Tabel V. 23	Kinerja Ruas Jalan Eksisting di Terminal Blambangan	89
Tabel V. 24	Inventarisasi Simpang SD Al Irsyad	90
Tabel V. 25	Kinerja Simpang SD Al Irsyad	90
Tabel V. 26	Kinerja Ruas Setelah Penanganan	91

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1	Terminal Sritanjung	6
Gambar II. 2	Terminal Brawijaya	7
Gambar II. 3	Terminal Blambangan	8
Gambar II. 4	Terminal Sasak Perot	9
Gambar II. 5	Bus AKAP	11
Gambar II. 6	Bus AKDP	12
Gambar II. 7	Angkutan Kota	14
Gambar II. 8	Lokasi Terminal Blambangan	15
Gambar II. 9	Angkutan Kota di Terminal Blambangan	16
Gambar II. 10	Layout Terminal Blambangan	17
Gambar II. 11	Jalur Keberangkatan Angkot	17
Gambar II. 12	Jalur Kedatangan Angkot	18
Gambar II. 13	Tempat Parkir Kendaraan	18
Gambar II. 14	Kantor Terminal Blambangan	19
Gambar II. 15	Musholla	19
Gambar II. 16	Toilet	20
Gambar II. 17	Lapak Penjual	20
Gambar III. 1	Diagram Kartesius	40
Gambar IV. 1	Bagan Alir Penelitian	51
Gambar V. 1	Diagram Kartesius IPA	76
Gambar V. 2	Usulan Layout Terminal Blambangang	92
Gambar V. 3	Layout Sirkulasi Angkutan Umum	94
Gambar V. 4	Layout Sirkulasi Kendaraan Pribadi	95
Gambar V. 5	Layout Sirkulasi Pejalan Kaki	96

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021 pengertian terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur keluar masuknya orang dan/atau barang, serta pemindahan moda transportasi. Keberadaan terminal berperan dalam menentukan tingkat kinerja pelayanan angkutan umum di suatu daerah. Terminal juga merupakan sarana transportasi, dan aktivitas masyarakat di dalamnya sangat padat, sehingga sudah menjadi kebiasaan, seperti kemacetan, padatnya kendaraan, dan gangguan lalu lintas khususnya kendaraan lalu lintas perkotaan.

Dengan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 tentang penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang telah diperbarui dan sudah diberlakukan mulai tahun 2022 yaitu Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 tahun 2021 tersebut dijelaskan bahwa terminal penumpang wajib mempunyai fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Kemudian dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2015 tentang standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan dijelaskan bahwa terminal penumpang wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang mencakup pelayanan keselamatan, pelayanan keamanan, pelayanan kehandalan atau keteraturan, pelayanan kenyamanan, pelayanan kemudahan atau keterjangkauan dan pelayanan kesetaraan.

Terminal Blambangan merupakan terminal tipe c yang melayani perjalanan angkutan perdesaan dan perkotaan. Ketersediaan fasilitas utama dan fasilitas penunjang pada Terminal Blambangan masih banyak kekurangan. Hal ini menyebabkan banyaknya angkutan umum yang tidak bersedia untuk masuk ke dalam area terminal dan lebih memilih untuk berhenti diluar area terminal. Kondisi ini menyebabkan kinerja Terminal Blambangan di Kabupaten Banyuwangi menjadi

kurang optimal. Lalu bercampurnya sirkulasi kendaraan pribadi dengan angkutan umum yang akan memasuki maupun keluar dari terminal. Memperhatikan hal tersebut, maka Terminal Blambangan di Kabupaten Banyuwangi seharusnya dapat memberikan pelayanan yang sesuai dalam rangka mewujudkan sistem transportasi yang nyaman dan efisien.

Agar terwujud fungsi Terminal yang optimal dan dapat menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta dilengkapi dengan fasilitas Terminal yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal, maka Terminal Blambangan dalam penyelenggaraannya perlu dilakukan evaluasi dan penataan sehingga dapat memberikan jasa pelayanan terutama jasa pelayanan angkutan umum.

Untuk mewujudkan fungsi terminal yang diharapkan tersebut, maka penulis mengambil penelitian dengan judul **"PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI"** sebagai bahan kajian untuk meningkatkan pelayanan terminal di Kabupaten Banyuwangi.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan hasil pengamatan yang sudah dilakukan, permasalahan yang ditemukan antara lain :

1. Banyaknya angkutan umum yang menaik turunkan penumpang di ruas jalan dan tidak masuk ke dalam terminal.
2. Kurangnya ketersediaan fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang membuat kinerja terminal tidak optimal serta tata letak fasilitas yang belum tertata dengan baik.
3. Kurangnya kepuasan pengguna terminal terhadap kinerja pelayanan terminal.
4. Bercampurnya arus sirkulasi kendaraan pribadi dengan angkutan umum keluar masuk terminal.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan berdasarkan identifikasi masalah, maka rumusan masalah dari penelitian ini dapat disampaikan sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi eksisting di Terminal Blambangan ?
2. Bagaimana kinerja Terminal Blambangan ?
3. Bagaimana tingkat pelayanan Terminal Blambangan terhadap kepuasan Pengguna terminal ?
4. Bagaimana rekomendasi terhadap sirkulasi kendaraan dan orang di Terminal Blambangan dan daerah pengawasan terminal ?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah terwujudnya konsep rekomendasi untuk dapat meningkatkan kinerja Terminal Blambangan sehingga dapat beroperasi dengan efektif dan efisien.

Tujuan dari penelitian ini adalah terwujudnya rekomendasi untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Blambangan yang meliputi :

1. Menggambarkan kondisi eksisting Terminal Blambangan saat ini.
2. Melakukan evaluasi terhadap fasilitas di Terminal Blambangan, agar fasilitas yang kondisinya kurang baik atau belum ada bisa segera diperbaiki dan diadakan, serta merekomendasikan penataan fasilitas agar kinerja terminal dapat lebih optimal.
3. Melakukan evaluasi terhadap kinerja pelayanan di Terminal Blambangan, agar dapat diperbaiki dan ditingkatkan sehingga dapat meningkatkan kepuasan pengguna terminal.
4. Merekomendasikan pola sirkulasi pergerakan di daerah lingkungan kerja dan daerah pengawasan Terminal Blambangan guna tercapainya peningkatan kinerja pelayanan Terminal Blambangan.

1.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup yang akan dikaji dalam penelitian ini meliputi :

1. Lokasi penelitian yang diambil hanya kawasan Terminal Blambangan dan daerah di sekitarnya yaitu meliputi 2 ruas jalan (Jalan Basuki Rahmat dan Jalan Bangka) serta satu simpang yaitu simpang SD Al Irsyad.
2. Melakukan analisis kinerja pelayanan dan fasilitas Terminal Blambangan.
3. Analisis ini hanya mengkaji tentang kinerja terminal, tidak dengan kinerja trayek angkutan.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi

Penyediaan sarana dan prasarana transportasi merupakan komponen dasar bagi pelaksanaan kegiatan masyarakat di segala bidang, baik dalam bidang ekonomi, sosial maupun pertahanan dan keamanan pada suatu wilayah. Sistem transportasi yang baik akan membantu laju pertumbuhan ekonomi suatu wilayah, sehingga penyelenggaraan sistem transportasi tidak dapat dilepaskan dari rencana pengembangan ekonomi wilayah.

Kondisi transportasi di wilayah Kabupaten Banyuwangi meliputi prasarana dan sarana angkutan umum, berikut merupakan penjelasan mengenai prasarana dan sarana angkutan umum yang berada di wilayah Kabupaten Banyuwangi :

1. Kondisi Prasarana Transportasi di Kabupaten Banyuwangi

Menurut Handayani, Sudarno., Amin., dan Muhammad 2020 dalam *Reviews in Civil Engineering* volume 4 nomor 1 halaman 18 Terminal sebagai prasarana transportasi jalan dalam menjalankan fungsinya sebagai tempat keperluan menaikkan dan menurunkan orang atau barang, tempat beristirahat bagi awak bus dan kendaraan sebelum memulai lagi perjalanan, serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan wujud simpul jaringan transportasi. Berikut prasarana angkutan umum yang ada di wilayah Kabupaten Banyuwangi :

a. Terminal Sritanjung

Terminal Sritanjung atau yang lebih dikenal dengan nama Terminal Ketapang merupakan terminal penumpang tipe A dan terminal induk terbesar di Kabupaten Banyuwangi selain Terminal Brawijaya. Sebenarnya dahulu Terminal ini melayani moda transportasi umum berupa angkutan kota, mobil penumpang umum (MPU), angkutan pepadu moda, angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) dan angkutan

antarkota antarprovinsi (AKAP). Namun Terminal Sritanjung sekarang dalam kondisi tak terawat hampir seluruh bangunan di terminal yang memiliki luas lebih dari 5 hektare, bahkan dua gedung utama tak seluruhnya berfungsi, banyak ruang yang dibiarkan kosong tanpa aktivitas. Kondisi Terminal Sritanjung juga bisa dilihat dari kondisi kebersihan dan keindahannya. Di sana sini banyak ditemukan tumpukan sampah berserakan. Penataan stand pedagang semrawut dan banyaknya bangunan non permanen yang berjualan.

Dikarenakan terdapat lahan kosong yang terbengkalai, Terminal Sritanjung saat ini di alihfungsikan sebagai tempat transit angkutan barang. Dengan keadaan seperti ini angkutan yang beroperasi di Terminal Sritanjung menjadi berantakan, dengan kata lain angkutan – angkutan tersebut lokasinya tidak teratur dalam menunggu, menurunkan dan menaikan penumpang .



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 1 Terminal Sritanjung

b. Terminal Brawijaya

Terminal Brawijaya atau yang lebih dikenal dengan nama Terminal Karangente merupakan terminal penumpang tipe B dan terminal induk

terbesar di kabupaten Banyuwangi setelah Terminal Sritanjung. Nama terminal ini diambil dari nama lingkungan dan jalan raya lokasi terminal ini berada, yaitu Jalan Brawijaya, Kebalenan. Lokasi terminal ini tepat di ujung selatan kota Banyuwangi dan terhubung langsung dengan akses jalan lingkar luar Banyuwangi. Terminal ini melayani moda transportasi umum berupa angkutan kota, mobil penumpang umum (MPU), angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) dan angkutan antarkota antarprovinsi (AKAP).



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 2 Terminal Brawijaya

c. Terminal Blambangan

Terminal Blambangan merupakan Terminal Tipe C yang berlokasi di Jalan Basuki Rahmat. Terminal Tipe C Blambangan dengan peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan. Untuk keadaan ruang lingkup terminal Blambangan, fasilitas prasarana tidak memadai dimana banyak kerusakan jalan sehingga ketika musim hujan banyak genangan air. Lalu di lingkungan terminal tersebut juga terdapat pasar dan pemukiman illegal Dengan keadaan seperti itu

angkutan yang beroperasi di Terminal Blambangan menjadi berantakan, dengan kata lain angkutan – angkutan tersebut lokasinya tidak teratur dalam menunggu, menurunkan dan menaikkan penumpang dan cenderung di pinggir jalan sehingga mengganggu lalu lintas di Jalan Basuki Rahmat.



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 3 Terminal Blambangan

d. Terminal Sasak Perot

Terminal Sasak Perot yang terletak di Jalan stasiun Karangasem. Terminal Tipe C Sasak Perot dengan peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan. Untuk keadaan ruang lingkup terminal Sasak Perot, fasilitas prasarana tidak memadai dimana banyak kerusakan jalan sehingga ketika musim hujan banyak genangan air. Lalu di lingkungan terminal tersebut juga terdapat pasar dan pemukiman illegal Dengan keadaan seperti itu angkutan yang beroperasi di Terminal Sasak Perot menjadi berantakan, dengan kata lain angkutan – angkutan tersebut lokasinya tidak teratur dalam menunggu, menurunkan dan menaikkan penumpang dan cenderung di pinggir jalan sehingga mengganggu lalu lintas Jalan sekitar.



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 4 Terminal Sasak Perot

2. Kondisi Sarana Angkutan Umum di Kabupaten Banyuwangi

Sarana angkutan umum merupakan sarana transportasi pelayanan publik yang bebas digunakan masyarakat umum secara bersama-sama dengan dipungut retribusi. Tolak ukur daerah yang baik dapat dilihat dari kondisi sistem transportasinya, hal ini karena transportasi mencerminkan kelancaran dan keteraturan kegiatan perekonomian dari daerah tersebut. Maka dapat disimpulkan bahwa transportasi tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan angkutan umum maka akan semakin efektif pula penggunaan jalannya. Dengan kata lain angkutan umum merupakan salah satu solusi atas masalah yang dihadapi hampir seluruh kota/kabupaten besar di Indonesia.

Secara umum permasalahan angkutan umum di Kabupaten Banyuwangi adalah kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum, serta kurangnya peningkatan kinerja pelayanan dan penataan angkutan umum sehingga kurang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dan menjangkau seluruh wilayah yang ada di Kabupaten Banyuwangi. Sarana angkutan umum yang biasa digunakan oleh masyarakat untuk perpindahan dan

mobilitas sehari-hari yang umum digunakan di Kabupaten Banyuwangi, meliputi :

a. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Angkutan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antara daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek (*PM No. 98, 2013*). Angkutan AKAP yang melintas, sebagian besar menaik-turunkan penumpang di dalam terminal tipe B Kabupaten Banyuwangi yaitu terminal Brawijaya.

Tabel II. 1 Daftar Trayek AKAP Terminal Brawijaya

Nama PO	Jenis Kendaraan	Kapasitas	Jumlah Armada	Rute	
				Asal	Tujuan
Akas Mila Sejahtera	Bus Besar	60	10	Banyuwangi	Yogyakarta
Pandawa 87	Bus Besar	21	6	Banyuwangi	Jakarta
Akas Asri	Bus Besar	33	1	Banyuwangi	Jember Yogyakarta
Nama PO	Jenis Kendaraan	Kapasitas	Jumlah Armada	Rute	
				Asal	Tujuan
Citra Wisata Mandiri	Bus Besar	59	5	Banyuwangi	Jember Yogyakarta
Borobudur	Bus Besar	30	1	Banyuwangi	Denpasar
Gunung Harta	Bus Besar	40	1	Banyuwangi	Denpasar
Damri	Bus Besar	32	1	Banyuwangi	Denpasar

Sumber: Tim PKL Kabupaten Banyuwangi 2021

Dari data di atas yang di dapat diketahui bahwa di Kabupaten Banyuwangi terdapat 7 PO (Perusahaan Otobus) yang melayani angkutan AKAP. PO Akas Mila Sejahtera memiliki 10 Armada dengan jenis kendaraan bus besar dengan kapasitas 60 seat untuk pelayanan rute Banyuwangi menuju Yogyakarta. PO Pandawa 87 memiliki 6 Armada dengan jenis kendaraan bus besar dengan kapasitas 21 seat untuk pelayanan rute Banyuwangi menuju Jakarta. Untuk PO Akas Asri dan PO Citra Wisata Mandiri memiliki Rute Banyuwangi menuju Jember dan Yogyakarta, dengan jumlah armada untuk PO Akas Asri 1 Armada dan PO Citra Wisata Mandiri 5 Armada dengan keduanya jenis kendaraannya bus besar. Sedangkan PO Borobudur, Gunung Harta, serta DAMRI memiliki armada bus dengan pelayanan rute Banyuwangi menuju Denpasar dengan Kapasitas Masing-masing untuk PO Borobudur 30 seat, Gunung Harta 40 seat, dan DAMRI 32 seat. untuk sistem pemesanan AKAP dari masing-masing PO bisa dengan langsung langsung menuju kantor pelayanan dan juga dapat memesan via online.



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 5 Bus AKAP

b. Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Angkutan AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek (*PM No.98, 2013*). Berdasarkan penjelasan di atas, maka Angkutan AKDP merupakan kendaraan yang melayani rute perjalanan dari dalam Kabupaten Banyuwangi menuju luar Kabupaten Banyuwangi.



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 6 Bus AKDP

Tabel II. 2 Daftar Trayek AKDP

No.	Nama Perusahaan	Trayek	Jumlah Armada
1	Akas Mila Sejahtera	Kalianget-Sumenep-Bluto-Pamekasan-Camplong-Sampang-Blega-Bangkalan-Kamal-Surabaya-Tol SBY-Gempol-Bangil-Pasuruan-Tongas-Probolinggo-Besuki-Panarukan-Situbondo-Asembagus-Banyuwangi-Rogojampi-Srono-Muncar P.P	16
2	Minto Lestari Jaya	Pesanggaran-Bangorejo-Jajag-Benculuk- Srono-Rogojampi-Banyuwangi-Asembagus-Situbondo P.P	9
3	Ladju Srikandi Mandiri	Banyuwangi-Surabaya Surabaya – Banyuwangi	

No.	Nama Perusahaan	Trayek	Jumlah Armada
		Banyuwangi-Malang	
4	Ladju Sentosa Mandiri	Banyuwangi- Surabaya	4
5	Arto Anugerah Abadi	Banyuwangi- Jember	1
6	Bhakti Kawan Sejati - PO. Harapan Baru	Banyuwangi- Trenggalek	2
7	Citra Wisata Mandiri	Banyuwangi-Jember	3
8	Ujang Jaya Transport	Kalipahit-Situbodo Muncar-Situbodo Pesanggaran-Situbodo	5
9	Restu Agung Putra	Banyuwangi-Jember	2
10	Harapan Baru	Banyuwangi-Malang- Trenggalek	3
11	Muji Agung	Banyuwangi-Situbondo	2
12	Borobudur Indah Makmur	Banyuwangi- Lumajang Banyuwangi-Trenggalek	4

Dibuat oleh: Tim PKL Kabupaten Banyuwangi 2021

Dari data diatas dapat diketahui bahwa Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Perusahaan Swasta di Kabupaten Banyuwangi dilayani oleh 12 perusahaan yang melayani 8 trayek antar kota dalam provinsi yang memiliki tempat menaikkan dan menurunkan penumpang di poll masing-masing perusahaan.

c. Angkutan Perkotaan (Angkot)

Angkutan Perkotaan adalah Angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (PM No. 15,2020). Sesuai dengan SK Bupati No.269 Tahun 1995, angkutan perkotaan di Kabupaten Banyuwangi memiliki 12 Trayek. Namun eksistingnya hanya 10 trayek yang beroperasi. Di Kabupaten Banyuwangi juga terdapat trayek yang melayani hanya satu rute yang tidak melewati pusat kota, untuk eksistingnya terdapat 1 (satu) trayek yang melayani dengan jurusan (Terminal Blambangan- Terminal Sritanjung). Hasil inventarisasi di lapangan, angkutan perkotaan di Kabupaten Banyuwangi

tidak memiliki sarana atau prasarana yang bisa menunjang operasional dari angkutan tersebut.



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 7 Angkutan Kota

Tabel II. 3 Daftar Trayek Angkutan di Kabupaten Banyuwangi

No	No. Trayek	Rute		Panjang Lintasan
		Terminal	Melewati	
1	LIN 1	T. Brawijaya- T. Blambangan	Jl. Brawijaya-Jl. Basuki Rahmat	6,45 Km
2	LIN 2	T. Brawijaya- T. Blambangan	Jl. Brawijaya-Jl. Basuki Rahmat	7,6 Km
3	LIN 3	T.Sasak Perot- T. Sasak Perot	Jl. Stasiun karangasem-Jl. Stasiun karangasem	6,7 Km
4	LIN 4	T. Blambangan- T. Brawijaya	Jl. Basuki Rahmat- Jalan Brawijaya	8,8 Km
5	LIN 5	T. Blambangan- T. Sasak Perot	Jl. Basuki Rahmat- Jl. Stasiun karangasem	6,3 Km
6	LIN 6	T. Sritanjung - T. Blambangan	Jl. Raya Situbondo-Jl. Basuki Rahmat	9,1 Km

7	LIN 7	T. Blambangan-T. Sasak Perot	Jl. Basuki Rahmat-Jalan Stasiun Karangasem	9,2 Km
8	LIN 8	T. Brawijaya-T. Sasak Perot	Jl. Brawijaya-Jl. Stasiun Karangasem	8,2 Km
9	LIN 9	T. Blambangan-T. Blambangan	Jl. Basuki Rahmat-Jl. Basuki Rahmat	8,4 Km
10	LIN 12	T. Blambangan-T. Sritanjung	Jl. Basuki Rahmat - Jl. Raya Situbondo	11,3 Km
11	Angdes	T. Sritanjung - T. Blambangan	Jl. Raya Situbondo-Jl. Basuki Rahmat	9,1 Km

Sumber: Tim PKL Kabupaten Banyuwangi 2021

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

Terminal tipe C Blambangan melayani trayek angkutan pedesaan dan perkotaan, Terminal Blambangan terletak di Jalan Jendral Basuki Rahmat, Kelurahan Lateng, Kecamatan Banyuwangi, Kabupaten Banyuwangi. Berikut letak lokasi Terminal Blambangan :



Sumber : Google Eart

Gambar II. 8 Lokasi Terminal Blambangan

Tabel II. 4 Daftar Trayek Angkutan Umum di Terminal Blambangan

KODE TRAYEK	JENIS KENDARAAN	KAPASITAS KENDARAAN	KEPEMILIKAN KENDARAAN	JUMLAH ARMADA		SISTEM PEMESANAN	TARIF		WARNA	UMUR RATA-RATA KENDARAAN
				OPERASI	IZIN		UMUM	PELAJAR		
1	2	3	4	5		6	7	8	9	11
LIN 1	MPU	12	PRIBADI	12	14	LANGSUNG	Rp 5.000	Rp 3.000	KUNING	25
LIN 2	MPU	12	PRIBADI	5	6	LANGSUNG	Rp 5.000	Rp 3.000	KUNING	25
LIN 4	MPU	12	PRIBADI	3	4	LANGSUNG	Rp 5.000	Rp 3.000	KUNING	25
LIN 5	MPU	12	PRIBADI	4	5	LANGSUNG	Rp 5.000	Rp 3.000	KUNING	25
LIN 6	MPU	12	PRIBADI	15	24	LANGSUNG	Rp 5.000	Rp 3.000	KUNING	25
LIN 7	MPU	12	PRIBADI	4	6	LANGSUNG	Rp 5.000	Rp 3.000	KUNING	25
LIN 9	MPU	12	PRIBADI	2	4	LANGSUNG	Rp 5.000	Rp 3.000	KUNING	25
LIN 12	MPU	12	PRIBADI	2	6	LANGSUNG	Rp 5.000	Rp 3.000	KUNING	25
ANGDES (T. Blambangan -T. Sritanjung)	MPU	12	PRIBADI	10	18	LANGSUNG	Rp 5.000	Rp3.000	BIRU	25

Sumber: Tim PKL Kabupaten Banyuwangi 2021



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 9 Angkutan kota

Terminal Blambangan memiliki 9 trayek dengan 57 kendaraan yang beroperasi yang kepemilikannya masing-masing dimiliki oleh perorangan dengan kapasitas kendaraan 12 penumpang serta tarif 5000 rupiah untuk umum dan 3000 rupiah untuk pelajar jauh dekat sama.



Gambar II. 10 Layout Terminal Blambangan

Gambar diatas menunjukkan denah tata letak pada area Terminal Blambangan secara real dilapangan. Layout terminal ini tentunya sangat dibutuhkan untuk mengetahui apa saja yang ada di ruang lingkup terminal ini.

Berikut visualisasi fasilitas yang terdapat di Terminal Blambangan :

1. Fasilitas Utama

a. Jalur Keberangkatan



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 11 Jalur Keberangkatan Angkot

Jalur keberangkatan digunakan sebagai tempat menaikan penumpang dan tempat keberangkatan angkutan yang beroperasi. Terminal Blambangan memiliki 9 lajur keberangkatan angkutan kota dan desa.

b. Jalur Kedatangan



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 12 Jalur Kedatangan Angkot

Jalur kedatangan angkot pada Terminal Blambangan mengalami masalah pada sirkulasinya, dikarenakan masih banyak kendaraan pribadi yang melewati jalur tersebut.

c. Tempat parkir kendaraan



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 13 Tempat Parkir Kendaraan

Terdapat fasilitas parkir kendaraan yang cukup luas, biasanya dipakai oleh

kendaraan pemilik toko yang berada di sekitar terminal.

d. Kantor Penyelenggara terminal



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 14 Kantor Terminal Blambangan

Kondisi kantor yang merupakan bangunan lama, sehingga perlu adanya pemugaran agar lebih layak lagi.

2. Fasilitas Penunjang

a. Fasilitas Peribadatan



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 15 Musholla

Di dalam Terminal Blambangan terdapat musholla dengan kondisi yang masih bagus dan layak. Musholla ini dapat menampung sekitar 10 -15 orang jamaah.

b. Toilet



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 16 Toilet

Kondisi toilet yang kotor menyebabkan rasa kurang nyaman bagi penumpang, perlu adanya perbaikan dan perawatan agar toiletnya menjadi bersih.

c. Fasilitas Pertokoan



Sumber: Hasil Inventarisasi TIM PKL Kabupaten Banyuwangi Tahun 2021

Gambar II. 17 Lapak Penjual

Terdapat banyak lapak penjual yang berada di sekitar Terminal Blambangan. Tentu hal ini akan mengganggu arus lalu lintas maupun kendaraan yang melewati sekitar terminal.

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Terminal

1. Definisi Terminal

1. Undang-Undang. No. 22 Tahun 2009 Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
2. PM. No. 24 Tahun 2021 Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
3. PP. No. 79 Tahun 2013 terminal penumpang adalah untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan diselenggarakan terminal penumpang.
4. Menurut Latif, A 2014 dalam Pilar Jurnal Teknik Sipil volume 10 nomor 1 halaman 55 Terminal merupakan salah satu komponen penting dari sistem transportasi, dimana penumpang dan barang masuk dan keluar sebagai tempat awal atau berakhirnya suatu perjalanan.
5. Menurut Pandey, Sisca 2016 dalam Jurnal Sipil Statik Vol.4 No.6 halaman 392 Keberadaan terminal merupakan salah satu prasarana utama dalam pelayanan angkutan umum dan sangat berperan dalam menentukan tingkat kinerja dari pelayanan angkutan umum dalam suatu wilayah.
6. Menurut Tawaris, Vivi Arianty, L.I.R. Lefrandt, dan J.A. Timboeleng 2013 dalam Jurnal Sipil Statik volume 1 nomor 3 halaman 78 fungsi Terminal secara umum adalah menyediakan berbagai prasarana masuk keluarnya penumpang dan barang dari suatu sistem ke sistem lainnya.

Terminal secara lengkap dapat di definisikan sebagai suatu simpul dalam sistem jaringan transportasi yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau bongkar muat barang untuk pengendalian lalu lintas sebagai tempat pergantian antar moda dan sebagai tujuan akhir dari suatu paket asal tujuan (origin destination). Terminal terbagi menjadi 3 tipe yaitu:

- a. Terminal tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Provinsi dan/atau Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, Angkutan Perkotaan, dan Angkutan Pedesaan.
- b. Terminal tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, Angkutan Perkotaan, dan Angkutan Pedesaan.
- c. Terminal tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan.

Selain itu, menurut Muskanan, Ade Irvan Y., Ketut M. Kuswara, dan Daniel Lay Moy 2020 dalam Batarakarang volume 1 nomor 1 halaman 6, Terminal didefinisikan sebagai titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem transportasi.

2. Pengertian Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses sehingga membuat sesuatu menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

Dari pengertian optimalisasi diatas dapat disimpulkan bahwa optimalisasi merupakan rangkaian proses untuk memaksimalkan apa yang sudah ada guna mencapai efektivitas. Menurut Ebit, La Ode Muh., Abdul Kadir, dan Magribi 2019 dalam Jurnal Ilmiah Teknik Sipil volume 7 nomor 2 halaman 100 efektivitas sebagai capaian sasaran yang telah di sepakati atas usaha bersama. Selain itu, menurut Idham, Muhammad, dan Gunawan (2016) dalam Inovtek volume 6 nomor 2 halaman 87 perbedaan antara karakteristik transportasi

antar wilayah dengan karakteristik transportasi dalam kabupaten merupakan pertimbangan utama perlunya transportasi kabupaten khususnya di wilayah perkotaan dikelola secara khusus.

3.2 Standar Pelayanan Minimum (SPM) Terminal

Berdasarkan Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat beberapa pasal yang menjelaskan dan mengatur tentang terminal.

1. Pasal 1 menjelaskan tentang pengertian terminal yaitu pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang serta perpindahan moda angkutan.
2. Pasal 33 ayat (1) menjelaskan fungsi terminal bahwa pembangunan dan penyelenggaraan terminal dilakukan untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intra moda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan terminal. Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tersebut berupa Terminal Penumpang dan/atau Terminal Barang.
3. Pasal 34 menjelaskan bahwa Terminal Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe A, tipe B dan tipe C . Setiap tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibagi dalam beberapa kelas berdasarkan intensitas Kendaraan yang dilayani.
4. Pasal 37 ayat (1) menjelaskan tentang penetapan lokasi terminal, menyebutkan bahwa penentuan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Pasal 37 ayat (2) menjelaskan tentang penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan:
 - a. Tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;
 - b. Kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;

- c. Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas;
 - d. Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
 - e. Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
 - f. Permintaan angkutan;
 - g. Kelayakan teknis, finansial dan ekonomi;
 - h. Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan;
 - i. Kelestarian lingkungan hidup.
6. Pasal 38 ayat (1) menjelaskan bahwa setiap penyelenggaraan Terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yaitu memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Berdasarkan PM Perhubungan No.24 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.
- a. Pasal 8 menjelaskan tentang Kewenangan Penetapan Terminal Penumpang Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ditetapkan oleh:
 - 1. Menteri, untuk Simpul Terminal Penumpang tipe A;
 - 2. Gubernur, untuk Simpul Terminal Penumpang tipe B;
 - 3. Bupati/Walikota, untuk Simpul Terminal Tipe C; dan
 - 4. Gubernur DKI Jakarta, untuk Simpul Terminal Tipe B dan tipe C di wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
 - b. Pasal 31 (1) menjelaskan tentang setiap penyelenggara terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas fasilitas utama dan fasilitas penunjang.
 - c. Pasal 39 menjelaskan tentang fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 31 ayat (2) huruf a terdiri atas:
 - 1. Jalur keberangkatan;
 - 2. Jalur kedatangan;
 - 3. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
 - 4. Tempat parkir kendaraan;

5. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (waste management);
6. Perlengkapan jalan;
7. Tempat naik turun penumpang;
8. Media informasi;
9. Kantor penyelenggara terminal; dan
10. Loket penjualan tiket.

Loket penjualan tiket sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf j dapat dikecualikan apabila telah tersedia pelayanan tiket secara elektronik. Selain fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39, Terminal Penumpang dilengkapi dengan fasilitas berupa:

- 1) Pelayanan pengguna terminal dari pengusaha bus (customer service);
- 2) Outlet pembelian tiket secara online;
- 3) Jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang berkebutuhan khusus; dan
- 4) Tempat berkumpul darurat.

- d. Pasal 41 (1) menjelaskan tentang fasilitas utama seperti jalur keberangkatan, tempat parkir kendaraan, jalur pejalan kaki, dan tempat berkumpul darurat sebagaimana dimaksud dalam pasal 39 huruf a, huruf b, dan huruf e, serta Pasal 40 huruf c dan huruf d dapat ditempatkan dalam satu area.
- e. Pasal 41 (2) mengatur tentang luasan, desain, dan jumlah fasilitas utama pada penempatan dalam satu area sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mempertimbangkan:
 1. kebutuhan pelayanan angkutan orang;
 2. karakteristik pelayanan;
 3. pengaturan waktu tunggu kendaraan;
 4. pengaturan pola parkir; dan
 5. dimensi kendaraan.
- f. Pasal 42 menjelaskan tentang fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud dalam pasal 31 ayat (2) huruf b merupakan fasilitas yang disediakan di

terminal sebagai penunjang kegiatan pokok terminal. fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:

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; dan
7. Fasilitas umum.

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

- 1) Toilet;
- 2) Rumah makan;
- 3) Fasilitas telekomunikasi;
- 4) Tempat istirahat awak kendaraan;
- 5) Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;
- 6) Fasilitas pemantau udara dan gas buang;
- 7) Fasilitas kebersihan;
- 8) Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
- 9) Fasilitas perdagangan, pertokoan; dan/atau
- 10) Fasilitas penginapan;

Selain fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (3), fasilitas umum juga dapat berupa:

- 1) Area merokok;
- 2) Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM);
- 3) Fasilitas pengantar barang (trolley dan tenaga angkut);
- 4) Fasilitas telekomunikasi, dan/atau area dengan jaringan internet;
- 5) Ruang anak-anak;
- 6) Media pengaduan layanan; dan
- 7) Fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan.

Jumlah dan jenis fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disesuaikan dengan tipe dan klasifikasi terminal.

Penyediaan dan pengelolaan fasilitas penunjang berupa fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- g. Pasal 43 (1) menjelaskan tentang penyediaan fasilitas bagi penumpang penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui sebagaimana dimaksud dalam pasal 22 ayat (2) huruf a luasan dan jenisnya disesuaikan dengan kebutuhan. Fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilengkapi dengan rambu dan/atau media informasi.
- h. Pasal 53 menjelaskan tentang Daerah Lingkungan Kerja Terminal Penumpang.
 - 1. Lingkungan kerja Terminal Penumpang merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas terminal.
 - 2. Pengaturan dan pemanfaatan daerah lingkungan kerja terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi tanggung jawab penyelenggara terminal.
 - 3. Lingkungan kerja terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk pelaksana pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas terminal.
- i. Pasal 54 tentang Daerah Pengawasan Terminal Penumpang.
 - 1. Daerah pengawasan Terminal Penumpang merupakan daerah di luar daerah lingkungan kerja terminal, yang diawasi oleh petugas terminal untuk kelancaran arus lalu lintas sekitar terminal dan pengendalian pelayanan angkutan penumpang.
 - 2. Kelancaran arus lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas

Berdasarkan PM Perhubungan 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

- 1. Pasal 2 tentang standar pelayanan terminal penumpang merupakan pedoman bagi penyelenggara terminal angkutan jalan dalam

memberikan pelayanan jasa kepada seluruh pengguna terminal.

2. Pasal 3 ayat (1) tentang standar pelayanan terminal penumpang di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dalam pasal 2, wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang mencakup:
 - a. Pelayanan keselamatan
 - b. Pelayanan keamanan
 - c. Pelayanan kenyamanan
 - d. Pelayanan kemudahan/keterjangkauan
3. Pasal 3 ayat (2) keselamatan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. Jalur pejalan kaki
 - b. Fasilitas keselamatan jalan
 - 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
4. Keamanan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. Fasilitas keamanan
 - b. Media pengaduan gangguan keamanan
 - c. Petugas keamanan

5. Kenyamanan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. Ruang tunggu
 - b. Toilet
 - c. Fasilitas peribadatan/musholla
 - d. Ruang terbuka hijau
 - e. Rumah makan
 - f. Fasilitas dan petugas kebersihan
 - g. Tempat istirahat awak kendaraan
 - h. Area merokok
 - i. Drainase
 - j. Area yang tersedia jaringan internet
 - k. Ruang baca
 - l. Lampu penerangan ruangan
6. Kemudahan/keterjangkauan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. Letak jalur pemberangkatan dan letak jalur kedatangan
 - b. Informasi pelayanan
 - c. Informasi angkutan lanjutan
 - d. Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum
 - e. Tempat penitipan barang
 - f. Fasilitas pengisian baterai
 - g. Tempat naik turun penumpang
 - h. Tempat parkir kendaraan umum dan angkutan pribadi

3.3 Teknis Operasional Terminal

1. Tata Letak (Layout) Terminal

Dalam PM No. 24 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan terminal angkutan penumpang dijelaskan bahwa terminal memiliki fasilitas yang mendukung kegiatan terminal dan terletak di lingkungan kerja terminal. Sirkulasi baik di daerah pengawasan terminal dan lingkungan kerja terminal juga harus diperhatikan, dengan demikian maka dalam pembangunan terminal, layout

atau desain terminal yang baik dengan memperhatikan kelengkapan fasilitas, sirkulasi baik angkutan, orang maupun kendaraan pribadi sangat diperlukan agar menciptakan pergerakan didalam terminal lancar dan terkendali. Menurut Muliawan, Hendra, dan I Ketut Sutrisna 2016 dalam E-Jurnal EP Unud volume 5 nomor 12 halaman 1569 sektor transportasi dapat dikatakan sebagai derived demand artinya sektor transportasi yang bertambah karena dibutuhkan untuk melayani masyarakat dalam kegiatan ekonomi.

Menurut Rita, Achmad Rusli Rita dalam Jurnal Planesa volume 5 nomor 1 2014 halaman 24 sebagai fasilitas transfer (perpindahan) lokasi terminal harus sedemikian rupa sehingga sesuai dengan tata ruang kota untuk menjamin terciptanya struktur kota yang baik dan harus sesuai dengan keinginan pengguna untuk menjamin pemanfaatan terminal tersebut secara optimal. Untuk mengetahui pola sudut yang digunakan dalam jalur kedatangan dan keberangkatan sesuai perhitungan berikut:

Tabel III. 1 Keterangan Parkir Sudut 0° / Paralel

A	B	C	D	E
2,3 m	6,0 m	-	2,3 m	5,3 m

Sumber: Abubakar, 1996

Pola parkir paralel menampung kendaraan lebih sedikit dibandingkan dengan pola parkir bersudut. Pola parkir ini memiliki jarak antara awal dan akhir persimpangan dengan kotak-kotak parkir sebesar 6 meter. Ukuran kotak-kotak parkir untuk pola parkir ini adalah 6m x 2,3m (minimal).

Tabel III. 2 Keterangan Parkir Sudut 30°

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3 m	4,6 m	3,45 m	4,70 m	7,6 m
II	2,5 m	5,0 m	4,3 m	4,85 m	7,75 m
III	3,0 m	6,0 m	5,35 m	5,0 m	7,9 m

Sumber: Abubakar, 1996

Pada pola parkir menyudut 30° memiliki ukuran yang berbeda bedaberdasarkan golongan kendaraan penumpang.

Tabel III. 3 Keterangan Parkir Sudut 45⁰

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3 m	3,5 m	2,5 m	5,6 m	9,3 m
II	2,5 m	3,7 m	2,6 m	5,65 m	9,35 m
III	3,0 m	4,5 m	3,2 m	5,75 m	9,45 m

Sumber: Abubakar, 1996

Pada pola parkir menyudut 45° memiliki ukuran yang berbeda-beda berdasarkan golongan kendaraan penumpang

Tabel III. 4 Keterangan Parkir Sudut 60⁰

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3 m	2,9 m	1,45 m	5,95 m	10,55 m
II	2,5 m	3,0 m	1,5 m	5,95 m	10,55 m
III	3,0 m	3,7 m	1,85 m	6,0 m	10,6 m

Sumber: Abubakar, 1996

Pada pola parkir menyudut 60° memiliki ukuran yang berbeda-beda berdasarkan golongan kendaraan penumpang

Tabel III. 5 Keterangan Parkir Sudut 90⁰

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3 m	2,3 m	-	5,4 m	11,2 m
II	2,5 m	2,5 m	-	5,4 m	11,2 m
III	3,0 m	3,0 m	-	5,4 m	11,2 m

Sumber: Abubakar, 1996

Pada pola parkir menyudut 90° memiliki ukuran yang berbeda-beda berdasarkan golongan kendaraan penumpang.

a. Kebutuhan fasilitas utama terminal

1) Jalur Kedatangan Angkutan Perkotaan

Jalur kedatangan yaitu pelataran yang tersedia untuk kendaraan

angkutan umum menurunkan penumpang yang dapat juga merupakanakhir dari perjalanan.

Kebutuhan luas jalur dengan berbagai tipe/model parkir angkutan dapat menggunakan pendekatan rumus sebagai berikut:

a) Model parkir sejajar 0°

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

Sumber: Abubakar, 1996

b) Model parkir posisi kendaraan

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

Sumber: Abubakar, 1996

2) Jalur Pemberangkatan dan Jalur Tunggu Angkutan Perkotaan 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 antara lain :

a) Model parkir dengan posisi miring (45°), dengan menggunakan rumus luas sebagai berikut :

$$19,6 \times (28 + [5 \times (n - 1)])$$

Sumber: Abubakar, 1996

b) Model parkir dengan posisi miring (60°), dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$22,6 \times (25,6 + [4 \times (n - 1)])$$

Sumber: Abubakar, 1996

c) Model parkir dengan posisi tegak lurus (90°), dengan menggunakan rumus luas sebagai berikut:

$$27 \times (20,6 + [4 \times (n - 1)])$$

Sumber: Abubakar, 1996

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 untuk berdiri, duduk dan berjalan pada jalur keberangkatan dengan rumus

$$(Jml\ pnp \times 0,65) + (15\% \times (jml\ pnp \times 0,65)) + (40\% \times (jml\ pnp \times 0,65))$$

Dengan melihat kebutuhan:

- a) Orang duduk dibutuhkan ruang 0,65 m²/orang;
- b) Sirkulasi orang 15 % dari total kebutuhan ruang tunggupenumpang.
- c) Barang yang dibawa 40% dari total kebutuhan ruang tunggu.
- d) Bangunan Kantor Terminal
Kebutuhan akan ruang kantor hendaknya disesuaikan dengan banyaknya personil (pegawai) tersebut baik dari LLAJ, Polisi, Dinas Terminal dan lainnya.

Adapun ukuran yang digunakan adalah:

Tabel III. 6 Ukuran Kantor Sesuai Kriterianya

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

Sumber: Abubakar 1996

Adapun kriteria terendah adalah terminal cabang sebesar 36 m² dan tertinggi untuk terminal utama.

a) Parkir kendaraan pribadi

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

dibutuhkan

Tabel III. 7 Kriteria Panjang Parkir Pengantar di Terminal

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

Sumber: Abubakar 1996

b) Ruang istirahat sopir

Ruang istirahat sopir yaitu sebesar 30 m² sesuai tabel III.9

c) Pos Pemungutan Retribusi

Pos pemungutan retribusi adalah pos yang digunakan untuk melaksanakan pemungutan retribusi pada setiap angkutan perkotaan yang masuk ke dalam Terminal. Pos ini berada pada pintumasuk dan keluar Terminal, luas minimal dari bangunan ini yaitu seluas 6 m²

b. Kebutuhan fasilitas penunjang

1) Musholla

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

Tabel III. 8 Kebutuhan Luas Musholla Berdasarkan Jalur Keberangkatan

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

Sumber: Abubakar, 1996

Dengan mengetahui kebutuhan luas musholla, maka akan mempermudah pengelola terminal untuk melakukan pembangunan kedepannya.

2) Toilet

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

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

Sumber: Abubakar 1996

3) Kios / Kantin

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

$$\text{Luas} = 40\% \times \text{Luas ruang Tunggu}$$

Sumber: Abubakar, 1996

4) Menara pengamanan dan Pos Pengamanan

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

Dari tabel III.9 dapat dilihat untuk luas dari ruang pengawas dan pos keamanan yakni 16 m²

Tabel III. 9 Luas Terminal Berdasarkan Tipe

A. KENDARAAN	TIPE A	TIPE C
Parkir AKAP	1.12	-
Parkir AKDP	540	
Parkir Angkutan	800	800
Parkir Angkutan Pedesaan	900	900
Parkir Pribadi	600	200
Ruang Service	500	-
Pompa Bensin	500	-
Sirkulasi Kendaraan	3.96	1.1
Bengkel	150	-
Ruang Istirahat	50	30
Gudang	25	-
Ruang Parkir Cadangan	1.98	5.50
B. PEMAKAI JASA	TIPE A	TIPE C
Ruang Tunggu	2.625	480
Ruang Tunggu	1.05	192

Kamar Mandi	72	40
Kios	1.572	192
Mushola	72	4
C. OPERASIONAL	TIPE A	TIPE C
Ruang Administrasi	78	39
Ruang Pengawasan	23	16
Loket	3	3
Peron	4	3
Retribusi	6	6
Ruang Informasi	12	8
Ruang P3K	45	15
Ruang Perkantoran	150	
Luas Total (A+B+C+D)	23.494	5.463
Cadangan Pengembangan	23.494	5.463
Kebutuhan Lahan (A s/d E)	46.988	10.926
Kebutuhan Lahan untuk desain (Ha)	4,7	1.1

Sumber: Abubakar 1996

Tolak ukur kinerja Terminal Blambangan kurang optimal karena sarana terminal yang kurang terawat dan juga dipakainya sarana terminal yang tidak sesuai peruntukannya. Fungsi utama dari terminal adalah menyediakan fasilitas untuk masuk dan keluar bagi penumpang maupun barang menuju dan dari suatu sistem transportasi.

2. Pola Pergerakan

Pola pergerakan yang terjadi didalam terminal meliputi pergerakan kendaraan dan pergerakan orang. Iskandar, Abubakar (1996), menyebutkan dari pola pergerakan tersebut dapat dilihat derajat kedekatan dari masing- masing fasilitas utama. Sedangkan pada fasilitas pendukung dengan mengamati pergerakan orang (penumpang). Pola pergerakan dari masing-masing yang harus diamati adalah sebagai berikut:

a. Pola Pegerakan Kendaraan

Pola pergerakan kendaraan di dalam terminal meliputi: pergerakan angkutan pedesaan dan pergerakan angkutan pribadi. Pergerakan ini harus dipisahkan secara jelas dengan harapan tidak terjadi konflik pada pola pergerakan.

1) Pergerakan angkutan perkotaan

Menurut Widayanti, Ari, Karuni Soeparno dan Bhertin 2014 dalam Jurnal Transportasi volume 14 nomor 1 halaman 53 Angkutan umum sebagai bagian sistem transportasi merupakan kebutuhan masyarakat untuk menunjang aktivitas sehari-hari dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari perkembangan kota pada umumnya.

Pola pergerakan dimulai ketika kendaraan masuk pintu utama kemudian masuk ke pelataran parkir selanjutnya ke jalur keberangkatan angkutan pedesaan. Kemudian melanjutkan pergerakan keluar.

2) Pergerakan Kendaraan Pribadi

Pola pergerakan dimulai ketika kendaraan masuk pintu utama kemudian masuk ke pelataran parkir dan keluar melalui pintu keluar terminal.

Menurut Surasno, Andri dan Y. Seno Prakoso, 2018 dalam Jurnal Sigma Teknik, volume 1 nomor 1, halaman 1 ketika aktifitas masyarakat yang membutuhkan sarana transportasi tidak terpenuhi dengan baik yang akan terjadi adalah masyarakat akan menggunakan kendaraan pribadi sebagai sarana. Menurut Judiantono, Toni 2015 dalam Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, volume 15 nomor 1 halaman 2 Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek, wajib menyesuaikan SPM dengan pelayanan yang dimiliki setiap perusahaan.

b. Pola Pergerakan Orang

Pola Pergerakan orang terbagi atas pergerakan orang datang dan pergerakan orang berangkat.

1) Pergerakan orang datang

Pergerakan orang datang dimulai dari orang turun dari angkutan

umum menuju jalur pejalan kaki untuk pergi ke ruang tunggu penumpang untuk menunggu angkutan sesuai tujuan atau menuju ketempat pejemputan.

2) Pergerakan orang berangkat

Pergerakan orang berangkat adalah turun dari kendaraan di jalur kedatangan selanjutnya menuju gedung terminal untuk membeli tiket angkutan pada loket yang tersedia. Kemudian menunggu di ruang tunggu atau langsung menuju jalur pemberangkatan dan keluar dari terminal.

3. Pintu Masuk dan Keluar Terminal

Pintu masuk dan pintu keluar merupakan salah satu aspek penting dari suatu terminal sehingga perlu adanya pembatasan yang jelas mengenai pintu keluar dan pintu masuk. Hal ini agar tidak terjadi pergerakan kendaraan yang dapat mengganggu kendaraan lainnya (terjadi konflik/persilangan). Oleh karena itu pintu masuk dan pintu keluar harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Pintu terminal harus terpisah secara jelas dan tegas dengan menggunakan pulau atau melalui jarak.
- b. Jarak pintu keluar dan masuk terminal diusahakan memiliki jarak yang cukup jauh agar apabila terjadi antrian tidak menimbulkan gangguan arus lalu lintas di terminal.

Kemacetan di persimpangan harus dihindari juga pada jalan penghubung ke terminal maka diupayakan untuk tidak terjadi persilangan kendaraan.

4. Kepuasan Penumpang dan Keterkaitan Fasilitas dengan Moda

a. Importance Performance Analysis (IPA)

Dalam metode ini terdapat dua buah variabel yang diwakili oleh huruf X dan Y, dimana: X merupakan tingkat kinerja terminal sedangkan Y merupakan tingkat kepentingan penumpang. Tingkat kepentingan dari kualitas pelayanan adalah seberapa penting suatu pelayanan yang diberikan terminal bagi pelanggan terhadap kinerja pelayanan. Sedangkan tingkat kinerja terminal merupakan hasil dari kualitas

pelayanan yang diberikan oleh Terminal Blambangan yang dirasakan langsung oleh penumpangnya.

Adapun rumus yang digunakan untuk mengukur tingkat kesesuaian responden adalah sebagai berikut:

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

Keterangan:

Tki = Tingkat kesesuaian responden

Xi = Skor penilaian kinerja terminal

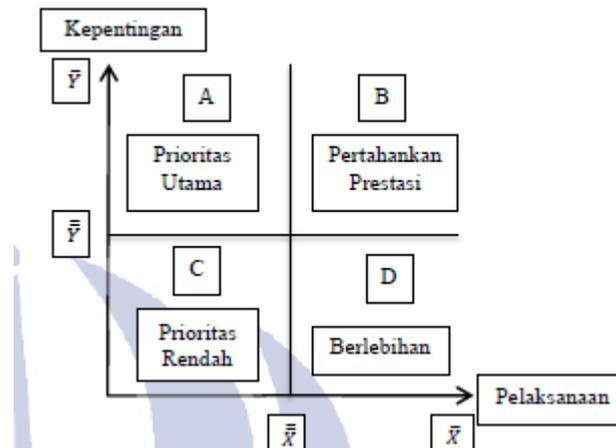
Yi = Skor penilaian kepentingan penumpang

Jika kinerja dianggap telah memenuhi kepuasan jika mendapat presentase 80-100%, kesesuaian tersebut dapat memenuhi harapan dari penumpang tetapi masih perlu dilakukan perbaikan lagi. Presentase >100% dapat dikatakan kinerja atribut tersebut telah melebihi harapan penumpang atau sangat memuaskan.

Diagram kartesius merupakan suatu bangun yang dibagi atas empat bagian yang dibatasi oleh dua buah garis berpotongan tegak lurus pada titik-titik (\bar{X} , \bar{Y}) dimana \bar{X} merupakan rata-rata dari rata-rata skor tingkat pelaksanaan dan \bar{Y} adalah rata-rata dari rata-rata skor tingkat kepentingan seluruh faktor yang mempengaruhi kepuasan penumpang, rumusnya sebagai berikut :

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^N Xi}{k} \quad \bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^N Yi}{k}$$

Selanjutnya tingkat unsur-unsur tersebut akan dijabarkan dan dibagi menjadi empat bagian ke dalam diagram kartesius



Gambar III. 1 Diagram Kartesius

Keterangan :

A. Menunjukkan faktor atau variabel yang dianggap mempengaruhi kepuasan penumpang yang dianggap sangat penting.

B. Menunjukkan pelayanan yang telah berhasil dilaksanakan. Penumpang merasa sangat puas.

C. Menunjukkan beberapa faktor yang kurang penting pengaruhnya bagi penumpang, pelaksanaanya oleh terminal biasa saja. Dianggap kurang penting dan kurang memuaskan.

D. Menunjukkan faktor yang mempengaruhi penumpang kurang penting, akan tetapi pelaksanaanya berlebihan. Dianggap kurang penting tetapi sangat memuaskan

b. Modal Interaction Matrix (MIM)

Modal Interaction Matrix untuk menghitung keterkaitan antara fasilitas dan moda yang melayani Terminal Blambangan. Tujuan Modal Interaction Matrix adalah untuk mengevaluasi tingkat kinerja antarmoda dan kinerja

antar fasilitas yang diukur berdasarkan nilai harapan dari pengguna jasa sehingga dapat menciptakan suatu integrasi yang baik dan dapat diterima.

5. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas (UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 29).

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilakukan dengan Penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus, Pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki, Pemberian kemudahan bagi penyandang cacat, misahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas dan aksesibilitas, Pemaduan berbagai moda angkutan, Pengendalian lalu lintas pada persimpangan, Pengendalian lalu lintas pada ruas jalan, dan Perlindungan terhadap lingkungan. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan Perencanaan, Pengaturan, Perekayasaan, Pemberdayaan dan Pengawasan (UU No.22 Tahun 2009 Pasal 93 ayat 1 sampai 3).

Kegiatan perencanaan meliputi identifikasi masalah lalu lintas, inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas, inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang, inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan, inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan, inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas, penetapan tingkat pelayanan dan penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas (UU No.22 Tahun 2009 Pasal 94 Ayat 1).

Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, diselenggarakan manajemen

kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan, ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum, dan kualitas lingkungan. Manajemen kebutuhan lalu lintas dilaksanakan dengan cara pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu, lalu lintas sepeda motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu jalan tertentu, lalu lintas kendaraan tidak bermotor umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu (PP No. 32 Tahun 2011 Pasal 60 Ayat 1 dan 2).

a. Analisis Kinerja Ruas Jalan

Indikator kinerja ruas jalan yang dianalisis adalah perbandingan volume per kapasitas (V/C Ratio), kecepatan dan kepadatan lalu lintas kemudian ditentukan mengenai tingkat pelayanan (*level of service*). Penjelasan untuk masing-masing indikator dijelaskan sebagai berikut:

1) V/C Ratio

V/C Ratio merupakan perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas ruas jalan. Rumus yang digunakan menentukan V/C ratio adalah sebagai berikut:

$$V/C = \frac{\text{Volume Lalu Lintas}}{\text{Kapasitas Ruas}}$$

Sumber : *Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997*

a) Volume lalu lintas

Volume lalu lintas merupakan jumlah kendaraan yang melintasi suatu titik pengamatan dalam satu satuan waktu tertentu. Jumlah kendaraan kemudian dikonversikan kedalam bentuk Satuan Mobil Penumpang (SMP).

b) Kapasitas jalan

Kapasitas jalan didefinisikan sebagai arus maksimum yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu. Rumus yang digunakan untuk mencari kapasitas jalan perkotaan adalah:

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_c$$

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

Keterangan:

- C = Kapasitas (smp/jam)
 Co = Kapasitas dasar (smp/jam)
 FCw = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas
 FCsp = Faktor penyesuaian pemisah arah
 FCsf = Faktor penyesuaian hambatan samping
 FCcs = Faktor penyesuaian ukuran kota

Tabel III. 10 Kapasitas Dasar Jalan

Tipe Jalan		Kapasitas Dasar (smp/jam)	Keterangan
Empat-lajur terbagi atau jalan satu arah		1650	Per Lajur
Empat-lajur tak-terbagi		1500	Per Lajur
Dua-lajur tak-terbagi		2900	Total Dua Arah

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

2) Kecepatan

Pada Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997), kecepatan didefinisikan dalam beberapa hal salah satunya kecepatan tempuh. Kecepatan tempuh adalah kecepatan rata-rata kendaraan (km/jam) berdasarkan perbandingan panjang jalan dengan waktu tempuh rata-rata kendaraan yang melalui segmen jalan.

Rumus yang digunakan untuk menentukan kecepatan tempuh adalah sebagai berikut:

$$V = \frac{L}{TT}$$

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

Keterangan:

V = Kecepatan ruang rata-rata kendaraan ringan (km/jam)

L = Panjang Segmen (km)

TT = Waktu tempuh rata-rata dari kendaraan ringan sepanjang segmen jalan

3) Kepadatan

Kepadatan merupakan hasil kombinasi antara volume lalu lintas (smp) dengan kecepatan serta mengukur besarnya total waktu perjalanan kendaraan yang diperlukan untuk menempuh masing-masing ruas jalan. Dalam grafik korelasi antara volume, kecepatan, dan kepadatan, dapat disimpulkan bahwa kepadatan merupakan salah satu indikator dari kinerja suatu ruas jalan. Dalam mendapatkan data tersebut dilakukan survei moving car observe dan floating car observe. Formula dari kepadatan adalah:

$$\text{Kepadatan} = \frac{\text{Waktu Perjalanan} \times \text{Volume Lalu Lintas Satu Jam Sibuk}}{\text{Panjang Ruas Jalan}}$$

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

4) Tingkat Pelayanan

Tingkat pelayanan pada ruas atau *level of service* adalah suatu ukuran kualitatif terhadap beberapa indikator pelayanan yang menjelaskan kondisi-kondisi operasional di dalam suatu aliran lalu lintas dan persepsi daripengemudi dan/atau penumpang pada kondisi tertentu.

Berdasarkan PM 96 Tahun 2015 tentang Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, maka parameter yang digunakan untuk menentukan tingkat pelayanan jalan dalam penelitian ini dipertimbangkan berdasarkan indikator yang dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel III. 11 Parameter Tingkat Pelayanan Ruas Jalan

Tingkat Pelayanan	Indikator
A	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arus bebas dengan volume lalu lintas rendah 2. Kecepatan perjalanan sekurang-kurangnya 80 km/jam 3. Kepadatan lalu lintas rendah 4. Pengemudi dapat mempertahankan kecepatan yang diinginkannya tanpa atau dengan sedikit tundaan
B	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arus stabil dengan volume lalu lintas sedang 2. Kecepatan perjalanan sekurang-kurangnya 70 km/jam 3. Kepadatan lalu lintas rendah 4. Hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan kendaraan 5. Pengemudi bebas memilih kecepatan dan jalur yang ingin digunakan
C	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arus stabil dengan volume lalu lintas tinggi 2. Kecepatan perjalanan sekurang-kurangnya 60 km/jam 3. Kepadatan lalu lintas sedang 4. Hambatan internal meningkat 6. Pengemudi memiliki keterbatasan dalam memilih kecepatan dan jalur mendahului
D	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas tinggi 2. Kecepatan perjalanan sekurang-kurangnya 50 km/jam 3. Kepadatan lalu lintas sedang
	<ol style="list-style-type: none"> 4. hambatan temporer dapat menyebabkan penurunan kecepatan 5. Hambatan internal meningkat Pengemudi terbatas dalam menjalankan kendaraan

E	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arus mendekati tidak stabil dan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan 2. Kecepatan sekurang-kurangnya 30 km/jam 3. Kepadatan lalu lintas tinggi 4. Hambatan internal tinggi 5. Pengemudi mulai merasakan kemacetan dalam durasi waktu yang singkat
F	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arus tertahan dan terjadi antrian panjang 2. Kecepatan kurang dari 30 km/jam 3. Kepadatan lalu lintas tinggi 4. Dalam antrian, kecepatan maupun volume turun hingga 0 km/jam

Sumber : PM No 96 tahun 2015

b. Analisis kinerja simpang

1) Simpang tak bersinyal

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997), komponen kinerja persimpangan tidak bersinyal terdiri dari kapasitas simpang, derajat kejenuhan, tundaan, dan peluang antrian.

a) Kapasitas simpang

Kapasitas simpang tak bersinyal dihitung dengan rumus:

$$C = C_o \times F_w \times F_m \times F_{cs} \times F_{rsu} \times F_{lt} \times F_{rt} \times F_{mi}$$

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

Keterangan:

C = Kapasitas

C_o = Nilai Kapasitas Dasar

F_w = Faktor Koreksi Lebar Masuk

F_m = Faktor Koreksi Median Jalan Utama

F_{cs} = Faktor Koreksi Ukuran Kota

F_{rsu} = Faktor Koreksi Tipe Lingkungan dan Hambatan Samping

- Flt = Faktor Koreksi Prosentase Belok Kiri
- Frt = Faktor Koreksi Prosentase Belok Kanan
- Fmi = Rasio Arus Jalan Minor

b) Derajat kejenuhan (*Degree of Saturation*)

Derajat kejenuhan adalah rasio arus lalu lintas masuk terhadap kapasitas pada ruas jalan tertentu. Derajat kejenuhan simpang tak bersinyal dapat dihitung dengan rumus :

$$DS = Q/C$$

Sumber : *Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997*

Keterangan:

- DS = Derajat kejenuhan
- Q = Arus total sesungguhnya (smp/jam)
- C = Kapasitas sesungguhnya (smp/jam)

c) Tundaan lalu lintas

Tundaan rata-rata (detik/smp) adalah tundaan rata-rata untuk seluruh kendaraan yang masuk simpang, ditentukan dari hubungan empiris antara tundaan (*delay*) dan derajat kejenuhan (*Degree of Saturation*).

d) Peluang antrian

Batas-batas peluang antrian QP % ditentukan dari hubungan QP % dan derajat kejenuhan serta ditentukan dengan grafik.

3.4 Keaslian Penelitian

Guna mendukung penelitian ini dibutuhkan literatur sebagai pembanding untuk mengetahui persamaan dan perbedaan setiap penelitian.

Tabel III. 12 Keaslian Penelitian

No	Nama	Judul	Tahun	Analisis	Keterangan
1.	Arianti Puspita Priatamadewi	Revitalisasi Terminal Tipe C Panguruan di Kabupaten Samosir	2020	Mengkaji tentang penghidupan Terminal yang telah beralih fungsi menjadi tempat parkir kendaraan	
2.	Harijadi	Studi Optimasi Terminal Purworejo	2005	Mengkaji tentang penggunaan ruang Terminal yang kurang baik dan sirkulasi yang kurang baik di karenakan pintu keluar dan masuk jadi satu	
3.	Helly Devani Krista Monita	Optimalisasi Terminal Tipe C di Kabupaten Tangerang	2019	Mengkaji tentang kinerja pelayanan dan fasilitas yang belum efektif dan efisien	
4.	Nizar Ramadhan	Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	2022	Mengkaji tentang kinerja terminal dari segi fasilitas, pelayanan, kepuasan penumpang, dan sirkulasi kendaraan.	

BAB IV

METODE PENELITIAN

4.1 Desain Penelitian

Sebelum melakukan analisis, maka penulis perlu membuat desain penelitian untuk mengetahui secara jelas tahap kerja dalam penelitian. Berikut ini adalah penggambaran tahap penelitian mulai dari tahap masukan, proses dan tahap keluarnya :

1. Pengumpulan Data

Pada tahap ini dilakukan pengumpulan seluruh data yang dibutuhkan dan tersedia dengan tujuan untuk mempermudah proses penelitian. Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini antara lain adalah data primer dan data sekunder. Data sekunder tersebut merupakan data yang didapat dari badan atau instansi terkait guna mendapatkan gambaran umum tentang wilayah kajian serta fakta - fakta yang berkaitan dengan permasalahan yang terjadi di lapangan. Adapun data sekunder yang didapatkan penulis yaitu data desain Layout Terminal Blambangan Kabupaten Banyuwangi serta data trayek angkutan umum yang beroperasi di Terminal Blambangan Kabupaten Banyuwangi. Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dan berkaitan dengan tujuan penelitian. Data tersebut diperoleh dengan melakukan survei inventarisasi terminal.

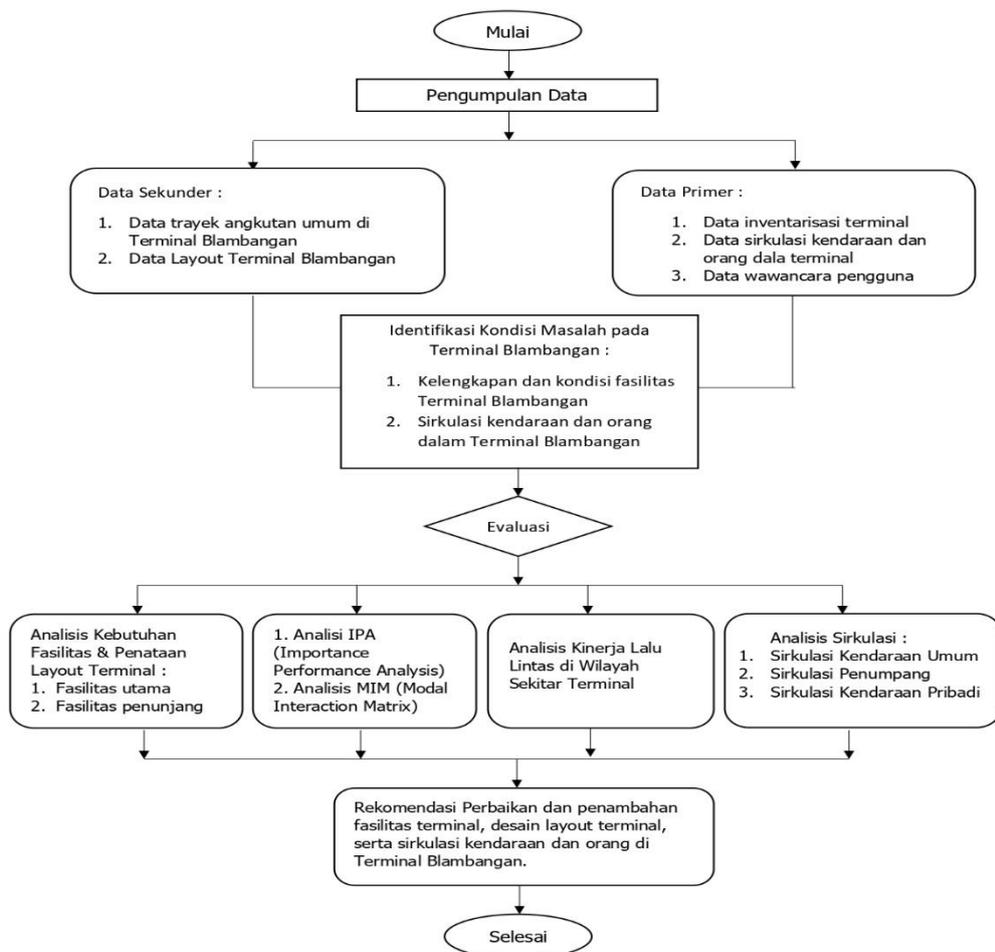
2. Analisis Evaluasi Fasilitas Terminal, Layout, dan Sirkulasi Pergerakan.

Sebelum melakukan analisis untuk usulan maka perlu dilakukan analisis evaluasi fasilitas dan sirkulasi pergerakan pada terminal dengan melakukan kajian dan peninjauan kebutuhan terminal menurut aspek legalitas yang merupakan analisa yang membandingkan kondisi eksisting operasional terminal dengan dasar - dasar hukum yang berlaku, guna mengukur kebutuhan fasilitas utama dan fasilitas penunjang serta mendapatkan perbandingan yang dapat ditarik kesimpulan tentang kinerja operasional terminal tersebut.

3. Usulan Fasilitas, Desain Layout, dan Sirkulasi Pergerakan Untuk Mengoptimalkan Kinerja Terminal Blambangan (output).

Dalam tahap ini dilakukan usulan penambahan fasilitas dan perbaikan sirkulasi pergerakan untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Blambangan. Usulan didapat setelah dilakukan peninjauan serta evaluasi baik dari segi fasilitas ataupun sirkulasi terhadap kondisi eksisting terminal agar penggunaan terminal dapat efektif dan efisien sesuai dengan fungsinya.

Bagan Alir Penelitian :



Gambar IV. 1 Bagan Alir Penelitian

4.2 Sumber Data

Sumber data yang dibutuhkan dalam penelitian ini antara lain adalah data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dan berkaitan dengan tujuan penelitian. Data tersebut diperoleh dengan melakukan observasi atau pengamatan langsung.

2. Data Sekunder

Data sekunder tersebut merupakan data yang didapat dari badan atau instansi terkait guna mendapatkan gambaran umum tentang wilayah kajian serta fakta-fakta yang berkaitan dengan permasalahan yang terjadi di lapangan.

4.3 Teknik Pengumpulan Data

1. Pengumpulan data primer

Data Primer adalah data yang diperoleh dari melakukan survei dilapangan secara langsung yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Data primer digunakan untuk menganalisis permasalahan yang terjadi di Terminal Blambangan. Pengumpulan data menggunakan metode survei yaitu:

a. Survei Inventarisasi Terminal dan Wawancara Responden

Survei Inventarisasi Terminal adalah survei yang dilakukan untuk mengetahui kondisi eksisting suatu terminal yang akan dijadikan bahan kajian, meliputi keadaan fasilitas serta sarana dan prasarana terminal dan survei wawancara responden adalah survei yang dilakukan untuk mengetahui kebutuhan fasilitas yang diharapkan masyarakat.

Hasil data yang diperoleh kemudian digunakan untuk melakukan tahapan penelitian selanjutnya dengan membandingkan kondisi eksisting tersebut terhadap standar ketentuan yang telah diatur oleh peraturan-peraturan maupun undang-undang yang telah ditetapkan dan untuk wawancara membandingkan kondisieksisting harapan dari pengguna terminal.

Maksud dilakukannya survei Inventarisasi Terminal dan wawancara responden yakni untuk mendapatkan gambaran tentang keadaan suatu terminal yang meliputi:

- 1) Desain Layout Terminal
- 2) Inventarisasi fasilitas terminal, meliputi fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan fasilitas umum.
- 3) Sirkulasi pergerakan yang terjadi didalam dan sekitar Terminal meliputi pergerakan kendaraan Angkutan Umum, Pribadi dan pergerakan orang.
- 4) Harapan yang pengguna terminal inginkan.

Survei inventarisasi terminal mempunyai tujuan untuk mengetahui kondisi terminal sesungguhnya dengan membandingkan keadaan eksisting terhadap rancangan bangun terminal yang diperoleh dari data sekunder yang ada serta mengamati sirkulasi pergerakan di dalam terminal serta mengamati tingkat kedisiplinan dan ketertiban terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku.

Adapun target data yang akan dikumpulkan yakni :

- 1) Kondisi eksisting bangunan-bangunan terminal dan fasilitas-fasilitasnya.
- 2) Sirkulasi pergerakan didalam dan disekitar terminal, yang meliputi pergerakan kendaraan angkutan dan orang.
- 3) Jawaban dari pengguna yang kemudian dikonversikan menjadi nilai.

b. Persiapan Survey

Dalam melakukan survei inventarisasi terminal, hal - hal yang perlu dipersiapkan antara lain:

- 1) Perlengkapan dan peralatan survei
 - a) Form wawancara;
 - b) Clip board;

- c) Alat tulis;
- d) Walking measure;
- e) Meteran;
- f) Smart Phone
- g) Kuesioner G-Form

2) Lokasi Survei

Lokasi survei berada didalam area yang merupakan kewenangan Terminal Blambangan.

3) Tenaga Survei (Surveior)

Tenaga pelaksana survei inventarisasi terminal adalah anggota Tim PKL Kabupaten Banyuwangi.

c. Pelaksanaan Survey

Survei inventarisasi terminal dilaksanakan di terminal Blambangan pada pukul 15.30 WIB. Hal ini dilakukan agar tidak mengganggu kelancaran sirkulasi pergerakan dalam terminal. Survei inventarisasi ini dimulai dengan melakukan pengecekan terhadap fasilitas terminal beserta pengukurannya.

2. Pengumpulan Data Sekunder

Adapun data sekunder yang didapatkan yakni :

- a. Desain layout Terminal Blambangan Kabupaten Banyuwangi
- b. Jumlah Armada yang beroperasi.
- c. Data Trayek yang beroperasi di Terminal Blambangan.

4.4 Teknik Analisis Data

1. Analisis Kelayakan Terminal Blambangan

Analisa kelayakan Terminal Blambangan dilakukan agar memberikan penilaian baik bersifat kualitatif maupun kuantitatif Terminal Blambangan Kabupaten Banyuwangi.

2. Analisis Pelayanan

Analisis pelayanan terkait kebutuhan lahan Terminal Blambangan didapat dari kondisi eksisting. Berdasarkan demand penumpang terhadap kebutuhan ruang fasilitas utama dan penunjang serta integrasinya.

a. Analisis kebutuhan fasilitas utama terminal

- 1) Jalur kedatangan angkutan perkotaan
- 2) Jalur pemberangkatan dan jalur tunggu angkutan perkotaan
- 3) Ruang tunggu penumpang
- 4) Bangunan kantor terminal
- 5) Ruang istirahat sopir
- 6) Pos pemungutan retribusi

b. Analisis kebutuhan fasilitas Penunjang

- 1) Musholla
- 2) Kamar kecil / toilet
- 3) Menara pengawas dan pos keamanan
- 4) Taman

3. Analisis sirkulasi kendaraan

Pada analisis sirkulasi ini akan membahas keadaan sirkulasi Terminal Blambangan dan memberikan usulan desain sirkulasi baru dengan memisahkan sirkulasi kendaraan dan penumpang agar sirkulasi terminal dapat teratur.

4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yaitu Terminal Blambangan yang berada di Jalan Jendral Basuki Rahmat, Kelurahan Lateng, Kecamatan Banyuwangi, Kabupaten Banyuwangi.

2. Jadwal Penelitian

Tabel IV. 1 Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	April	Mei				Juni				Juli			
		4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Bimbingan Proposal	■	■	■	■	■								
2	Penyusunan Proposal		■	■	■	■								
3	Pengumpulan Darf Proposal					■								
4	Seminar Proposal					■	■							
5	Bimbingan Prograss						■	■	■					
6	Pengumpulan Darf Prograss								■					
7	Seminar Prograss Skripsi									■	■			
8	Penyusunan akhir Skripsi									■	■	■		
9	Bimbingan Skripsi									■	■	■		
10	Pengumpulan Darf Skripsi										■	■	■	
11	Seminar Akhir Skripsi											■	■	■

BAB V

ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Kondisi Eksisting Terminal

1. Identifikasi 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. Adapun perencanaan fasilitas Terminal ini harus berdasarkan pendekatan antar komponen fasilitas. Hal ini disesuaikan dengan kelompok macam kegiatan, pelaku kegiatan dan sifat kegiatan. Pendekatan ini dimaksudkan untuk mempermudah dalam pendekatan kebutuhan ruang, kegiatan dikelompokkan berdasarkan sifat kegiatan yaitu kegiatan utama, kegiatan pengelolaan, kegiatan penunjang, dari kelompok kegiatan tersebut diidentifikasi kegiatan dari tiap-tiap pelaku kegiatan untuk mendapatkan kebutuhan fasilitas.

Hubungan macam dan urutan kegiatan pengguna jasa Terminal dengan fasilitas yang dibutuhkan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021 sebagai berikut :

Tabel V.1 Analisis Fasilitas Utama Terminal Blambangan

NO	FASILITAS UTAMA	KEBERADAAN		KONDISI
		ADA	TIDAK ADA	
1	Jalur keberangkatan	√		Jalan Berlubang
2	Jalur kedatangan	√		Jalan Berlubang
3	Ruang tunggu penumpang		√	
4	Tempat naik turun penumpang	√		Tidak Terawat
5	Tempat Parkir Kendaraan	√		Tidak Tertata rapi
6	Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup		√	

NO	FASILITAS UTAMA	KEBERADAAN		KONDISI
		ADA	TIDAK ADA	
7	Perlengkapan Jalan	√		Tidak Lengkap
8	Media Informasi		√	
9	Kantor Penyelenggara Terminal	√		Kurang Terawat
10	Loket Penjualan Tiket		√	

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil identifikasi fasilitas utama menggunakan Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Blambangan tidak terdapat fasilitas utama yang meliputi :

a. Ruang tunggu penumpang

Pada Terminal Blambangan tidak memiliki ruang tunggu penumpang yang mengakibatkan penumpang kesulitan apabila ingin menunggu angkutan kota.

b. Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup

Pada Terminal Blambangan tidak memiliki fasilitas pengelolaan lingkungan hidup. Hal ini mengakibatkan timbulnya bau yang tidak enak dari limbah yang berada disekitar terminal.

c. Media Informasi

Tidak terdapat media informasi yang mengakibatkan kurangnya pemahaman penumpang tentang angkutan umum maupun program-program yang akan di buat instansi.

d. Loket Penjualan Tiket

Pada Terminal Blambangan tidak memiliki loket penjualan tiket dikarenakan terminal ini merupakan tipe c yang tidak terlalu memerlukan loket penjualan tiket.

Tabel V. 2 Analisis Fasilitas Penunjang Terminal Blambangan

NO	FASILITAS PENUNJANG	KEBERADAAN		KONDISI
		ADA	TIDAK ADA	
1	Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui		√	
2	Pos Kesehatan		√	
3	Fasilitas Kesehatan		√	
4	Fasilitas Peribadatan	√		Kurang Terawat
5	Pos Polisi		√	
6	Alat Pemadam Kebakaran	√		
FASILITAS UMUM				
1	Toilet	√		Kotor
2	Rumah Makan	√		Terkesan Kumuh
3	Tempat Istirahat Awak Kendaraan		√	
4	Fasilitas Kebersihan	√		Kurang Lengkap
5	Fasilitas Perbaikan ringan Kendaraan Umum		√	
6	Fasilitas Perdagangan atau Pertokoan	√		Tidak Terawat
7	Area Merokok	√		Tidak Terawat
8	Media Pengaduan Layanan		√	

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil identifikasi fasilitas penunjang menggunakan Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Blambangan tidak terdapat fasilitas penunjang yang meliputi :

- a. Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui
Pada Terminal Blambangan tidak terdapat fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui. Hal ini tentu akan menyusahakan bagi para penumpang yang memiliki disabilitas atau ibu hamil.

- b. Pos Kesehatan
Pada Terminal Blambangan tidak terdapat pos kesehatan sehingga kan kesulitan apabila butuh penanganan darurat.
- c. Fasilitas Kesehatan
Tidak adanya fasilitas kesehatan sama sekali tentu akan menyulitkan apabila terjadi kecelakaan di dalam terminal
- d. Pos Polisi
Pada Terminal Blambangan tidak terdapat pos polisi untuk penjagaan.
- e. Tempat Istirahat Awak Kendaraan
Tidak adanya tempat istirahat untuk awak kendaraan tentu akan menyulitkan bagi awak kendaraan apabila ingin istirahat atau kecapekan.
- f. Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum
Pada Terminal Blambangan tidak terdapat fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum. Sehingga apabila kendaraan mereka membutuhkan perbaikan maka harus di bawa ke bengkel yang agak jauh dari terminal.
- g. Media Pengaduan Layanan
Tidak adanya media pengaduan pelayana mengakibatkan penumpang tidak bisa menyampaikan komplain terhadap pelayanan yang diterima.

2. Identifikasi Jenis Pelayanan Terminal Blambangan

Tabel V. 3 Analisis Jenis Pelayanan Terminal Blambangan

NO	JENIS PELAYANAN TERMINAL TIPE C	KETERANGAN
KESELAMATAN		
1	Lajur pejalan kaki	Tersedia
2	Fasilitas keselamatan jalan	Tersedia
3	Jalur evakuasi	Tidak Tersedia
4	Alat pemadam kebakaran	Tersedia
5	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	Tidak Tersedia
6	Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	Tidak Tersedia
7	Informasi fasilitas keselamatan	Tidak Tersedia
8	Informasi fasilitas kesehatan	Tidak Tersedia

NO	JENIS PELAYANAN TERMINAL TIPE C	KETERANGAN
9	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor	Tersedia
KEAMANAN		
1	Failitas keamanan	Tersedia
2	Media pengaduan gangguan keamanan	Tidak Tersedia
3	Petugas keamanan	Tersedia
KEHANDALAN/KETERATURAN		
1	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum beserta realisasi jadwal secara tertulis	Tidak Tersedia
2	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis	Tidak Tersedia
3	Kantor penyelenggaraan terminal, ruang kendali dan manajemen sistem informasi terminal	Tersedia dengan luasan yang cukup
4	Petugas operasional terminal	Tersedia
KENYAMANAN		
1	Ruang tunggu	Tidak Tersedia
2	Toilet	Tersedia dengan kondisi yang kotor
3	Fasilitas peribadatan/Mushola	Tersedia dengan luasan yang cukup
4	Ruang terbuka hijau	Tersedia
5	Rumah makan	Tersedia
6	Fasilitas dan petugas kebersihan	Tersedia
7	Tempat istirahat awak kendaraan	Tidak Tersedia
8	Area merokok (<i>Smoking Area</i>)	Tersedia
9	Drainase	Tersedia
10	Lampu penerangan ruangan	Tersedia
KEMUDAHAN/KETERJANGKAUAN		
1	Letak jalur keberangkatan	Tersedia
2	Letak jalur kedatangan	Tersedia
3	Informasi pelayanan	Tidak Tersedia
4	Informasi angkutan lanjutan	Tidak Tersedia
5	Tempat naik turun penumpang	Tersedia
6	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	Tersedia
KESETARAAN		
1	Ruang ibu menyusui	Tidak Tersedia

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil identifikasi jenis pelayanan dengan menggunakan Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Blambangan tidak memiliki fasilitas pelayanan diantaranya :

a. Keselamatan

1) Jalur Evakuasi

Pada Terminal Blambangan tidak terdapat jalur evakuasi sehingga apabila terjadi bencana alam maka penumpang akan mengalami kesulitan.

2) Pos, Fasilitas, dan Petugas Kesehatan

Tidak terdapat pos , fasilitas, dan petugas kesehatan di Terminal Blambangan

3) Pos, Fasilitas, dan Petugas Pemeriksa Kelaikan Kendaraan Umum

Pada Terminal Blambangan tidak terdapat pos, fasilitas, dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum sehingga setiap kendaraan tidak mendapatkan pemeriksaan.

4) Informasi Fasilitas Keselamatan

Tidak adanya informasi fasilitas keselamatan mengakibatkan penumpang kesulitan untuk mendapatkan informasi

5) Informasi Fasilitas Kesehatan

Tidak adanya informasi fasilitas kesehatan mengakibatkan penumpang kesulitan untuk mendapatkan informasi

b. Keamanan

1) Media Pengaduan Gangguan Keamanan

Pada Terminal Blambangan tidak terdapat media pengaduan gangguan keamanan sehingga penumpang tidak bisa menyampaikan komplain apabila terjadi gangguan.

c. Keandalan / Keteraturan

1) Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum beserta realisasi jadwal secara tertulis

Tidak adanya hal tersebut mengakibatkan kebingungan para penumpang terhadap jadwal dan tarif angkutan umum

- 2) Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis

Tidak adanya hal tersebut mengakibatkan kebingungan para penumpang terhadap jadwal dan tarif angkutan umum

d. Kenyamanan

- 1) Ruang Tunggu

Pada Terminal Blambangan tidak terdapat ruang tunggu sehingga penumpang akan kebingungan dimana menunggu angkutan umum

- 2) Tempat Istirahat Awak Kendaraan

Tidak terdapat tempat istirahat awak kendaraan di Terminal Blambangan mengakibatkan awak kendaraan tidak memiliki tempat untuk istirahat.

e. Kemudahan / Keterjangkauan

- 1) Informasi Pelayanan

Pada Terminal Blambangan tidak terdapat informasi pelayanan

- 2) Informasi Angkutan Lanjutan

Pada Terminal Blambangan tidak terdapat informasi angkutan lanjutan sehingga penumpang akan kesulitan dalam melanjutkan perjalanan.

f. Kesetaraan

- 1) Ruang Ibu Menyusui

Pada Terminal Blambangan tidak terdapat ruang ibu menyusui sehingga penumpang yang memiliki bayi akan kesulitan dalam menyusui bayinya karena kurang terjaga privasinya.

3. Perhitungan Fasilitas Utama dan Fasilitas Penunjang

a. Fasilitas Utama Terminal

1) Demand Penumpang

Perhitungan di bawah ini didapatkan dari survei statis angkutan umum.

Frekuensi rata-rata didapatkan dari Frekuensi rata-rata kendaraan / jam di Terminal Blambangan.

Load Faktor rata – rata didapatkan dari jumlah penumpang rata – rata dibagi Kapasitas Kendaraan.

Tabel V. 4 Perhitungan Demand Penumpang

No	Trayek	Kapasitas (orang)	Frekuensi rata-rata (kend/jam)	Load Factor Rata-Rata	Jml pnp/kendaraan (orang)	Jumlah pnp/jam (orang)	Jml pnp / Kemdaraan / hari (orang)
		1	2	3	$a = 3 \times 1$	$b = a \times 2$	$c = b \times 10 \text{ jam}$
1	Lin 1	12	3	13%	2	6	60
2	Lin 2	12	3	17%	2	6	60
3	Lin 4	12	2	10%	1	2	20
4	Lin 5	12	2	10%	1	2	20
5	Lin 6	12	3	14%	2	6	60
6	Lin 7	12	2	6%	1	2	20
7	Lin 9	12	1	11%	1	1	10
8	Lin 12	12	1	9%	1	1	10
9	Angdes	12	3	9%	1	3	30
Total							290

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Banyuwangi 2021

Berdasarkan perhitungan load factor yang ada diperoleh jumlah penumpang perhari sebanyak 290 orang dengan frekuensi 3 kendaraan/jam untuk trayek Lin 1, 3 kendaraan/jam untuk trayek Lin 2, 2 kendaraan/jam untuk trayek Lin 4, 2 kendaraan/jam untuk trayek Lin 5, 3 kendaraan/jam untuk trayek Lin 6, 2 kendaraan/jam untuk trayek Lin 7, 1 kendaraan/jam untuk trayek Lin 9, 1 kendaraan/jam untuk trayek Lin 12, dan 3 kendaraan/jam untuk trayek Angdes.

2) Jalur Kedatangan dan Keberangkatan

Dalam suatu terminal harus memiliki jalur kedatangan dan jalur keberangkatan untuk masing-masing trayek untuk menunjang kinerja trayek yang ada. Untuk itu terminal membagi setiap trayek yang ada di Terminal Blambangan memiliki jalurnya masing-masing. Berikut merupakan perhitungan jalur rencana yang dibutuhkan :

Tabel V. 5 Perhitungan Jumlah Jalur Yang Dibutuhkan

No	Trayek	Jam Sibuk (detik)	Rit / hari	Jumlah Penumpang /hari	Waktu Turun Penumpang (detik) *	Periode Kedatangan(detik)	Rata-rata Penumpang/Rit (orang)	Waktu Menurunkan Penumpang/Rit(detik)	Jalur yang dibutuhkan
		(1)	(2)	(3)	(4)	$a = (1) : (2)$	$b = (3) : (2)$	$c = b \times (4)$	$d = c : a$
1	Lin 1	1800	4	420	3	450	105	315	0,70
2	Lin 2	1800	4	300	3	450	75	225	0,50
3	Lin 4	1800	4	60	3	450	15	45	0,10
4	Lin 5	1800	4	80	3	450	20	60	0,13
5	Lin 6	1800	4	420	3	450	105	315	0,70
6	Lin 7	1800	4	80	3	450	20	60	0,13
7	Lin 9	1800	4	20	3	450	5	15	0,03
8	Lin 12	1800	4	20	3	450	5	15	0,03
9	Angdes	1800	4	180	3	450	45	135	0,30
Jumlah									2,63

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan perhitungan diatas di dapatkan jumlah jalur yang dibutuhkan yaitu 2,63 atau di bulatkan menjadi 3 jalur.

Tabel V. 6 Jalur Rencana Yang Dilalui

No	Trayek Yang Masuk Jalur Rencana	Jumlah Armada	Jalur Rencana
1	Lin 1, Lin 2, Lin 4	15	Jalur 1
2	Lin 5, Lin 9, Lin 7	15	Jalur 2

No	Trayek Yang Masuk Jalur Rencana	Jumlah Armada	Jalur Rencana
3	Lin 6, Lin 12, Angdes	10	Jalur 3

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Model jalur keberangkatan dan kedatangan tiap-tiap trayek mengikuti pola parkir 0° dan 90° pada angkutan perkotaan. Perhitungan jumlah lahan yang dibutuhkan pada tiap-tiap jalur kedatangan dan keberangkatan dapat dilihat di bawah ini.

Contoh perhitungan jalur kedatangan :

Model sudut 0°

$$P \times L = 20 \times n \times 7$$

$$= 20 \times 1 \times 7 = 140 \text{ m}^2$$

Model sudut 90°

$$P \times L = 18 \times n \times 9,5$$

$$= 18 \times 1 \times 9,5 = 171 \text{ m}^2$$

Perhitungan selajutnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel V. 7 Kebutuhan Luas Lahan Jalur Kedatangan

No	Trayek	n (JALUR)	Sudut 0°	Sudut 90°
			Pxl(m2) (20xn)x7	Pxl(m2) (18xn)x9,5
1	Lin 1, Lin 2, Lin 4	1	140	171
2	Lin 5, Lin 9, Lin 7	1	140	171
3	Lin 6, Lin 12, Angdes	1	140	171
	Jumlah	3	420	513

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Keterangan: n=jalur

Dari Tabel di atas dapat diketahui bahwa untuk perhitungan luas jalur kedatangan angkutan perkotaan di Terminal Blambangan dengan beberapa jenis sudut yakni 420 m² untuk sudut 0° dan 513 m² untuk sudut 90°. Untuk Jenis sudut yang digunakan yakni sudut 0° dengan mempertimbangkan kemudahan dalam penerapan.

Contoh perhitungan jalur keberangkatan:

Model sudut 45°

$$\begin{aligned} \text{Jumlah luas jalur Keberangkatan} &= 19,6 \times (28 + (5 \times (n-1))) \\ &= 19,6 \times (28 + (5 \times (3-1))) \\ &= 19,6 \times 38 \\ &= 744,8 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Maka masing-masing jalur memiliki luas yaitu $744,8 : 3 = 248,2 \text{ m}^2$

Perhitungan luas selanjutnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel V. 8 Perhitungan Jalur Keberangkatan Dengan Menggunakan Sudut

No	Trayek	n	Sudut 45	Sudut 60	Sudut 90
			{[19,6x(28+ [5x(n-1)])]}	{[22,6x(25,6 + [4x(n-1)])]}	{[27x(20,6 + [4x(n-1)])]}
1	Lin 1, Lin 2, Lin 4	1	248,2	253,12	257,4
2	Lin 5, Lin 9, Lin 7	1	248,2	253,12	257,4
3	Lin 6, Lin 12, Angdes	1	248,2	253,12	257,4
	Jumlah	3	744,8	759,36	772,2

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Panjang jalur keberangkatan di terminal adalah jalur keberangkatan pola 90° sesuai dengan kondisi eksisting selain karena menyesuaikan dengan luas lahan yang ada, dengan model sudut 90° sebesar 772,2 m² juga akan lebih memudahkan sopir melakukan manuver untuk memarkirkan kendaraannya di jalur keberangkatan.

3) Ruang Tunggu Penumpang

Pada perhitungan ruang tunggu dapat dihitung:

$$\begin{aligned} &= 1,2 \times (0,75 \times 70\% \times n \times 50) \\ &= 1,2 \times (0,75 \times 70\% \times 3 \times 50) \\ &= 94,5 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Dengan adanya perhitungan tersebut, dapat diketahui jumlah kebutuhan luas ruang tunggu yang diperlukan. Hasil analisis akan membantu pengelola terminal dalam melakukan pembangunan ruang tunggu penumpang kedepannya.

4) Bangunan Kantor Terminal

Bangunan kantor Terminal dapat berupa sebuah bangunan yang biasanya berada di dalam wilayah Terminal. Bangunan kantor Terminal digunakan untuk kegiatan pengaturan administrasi dan operasional Terminal. Bangunan kantor terminal di Terminal Blambangan dapat berupa bangunan yang berada dalam terminal. Berdasarkan Tabel III.6 Kebutuhan luas area bangunan kantor di Terminal Blambangan minimal sebesar 36 m².

5) Parkir Kendaraan Pribadi

Berdasarkan kriteria panjang parkir pada Tabel III.7 dengan jumlah jalur 3 maka Terminal Blambangan membutuhkan lahan untuk parkir kendaraan pribadi minimal memiliki luas 120 m² dengan perhitungan sebagai berikut :

$$\text{Luas} = 8 \times 15 = 120 \text{ m}^2$$

b. Fasilitas Penunjang Terminal

Adapun Fasilitas Penunjang yang dibutuhkan Terminal Blambangan adalah sebagai berikut:

1) Musholla

Berdasarkan Tabel III.8 luas minimal kebutuhan untuk musholla ditetapkan menggunakan ketentuan menurut jumlah fasilitas jalur yang ada. Jalur yang tersedia yaitu 3 jalur sehingga dapat diketahui bahwa luas minimal untuk kebutuhan musholla adalah 17,5 m².

2) Toilet

Berdasarkan rumus untuk menentukan luas toilet adalah 80% dari luas musholla jadi luas minimal toilet sebesar 14 m²

$$\text{Luas} = 80\% \times 17,5 = 14 \text{ m}^2$$

3) Tempat Istirahat Awak Kendaraan

Dari Tabel III.9 dapat dilihat untuk luas minimal ruang istirahat sopir yakni sebesar 30 m²

4) Fasilitas Perdagangan atau Pertokoan

Fasilitas ini memiliki hubungan kedekatan yang penting terhadap ruang tunggu penumpang sehingga dapat dikatakan fasilitas perdagangan atau pertokoan merupakan pelengkap dari ruang tunggu penumpang. Untuk luas lahan minimal adalah 40% dari luas ruang tunggu penumpang. Maka luas Pertokoan minimal sebesar 37,8 m².

$$\text{Luas} = 40\% \times 94,5 = 37,8 \text{ m}^2$$

Berikut hasil perhitungan luas lahan terminal setelah penyesuaian :

Tabel V. 9 Perhitungan luas lahan terminal setelah penyesuaian

NO	Fasilitas	Luas (m ²)
FASILITAS UTAMA		
1	Jalur keberangkatan	772,2
2	Jalur kedatangan	420
3	Ruang tunggu penumpang	94,5
4	Kantor Terminal	36
5	Parkir Kendaraan	120
FASILIAS PENUNJANG		
1	Musholla	17,5
2	Toilet	14
3	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	30
4	Fasilitas Perdagangan atau Pertokoan	37,8
Jumlah		1.542

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari hasil analisis fasilitas yang dibutuhkan, luas lahan setelah penyesuaian yakni 1.542 m², sedangkan untuk luas lahan eksisting yakni sebesar 2.565 m². Maka luas lahan yang masih tersisa yakni:
Luas lahan tersisa = Luas Lahan eksisting – Luas lahan setelah penyesuaian

$$= 2.565 - 1.542 = 1.023 \text{ m}^2$$

Untuk luas lahan yang lebih, bisa dimanfaatkan sebagai penambahan dari berbagai fasilitas baik fasilitas utama maupun penunjang seperti kios, ruang tunggu, ruang parkir, dan lain sebagainya dikarenakan hasil perhitungan merupakan luas minimal yang harus dipenuhi dari fasilitas yang ada, sehingga hasil perhitungan bukan merupakan patokan luas yang harus diterapkan pada Terminal Blambangan.

5.2 Importance Performance Analysis

Preferensi dari segi pengguna digunakan sebagai penilaian terhadap kinerja dan kepentingan fasilitas Terminal Blambangan dari segi pengguna untuk mengetahui fasilitas-fasilitas yang menjadi prioritas untuk pengadaan atau perbaikan dalam pengoptimalan Terminal Blambangan. Data yang dibutuhkan untuk mengetahui preferensi pengguna diperoleh dari survey wawancara pengguna terminal yang kemudian diolah melalui Importance Performance Analysis (IPA) dengan indikator Peraturan Menteri No. 40 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Perhitungan penentuan sample responden didapatkan menggunakan rumus slovin sebagai berikut :

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

Keterangan :

n = Jumlah Sampel

N = Populasi

e = Standar deviasi 10%

$$n = \frac{290}{(1 + (290 \times 10\%^2))}$$

=74 Orang

Dari perhitungan diatas didapatkan sampel responden sebanyak 74 orang. Kemudian dilakukan survey wawancara secara online menggunakan Google form.

1. Perhitungan Tingkat Kesesuaian Kinerja Fasilitas Dengan Kepentingan Fasilitas di Terminal Blambangan Perhitungan dilakukan untuk mengetahui kesesuaian antara kinerja dan kepentingan fasilitas yang ada di Terminal Blambangan. perhitungan juga dilakukan untuk mengetahui fasilitas-fasilitas dengan kinerja atau kondisi baik namun tidak terlalu penting dalam segi pengguna. Adapun Indikatornya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2015 Meliputi :

Tabel V. 10 Indikator Pelayanan IPA

No.	Variabel/Indikator Pelayanan	Notasi
Keselamatan		
1	Lajur pejalan kaki	a.1
2	Fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan)	a.2
3	Jalur evakuasi	a.3
4	Alat pemadam kebakaran	a.4
5	Fasilitas dan petugas kesehatan	a.5
6	Pos petugas pemeriksaan kelaikan kendaraan	a.6
7	Informasi fasilitas keselamatan	a.7
8	Informasi fasilitas kesehatan	a.8
9	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan	a.9
Keamanan		
10	Pos keamanan	b.1
11	Media pengaduan gangguan keamanan	b.2
12	Petugas keamanan	b.3
Kehandalan		
13	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan	c.1
14	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan	c.2
15	Kantor penyelenggara terminal	c.3
16	Petugas operasional terminal	c.4

Kenyamanan		
17	Ruang tunggu	d.1
18	Toilet	d.2
19	Fasilitas peribadatan	d.3
20	Ruang terbuka hijau	d.4
21	Rumah makan	d.5
22	Fasilitas dan petugas kebersihan	d.6
23	Area merokok	d.7
24	Drainase	d.8
25	Lampu penerangan	d.9
Kemudahan		
26	Letak jalur keberangkatan	e.1
27	Letak jalur kedatangan	e.2
28	Informasi pelayanan	e.3
29	Informasi angkutan lanjutan	e.4
30	Tempat naik/turun penumpang	e.5
31	Tempat parkir kendaraan umum dan pribadi	e.6
Kesetaraan		
32	Ruang ibu menyusui	f.1

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Penilaian skor pada tingkat kinerja fasilitas terminal dalam analisis IPA yaitu nilai 5 pada penilaian dengan kategori sangat baik hingga nilai 1 pada kategori tidak baik.

Tabel V. 11 Penilaian Pengguna Terhadap Kinerja Fasilitas Terminal

NO	Indikator pelayanan	Notasi	Penilaian tingkat kinerja					Bobot	Rata-Rata
			5	4	3	2	1		
1	Lajur pejalan kaki	a.1	0	0	2	30	42	108	1,46
2	Fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan)	a.2	0	0	11	40	23	136	1,84
3	Jalur evakuasi	a.3	0	0	1	39	34	115	1,55
4	Alat pemadam kebakaran	a.4	0	0	11	37	26	133	1,80
5	Fasilitas dan petugas kesehatan	a.5	0	0	14	41	19	143	1,93
6	Pos petugas pemeriksaan kelaikan kendaraan	a.6	0	0	5	38	31	122	1,65
7	Informasi fasilitas keselamatan	a.7	0	0	8	30	36	120	1,62

NO	Indikator pelayanan	Notasi	Penilaian tingkat kinerja					Bobot	Rata-Rata
			5	4	3	2	1		
8	Informasi fasilitas kesehatan	a.8	0	0	0	36	38	110	1,49
9	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan	a.9	0	0	6	20	48	106	1,43
10	Pos keamanan	b.1	0	0	14	41	19	143	1,93
11	Media pengaduan gangguan keamanan	b.2	0	0	5	30	39	114	1,54
12	Petugas keamanan	b.3	0	1	11	16	46	115	1,55
13	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan	c.1	0	1	12	35	26	136	1,84
14	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan	c.2	0	3	16	31	24	146	1,97
15	Kantor penyelenggara terminal	c.3	0	0	22	40	12	158	2,14
16	Petugas operasional terminal	c.4	0	0	1	16	57	92	1,24
17	Ruang tunggu	d.1	0	0	1	23	50	99	1,34
18	Toilet	d.2	0	0	0	8	66	82	1,11
19	Fasilitas peribadatan	d.3	0	1	13	50	10	153	2,07
20	Ruang terbuka hijau	d.4	0	24	37	11	2	231	3,12
21	Rumah makan	d.5	0	6	31	25	12	179	2,42
22	Fasilitas dan petugas kebersihan	d.6	0	2	13	27	32	133	1,80
23	Area merokok	d.7	0	0	12	22	40	120	1,62
24	Drainase	d.8	0	1	15	26	32	133	1,80
25	Lampu penerangan	d.9	0	0	7	49	18	137	1,85
26	Letak jalur keberangkatan	e.1	0	0	3	40	31	120	1,62
27	Letak jalur kedatangan	e.2	0	0	0	46	28	120	1,62
28	Informasi pelayanan	e.3	0	0	1	32	41	108	1,46
29	Informasi angkutan lanjutan	e.4	0	0	14	31	29	133	1,80
30	Tempat naik/turun penumpang	e.5	0	0	0	28	46	102	1,38
31	Tempat parkir kendaraan umum dan pribadi	e.6	0	0	6	25	43	111	1,50
32	Ruang ibu menyusui	f.1	0	0	5	27	42	111	1,50

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Penilaian skor pada tingkat kepentingan fasilitas terminal dalam analisis IPA yaitu nilai 5 pada penilaian dengan kategori sangat penting hingga nilai 1 pada kategori tidak penting.

Tabel V. 12 Penilaian Pengguna Terhadap Kepentingan Fasilitas Terminal

NO	Indikator pelayanan	Notasi	Penilaian tingkat kepentingan					Bobot	Rata-Rata
			5	4	3	2	1		
1	Lajur pejalan kaki	a.1	30	37	7	0	0	319	4,31
2	Fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan)	a.2	34	30	10	0	0	320	4,32
3	Jalur evakuasi	a.3	20	29	23	2	0	289	3,91
4	Alat pemadam kebakaran	a.4	49	19	6	0	0	339	4,58
5	Fasilitas dan petugas kesehatan	a.5	40	24	9	1	0	325	4,39
6	Pos petugas pemeriksaan kelaikan kendaraan	a.6	18	30	21	5	0	283	3,82
7	Informasi fasilitas keselamatan	a.7	9	26	28	11	0	255	3,45
8	Informasi fasilitas kesehatan	a.8	11	16	37	7	3	247	3,34
9	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan	a.9	9	20	31	12	2	244	3,30
10	Pos keamanan	b.1	24	38	12	0	0	308	4,16
11	Media pengaduan gangguan keamanan	b.2	22	23	21	8	0	281	3,80
12	Petugas keamanan	b.3	49	23	2	0	0	343	4,64
13	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan	c.1	14	37	21	2	0	285	3,85
14	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan	c.2	19	32	21	2	0	290	3,92
15	Kantor penyelenggara terminal	c.3	43	21	9	1	0	328	4,43
16	Petugas operasional terminal	c.4	28	35	10	1	0	312	4,22
17	Ruang tunggu	d.1	30	31	13	0	0	313	4,23
18	Toilet	d.2	48	25	1	0	0	343	4,64
19	Fasilitas peribadatan	d.3	10	39	25	0	0	281	3,80
20	Ruang terbuka hijau	d.4	7	23	40	4	0	255	3,45
21	Rumah makan	d.5	0	10	52	12	0	220	2,97
22	Fasilitas dan petugas kebersihan	d.6	31	26	16	1	0	309	4,18
23	Area merokok	d.7	16	31	22	5	0	280	3,78
24	Drainase	d.8	32	26	15	1	0	311	4,20
25	Lampu penerangan	d.9	20	38	16	0	0	300	4,05
26	Letak jalur keberangkatan	e.1	37	27	8	2	0	321	4,34
27	Letak jalur kedatangan	e.2	37	27	8	2	0	321	4,34
28	Informasi pelayanan	e.3	36	29	9	0	0	323	4,36
29	Informasi angkutan lanjutan	e.4	27	17	20	10	0	283	3,82

NO	Indikator pelayanan	Notasi	Penilaian tingkat kepentingan					Bobot	Rata-Rata
			5	4	3	2	1		
30	Tempat naik/turun penumpang	e.5	54	15	5	0	0	345	4,66
31	Tempat parkir kendaraan umum dan pribadi	e.6	56	14	4	0	0	348	4,70
32	Ruang ibu menyusui	f.1	5	19	35	13	2	234	3,16

Sumber: Hasil Analisis, 2022

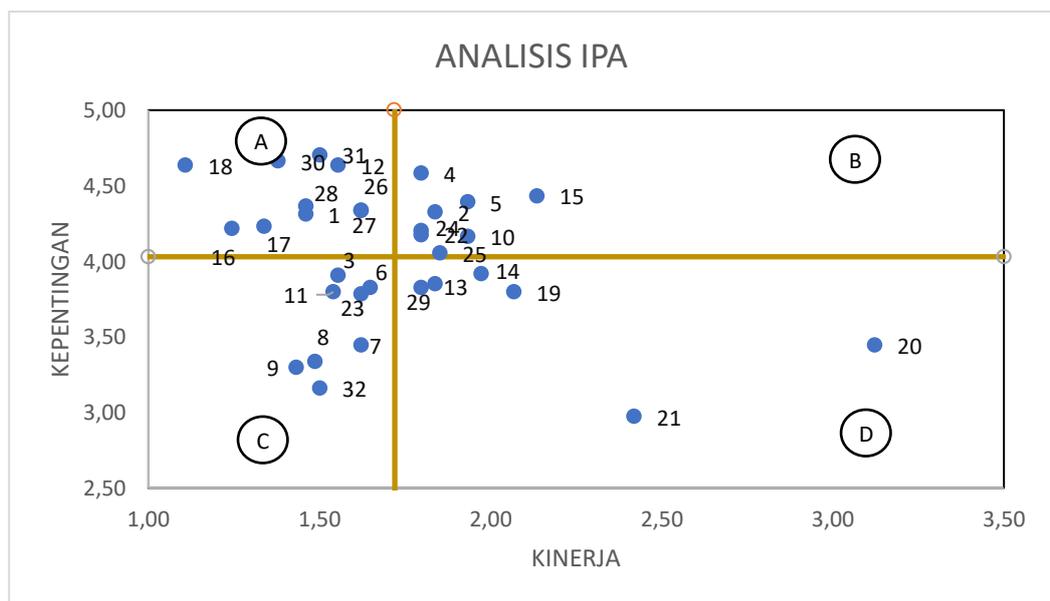
2. Kuadran Analisis

Tabel V. 13 Skor Penilaian Pelayanan Fasilitas Terminal

NO	INDIKATOR PENILAIAN	Notasi	SKOR AKTUAL	
			KINERJA	KEPENTINGAN
Keselamatan				
1	Lajur pejalan kaki	a.1	1,46	4,31
2	Fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan)	a.2	1,84	4,32
3	Jalur evakuasi	a.3	1,55	3,91
4	Alat pemadam kebakaran	a.4	1,80	4,58
5	Fasilitas dan petugas kesehatan	a.5	1,93	4,39
6	Pos petugas pemeriksaan kelaikan kendaraan	a.6	1,65	3,82
7	Informasi fasilitas keselamatan	a.7	1,62	3,45
8	Informasi fasilitas kesehatan	a.8	1,49	3,34
9	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan	a.9	1,43	3,30
Keamanan				
10	Pos keamanan	b.1	1,93	4,16
11	Media pengaduan gangguan keamanan	b.2	1,54	3,80
12	Petugas keamanan	b.3	1,55	4,64
Kehandalan				
13	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan	c.1	1,84	3,85
14	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan	c.2	1,97	3,92
15	Kantor penyelenggara terminal	c.3	2,14	4,43
16	Petugas operasional terminal	c.4	1,24	4,22
Kenyamanan				
17	Ruang tunggu	d.1	1,34	4,23
18	Toilet	d.2	1,11	4,64
19	Fasilitas peribadatan	d.3	2,07	3,80
20	Ruang terbuka hijau	d.4	3,12	3,45

NO	INDIKATOR PENILAIAN	Notasi	SKOR AKTUAL	
			KINERJA	KEPENTINGAN
21	Rumah makan	d.5	2,42	2,97
22	Fasilitas dan petugas kebersihan	d.6	1,80	4,18
23	Area merokok	d.7	1,62	3,78
24	Drainase	d.8	1,80	4,20
25	Lampu penerangan	d.9	1,85	4,05
Kemudahan				
26	Letak jalur keberangkatan	e.1	1,62	4,34
27	Letak jalur kedatangan	e.2	1,62	4,34
28	Informasi pelayanan	e.3	1,46	4,36
29	Informasi angkutan lanjutan	e.4	1,80	3,82
30	Tempat naik/turun penumpang	e.5	1,38	4,66
31	Tempat parkir kendaraan umum dan pribadi	e.6	1,50	4,70
Kesetaraan				
32	Ruang ibu menyusui	f.1	1,50	3,16

Sumber: Hasil Analisis, 2022



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 1 Diagram Kartesius IPA

Berdasarkan hasil yang tergambar pada diagram kartesius analisis IPA dapat dilihat fasilitas-fasilitas yang membutuhkan penanganan terlebih dahulu sesuai letak kuadran nya masing- masing.

Tabel V. 14 Pengelompokan Fasilitas Terminal

Kuadran A Prioritas	Kuadran B Pertahankan
1. Lajur Pejalan Kaki 12. Petugas keamanan 16. Petugas Operasional Terminal 17. Ruang Tunggu 18. Toilet 26. Letak jalur keberangkatan 27. Letak Jalur Kedatangan 28. Informasi Pelayanan 30. Tempat Naik/Turun Penumpang 31. Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Pribadi	2. Fasilitas Keselamatan Jalan 4. Alat Pemadam Kebakaran 5. Fasilitas dan Petugas kesehatan 10. Pos Keamanan 15. Kantor Penyelenggara Terminal Fasilitas dan Petugas Kebersihan 22. Drainase 24. Lampu Penerangan
Kuadran C (Prioritas Rendah)	Kuadran D (Berlebihan)
3. Jalur Evakuasi 6. Pos Petugas Pemeriksaan Kelaikan Kendaraan 7. Informasi Fasilitas Keselamatan 8. Informasi Fasilitas Kesehatan 9. Informasi Fasilitas Pemeriksaan Perbaikan Kendaraan 11. Media Gangguan Pengaduan Keamanan 23. Area Merokok 32. Ruang ibu menyusui	13. Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan 14. Jadwal Kendaraan Umum dalam Trayek Lanjutan 29. Fasilitas Peribadatan 19. Ruang Terbuka Hijau 20. Rumah Makan 21. Informasi Angkutan Lanjutan

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel pengelompokan diatas dapat disimpulkan bahwa :

a. Kuadran A Prioritas

Pada kuadran ini terdapat fasilitas-fasilitas dengan tingkat kepentingan fasilitas tinggi namun tingkat kinerja fasilitasnya rendah. Dari 10 fasilitas yang masuk dalam kuadran A yang merupakan yang prioritas untuk

ditingkatkan agar kinerjanya optimal. Selanjutnya untuk 4 fasilitas utama akan dilakukan analisis terkait kinerja interaksi fasilitas utama dengan Modal Interaction Matrix.

b. Kuadran B Pertahankan

Pada kuadran ini terdapat fasilitas-fasilitas dengan tingkat kepentingan fasilitas dan tingkat kinerja fasilitasnya tinggi.

c. Kuadran C Prioritas Rendah

Pada kuadran ini terdapat fasilitas-fasilitas dengan tingkat kepentingan fasilitas dan tingkat kinerja fasilitasnya rendah.

d. Kuadran D Berlebihan

Pada kuadran ini terdapat fasilitas-fasilitas dengan tingkat kepentingan fasilitas yang rendah namun tingkat kinerja fasilitasnya tinggi.

5.3 Analisis Modal Intraction Matrix

Modal Interaction Matrix untuk menghitung keterkaitan antara fasilitas dan moda yang melayani Terminal Blambangan. Tujuan Modal Interaction Matrix adalah untuk mengevaluasi tingkat kinerja antarmoda dan kinerja antar fasilitas yang diukur berdasarkan nilai harapan dari pengguna jasa sehingga dapat menciptakan suatu integrasi yang baik dan dapat diterima.

Perhitungan sampel sejumlah 74 orang yaitu orang-orang yang telah ke Terminal Blambangan. Kemudian dilakukan survey wawancara secara online menggunakan Google form.

Dalam penghitungan MIM terdapat dua parameter yaitu nilai eksisting dan nilai harapan. Analisis MIM dilakukan pada 4 indikator failitas utama yang masuk kategori kuadran 1 (kinerja kurang kepentingan sangat tinggi) hasil analisis IPA.

1. Nilai Eksisting

Nilai eksisting atau expected matrix berdasarkan pedoman Evaluation of Intermodal Transfer Facilities adalah nilai jarak eksisting yang didapatkan dari perhitungan jarak berjalan kaki antar moda dengan melakukan survei berjalan

kaki di kawasan Terminal Blambangan kemudian dimasukkan kedalam interval nilai jarak berjalan kaki.

Tabel V. 15 Interval Jarak Berjalan Kaki

Nilai	Deskripsi	Interval Jarak (Meter)
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, Alan dan Nick 1994

Dari tabel diatas dapat mengetahui nilai berdasar interval yang terdeskripsikan.

Tabel V. 16 Penilaian Kondisi Eksisting

NO RESPONDEN	EKSISTING					
	A	B	C	D	E	F
1	7	6	7	7	6	5
2	7	6	7	6	7	5
3	6	5	6	7	5	7
4	6	6	6	6	7	7
5	7	7	5	5	6	5
6	5	7	7	7	7	6
7	7	7	6	7	5	5
8	5	7	7	6	6	5
9	7	5	7	7	6	7
10	7	7	5	7	6	6
11	6	7	6	6	5	6
12	7	5	5	5	5	5
13	6	5	5	5	5	6
14	7	7	6	5	5	5
15	5	7	5	7	6	7
16	5	7	6	5	6	6
17	5	6	5	7	5	6
18	7	5	7	7	6	7
19	7	7	6	5	5	7
20	6	5	5	5	7	5
21	6	6	6	6	5	7
22	5	7	6	6	7	6
23	6	6	6	7	7	7

NO RESPONDEN	EKSISTING					
	A	B	C	D	E	F
24	5	7	6	6	5	7
25	6	5	6	7	6	5
26	6	6	5	6	6	5
27	7	7	5	7	5	5
28	5	5	6	7	6	5
29	6	5	5	6	6	6
30	7	6	6	7	7	7
31	7	7	7	7	6	5
32	6	6	6	6	7	5
33	7	7	5	7	6	7
34	6	6	5	6	6	6
35	6	7	5	6	7	6
36	6	5	5	6	6	5
37	6	7	7	7	6	5
38	7	6	5	5	6	5
39	5	7	5	7	5	7
40	7	6	6	6	5	6
41	5	6	5	7	6	6
42	5	6	5	6	7	5
43	5	5	5	5	6	5
44	6	6	6	6	6	7
45	5	6	6	6	6	7
46	6	7	6	5	7	6
47	7	5	7	5	5	7
48	5	5	5	5	7	7
49	5	5	6	7	6	5
50	6	5	5	6	6	6
51	7	6	6	7	7	7
52	7	7	7	7	6	5
53	6	6	6	6	7	5
54	7	7	5	7	6	7
55	6	6	5	6	6	6
56	6	7	5	6	7	6
57	6	5	5	6	6	5
58	6	7	7	7	6	5
59	7	6	5	5	6	5
60	5	7	5	7	5	7
61	7	6	6	6	5	6
62	5	7	6	6	7	5

NO RESPONDEN	EKSISTING					
	A	B	C	D	E	F
63	6	6	5	5	6	5
64	5	7	6	7	7	6
65	5	7	6	6	7	5
66	6	5	5	5	5	5
67	7	7	7	7	7	7
68	6	7	6	7	5	5
69	7	7	6	7	5	5
70	5	7	7	6	6	5
71	7	5	7	7	6	7
72	7	7	5	7	6	6
73	6	7	6	6	5	6
74	7	7	7	7	7	6
RATA-RATA	6,09	6,22	5,80	6,23	6,00	5,85
PEMBULATAN	6	6	6	6	6	6
	A	B	C	D	E	F
	RUANG TUNGGU PENUMPANG VS JALUR KEBERANGKATAN	RUANG TUNGGU PENUMPANG VS JALUR KEDATANGAN	RUANG TUNGGU PENUMPANG VS LAJUR PEJALAN KAKI	JALUR KEDATANGAN VS JALUR KEBERANGKATAN	JALUR KEDATANGAN VS LAJUR PEJALAN KAKI	JALUR KEBERANGKATAN VS LAJUR PEJALAN KAKI

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari tabel tersebut tergambar berupa nilai kondisi interval jarak antar fasilitas saat ini berdasar responden.

Tabel V. 17 Matriks Interaksi Eksiting

RUANG TUNGGU PENUMPANG				
JALUR KEDATANGAN	6			
JALUR KEBERANGKATAN	6	6		
LAJUR PEJALAN KAKI	6	6	6	
EKSISTING INTERACTION MARIKS	RUANG TUNGGU PENUMPANG	JALUR KEDATANGAN	JALUR KEBERANGKATAN	LAJUR PEJALAN KAKI

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Tabel diatas menunjukkan nilai jarak berjalan kaki yang disesuaikan dengan nilai interval jarak berjalan kaki dimana fasilitas ruang tunggu penumpang dengan fasilitas lainnya memiliki nilai interval 6 dengan kategori cukup.

2. Nilai Harapan

Nilai harapan atau desired matrix berdasarkan pedoman Evaluation of Intermodal Transfer Facilities adalah nilai keinginan penumpang terhadap jarak fasilitas moda (aksesibilitas) yang digunakan penumpang yang didapat dari survei wawancara penumpang yang sudah ke Terminal Blambangan.

Tabel V. 18 Nilai Harapan

NO RESPONDEN	(HARAPAN)					
	A	B	C	D	E	F
1	10	10	10	8	9	9
2	9	10	10	9	9	9
3	10	8	8	9	8	9
4	9	9	9	9	9	9
5	9	9	9	8	9	10
6	10	10	9	8	9	8
7	10	10	10	10	9	9
8	8	8	9	8	8	9
9	9	9	10	9	10	9

NO RESPONDEN	(HARAPAN)					
	A	B	C	D	E	F
10	9	8	8	10	8	10
11	10	9	8	10	8	10
12	10	8	9	8	10	9
13	10	9	8	9	8	9
14	10	8	8	8	8	10
15	8	10	9	9	8	9
16	8	10	8	8	8	9
17	8	9	9	9	9	9
18	10	8	10	9	8	10
19	9	8	8	10	8	9
20	10	9	10	9	8	9
21	9	9	9	8	8	9
22	8	9	8	9	9	8
23	8	8	10	9	8	10
24	8	8	10	8	10	8
25	8	9	9	9	8	8
26	8	9	8	8	10	9
27	8	9	10	9	8	10
28	10	10	8	9	9	10
29	10	10	10	10	8	10
30	8	10	8	8	8	8
31	8	9	10	9	8	8
32	9	8	10	8	8	9
33	8	9	8	9	10	9
34	10	10	10	10	9	8
35	9	10	8	10	9	10
36	10	10	9	10	9	10
37	9	10	9	9	9	10
38	10	8	8	8	9	9
39	9	8	10	10	8	8
40	9	10	10	10	8	10
41	8	10	8	10	10	9
42	9	9	10	9	8	10
43	9	8	10	10	10	9
44	8	8	8	9	8	8
45	10	8	9	10	8	10
46	10	9	10	8	8	10
47	9	10	8	10	9	10
48	10	8	10	10	8	8

NO RESPONDEN	(HARAPAN)					
	A	B	C	D	E	F
49	10	10	8	9	9	10
50	10	10	10	10	8	10
51	8	10	8	8	8	8
52	8	9	10	9	8	8
53	9	8	10	8	8	9
54	8	9	8	9	10	9
55	10	10	10	10	9	8
56	9	10	8	10	9	10
57	10	10	9	10	9	10
58	9	10	9	9	9	10
59	10	8	8	8	9	9
60	9	8	10	10	8	8
61	9	10	10	10	8	10
62	10	8	8	10	10	8
63	9	9	9	8	10	9
64	9	10	9	10	9	10
65	10	8	8	10	10	8
66	8	9	10	8	9	10
67	8	10	9	8	8	10
68	10	9	8	10	10	8
69	10	10	10	10	9	9
70	8	8	9	8	8	9
71	9	9	10	9	10	9
72	9	8	8	10	8	10
73	10	9	8	10	8	10
74	10	10	10	8	8	10
RATA-RATA	9,11	9,07	9,03	9,08	8,68	9,16
PEMBULATAN	9	9	9	9	9	9
	A	B	C	D	E	F

NO RESPONDEN	(HARAPAN)					
	A	B	C	D	E	F
	RUANG TUNGGU PENUMPANG VS JALUR KEBERANGKATAN	RUANG TUNGGU PENUMPANG VS JALUR KEDATANGAN	RUANG TUNGGU PENUMPANG VS LAJUR PEJALAN KAKI	JALUR KEDATANGAN VS JALUR KEBERANGKATAN	JALUR KEDATANGAN VS JALUR PEJALAN KAKI	JALUR KEBERANGKATAN VS LAJUR PEJALAN KAKI

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasar dari tabel tersebut tergambar berupa nilai kondisi interval jarak antar fasilitas harapan berdasar responden.

Tabel V. 19 Matriks Interaksi Harapan

RUANG TUNGGU PENUMPANG				
JALUR KEDATANGAN	9			
JALUR KEBERANGKATAN	9	9		
LAJUR PEJALAN KAKI	9	9	9	
Desire Interaction Matrix	RUANG TUNGGU PENUMPANG			
	JALUR KEDATANGAN			
	JALUR KEBERANGKATAN			
	LAJUR PEJALAN KAKI			

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil analisis matriks harapan interaksi diperoleh hasil bahwa semua fasilitas memiliki nilai harapan yang tinggi.

3. Negative Value

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 di bawah ini :

Tabel V. 20 Modal Interaction Matriks Terminal Blambangan

RUANG TUNGGU PENUMPANG						
JALUR KEDATANGAN	6	9 -3				
JALUR KEBERANGKATAN	6	9 -3	6	9 -3		
JALUR PEJALAN KAKI	6	9 -3	6	9 -3	6	9 -3
Sum Of Negative Difference		-9	-6	-3		-18
Modal Interaction Matrix		RUANG TUNGGU PENUMPANG	JALUR KEDATANGAN	JALUR KEBERANGKATAN	JALUR PEJALAN KAKI	

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas didapatkan nilai negative value di Terminal Blambangan adalah -18 dimana nilai tersebut merupakan nilai yang akan dimasukkan kedalam rumus normalized score.

4. Normalized Score

Normalized Score adalah suatu rumus penghitungan yang digunakan untuk mengetahui nilai kinerja integrasi antarmoda di Terminal Blambangan yang didapat dari negative value terhadap jumlah kolom nilai eksisting. Kemudian hasil dari normalized score tersebut dikategorikan kinerja integrasi antarmoda yang baik atau buruk.

Tabel V. 21 Normalized Score

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	Sangat Buruk

$$\begin{aligned}
 \text{Normalized Score} &= \frac{\text{Total Selisih Eksisting dan harapan} \times 100}{\text{Jumlah Kolom Eksisting}} \\
 &= \frac{-18 \times 100}{6} \\
 &= -300
 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan normalized score didapatkan nilai -300 yang artinya kinerja integrasi fasilitas antar moda yang ada di Terminal Blambangan berkategori sangat buruk (unsuitable) yang disebabkan nilai negative value yang besar antara fasilitas moda angkot dengan fasilitas moda di Terminal Blambangan serta aksesibilitas antar fasilitas yang jauh.

Setelah diketahui hasil dari matriks eksisting Terminal Blambangan saat ini maka dilakukan penyesuaian untuk memperbaiki nilai dari normalized scored tersebut, penyesuaian ini dilakukan agar tercipta integrasi terhadap komponen yang berada di dalam Terminal Blambangan. Perhitungan tersebut disesuaikan dari jarak berjalan kaki dan nilai harapan pengguna jasa.

5.4 Analisis Sirkulasi Terminal

Arus sirkulasi adalah pola pergerakan yang terjadi dengan lintasan lintasan tertentu dimulai ketika kendaraan memasuki terminal, pergerakan didalam terminal dan diakhiri pada saat kendaraan keluar terminal. Arus sirkulasi pergerakan meliputi arus sirkulasi pergerakan kendaraan umum, kendaraan pribadi dan arus pergerakan pejalan kaki. Pola arus sirkulasi pergerakan didapat dari hasil observasi langsung diterminal serta membandingkan dengan ketentuan peraturan yang telah ditetapkan.

Sirkulasi Lalu Lintas didalam dan disekitar terminal harus diperhatikan sesuai Kriteria Perencanaan Terminal (menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib) meliputi sebagai berikut :

1. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah
2. Jalan masuk dan keluar penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan

3. Kendaraan didalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

Berdasarkan dari referensi menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib didapatkan dengan analisa kondisi sekarang sebagai berikut:

1. Sirkulasi Pergerakan Angkutan Umum

Pola pergerakan angkutan perkotaan yang tidak masuk dan tidak melewati jalur kedatangan dan tidak menurunkan penumpang di jalur kedatangan dan tidak melewati jalur keberangkatan dan naik turunnya penumpang tidak teratur karena angkutan perkotaan tidak masuk terminal.

2. Sirkulasi Pergerakan Kendaraan Pribadi

Pada sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi di Terminal Blambangan banyak kendaraan pribadi yang berputar di dalam terminal dan keluar melalui pintu masuk terminal membuat kendaraan pribadi melawan arus dengan kendaraan penumpang yang akan masuk ke dalam terminal.

3. Sirkulasi Pergerakan Orang Atau Pejalan Kaki

Pola pergerakan pejalan kaki atau orang di dalam terminal terdapat konflik dengan kendaraan. Jalur yang bersinggungan antara penumpang dan kendaraan terjadi saat penumpang berjalan dari trotoar depan terminal menuju jalur keberangkatan dan terjadi konflik di luar terminal serta jarak yang jauh antara trotoar depan terminal dengan shelter angkot yang membuat penumpang lebih biasa menunggu di pintu keluar, sehingga dapat direncanakan dengan memindahkan kantor terminal dari depan ke belakang dengan begitu pejalan kaki dapat lebih mudah melakukan pergerakan menuju shelter.

5.5 Analisis Kinerja Lalu Lintas Kawasan Terminal

- a. Analisis Kinerja Lalu Lintas Eksisting

- a. Kinerja Ruas Jalan

Analisis kinerja ruas jalan diperoleh dari hasil inventarisasi ruas jalan dan hasil survei pencacahan lalu lintas di sekitar ruas jalan Terminal Blambangan. Pada wilayah kawasan Terminal Blambangan terdapat beberapa ruas yang mempengaruhi dan dipengaruhi oleh kondisi lalu

lintas di dalam terminal. Ruas - ruas jalan yang dipengaruhi yaitu Jalan Basuki Rahmat dan Jalan Bangka.

Data ruas jalan tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel V. 22 Inventarisasi Ruas Jalan di Kawasan Terminal Blambangan

No	Nama jalan	Fungsi Jalan	Tipe Jalan	Panjang (m)	Lebar Lajur (m)
1	Jl. Basuki Rahmat A	Arteri	4/2 D	148	3
	Jl. Basuki Rahmat B				
2	Jl. Bangka	Kolektor	2/2 UD	280	3,5

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Untuk mengetahui kinerja lalu lintas ruas jalan kawasan Terminal Blambangan 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 di sekitar Terminal Blambangan didapatkan hasil seperti data dibawah ini:

Tabel V. 23 Kinerja Ruas Jalan Eksisting Terminal Blambangan

No	Nama Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)
1	JALAN BASUKI RAHMAT A	1102,55	2671,68	0,41	31	35,6
	JALAN BASUKI RAHMAT B	939,35	3036,00	0,31	34	27,6
2	JALAN BANGKA	697	2668,00	0,26	43	16

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa kinerja ruas jalan terbaik pada ruas jalan Bangka dengan V/C Ratio sebesar 0,26 dan kecepatan rata-rata kendaraan 43 km/jam.

b. Kinerja Simpang

Terdapat satu simpang tak bersinyal yang terdampak dari Terminal Blambangan yaitu Simpang SD Al Irsyad.

Tabel V. 24 Inventarisasi Simpang SD Al Irsyad

No	Nama Simpang	Tipe	Pendekat	Jumlah Lengan	Lebar Pendekat Masuk	Hambatan Samping
1	Simpang SD Al Irsyad	324M	Jl. Basuki Rahmat A	3	7	H
			Jl. Bangka		7	L
			Jl. Basuki Rahmat B		7	M

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Untuk melakukan analisis kinerja simpang bisa dilihat dari besarnya derajat kejenuhan (Ds), Tundaan (D) dan peluang antrian (QP) untuk simpang tidak berapil. berikut ini adalah kinerja eksisting Simpang SD Al Irsyad :

Tabel V. 25 Kinerja Simpang SD Al Iryad

No.	Nama Simpang	DS	PELUANG ANTRIAN (%)	TUNDAAN (det/smp)
1	Simpang SD Al Irsyad	0.46	9 - 22	9,46

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa Simpang SD Al Irsyad memiliki DS sebesar 0,46 , peluang antrian sebesar 9% - 22% , dan tundaan sebesar 9,46.

b. Usulan Penanganan

- a. Kondisi ruas jalan Basuki Rahmat A yang terletak di kawasan terminal di gunakan untuk tempat menaik turunkan penumpang dan tempat ngetem angkutan umum. Setelah dilakukannya penanganan yaitu melakukan pengarahannya angkutan umum dengan memasuki terminal sehingga tidak terdapat lagi nge-tem dan parkir di ruas jalan Basuki Rahmat. Dengan adanya fasilitas – fasilitas diantaranya lahan parkir didalam terminal dan

ruang tunggu yang nyaman untuk penumpang.

b. Untuk kondisi simpang SD Al Irsyad sendiri tidak memerlukan penanganan dikarenakan tundaannya <10 detik/smp dengan tingkat pelayanan B.

c. Analisis Kinerja Lalu Lintas Setelah di Lakukannya Penanganan

a. Kinerja Ruas Setelah Penanganan

Kinerja ruas jalan yang ada di kawasan Terminal Blambangan setelah dilakukan penanganan dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel V. 26 Kinerja Ruas Jalan Setelah Penanganan

No	Nama Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C Ratio	kecepatan(km/jam)	Kepadatan (smp/km)
1	JALAN BASUKI RAHMAT A	1102,55	3102,00	0,36	31	35,6
	JALAN BASUKI RAHMAT B	939,35	3102,00	0,30	34	27,6
2	JALAN BANGKA	697	2668,00	0,26	43	16

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa kinerja ruas jalan setelah dilakukan penaganan menjadi lebih baik.

5.6 Rekomendasi Peningkatan Kinerja Terminal

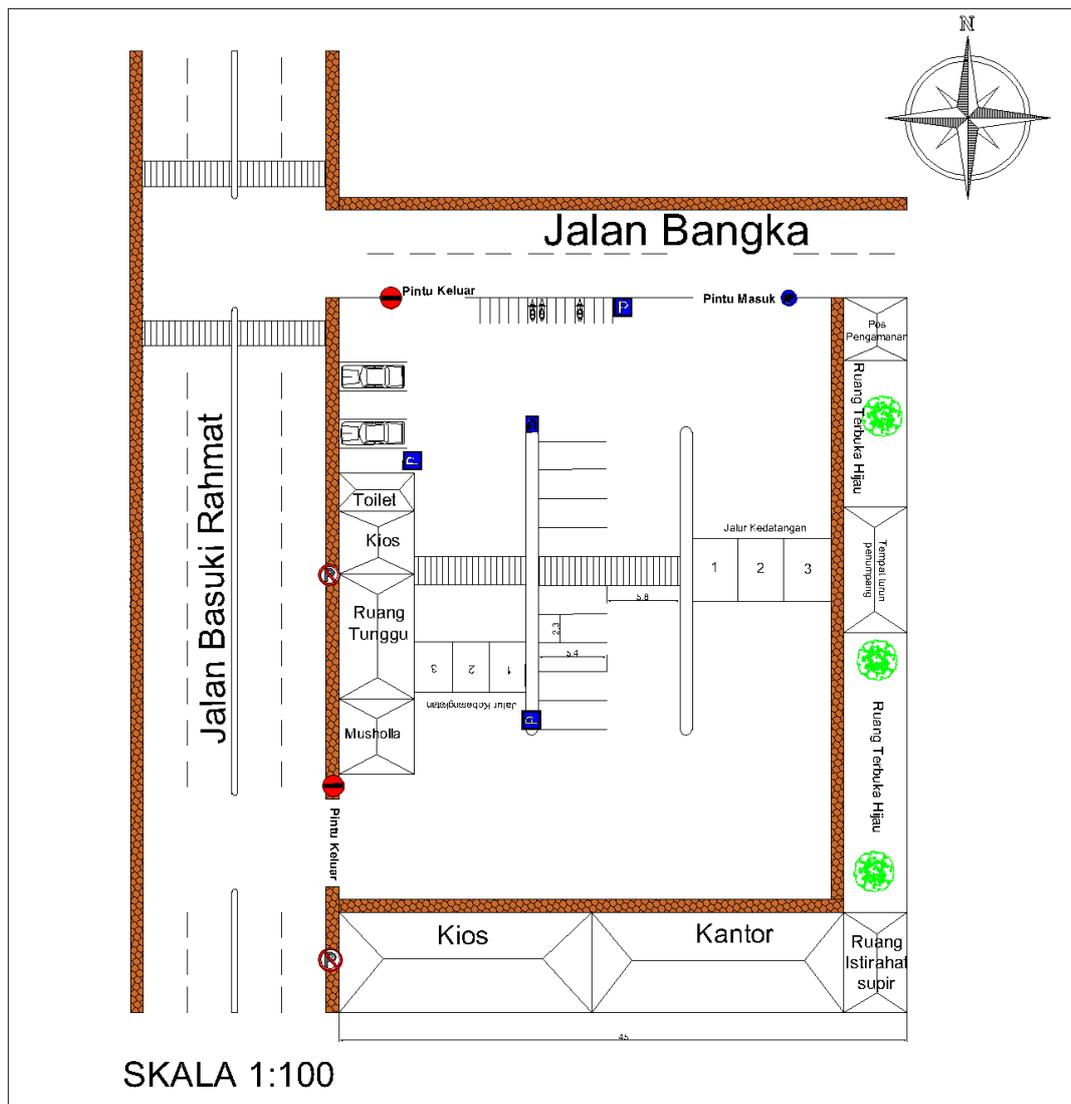
Usulan fasilitas , sirkulasi pergerakan, dan peningkatan pelayanan dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Blambangan. Usulan didapat setelah dilakukan evaluasi baik fasilitas, sirkulasi, dan pelayanan terhadap kondisi Terminal Blambangan agar penggunaan terminal dapat efektif dan efisien sesuai fungsinya.

1. Tata Letak Fasilitas

Untuk perubahan tata letak fasilitas Terminal Blambangan yaitu ruang parkir untuk kendaraan pribadi dan angkutan umum.

Usulan yang dilakukan untuk fasilitas Terminal Blambangan mencakup kelengkapan fasilitas baik yang ada maupun fasilitas yang belum tersedia seperti ruang tunggu penumpang, tempat menurunkan penumpang, dan tempat istirahat supir. Dengan perubahan dan penambahan fasilitas diharapkan bisa mengoptimalkan fungsi dari terminal saat ini, sehingga terminal dapat berjalan kembali sesuai dengan fungsinya.

Gambar V. 2 Usulan Layout Terminal Blambangan



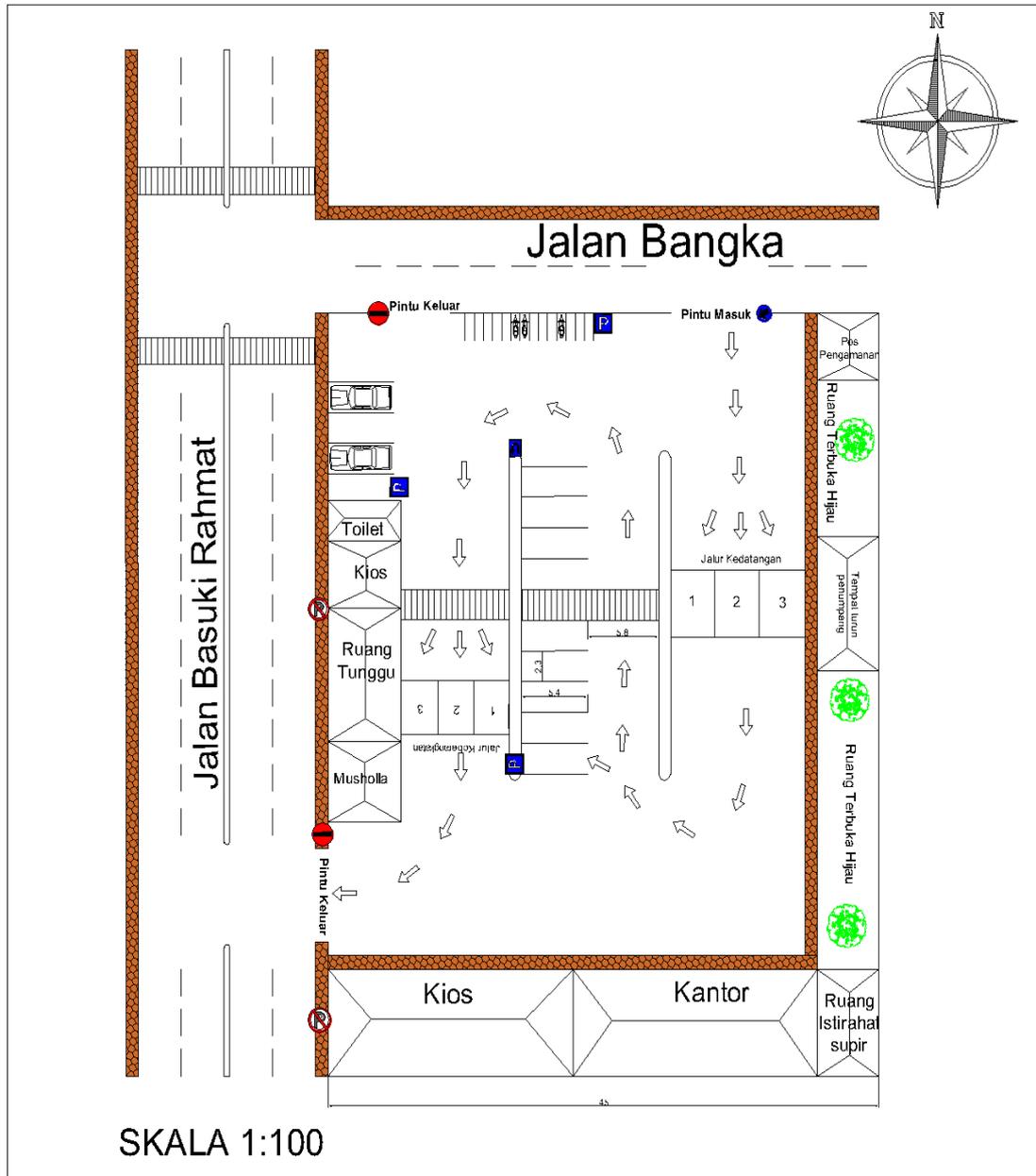
Sumber: Hasil Analisis, 2022

2. Arus Sirkulasi Terminal

Sirkulasi pergerakan kendaraan dapat berupa sirkulasi kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Hal ini perlu diperhatikan demi menjaga kelancaran dan keselamatan pengguna jasa terminal untuk menggunakan terminal. Pada usulan terminal sirkulasi angkutan umum dan kendaraan pribadi dipisahkan. Dalam rancangan yang baru telah dipertimbangkan dan telah ditinjau dari kriteria perencanaan terminal, antara lain:

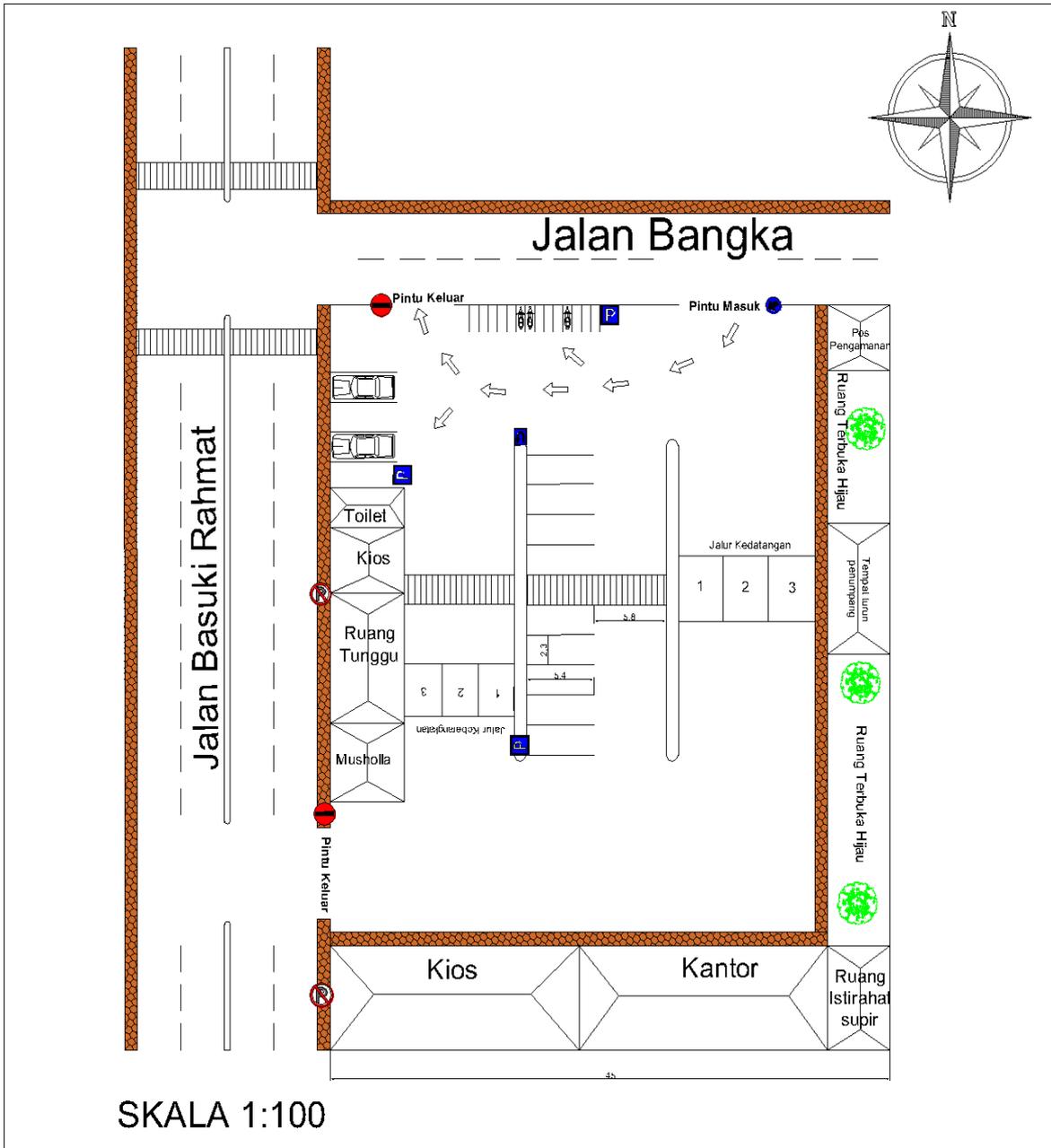
- a. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah;
- b. Jalan masuk dan keluar calon penumpang angkutan perkotaan harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan;
- c. Kendaraan didalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu;
- d. Turun naik penumpang dan parkir angkutan umum harus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi angkutan umum dengan memperhatikan keamanan penumpang;
- e. Tata ruang dalam dan luar bangun terminal harus ditata dan memberikan kesan yang nyaman dan akrab harus di tata sedemikian rupa sehingga menimbulkan rasa aman, lancar, dan tertib.

Gambar V. 3 Layout Sirkulasi Angkutan Umum



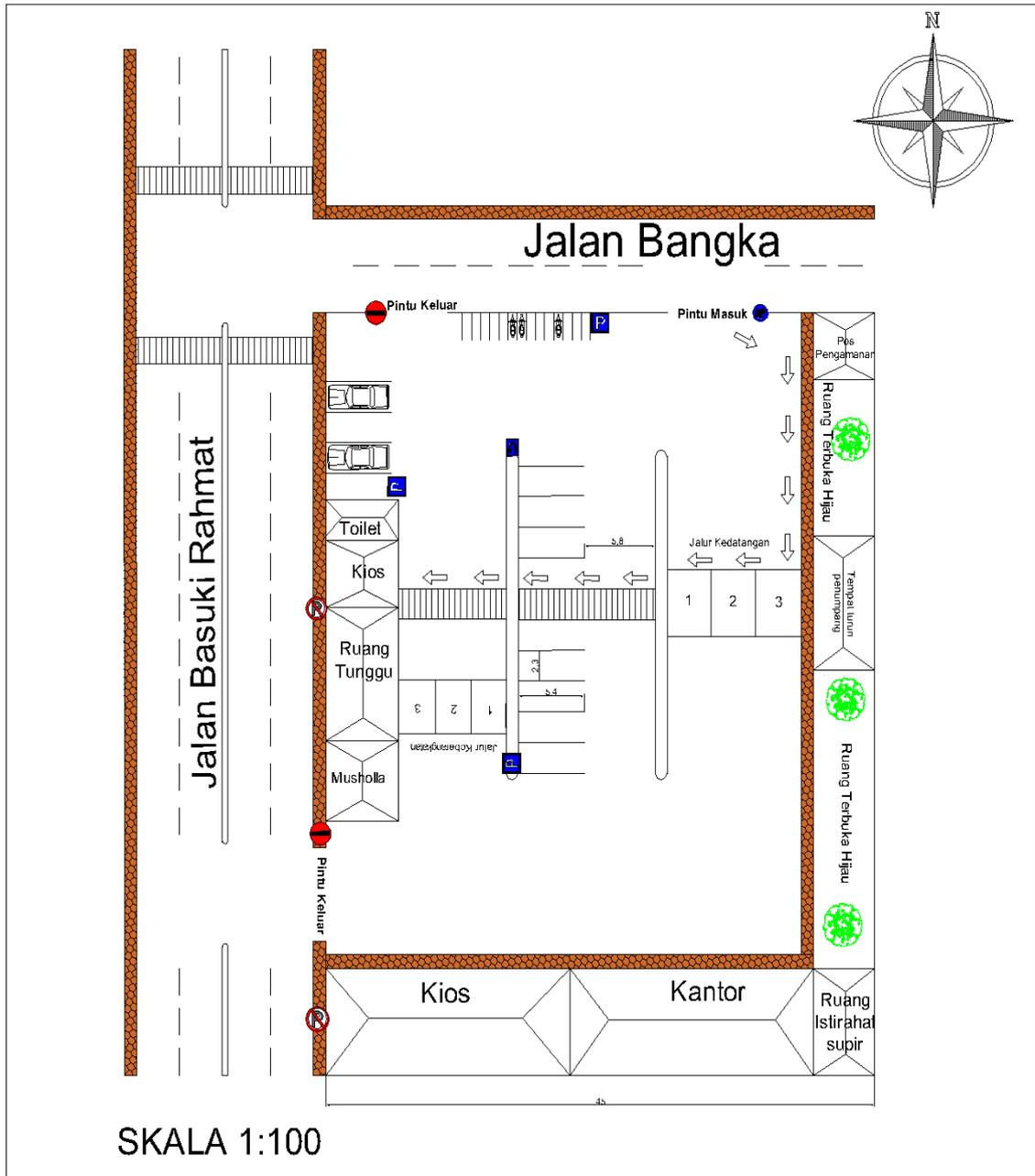
Sumber: Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 4 Layout Sirkulasi Kendaraan Pribadi



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 5 Layout Sirkulasi Pejalan Kaki



Sumber: Hasil Analisis, 2022

3. Peningkatan Pelayanan Terminal

Variabel pelayanan yang akan ditingkatkan didapatkan dari Kuadran A (Prioritas) dari hasil analisis IPA. Ada 10 variabel yang masuk dalam Kuadran A, 7 diantaranya sudah di masukkan dalam usulan fasilitas dan layout terminal dan selanjutnya ada 3 variabel yang akan dibahas lebih lanjut sebagai berikut.

a. Petugas Keamanan

Petugas keamanan terminal merupakan orang yang menjaga ketertiban dan keamanan bagi pengguna jasa di terminal. Petugas keamanan dapat merupakan Security yang mempunyai lisensi khusus dalam hal keamanan. Dan apabila dibutuhkan dapat melibatkan pihak kepolisian sebagai tambahan.

Pengadaan petugas keamanan di Terminal Blambangan sejumlah 2 orang dirasa cukup dengan mempertimbangkan jumlah pos keamanan dan jam operasional terminal yaitu 13 jam kerja.

b. Petugas Operasional Terminal

Pengoperasian terminal di koordinasikan oleh koordinator satuan pelayanan terminal yang memiliki kualifikasi kompetensi manajemen melalui pendidikan dan pelatihan di bidang terminal dan pengalaman bertugas di bidang lalu lintas dan angkutan paling sedikit 3 tahun.

Koordinator satuan pelayanan terminal di bantu oleh petugas terminal yang meliputi Kepala urusan layanan tata kelola, Kepala urusan sistem informasi, petugas administrasi, petugas pencatat kedatangan, keberangkatan, dan faktor muat, pengatur lalu lintas, penyidik pegawai negeri sipil, penguji kendaraan bermotor, dan petugas komersial.

Adapun petugas terminal tersebut harus memiliki beberapa kompetensi yaitu kompetensi manajemen terminal, kompetensi petugas pengatur lalu lintas terminal, kompetensi petugas pencatat kedatangan, keberangkatan, dan faktor muat, kompetensi petugas sistem informasi terminal, kompetensi petugas pelayanan terminal, dan kompetensi petugas administrasi pelayanan terminal.

c. Informasi Pelayanan

Informasi Pelayanan terminal dapat berupa denah layout, trayek

angkutan umum, jadwal angkutan, tarif, dan jalur evakuasi. Kemudian informasi pelayanan tersebut di tempatkan di tempat yang strategis seperti dekat loket, dekat pintu masuk , dan ruang tunggu.

Untuk informasi pelayanan yang berupa audio diletakkan di tempat yang mudah didengar oleh pengguna jasa dengan intensitas suara 20 DB lebih besar dari kebisingan yang ada.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa diatas dapat disimpulkan bahwa :

1. Kondisi eksisting Terminal Blambangan saat ini belum digunakan sebagaimana fungsinya, masih banyak terdapat angkutan umum yang parkir di depan terminal dan tidak masuk kedalam terminal, serta banyak kendaraan pribadi masyarakat sekitar yang parkir di dalam terminal.
2. Kinerja Terminal Blambangan saat ini belum optimal dikarenakan fasilitas utama dan penunjang yang kurang memadai, serta desain layout tata letak terminal yang belum baik.
3. Berdasarkan hasil analisis Importance Performance Analysis (IPA) yang berasal dari survey pengguna terminal didapatkan bahwa ada beberapa fasilitas yang menjadi prioritas untuk perbaikan dan pengadaan.
4. Rekomendasi atau usulan desain lay out fasilitas dan sirkulasi pergerakan dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Blambangan. Usulan ini di dapat setelah dilakukan evaluasi baik fasilitas dan sirkulasi terhadap kondisi eksisting terminal agar penggunaan terminal dapat efektif dan efisien sesuai dengan fungsinya.

6.2 Saran

1. Melakukan pengoptimalan terminal berupa perbaikan dan penambahan fasilitas utama dan penunjang untuk meningkatkan kinerja Terminal Blambangan.
2. Melakukan manajemen lalu lintas dengan melakukan pelarangan menaik dan menurunkan penumpang serta larangan parkir di depan terminal.
3. Diperlukan adanya petugas terminal dengan penjadwalan yang teratur untuk melakukan pengawasan terhadap operasi angkutan umum agar beroperasi dengan baik, menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat yang telah ditentukan. Serta melakukan pengaturan sirkulasi kendaraan angkutan umum,

kendaraan pribadi, dan pejalan kaki agar tidak terjadi konflik yang mengganggu keselamatan dan kinerja Terminal Blambangan.

4. Diperlukan adanya sanksi yang tegas terhadap pelanggaran kebijakan dan aturan yang sudah ditetapkan terutama bagi pengemudi kendaraan angkutan umum yang tidak masuk ke dalam terminal.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, Undang-undang Republik Indonesia No. 22 tentang Lalu Lintas Angk utan Jalan.
- _____, 2003, Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Angkutan Umum, Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- _____, 2013, Peraturan Menteri Perhubungan No 98 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- _____, 2015, Peraturan Menteri Perhubungan No 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- _____, 2015, Peraturan Menteri Perhubungan No 132 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- _____, 2021, Peraturan Menteri Perhubungan No 24 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- _____, 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), Jakarta : Direktorat Jendral Bina Marga dan Departemen Pekerjaan Umum.
- _____, 2015, Peraturan Menteri Perhubungan No 96 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- _____, 2011, Peraturan Pemerintah No 32 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
- Abubakar, Iskandar. 1995, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*, Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

- Handayani, Mustika., Sudarno, Muhammad Amin. 2020. *Evaluasi Pelayanan dan Fasilitas Terminal Tipe C di Purworejo*. Reviews in Civil Engineering Volume 4 No 1.
- Primadevi, Arianti P. 2020. *Revitalisasi Terminal Tipe C Panguran di Kabupaten Samosir*. Bekasi : Sarjana Terapan Transportasi Darat.
- Harijadi, 2005. *Studi Optimasi Terminal Purworejo*. Purworejo.
- Latif, A. 2014. *Analisa Kebutuhan Fasilitas Parkir dan Antrian Kendaraan Umum AKDP Dalam Terminal Alang-Alang Lebar Palembang*. Pilar Jurnal Teknik Sipil, Volume 10 No. 1 halaman 55-64.
- Muskanan, Ade Irvan Y., Ketut M. Kuswara, dan Daniel Lay Moy. 2020. *Evaluasi Kelayakan Terminal Angkutan Umum Lokaria Di Desa Wairkoja Kecamatan Kangae Kabupaten Sikka*. Batakarang 1.1, halaman 5-12
- Widayanti, Ari., Soeparno., Karunia, Bhertin. 2014. *Permasalahan Dan Pengembangan Angkutan Umum Di Kota Surabaya*. Jurnal Transportasi volume 14 nomor 1 halaman 53-60.
- Ebit, La Ode Muh, Abdul Kadir, Magribi. 2019. *Efektivitas Pembangunan Pelabuhan Penyebrangan Ferry Swaea Terhadap Peningkatan Aksesibilitas Wilayah Sekitarnya*. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Volume 7 No. 2 halaman 100 – 107.
- Muliawan, Hendra., dan Sutrisna, I Ketut. 2016. *Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi*. E-Jurnal EP Unud Vol. 5, No. 12. Halaman 1567-1585.
- Idham, Muhammad, dan Gunawan. 2016. *Evaluasi Dan Penataan Trayek Angkutan Umum Wilayah Mandau Dan Pinggir*. Inovtek, Volume 6 Nomor 2, halaman 87-94.
- Rita, Achmad Rusli Rita. *Usulan Penentuan Lokasi Dan Tapak Terminal Regional Di Kota Bintuni*. Jurnal Planesa Volume 5, Nomer 1 2014 halaman 24-35.
- Pandey, Sisca V. 2016. *Pentingnya Master Plan Dalam Proses Pembangunan Terminal Angkutan Jalan (Studi Kasus : Master Plan Terminal Ulu di Kabupaten Kepulauan Sitaro)*. Jurnal Sipil Statik Vol.4 No.6 Juni 2016
- Surasno, Andri., dan Prakoso, Y. Seno. 2018. *Terminal Angkutan Umum Dengan*

- Penekanan Arsitektur Modern*. Sigma Teknik, Vol.1, No.1. halaman 1-16.
- Tawaris, Vivi Arianty, L.I.R. Lefrandt, dan J.A. Timboeleng. 2013. *Penataan Terminal Angkutan Darat Towo'e Tahuna Di Kabupaten Kepulauan Sangihe*. Jurnal Sipil Statik, Volume 1 Nomor 3, halaman 177-183.
- Judiantono, Toni 2015. Evaluasi Pelayanan Angkutan Pedesaan (Studi Kasus : Trayek Pasar Simpang – Terminal Wanayasa Kabupaten Purwakarta). volume 15 nomor 1 halaman 2 .
- Tim PKL Kabupaten Banyuwangi. 2021. *Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Banyuwangi*, Laporan Umum : Sarjana Terapan Transportasi Darat.

LAMPIRAN

Google Form IPA

SURVEY KEBUTUHAN FASILITAS TERMINAL BLAMBANGAN KABUPATEN BANYUWANGI

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh Bapak/Ibu
Mohon izin saya Taruna Wasana Nizar Ramadhan dari Politeknik Transportasi Darat
Indonesia - STTD
Mohon Bantuan Bapak/Ibu untuk berpartisipasi dalam penelitian Transportasi untuk
penyusunan Tugas Akhir dengan judul Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di
Kabupaten Banyuwangi

Mohon kesedia Bapak/Ibu/Saudara Untuk meluangkan waktu 5 - 10 menit untuk mengisi
formulir.
apabila terdapat kendala atau kesalahan ketika mengisi formulir survey ini, silahkan
hubungi :
082332989920 (Nizar Ramadhan)

Kerahasiaan data diri yang anda berikan akan terjamin.seluruh jawaban hanya digunakan
untuk kebutuhan pengumpulan dan penelitian data penyusunan tugas akhir yang dianalisis
oleh saya.

Petunjuk Pengisian :
Isi formulir dengan sejujur-jujurnya sesuai dengan pendapat anda dengan memberikan
poin dengan skala linier
1 = Tidak penting/ Sangat Buruk
2 = Kurang Penting/ Buruk
3 = Cukup Penting/ Cukup Baik
4 = Penting/ Baik
5 = Sangat penting/ Sangat Baik

nizarramadhan40@gmail.com (tidak dibagikan) [Ganti akun](#)

* Wajib

Nama *

Jawaban Anda

Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan jalur pejalan kaki di Terminal
Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Penting Sangat Penting

Menurut Anda Bagaimana Kinerja jalur pejalan kaki di terminal Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Buruk Sangat Baik

Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan Fasilitas Keselamatan Jalan di
terminal Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Penting Sangat Penting

Menurut Anda Bagaimana Kinerja Fasilitas Keselamatan Jalan di terminal
Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Buruk Sangat Baik

Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan Jalur Evakuasi di terminal
Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Penting Sangat Penting

Menurut Anda Bagaimana Kinerja Jalur Evakuasi di terminal Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Buruk Sangat Baik

Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan Alat Pemadam Kebakaran di terminal
Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Penting Sangat Penting

Menurut Anda Bagaimana Kinerja Alat Pemadam Kebakaran di terminal
Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Buruk Sangat Baik

Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan Pos, Fasilitas, dan Petugas kesehatan
di terminal Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Penting Sangat Penting

Menurut Anda Bagaimana Kinerja Pos, Fasilitas, dan Petugas di terminal
Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Buruk Sangat Baik

Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan Pos, Fasilitas, dan Kelaikan
Pemeriksaan Kendaraan Umum di terminal Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Penting Sangat Penting

Menurut Anda Bagaimana Kinerja Pos, Fasilitas, dan Kelaikan Pemeriksaan
Kendaraan Umum di terminal Blambangan

1 2 3 4 5

Sangat Buruk Sangat Baik

<p>Menurut Anda Seberapa Penting informasi fasilitas keselamatan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda bagaimana kinerja informasi fasilitas keselamatan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda Bagaimana Kinerja Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>
<p>Menurut Anda Seberapa Penting informasi fasilitas kesehatan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut anda seberapa penting keberadaan pos keamanan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda bagaimana kinerja informasi fasilitas kesehatan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut anda bagaimana kinerja pos keamanan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>
<p>Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan Media Pengaduan Gangguan Keamanan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Media Pengaduan Gangguan Keamanan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>
<p>Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan Petugas keamanan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Petugas Keamanan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>

<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan Kantor penyelenggara terminal di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan Ruang tunggu di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Kantor penyelenggara terminal di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Ruang tunggu di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>
<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan Petugas Operasional Terminal di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan Toilet di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Petugas operasional terminal di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Toilet di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>
<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan Fasilitas Peribadatan di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan Rumah makan di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Fasilitas Peribadatan di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Rumah makan di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>
<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan Ruang terbuka hijau di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan Fasilitas dan petugas kebersihan di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Ruang terbuka hijau di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja fasilitas dan petugas kebersihan di terminal Blambangan</p> <p>1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>

<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan Area merokok di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan jalur keberangkatan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Area merokok di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda Bagaimana kinerja jalur keberangkatan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>
<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan Drainase di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan jalur kedatangan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda, Bagaimana Kinerja Drainase di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda Bagaimana kinerja jalur kedatangan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>

<p>Menurut Anda Seberapa Penting informasi pelayanan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan tempat naik turun penumpang di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda Bagaimana Kinerja informasi pelayanan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda Bagaimana Kinerja tempat naik turun penumpang di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>
<p>Menurut Anda Seberapa Penting informasi angkutan lanjutan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>	<p>Menurut Anda Seberapa Penting Keberadaan tempat parkir kendaraan umum dan pribadi di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda Bagaimana Kinerja informasi angkutan lanjutan di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>	<p>Menurut Anda Bagaimana Kinerja tempat parkir kendaraan umum dan pribadi di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>

<p>Menurut Anda Seberapa Penting keberadaan ruang ibu menyusui di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Tidak Penting <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Penting</p>
<p>Menurut Anda Bagaimana Kinerja ruang ibu menyusui di terminal Blambangan</p> <p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Sangat Buruk <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Sangat Baik</p>
<p style="text-align: center;"> <input type="button" value="Kembali"/> <input type="button" value="Kirim"/> Kosongkan formulir </p>

Google Form MIM

SURVEY KEBUTUHAN FASILITAS TERMINAL BLAMBANGAN KABUPATEN BANYUWANGI

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh Bapak/Ibu
Mohon izin saya Taruna Wasana Nizar Ramadhan dari Politeknik Transportasi Darat
Indonesia - STTD
Mohon Bantuan Bapak/Ibu untuk berpartisipasi dalam penelitian Transportasi untuk
penyusunan Tugas Akhir dengan judul Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di
Kabupaten Banyuwangi

Mohon kesedia Bapak/Ibu/Saudara Untuk meluangkan waktu 5 - 10 menit untuk mengisi
formulir.
apabila terdapat kendala atau kesalahan ketika mengisi formulir survey ini, silahkan
hubungi :
082332989920 (Nizar Ramadhan)

Kerahasiaan data diri yang anda berikan akan terjamin seluruh jawaban hanya digunakan
untuk kebutuhan pengumpulan dan penelitian data penyusunan tugas akhir yang dianalisis
oleh saya.

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

nizarramadhan40@gmail.com (tidak dibagikan) [Ganti akun](#)

Nama _____

Jawaban Anda _____

Keadaan Eksisting

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

Bagaimana jarak ruang tunggu penumpang ke jalur keberangkatan ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

Bagaimana jarak ruang tunggu penumpang ke jalur kedatangan ?

1 2 3 4 5

Sangat Buruk Sangat Baik

Bagaimana jarak ruang tunggu penumpang ke lajur pejalan kaki ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

Bagaimana jarak jalur kedatangan ke jalur keberangkatan ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

Bagaimana jarak jalur kedatangan ke lajur pejalan kaki ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

Bagaimana jarak jalur keberangkatan ke lajur pejalan kaki ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

[Kembali](#) [Berikutnya](#) [Kosongkan formulir](#)

Harapan

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

Bagaimana jarak ruang tunggu penumpang ke jalur keberangkatan ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

Bagaimana jarak ruang tunggu penumpang ke jalur kedatangan ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

Bagaimana jarak ruang tunggu penumpang ke lajur pejalan kaki ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

Bagaimana jarak jalur kedatangan ke jalur keberangkatan ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

Bagaimana jarak jalur kedatangan ke lajur pejalan kaki ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

Bagaimana jarak jalur keberangkatan ke lajur pejalan kaki ?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sangat Buruk Sangat Baik

[Kembali](#) [Kirim](#) [Kosongkan formulir](#)

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan Notar : 18.01.327 Prodi : DIV Transportasi Darat Judul Skripsi : PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI	Dosen Pembimbing : Wisnu Wardhana Kusuma, S.SiT, MM. Tanggal Asistensi : 3 Mei 2022 Asistensi Ke-1
--	---

No.	Evaluasi	Revisi
1.	<p>Pembahasan secara umum mengenai gambaran isi proposal skripsi Bab 1-4</p> 	

DOSEN PEMBIMBING



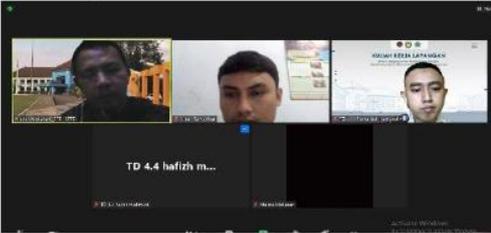
Wisnu Wardhana K, S.SiT, MM

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Wisnu Wardhana Kusuma, S.SiT, MM
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI	Tanggal Asistensi : 21 Mei 2022
	Asistensi Ke-2

No.	Evaluasi	Revisi
1.	<p>Rumusan masalah disesuaikan lagi dengan identifikasi masalah. Pada bagian kondisi transportasi, yang tidak berhubungan dengan kajian dihilangkan.</p> 	<p>Isi pada rumusan masalah sudah disesuaikan dengan identifikasi masalah yang ada. Sudah dihilangkan bagian yang tdk berhubungan dengan kajian.</p>

DOSEN PEMBIMBING

Wisnu Wardhana K, S.SiT, MM

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Wisnu Wardhana Kusuma, S.SiT, MM.
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI	Tanggal Asistensi : 27 Mei 2022
	Asistensi Ke-3

No.	Evaluasi	Revisi
1.	<p>Tambahkan identifikasi masalah dari segi kepuasan pelanggan. Pada Kondisi wilayah kajian ditambahkan fasilitas utama dan penunjang Keaslian penelitian di benarkan sesuai format.</p> 	<p>Sudah ditambahkan identifikasi masalah dari segi kepuasan pelanggan. Sudah ditambahkan fasilitas utama dan penunjang terminal. Keaslian penelitian sudah sesuai format.</p>

DOSEN PEMBIMBING



Wisnu Wardhana K, S.SiT, MM

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan Notar : 18.01.327 Prodi : DIV Transportasi Darat Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Dosen Pembimbing : Wisnu Wardana Kusuma,S.SiT,MM. Tanggal Asistensi : 12 Juni 2022 Asistensi Ke-4
--	---

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Penyesuaian kelengkapan fasilitas terminal berdasarkan peraturan yang ada	Telah disesuaikan kelengkapan fasilitas berdasarkan Peraturan Menteri Pehubungan tahun 2021

DOSEN PEMBIMBING

Wisnu Wardana K, S.SiT, MM.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Wisnu Wardana Kusuma, S.SiT, MM.
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Tanggal Asistensi : 16 Juni 2022
	Asistensi Ke-5

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Penambahan analisis terkait dengan penataan lalu lintas di sekitar terminal	Telah ditambahkan analisis terkait penataan lalu lintas di sekitar terminal

DOSEN PEMBIMBING

Wisnu Wardana K, S.SiT, MM.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Wisnu Wardana Kusuma,S.SiT,MM.
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Tanggal Asistensi : 20 Juni 2022
	Asistensi Ke-6

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Penyesuaian layout terminal sesuai dengan kebutuhan dan kapasitas terminal	Telah di sesuaikan layout terminal sesuai dengan kebutuhan dan luasan yang ada.

DOSEN PEMBIMBING

Wisnu Wardana K, S.SiT, MM..

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Wisnu Wardana Kusuma,S.SiT,MM.
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Tanggal Asistensi : 15 Juli 2022
	Asistensi Ke-7

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Penyesuaian kelengkapan fasilitas terminal berdasarkan peraturan yang ada	Telah disesuaikan kelengkapan fasilitas berdasarkan Peraturan Menteri Pehubungan tahun 2021

DOSEN PEMBIMBING

Wisnu Wardana K, S.SiT, MM.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing :
Notar : 18.01.327	Wisnu Wardana Kusuma, S.SiT, MM.
Prodi : DIV Transportasi Darat	Tanggal Asistensi :
Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	18 Juli 2022
	Asistensi Ke-8

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Penambahan analisis terkait dengan penataan lalu lintas di sekitar terminal	Telah ditambahkan analisis terkait penataan lalu lintas di sekitar terminal

DOSEN PEMBIMBING

Wisnu Wardana K, S.SiT, MM.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Wisnu Wardana Kusuma,S.SiT,MM.
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Tanggal Asistensi : 21 Juli 2022
	Asistensi Ke-9

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Penyesuaian layout terminal sesuai dengan kebutuhan dan kapasitas terminal	Telah di sesuaikan layout terminal sesuai dengan kebutuhan dan luasan yang ada.

DOSEN PEMBIMBING

Wisnu Wardana K, S.SiT, MM..

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Ataline Muliasari, MT
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI	Tanggal Asistensi : 28 April 2022
	Asistensi Ke-1

No.	Evaluasi	Revisi
1.	<p>Pembahasan secara umum mengenai gambaran isi proposal skripsi Bab 1-4</p> 	

DOSEN PEMBIMBING

Ataline Muliasari, MT

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Ataline Muliasari, MT
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI	Tanggal Asistensi : 09 Mei 2022 Asistensi Ke-2

No.	Evaluasi	Revisi
1.	<p>Rumusan masalah disesuaikan lagi dengan identifikasi masalah. Koreksi terhadap pemenggalan kalimat pada tiap halaman.</p> 	<p>Isi pada rumusan masalah sudah disesuaikan dengan identifikasi masalah yang ada. Format pemenggalan kalimat sudah diperbaiki pada tiap halaman.</p>

DOSEN PEMBIMBING

Ataline Muliasari, MT

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan Notar : 18.01.327 Prodi : DIV Transportasi Darat Judul Skripsi : PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C BLAMBANGAN DI KABUPATEN BANYUWANGI	Dosen Pembimbing : Ataline Muliasari, MT Tanggal Asistensi : 26 Mei 2022 Asistensi Ke-3
--	---

No.	Evaluasi	Revisi
1.	<p>Kurangnya visualisasi kondisi eksisting di terminal. Perbaiki pada bagan alir, bagian analisa.</p> 	<ul style="list-style-type: none">• Ditambahkan kondisi eksisting terminal, baik itu fasilitas utama maupun fasilitas penunjang• Telah diperbaiki analisa pada bagan alir.

DOSEN PEMBIMBING

Ataline Muliasari, MT

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan Notar : 18.01.327 Prodi : DIV Transportasi Darat Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Dosen Pembimbing : Ataline Muliastari, MT Tanggal Asistensi : 12 Juni 2022 Asistensi Ke-4
--	---

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Kelengkapan fasilitas di sesuaikan dengan kondisi berdasarkan Peraturan.	Telah diubah kelengkapan fasilitas berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 tahun 2021

DOSEN PEMBIMBING

Ataline Muliastari, MT

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Ataline Muliasari, MT
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Tanggal Asistensi : 16 Juni 2022
	Asistensi Ke-5

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Penambahan rumus perhitungan untuk ukuran fasilitas yang ada sesuai dengan pedoman.	Telah ditambahkan rumus perhitungan sesuai dengan pedoman.

DOSEN PEMBIMBING

Ataline Muliasari, MT

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Ataline Mulasari, MT
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Tanggal Asistensi : 20 Juni 2022
	Asistensi Ke-6

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Penyesuaian layout dengan kebutuhan	Telah disesuaikan layout sesuai kebutuhan

DOSEN PEMBIMBING

Ataline Mulasari, MT

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan Notar : 18.01.327 Prodi : DIV Transportasi Darat Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Dosen Pembimbing : Ataline Mulasari, MT Tanggal Asistensi : 15 Juli 2022 Asistensi Ke-7
---	---

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Kelengkapan fasilitas di sesuaikan dengan kondisi berdasarkan Peraturan.	Telah diubah kelengkapan fasilitas berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 tahun 2021

DOSEN PEMBIMBING

Ataline Mulasari, MT

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan Notar : 18.01.327 Prodi : DIV Transportasi Darat Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Dosen Pembimbing : Ataline Muliasari, MT Tanggal Asistensi : 18 Juli 2022 Asistensi Ke-8
--	--

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Penambahan rumus perhitungan untuk ukuran fasilitas yang ada sesuai dengan pedoman.	Telah ditambahkan rumus perhitungan sesuai dengan pedoman.

DOSEN PEMBIMBING

Ataline Muliasari, MT

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD



KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Nizar Ramadhan	Dosen Pembimbing : Ataline Muliasari, MT
Notar : 18.01.327	
Prodi : DIV Transportasi Darat	
Judul Skripsi : Peningkatan Kinerja Terminal Tipe C Blambangan di Kabupaten Banyuwangi	Tanggal Asistensi : 21 Juli 2022
	Asistensi Ke-9

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Penyesuaian layout dengan kebutuhan	Telah disesuaikan layout sesuai kebutuhan

DOSEN PEMBIMBING

Ataline Muliasari, MT