OPTIMALISASI KINERJA PELAYANAN TERMINAL TAMANAN TIPE A DI KOTA KEDIRI

KERTAS KERJA WAJIB

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

DIAJUKAN OLEH :

ARIGHI WIVKA INZAKY

NOTAR : 19.02.052

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PROGRAM STUDI DIPLOMA III

MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

BEKASI

2022

OPTIMALISASI KINERJA PELAYANAN TERMINAL TAMANAN TIPE A DI KOTA KEDIRI

KERTAS KERJA WAJIB

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

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

DIAJUKAN OLEH :

ARIGHI WIVKA INZAKY

NOTAR : 19.02.052

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PROGRAM STUDI DIPLOMA III

MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

BEKASI

2022

KERTAS KERJA WAJIB

OPTIMALISASI KINERJA PELAYANAN TERMINAL TAMANAN TIPE A DI KOTA KEDIRI

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

ARIGHI WIVKA INZAKY

Nomor Taruna : 19.02.052

Telah di Setujui oleh :

PEMBIMBING I

SAM DELI IMANUEL DUDUNG, S.Si.T., M.M.

Tanggal : 4 Agustus 2022

PEMBIMBING II

Ir. Tri Yuli Andaru, M.Si

Tanggal : 4 Agustus 2022

KERTAS KERJA WAJIB

OPTIMALISASI KINERJA PELAYANAN TERMINAL TAMANAN TIPE A DI KOTA KEDIRI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan

Program Studi Diploma III

Oleh :

ARIGHI WIVKA INZAKY

Nomor Taruna : 19.02.052

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 04 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

Pembimbing

SAM DELI IMANUEL DUDUNG, S.Si.T., M.M.

Tanggal : 4 Agustus 2022

Pembimbing

Ir. Tri Yuli Andaru, M.Si

Tanggal : 4 Agustus 2022

JURUSAN MANAJEMEN TRANSPORTASI
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD
BEKASI, 2022

KERTAS KERJA WAJIB

OPTIMALISASI KINERJA PELAYANAN TERMINAL TAMANAN TIPE A DI KOTA KEDIRI

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

ARIGHI WIVKA INZAKY

Nomor Taruna : 19.02.052

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 04 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

DEWAN PENGUJI

SAM DELI IMANUEL, S.Si.T MM **NIP. 198503092009121003**	**Ir. TRI YULI ANDARU, M.Si** **NIP. 196207161987031002**

NOMIN, S.Ag, M.Pd **NIP. 196806131989031001**

MENGETAHUI,
KETUA PROGRAM STUDI
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

RACHMAT SADILI, MT
NIP. 19840208 200604 1 001

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Arighi Wivka Inzaky

Notar : 1902052

adalah Taruna/I jurusan Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Naskah Tugas Akhir / KKW / Skripsi yang saya tulis dengan judul:

OPTIMALISASI KINERJA PELAYANAN TERMINAL TAMANAN TIPE A KOTA KEDIRI

adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila di kemudian hari diketahui bahwa isi Naskah Skripsi ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pembatalan kelulusan dan atau pencabutan gelar yang saya peroleh.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 18 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,

ARIGHI WIVKA INZAKY

Notar : 1902052

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Arighi Wivka Inzaky

Notar : 1902052

Menyatakan bahwa demi kepentingan perkembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui abstrak Tugas Akhir / KKW / Skripsi yang saya tulis dengan judul:

OPTIMALISASI KINERJA PELAYANAN TERMINAL TAMANAN TIPE A KOTA KEDIRI

Untuk dipublikasikan atau ditampilkan di internet atau media lain yaitu Digital Library Perpustakaan PTDI-STTD untuk kepentingan akademik, sebatas sesuai dengan Undang-Undang Hak Cipta.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 18 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,

ARIGHI WIVKA INZAKY

Notar : 1902052

KATA PENGANTAR

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

1. Bapak Ahmad Yani, ATD, MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD beserta Staf
2. Bapak Rachmat Sadili, ATD, MT selaku ketua Jurusan D-III Manajemen Transportasi Jalan beserta Dosen-dosen, yang telah memberikan bimbingan selama pendidikan.
3. Bapak Sam Deli Imanuel Dudung, S.Si.T., M.M. dan Bapak Ir. Tri Yuli Andaru, M.Si sebagai dosen pembimbing yang telah memberi bimbingan terhadap penulisan kkw ini.
4. Rekan Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Angkatan XLI.
5. Serta rekan-rekan yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

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

Bekasi, Agustus 2022

Penulis

ARIGHI WIVKA INZAKY

Notar : 19.02.052

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ..... **viii**
DAFTAR ISI ..... **ix**
DAFTAR TABEL ..... **x**
DAFTAR GAMBAR ..... **xi**
DAFTAR RUMUS ..... **xii**
BAB I PENDAHULUAN **1**
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Identifikasi Masalah 3
1.3 Rumusan Masalah 3
1.4 Maksud dan Tujuan 4
1.5 Batasan Masalah 4
BAB II GAMBARAN UMUM **5**
2.1 Kondisi Transportasi di Kota Kediri 5
2.2 Kondisi wilayah kajian 15
BAB III KAJIAN PUSTAKA **26**
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN **39**
4.1 Alur Pikir Penelitian 39
4.2 Bagan Alir 41
4.3 Metode Pengumpulan Data 42
4.4 Teknik Analisa Data 47
BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH **52**
5.1 Analisis Data 52
5.2 Usulan Pemecahan Masalah 72
BAB IV PENUTUP **80**
6.1 Kesimpulan 80
6.2 Saran 81
DAFTAR PUSTAKA **82**

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Daftar Perusahaan Travel di Kota Kediri Tahun 2022 14
Tabel II. 2 Visualisasi Fasilitas Terminal Tamanan 18
Tabel III. 1 Ukuran Kantor Sesuai Kriterianya 35
Tabel III. 2 Kriteria Panjang Parkir Pengantar di Terminal 35
Tabel III. 3 Kebutuhan Luas Musholla Berdasarkan Jalur 36
Tabel III. 4 Luas Terminal Berdasarkan Tipe 37
Tabel V. 1 Kinerja Pelayanan Fasilitas Terminal Tamanan 53
Tabel V. 2 Perhitungan Luas Jalur Kedatangan 58
Tabel V. 3 Penentuan Satuan Ruang Parkir 59
Tabel V. 4 Kebutuhan Luas Ruang Parkir Kendaraan Pribadi 59
Tabel V. 5 Kebutuhan Luas Parkir Angkutan Umum 60
Tabel V. 6 Ukuran Klasifikasi Jalur Exit 69
Tabel V. 7 Perhitungan Luas Untuk Rumah Makan 71
Tabel V. 8 Usulan Luas Fasilitas Terminal 72

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Visualisasi Terminal Tamanan Tipe A 5
Gambar II. 2 Visualisasi Terminal Kresek Tipe C 6
Gambar II. 3 Visualisasi Angkutan Antar Kota Antar Provinsi 6
Gambar II. 4 Peta Jaringan Trayek AKAP Kota Kediri 8
Gambar II. 5 Visualisasi (a) Angkutan AKDP Bus Besar, (b) Angkutan AKDP Bus Sedang, (c) Angkutan AKDP Bus Kecil 9
Gambar II. 6 Peta Jaringan Trayek AKDP Kota Kediri 10
Gambar II. 7 Visualisasi Angkutan Perkotaan Kota Kediri 11
Gambar II. 8 Jaringan Trayek Angkutan Kota Kediri Menurut Peraturan Walikota Nomor 11 tahun 2009 12
Gambar II. 9 Jaringan Trayek Angkutan Kota Kediri Menurut Eksisting 13
Gambar II. 10 Visualisasi Angkutan Travel 14
Gambar II. 11 Peta Lay Out Terminal Tamanan saat ini 17
Gambar IV. 1 Bagan Alir Penelitian 41
Gambar IV. 2 Diagram Kartesius 49
Gambar V. 1 Ketersediaan Fasilitas Terminal Tamanan 56
Gambar V. 2 Kelayakkan Fasilitas Terminal Tamanan 57
Gambar V. 3 Diagram Jenis Kelamin Responden 64
Gambar V. 4 Diagram Usia Responden 65
Gambar V. 5 Diagram Kartesius 66
Gambar V. 6 Layout Usulan Fasilitas Terminal Tamanan di Kota Kediri 74
Gambar V. 7 Layout Usulan Sirkulasi Angkutan Penumpang AKAP dan AKDP di Terminal Tamanan Kota Kediri 76
Gambar V. 8 Layout Usulan Sirkulasi Angkutan Perkotaan di Terminal Tamanan Kota Kediri 77
Gambar V. 9 Layout Usulan Sirkulasi Kendaraan Pribadi di Terminal Tamanan Kota Kediri 78
Gambar V. 10 Layout Usulan Sirkulasi Pejalan Kaki di Terminal Tamanan Kota Kediri 79

DAFTAR RUMUS

Rumus III. 1 Frekuensi 28
Rumus III. 2 Faktor Muat 28
Rumus III. 3 Waktu Menunggu Angkutan Umum 28
Rumus III. 4 Waktu Perjalanan Angkutan Umum 29
Rumus III. 5 Waktu Sirkulasi 29
Rumus III. 6 Waktu Antara Kendaraan 29
Rumus III. 7 Jumlah Armada Perwaktu Sirkulasi 30
Rumus III. 8 Jumlah Rit 30
Rumus III. 9 Model Parkir Sejajar 0^{o} 34
Rumus III. 10 Model Parkir 90^{0} 34
Rumus III. 11 34
Rumus III. 12 Kebutuhan Ruang Tunggu 34
Rumus III. 13 Luas Kamar Kecil 36
Rumus III. 14 Luas Kios 37
Rumus III. 15 Luas Taman 37
Rumus IV. 1 Slovin 43

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Terminal adalah prasarana transportasi jalan yang digunakan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Keberadaan terminal berperan dalam menentukan tingkat kinerja dari pelayanan angkutan umum dalam suatu wilayah. Terminal juga merupakan sarana angkutan yang identik dengan banyak kegiatan masyarakat di dalamnya, maka sudah menjadi kebiasaan seperti kemacetan, kepadatan kendaraan, ketidak tertiban lalu lintas khususnya kendaraan berjenis angkutan perkotaan.

Berdasarkan PM Perhubungan No 24 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan, terminal penumpang wajib mempunyai fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan fasilitas umum, sedangkan PM Perhubungan No 40 Tahun 2015, standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan, terminal penumpang wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang mencakup pelayanan keselamatan, keamanan, kehandalan/keteraturan, kenyamanan, kemudahan/keterjangkauan, dan kesetaraan.

Pertumbuhan Ekonomi yang semakin meningkat di Kota Kediri, sehingga banyak orang melakukan perjalanan atau aktifitas sehari hari baik untuk perjalanan jarak jauh, sedang maupun jarak pendek. Untuk menunjang hal itu semua maka diperlukan dukungan ketersediaan Sarana dan Prasarana Angkutan umum, agar dapat melakukan pergerakan dengan cepat, tepat, dan efisien. Sehingga aksebilitas masyarakat dalam

menggunakan moda transportasi khususnya angkutan umum berjalan dengan baik. Oleh karena itu harus didukung oleh setiap moda yang harus memiliki jaringan trayek dan kapasitas yang tepat. Disamping itu masyarakat mendapatkan kemudahan, khususnya dalam menggunakan moda angkutan umum. Maka dari itu diperlukannya prasarana angkutan umum yang dapat memberikan pelayanan yang nyaman, aman, efektif, efisien, salah satunya adalah ketersediaan terminal angkutan.

Kota Kediri memiliki 5 pintu masuk yaitu dari sisi utara Kabupaten Nganjuk dan Kabupaten Jombang, dari sisi selatan Kabupaten Blitar dan Kabupaten Tulungagung, dari sisi barat Kabupaten Nganjuk, dari sisi timur Kabupaten Blitar dan Kabupaten Malang. Di Kota Kediri terdapat 2 Terminal yaitu Terminal Tamanan yang merupakan Tipe A dan Terminal Kresek yang merupakan Tipe C. Keduanya dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Kediri.

Terminal Tamanan yang terletak di Jalan Semeru memiliki fungsi kolektor 2/2UD yang mengalami permasalahan di dalam maupun luar Terminal. Hal ini menyebabkan fungsi pelayanan Terminal Tamanan menjadi tidak optimal. Permasalahan yang terjadi di dalam terminal seperti fasilitas utama yang masih kurang seperti tidak adanya lajur pejalan kaki, tempat istirahat awak, jalur evakuasi bencana dalam terminal, dan lain sebagainya. Untuk sirkulasi kendaraan pribadi dan angkutan umum juga belum teratur, dikarenakan pintu masuk dan keluar antara kendaraan pribadi dan angkutan umum menjadi satu. Fenomena ini mempersulit Angkutan Perkotaan untuk melakukan pelayanan terhadap penumpang dari dan menuju terminal. Akhirnya angkutan Perkotaan tidak lagi melakukan pelayanan angkutan umum di dalam Terminal Tamanan saat ini, sehingga penumpang yang dari dan menuju terminal Tamanan tidak mendapatkan pelayanan angkutan umum di dalam Terminal. Kondisi saat ini yang terjadi adalah angkutan Perkotaan yang melayani penumpang tidak masuk ke dalam terminal Tamanan melainkan di ruas jalan sekitar terminal, dimana menurut PP No. 79 tahun 2013 terminal dengan klasifikasi Tipe A melayani AKAP, AKDP, Angkutan Perkotaan, dan Angkutan Pedesaan.

Terminal Tamanan juga memiliki peran penting yaitu merupakan simpul yang menjadi titik penting dalam pusat kegiatan dan perjalanan internal maupun eksternal.

Berangkat dari permasalahan diatas, dalam penelitian ini penulis mengambil suatu permasalahan yang terdapat di Terminal Tamanan maka didapatkan sebuah judul penelitian berupa ***"OPTIMALISASI KINERJA PELAYANAN TERMINAL TAMANAN TIPE A DI KOTA KEDIRI".*** Sebelum mengusulkan peningkatan kinerja pada terminal tamanan, maka terlebih dahulu mengevaluasi kinerja pelayanan terminal saat ini.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan dari latar belakang yang terdapat di Terminal Tamanan, maka dapat diidentifikasikan permasalahan yang ada sebagai berikut :

1. Kinerja pelayanan terminal yang kurang optimal menyebabkan pengguna jasa di Terminal Tamanan menjadi berkurang.
2. Fasilitas kurang lengkap seperti tidak adanya lajur pejalan kaki, jalur evakuasi bencana dalam terminal, dan lain sebagainya.
3. Pengaturan yang kurang jelas mengenai sirkulasi angkutan umum maupun kendaraan pribadi sehingga membahayakan pengguna jasa yang ada di terminal.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi permasalahan di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan utama yang akan di kaji dalam Optimalisasi Kinerja Pelayanan Terminal Tamanan Tipe A di Kota Kediri adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi dan penataan fasilitas di Terminal Tamanan saat ini?
2. Bagaimana upaya penanganan fasilitas utama dan fasilitas penunjang menurut kebutuhan pengguna terminal?
3. Bagaimana upaya penataan sirkulasi angkutan umum, angkutan pribadi, dan pejalan kaki pada Terminal Tamanan?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk meningkatkan kinerja Terminal tipe A Tamanan di Kota Kediri yang mengarah kepada kinerja pelayanan fasilitas utama serta penunjang terminal, dengan indikator:

1. Kinerja Pelayanan Terminal Sesuai Peraturan Menteri PM 40 tahun 2015

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Mengidentifikasi fasilitas di Terminal Tamanan saat ini.
2. Merekomendasikan perbaikan atau pembaruan fasilitas sesuai kebutuhan pengguna jasa pada Terminal Tamanan.
3. Menata sirkulasi angkutan umum, kendaraan pribadi, dan pejalan kaki di Terminal Tamanan.

1.5 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah penelitian adalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian yang diambil hanya kawasan Terminal Tamanan.
2. Hanya menganalisis kesesuaian pelayanan terminal sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum.
3. Tidak melakukan perhitungan biaya perjalanan.

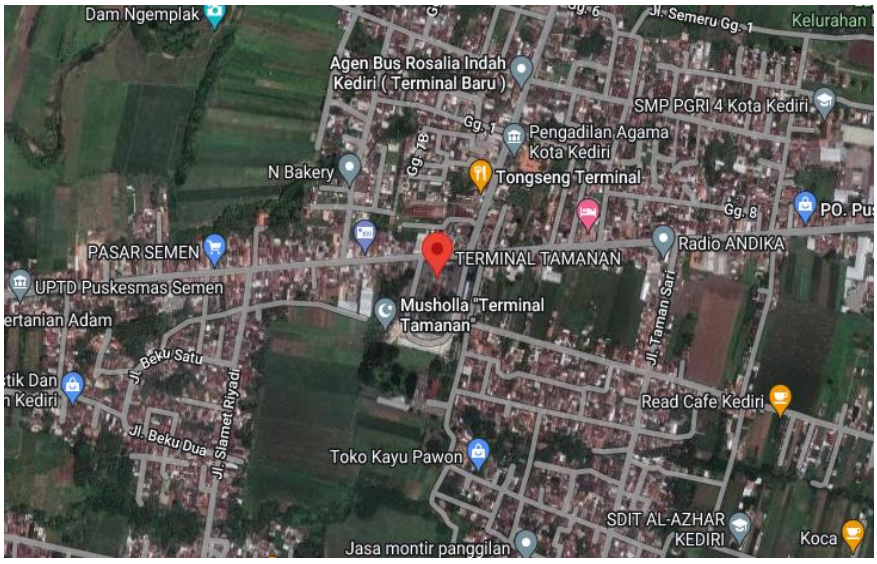
BAB II
GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi di Kota Kediri

1. Kondisi Prasarana Angkutan Umum Kota Kediri

a. Terminal Tamanan

Terminal Tamanan merupakan terminal tipe A yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Provinsi, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, dan Angkutan Perkotaan. Terminal Tamanan terletak di Jl. Semeru No. 55 Kelurahan Tamanan Kecamatan Mojoroto Kota Kediri, dengan luas lahan ± 27.000 m^2



Sumber : Hasil Inventarisasi Tim PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 1 Peta Lokasi Terminal Tamanan Tipe A

b. Terminal Kresek

Terminal Kresek merupakan terminal tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Perkotaan. Terminal kresek terletak di Jalan Durian Kelurahan Tempurejo Kota Kediri. Namun Terminal Kresek saat ini sudah tidak beroperasi.

Sumber : Hasil Inventarisasi Tim PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 2 Peta Lokasi Terminal Kresek Tipe C

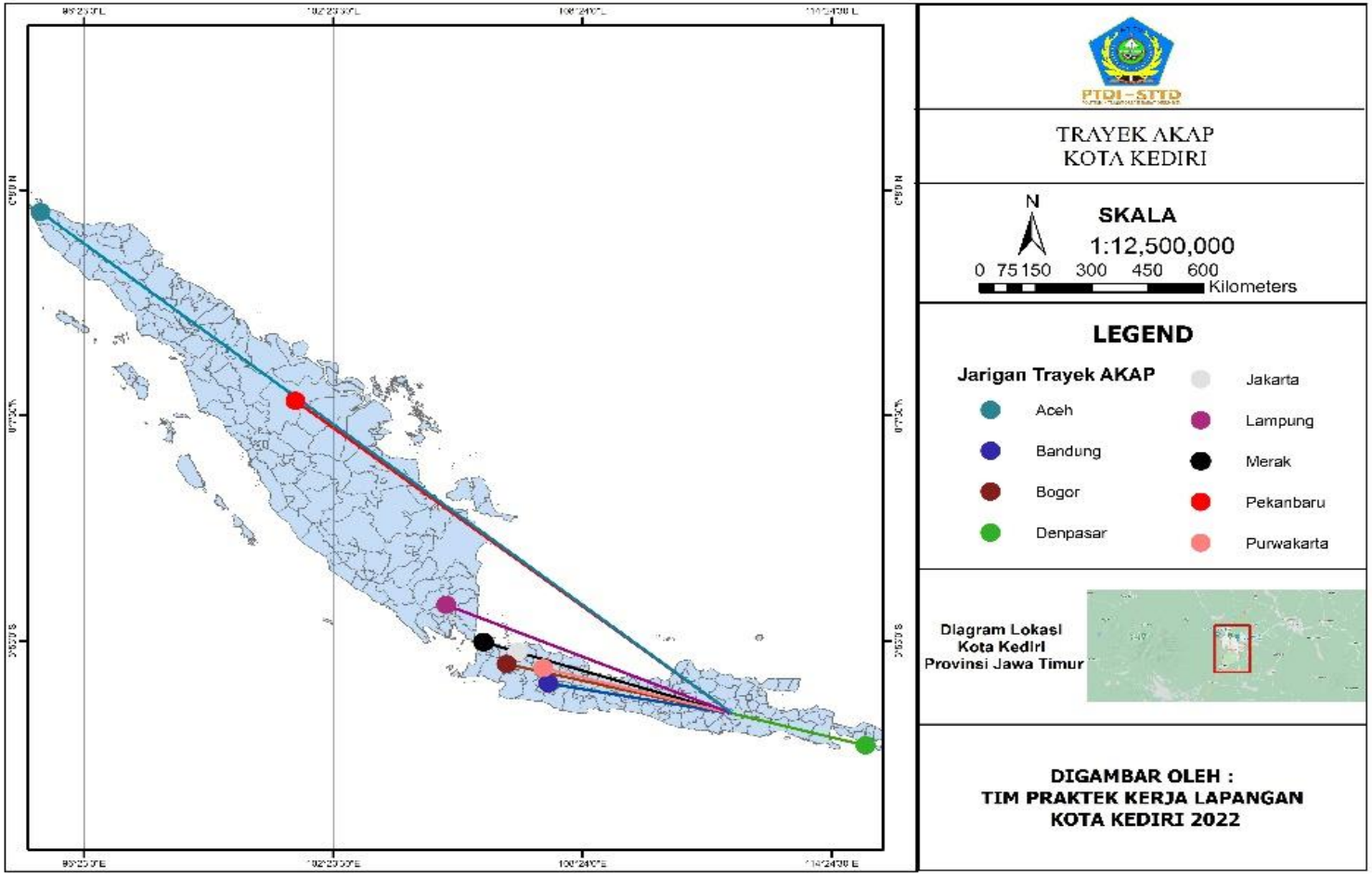
2. Kondisi Sarana Angkutan Umum Kota Kediri

a. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Sumber : Hasil Inventarisasi TIM PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 3 Visualisasi Angkutan Antar Kota Antar Provinsi

Angkutan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain antar daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dengan trayek. AKAP di Kota Kediri melayani ke kota besar di pulau Jawa, Bali, hingga Sumatera. Jumlah AKAP yang ada pada saat ini keseluruhannya berjumlah 82 armada yang beroperasi. Dan berikut adalah rute yang dilayani oleh angkutan AKAP kota Kediri :



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 4 Peta Jaringan Trayek AKAP Kota Kediri

b. Angkutan Antar 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 tersebut, maka Angkutan AKDP ini merupakan kendaraan yang melayani rute perjalanan dari dalam Kota Kediri menuju luar Kota Kediri tetapi dalam lingkup Provinsi Jawa Timur. Jenis kendaraan yang melayani rute AKDP di Kota Kediri ada 3 jenis yaitu bus besar, bus sedang, dan bus kecil. Tarif yang diberlakukan tergantung dari tujuan perjalanan. Berikut merupakan visualisasi dari 3 jenis angkutan AKDP

(a)

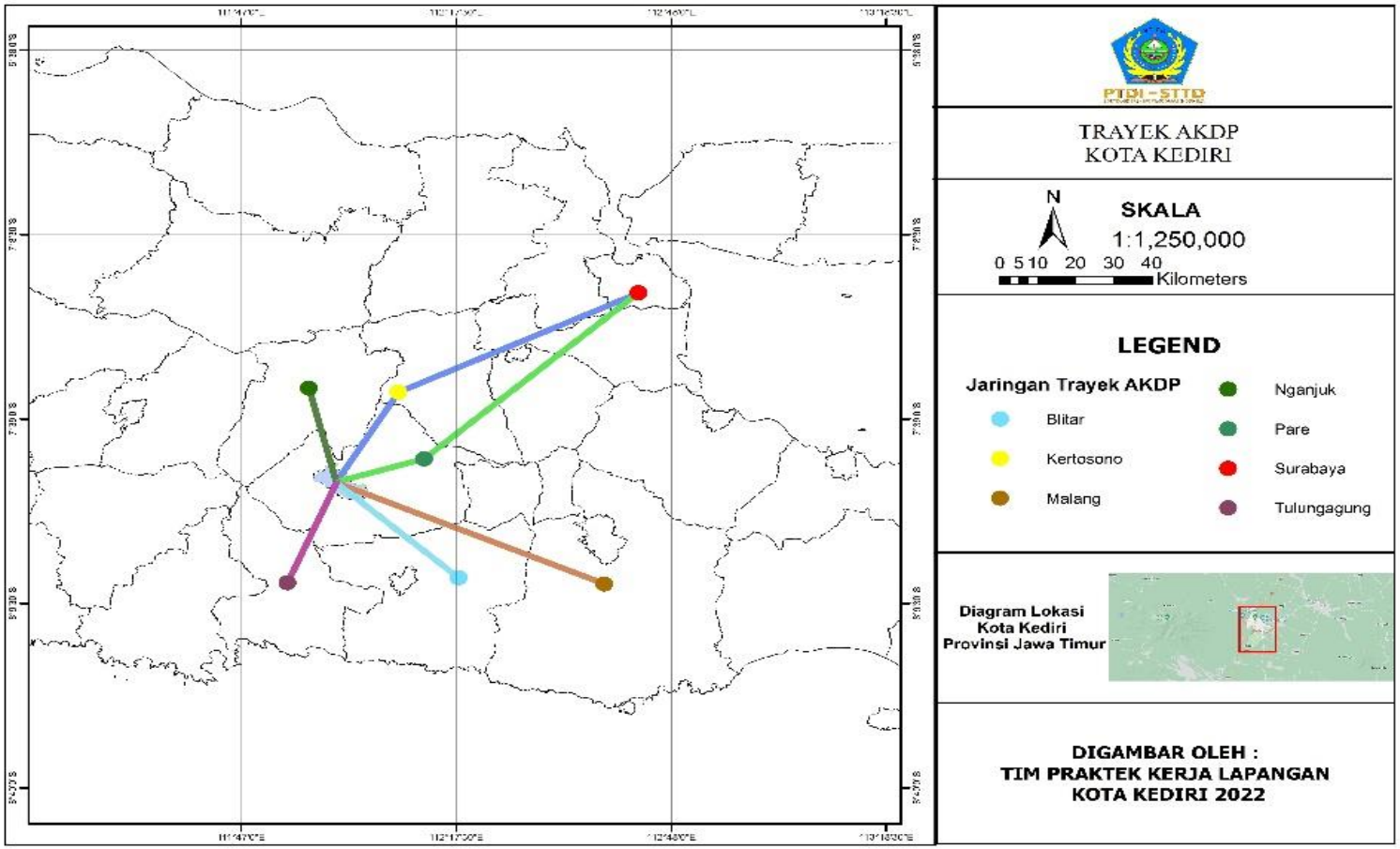
(b)

(c)

Sumber : Hasil Inventarisasi TIM PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 5 Visualisasi (a) Angkutan AKDP Bus Besar, (b) Angkutan AKDP Bus Sedang, (c) Angkutan AKDP Bus Kecil

Adapun untuk lintasan angkutan AKDP dapat digambarkan dalam peta, yakni sebagai berikut :



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Kediri 2022

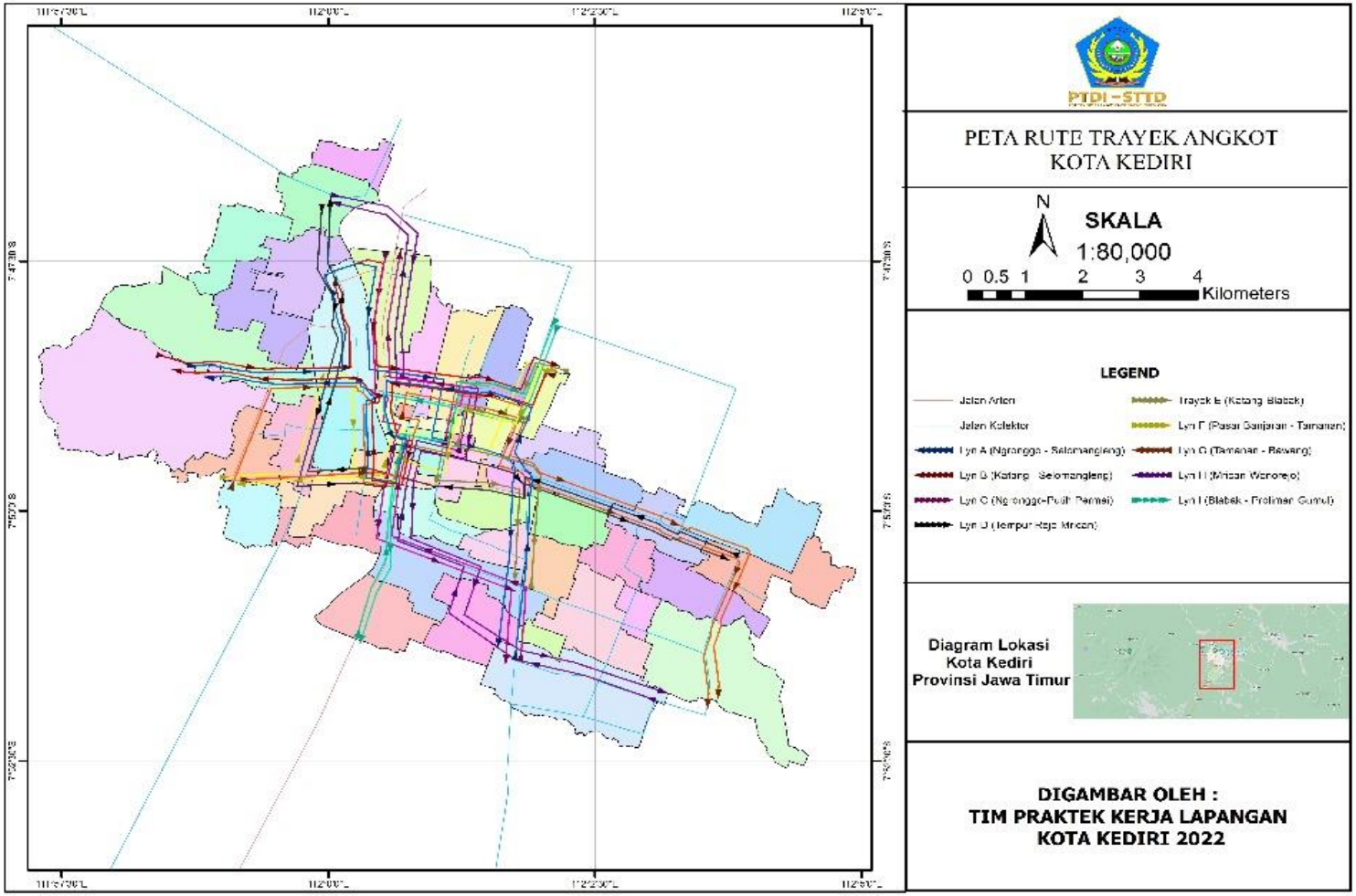
Gambar II. 6 Peta Jaringan Trayek AKDP Kota Kediri

c. Angkutan Perkotaan

Sumber : Hasil Inventarisasi TIM PKL Kota Kediri 2022

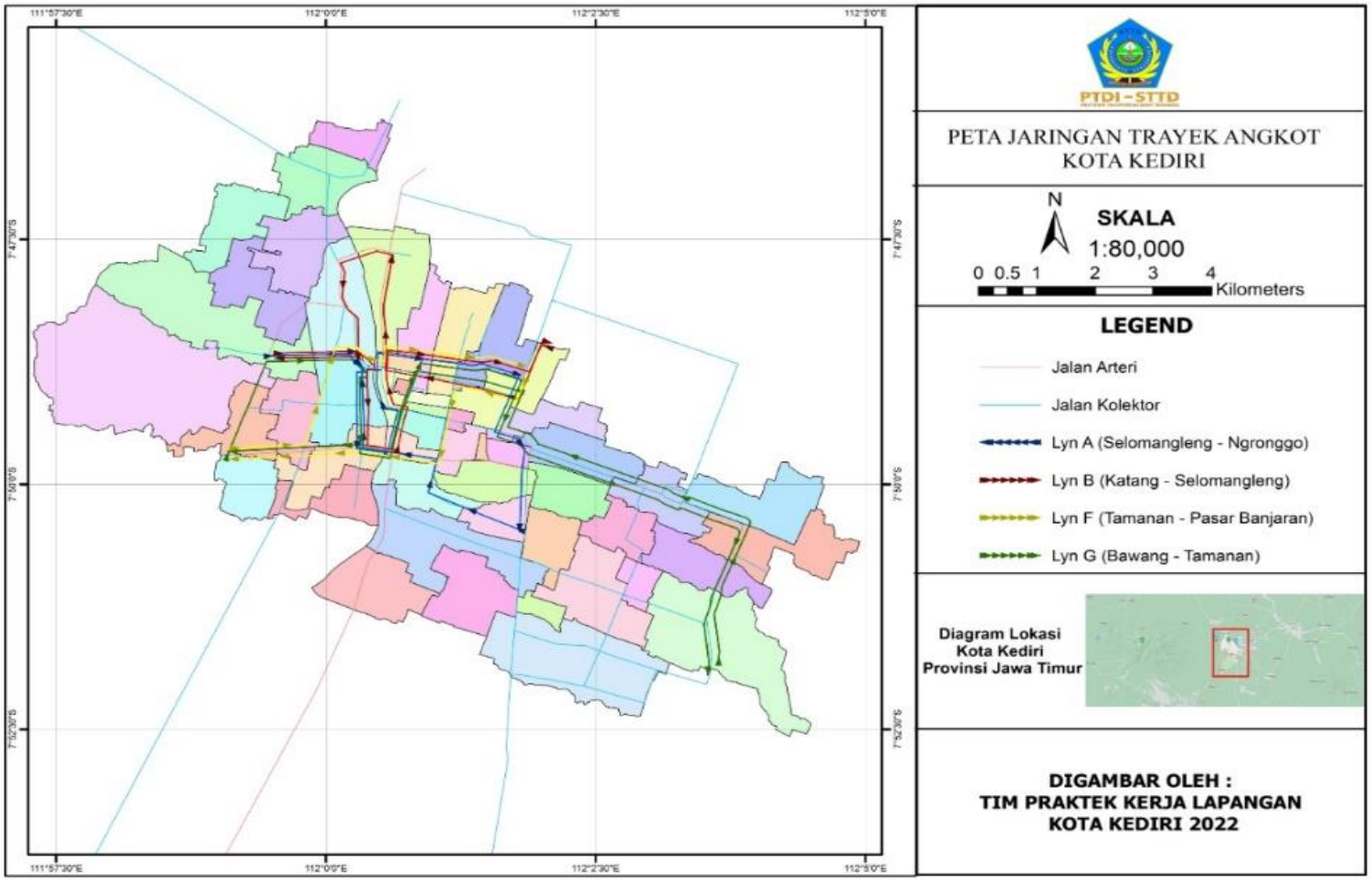
Gambar II. 7 Visualisasi Angkutan Perkotaan Kota Kediri

Angkutan Perkotaan adalah Angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek. Angkutan perkotaan di Kota Kediri merupakan angkutan yang melayani perjalanan dari satu wilayah ke wilayah lain yang masih berada dalam satu wilayah perkotaan di Kota Kediri. Menurut SK Trayek Dinas Perhubungan Kota Kediri yaitu Peraturan Walikota Nomor 11 tahun 2009 terdapat 9 Trayek yang beroperasi, namun pada saat ini hanya terdapat 4 Trayek yang masih beroprasi. Bahkan angkutan perkotaan yang aktif beroperasi setiap hari hanya 2 trayek. Dan berikut adalah perbandingan rute angkutan perkotaan di kota Kediri yang sesuai Peraturan Walikota Nomor 11 tahun 2009 dengan kondisi saat ini:



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 8 Jaringan Trayek Angkutan Kota Kediri Menurut Peraturan Walikota Nomor 11 tahun 2009



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 9 Jaringan Trayek Angkutan Kota Kediri Menurut Eksisting

d. Angkutan Travel

Sumber : Hasil Inventarisasi TIM PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 10 Visualisasi Angkutan Travel

Pada wilayah studi ada beberapa perusahaan yang menawarkan jasa travel untuk bepergian sesuai trayek yang telah disediakan oleh perusahan travel, berikut merupakan data perusahaan travel yang beroperasi di Kota Kediri.

Tabel II. 1 Daftar Perusahaan Travel di Kota Kediri Tahun 2022

NO	NAMA PERUSAHAAN	ALAMAT	TRAYEK	JUMLAH KENDARAAN
1	JALAK GADING TRAVEL	Jl. Teuku Umar No. 58	KEDIRI - SURABAYA	4
			KEDIRI - MALANG	
2	ABAD TRAVEL	Jl. Panjalu No. 17 Perum Gudang Garam	KEDIRI - MALANG	4
3	MEGANTARA TRAVEL	Jl. Pesantren Gang 28 No. 20	KEDIRI - SURABAYA PP	4
			KEDIRI - MALANG PP	
JUMLAH				12

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri

2.2 Kondisi wilayah kajian

Terminal Tamanan terletak di Jl. Semeru No. 55 Kelurahan Tamanan Kecamatan Mojoroto, Kota Kediri, dengan luas lahan ± 27.000 m^2 dan diresmikan pada tahun 1992 oleh Walikota Kota Kediri. Dahulu Terminal Tamanan sempat berada di Jalan Panglima Sudirman, Kelurahan Kampung Dalem, Kecamatan Kota, Kota Kediri dekat alun alun Kota Kediri, tetapi untuk pelayanan kurang maksimal sehingga pada tahun 2004 dipindahkan ke Jalan Semeru No. 55 Kelurahan Tamanan dikarenakan daerah tersebut dipercaya lebih strategis untuk pelayanan angkutan umum.

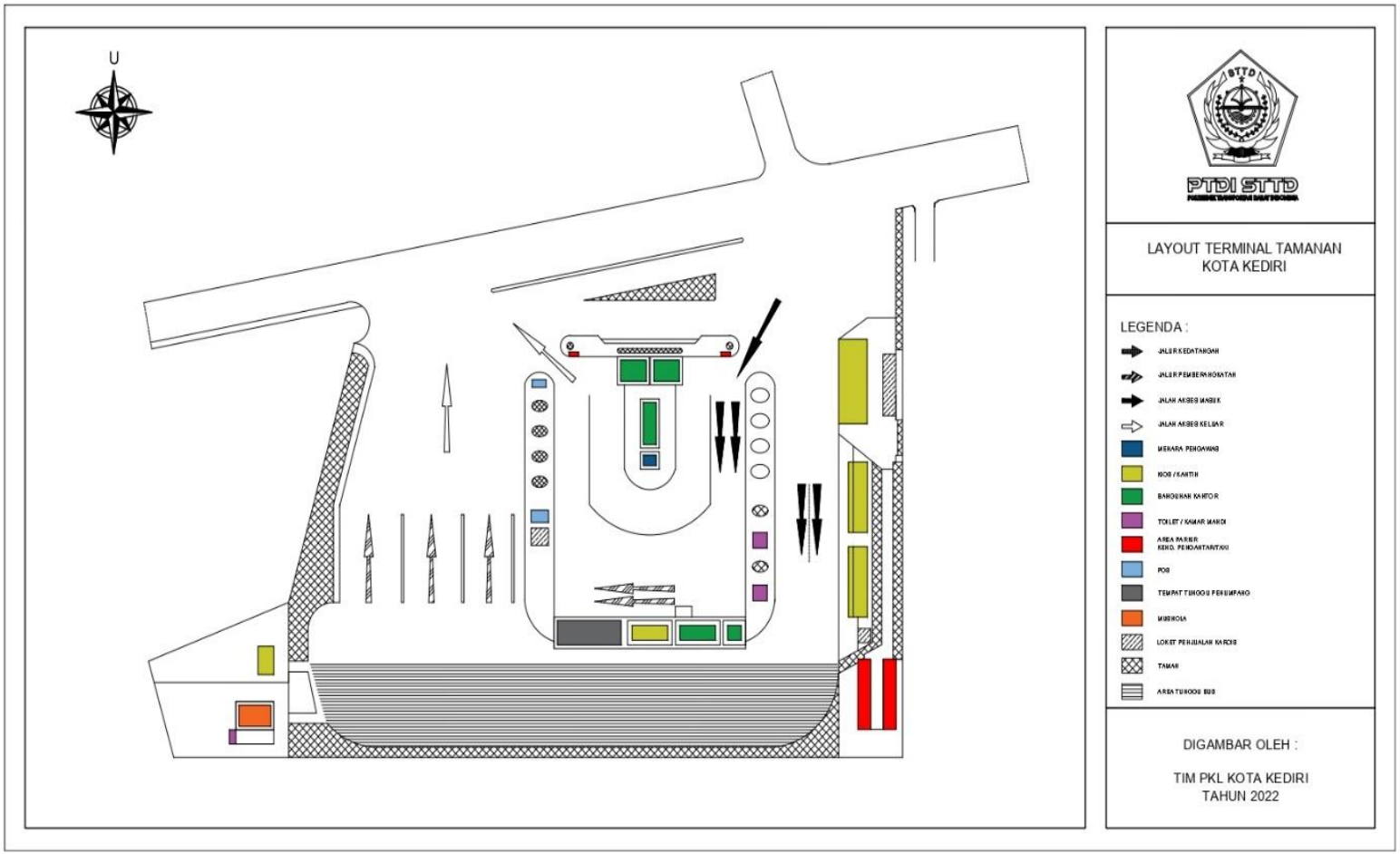
Dari pendiriannya terminal Tamanan merupakan terminal tipe A, sehingga dari awal memang sudah melayani Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan Angkutan Perkotaan. Tetapi untuk terminal tipe A, terminal Tamanan masih kurang sesuai dengan PM No. 40 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Fasilitas yang disediakan masih belum sepenuhnya ada, seperti tidak adanya menara pengawas, ruang penitipan barang, layanan bagasi, jalur evakuasi bencana dalam terminal, dan lain sebagainya. Sirkulasi antara angkutan perkotaan dan kendaraan pribadi menjadi satu. Oleh karena itu angkutan perkotaan tidak lagi melakukan pelayanan angkutan umum di dalam Terminal Tamanan dan penumpang yang dari dan menuju terminal Tamanan tidak mendapatkan pelayanan angkutan umum di dalam Terminal.

Angkutan perkotaan di Kota Kediri merupakan angkutan yang melayani perjalanan dari satu wilayah ke wilayah lain yang masih berada dalam satu wilayah perkotaan di Kota Kediri. Ada 4 trayek yang berjalan saat ini dengan tarif yang dikenakan sebesar Rp.4000 dan kapasitas angkutan 12 penumpang. Tetapi menurut Peraturan Walikota Kediri No. 11 Tahun 2009, Angkutan Perkotaan Kota Kediri memiliki 9 trayek.

Dan 4 trayek tersebut dibedakan oleh asal tujuan yaitu :

1) Trayek Line A melayani rute Ngronggo – Selomangleng
2) Trayek Line B melayani rute Katang – Selomangleng
3) Trayek Line F melayani rute Pasar Banjaran – Terminal Tamanan
4) Trayek Line G melayani rute Terminal Tamanan – Pasar Bawang

Untuk mengetahui gambaran secara umum mengenai Terminal Tamanan berikut adalah visualisasi peta lay out Terminal Tamanan :



Sumber : Hasil Inventarisasi TIM PKL Kota Kediri 2022

Gambar II. 11 Peta Lay Out Terminal Tamanan saat ini

Berikut fasilitas dan visualisasi yang terdapat di Terminal Tamanan :

Tabel II. 2 Visualisasi Fasilitas Terminal Tamanan

NO	FASILITAS	VISUALISASI
1	Jalur Pemberangkatan AKAP dan AKDP merupakan jalur yang hanya dikhususkan untuk pemberangkatan AKAP dan AKDP	
2	Jalur Pemberangkatan Angkot/Angdes merupakan jalur yang hanya dikhususkan untuk pemberangkatan Angutan Perkotaan/Angkutan Pedesaan	
3	Jalur Kedatangan AKAP dan AKDP merupakan jalur untuk masuk angkutan AKAP dan AKDP	
4	Jalur Kedatangan Angkot/Angdes merupakan jalur untuk masuk angkutan perkotaan/angkutan pedesaan	

NO	FASILITAS	VISUALISASI
5	Tempat Parkir Kendaraan Umum digunakan oleh angkutan umum untuk menunggu waktu keberangkatan.	
6	Bangunan Kantor Terminal merupakan tempat pusat kegiatan pegawai maupun staff terminal.	
7	Tempat Tunggu Penumpang AKAP dan AKDP digunakan untuk menunggu jadwal keberangkatan angkutan AKAP dan AKDP.	
8	Tempat Tunggu Penumpang Angkot/Angdes digunakan untuk menunggu jadwal keberangkatan angkutan perkotaan/angkutan pedesaan.	

NO	FASILITAS	VISUALISASI
9	Loket Penjualan Karcis digunakan oleh calon penumpang untuk membeli tiket angkutan AKAP dan AKDP.	
10	Media Informasi digunakan sebagai petunjuk oleh pengguna terminal yang akan memasuki kawasan terminal.	
11	Fasilitas Restoran merupakan tempat jasa atau pelayanan bagi pengguna terminal dan menyediakan berbagai macam makanan/minuman	
12	Papan Pengumuman merupakan salah satu media informasi yang disediakan untuk pengguna terminal.	

NO	FASILITAS	VISUALISASI
13	Ruang Pembelian Tiket Bersama digunakan oleh calon penumpang untuk membeli tiket angkutan AKAP dan AKDP.	
14	Pusat Informasi merupakan pos pelayanan yang disediakan untuk pengguna terminal sebagai sumber informasi.	
15	Papan Perambuan dalam Terminal merupakan salah satu petunjuk yang disediakan untuk semua yang berada di dalam terminal.	
16	Fasilitas Pengawasan Keselamatan merupakan pos pelayanan yang disediakan untuk pengguna terminal.	

NO	FASILITAS	VISUALISASI
17	Rambu dan Papan Informasi merupakan salah satu media informasi maupun petunjuk yang ada di terminal.	
18	Pelataran Parkir Kendaraan Pengantar digunakan oleh pengguna terminal untuk parkir kendaraan pribadi.	
19	Fasilitas Penggunaan Lingkungan Hidup merupakan salah satu pengelolaan lingkungan hidup guna untuk melestarikan lingkungan dalam terminal.	
20	Fasilitas Peribadatan merupakan tempat yang digunakan oleh pengguna terminal untuk melakukan kegiatan peribadatan.	

NO	FASILITAS	VISUALISASI
21	Area Merokok disediakan untuk para perokok dan tujuan lainnya adalah untuk menciptakan lingkungan sekitar yang bersih.	
22	Fasilitas Kesehatan merupakan fasilias pelayanan kesehatan yang ditujukan kepada seluruh pengguna terminal yang membutuhkan penanganan kesehatan.	
23	Ruang Kesehatan merupakan tempat pelayanan kesehatan yang ditujukan kepada seluruh pengguna terminal yang membutuhkan penanganan kesehatan.	
24	Ruang Informasi dan Pengaduan merupakan pos pelayanan yang digunakan sebagai sumber informasi dan pengaduan bagi pengguna terminal.	

NO	FASILITAS	VISUALISASI
25	Taman merupakan salah satu pengelolaan lingkungan hidup guna menciptakan lingkungan yang bersih dan indah.	
26	Fasilitas Penyandang Catat merupakan fasilitas khusus yang disediakan untuk penyandang disabilitas.	
27	Fasilitas Keamanan merupakan fasilitas yang digunakan untuk mengawasi semua kegiatan yang ada di dalam terminal.	
28	Fasilitas Pelayanan Keamanan merupakan pos pelayanan yang dibutuhkan oleh pengguna terminal guna menciptakan kondisi yang aman dan nyaman.	

NO	FASILITAS	VISUALISASI
29	Tempat Transit merupakan tempat bagi angkutan AKAP dan AKDP untuk kegiatan transit sementara.	
30	Alat Pemadam Kebakaran merupakan salah satu fasilitas keamanan yang disediakan di dalam terminal.	
31	Toilet merupakan fasilitas yang disediakan bagi pengguna terminal untuk melakukan kegiatan sanitasi.	
32	Fasilitas Perdagangan, Pertokoan, Kantin merupakan fasilitas yang disediakan bagi pengguna terminal untuk kegiatan perbelanjaan.	

Sumber : Hasil Inventarisasi Tim PKL Kota Kediri 2022

BAB III
KAJIAN PUSTAKA

Dalam melakukan sebuah penelitian diperlukan beberapa kajian yang akan digunakan sebagai landasan untuk membahas dan menganalisis masalah yang ada. Berikut merupakan aspek-aspek yang digunakan dalam penelitian :

1. Terminal

   Terminal dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 merupakan pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Sedangkan menurut Morlok (1988) Terminal digunakan sebagai fasilitas dengan kumpulan kegiatan yang sangat kompleks. Banyak kegiatan tertentu yang dilakukan disana yang terkadang bersamaan, terkadang paralel dan terkadang linier.

   Maka dapat disimpulkan bahwa terminal merupakan pangkalan kendaraan bermotor umum yang di dalamnya terdapat kumpulan kegiatan yang kompleks, seperti tempat menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

   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

Terminal juga terbagi menjadi 3 tipe yaitu :

1) 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.
2) Terminal tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, Angkutan Perkotaan, dan Angkutan Pedesaan.
3) Terminal tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan.

2. Angkutan

Angkutan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan menurut Warpani (2002) angkutan merupakan sarana kendaraan atau moda angkutan yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan dipungut biaya.

Maka dapat disimpulkan bahwa angkutan adalah sarana kendaraan yang digunakan untuk mengangkut orang dan/atau barang dari tempat satu ke tempat lain dengan menggunakan ruang lalu lintas jalan serta dipungut biaya.

A. Indikator Kualitas Pelayanan Terminal

1) Frekuensi Kendaraan

Nilai frekuensi diperoleh dari jumlah kendaraan pada setiap rute yang dilewati ruas jalan dan masuk atau keluar terminal pada satuan waktu tertentu, dalam hal ini dihitung dalam setiap jam. Semakin tinggi frekuensi maka semakin baik pelayanan angkutan umum tersebut dari segi baik itu pada jam sibuk maupun diluar jam sibuk.

Pedoman yang terdapat pada Bank Dunia menunjukkan, pada jam sibuk frekuensi minimal adalah 12 kend/jam dan pada jam tidak sibuk frekuensi minimal adalah 6 kend/jam.

$$\text{Frekuensi} = 60/\textit{headway}\ (\text{kend/jam}) \quad \text{.....} \textbf{\textit{Rumus III. 1}}$$

Sumber : SK DIRJENHUBDAT nomor :687/AJ.206/DRJD/2002

2) Faktor Muat

Dilakukan analisa ini untuk mengetahui rata-rata jumlah penumpang ruas yang diangkut masing-masing trayek angkutan tersebut sesuai dengan permintaan yang ada. Standar yang digunakan adalah 70% maka pelayanan pada trayek tersebut memuaskan.

$$LF = \frac{\text{Jumlah penumpang}}{\text{kapasitas}} \times 100\% \quad \text{.....} \textbf{\textit{Rumus III. 2}}$$

Sumber : SK DIRJENHUBDAT nomor :687/AJ.206/DRJD/2002

3) Waktu Menunggu Angkutan Umum

Waktu yang diperlukan penumpang untuk menunggu angkutan umum sampai datangnya angkutan tersebut, waktu tunggu angkutan umum di daerah perkotaan adalah rata-rata 5-10 menit.

$$\text{Waktu Tunggu} = \frac{1}{2} \times \textit{headway} \quad \text{.....} \textbf{\textit{Rumus III. 3}}$$

Sumber : SK DIRJENHUBDAT nomor :687/AJ.206/DRJD/2002

4) Waktu Perjalanan Angkutan Umum

Dapat dikatakan kecepatan kendaraan dipengaruhi oleh waktu tempuh dari kendaraan dan jarak yang ditempuh, jarak yang ditempuh oleh masing-masing trayek berbeda sehingga waktu yang diperlukan juga berbeda.

$$\text{Waktu Tempuh} = \frac{Panjang\ Rute}{Kecepatan}\ x\ 60\ menit$$

……***Rumus III. 4***

Sumber : SK DIRJENHUBDAT nomor :687/AJ.206/DRJD/2002

5) Waktu Sirkulasi

Deviasi waktu sebesar 5% per jam dari waktu perjalanan. Waktu. Sirkulasi dapat dihitung dengan rumus:

$$\boldsymbol{CBTA} = (\boldsymbol{TAB} + \boldsymbol{TBA}) + (\boldsymbol{\delta AB} + \boldsymbol{\delta BA}) + (\boldsymbol{TTA} + \boldsymbol{TTB}) + (\boldsymbol{TDAB} + \boldsymbol{TDBA})$$

…Rumus III. 5

Sumber : SK DIRJENHUBDAT nomor :687/AJ.206/DRJD/2002

Keterangan :

CTABA = Waktu antara sirkulasi dari A ke B kembali ke A

TA = Waktu perjalanan rata-rata dari A ke B

TBA = Waktu perjalanan rata-rata dari B ke A

δAB = Deviasi waktu perjalanan dari B ke A

δBA = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B

TTA = Waktu henti kendaraan di A

TTB = Waktu henti kendaraan di B

Waktu henti kendaraan di asal atau tujuan (TTA atau TTB) ditetapkan sebesar 10% dari waktu perjalanan antar A dan B

6) Waktu antara kendaraan

Berdasarkan rumus sebagai berikut :

Headway : 60 x LF x C

……***Rumus III. 6***

Sumber : SK DIRJENHUBDAT nomor :687/AJ.206/DRJD/2002

Keterangan :

P = Jumlah penumpang perjam pada sesi terpadat

C = Kapasitas kendaraan

Lf = Faktor muat, diambil 70%

7) Jumlah armada perwaktu sirkulasi

Yang diperlukan dapat dihitung menggunakan rumus:

$$\text{K (Jumlah Kend)} = \frac{CT}{H\ x\ f\Delta}$$

.....Rumus III. 7

Sumber : SK DIRJENHUBDAT nomor :687/AJ.206/DRJD/2002

Keterangan :

Ct = Waktu sirkulasi (menit)

H = Waktu antara (menit)

fA = Faktor ketersediaan kendaraan (100%)

8) Jumlah Rit

Jumlah rit perjalanan yang mampu ditempuh kendaraan yang melayani sebuah rute dalam selang waktu operasi kendaraan. Berikut rumus perhitungan jumlah rit yang diperoleh selama waktu operasi.

$$\text{Jumlah Rit} = \frac{Waktu\ Operasi}{Waktu\ Sirkulasi}$$

.....***Rumus III. 8***

Sumber : Boweman et. Al (1995)

B. Tata Letak (Lay Out) Terminal

Dalam PM 132 Tahun 2015 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan barang dijelaskan bahwa terminal memiliki fasilitas yang mendukung kegitan terminal dan terletak di lingkungan terminal. Sirkulasi didalam terminal juga harus diperhatikan.

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

C. Pola pergerakan

Pola pergerakan yang terjadi di dalam terminal meliputi pergerakan kendaraan dan pergerakan orang. Iskandar, Abubakkar (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:

1) Pola pergerakan kendaraan

   Pola pergerakan kendaraan didalam terminal meliputi : pergerakan angkutan umum serta pergerakan angkutan pribadi.

   Pergerakan ini harus dipisahkan secara jelas dengan harapan tidak terjadi konflik pada pola pergerakan.

   a. Pergerakan angkutan umum

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

   b. Pergerakan kendaraan pribadi

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

2) Pola pergerakan orang

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

a. 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.

b. Pergerakan orang berangkat

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

D. Sistem Pemberhentian Bus

Secara umum sistem pemberhentian angkutan terdapat 2 tipe. Yaitu pemberhentian segaris dan pemberhentian ujung. Masing-masing dari sistem ini memiliki kelebihan dan kekurangan, oleh karena itu perlu dicermati penempatan penggunaannya.

a) Sistem pemberhantian segaris memiliki kriteria sebagai berikut:
   1. Kendaraan umum berhenti sejajar dengan peron
   2. Sistem pelayanan angkutan adalah angkutan yang datang terlebih dahulu dilayani terlebih dulu dan berangkat lebih dulu juga.
   3. Untuk jumlah angkutan yang besar diperlukan lajur paralel dengan masing-masing memiliki peron sendiri.

b) Sistem pemberhentian ujung memiliki kriteria sebagai berikut:
   1. Angkutan umum berhenti membentuk sudut terhadap peron
   2. Cukup baik untuk kendaraan dalam jumlah banyak
   3. Angkutan yang datang belakangan dapat keluar terlebih dahulu tanpa harus menunggu kendaraan sebelumnya yang telah berparkir sebelumnya untuk berjalan.

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

F. Peninjauan kebutuhan terminal

Dengan berdasarkan buku yang dibuat oleh Ir. Iskandar Abubakar, MSc dkk (1995), guna mengukur kebutuhan luas fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Dalam hal ini dimensi kendaraan bus sangat mempengaruhi terhadap kebutuhan luas fasilitas yang dibutuhkan.

Perhitungan luas fasilitas adalah sebagai berikut :

a) Analisis kebutuhan fasilitas utama terminal
    1. Jalur kedatangan angkutan perkotaan

        Jalur kedatangan yaitu pelataran yang tersedia untuk kendaraan angkutan umum menurunkan penumpang yang dapat juga merupakan akhir dari perjalanan.

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

a. Model parkir sejajar 0^0

$$(pxl) = 7 \times (20 \times n)$$ ……***Rumus III. 9***

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat 2002

b. Model parkir posisi kendaraan 90^0

$$(pxl) = 9{,}5 \times (18 \times n)$$ ……***Rumus III. 10***

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat 2002

c. $$(pxl) = D+(E-D)(D+B)+[4X(N-1)]$$ ……***Rumus III. 11***

Sumber: menuju lalulintas dan angkutan jalan yang tertib 1995

Keterangan :

A =Lebar ruang parkir

B =Lebar kaki ruang parkir

C =Selisih panjang ruang parkir

D =Ruang parkir efektif

E =(D+M)

2. Ruang tunggu penumpang

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

a. Ruang tunggu terdiri atas ruang untuk berdiri, duduk dan berjalan pada jalur keberangkatan
b. Kebutuhan ruang tungggu di Terminal yang di gunakan pada jalur keberangkatan dapat di rumuskan sebagai berikut:

$$1{,}2 \times (0{,}75 \times 70\% \times n \times 50)$$ ……***Rumus III. 12***

Sumber : menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib 1995

Pendekatan dari *Dardela Yasa Guna* (1996) yaitu dengan melihat kebutuhan:

1) Orang berdiri memerlukan ruang 0,5m^2/orang
2) Duduk di butuhkan ruang 0,65m^2/orang
3) Sirkulasi orang 15% dari total kebutuhan ruang tunggu penumpang

3. Bangunan kantor terminal

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

Adapun ukuran yang digunakan adalah:

Tabel III. 1 Ukuran Kantor Sesuai Kriterianya

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

Sumber : Iskandar Abubakar (1995)

4. Parkir kendaraan pribadi

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

Tabel III. 2 Kriteria Panjang Parkir Pengantar di Terminal

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

Sumber : Iskandar Abubakar (1995)

5. Ruang istirahat sopir

   Ruang istirahat sopir yaitu sebesar 30 m^2

6. 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 pintu masuk dan keluar Terminal, luas minimal dari bangunan ini yaitu seluas 6 m^2.

b) Analisis kebutuhan fasilitas Penunjang

1. Musholla

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

Tabel III. 3 Kebutuhan Luas Musholla Berdasarkan Jalur Keberangkatan

NO	JUMLAH JALUR	KEBUTUHAN LUAS LAHAN
1	Jumlah Jalur 1 – 5	17,5 m2
2	Jumlah Jalur 6 - 10	35 m2
3	Jumlah Jalur 11 – 15	52,5 m2
4	Jumlah Jalur 16 – 20	70 m2
5	Jumlah Jalur > 20	87,5 m2

Sumber : Menuju Lalulintas dan Angkutan Jalan yang Tertib 1995

2. Kamar kecil / toilet

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

Luas = 80% x Luas Musholla ……***Rumus III. 13***

Sumber : Menuju Lalulintas dan Angkutan Jalan yang Tertib 1995

3. Kios / kantin

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

Luas = 60% x Luas ruang Tunggu .....***Rumus III. 14***

Sumber : Menuju Lalulintas dan Angkutan Jalan yang Tertib 1995

4. Menara pengawas dan pos keamanan

Luas dari ruang pengawas dan pos keamanan yakni 16 m^2.

5. Taman

Luas= 30% luas total Terminal .....***Rumus III. 15***

Sumber : Menuju Lalulintas dan Angkutan Jalan yang Tertib 1995

Tabel III. 4 Luas Terminal Berdasarkan Tipe

A. KENDARAAN	TIPE A	TIPE B	TIPE C
Parkir AKAP	1.12	-	-
Parkir AKDP	540	540	-
Parkir Angkutan Kota	800	800	800
Parkir Angkutan Pedesaan	900	900	900
Parkir Pribadi	600	500	200
Ruang Service	500	500	-
Pompa Bensin	500	-	-
Sirkulasi Kendaraan	3.96	2.74	1.1
Bengkel	150	100	-
Ruang Istirahat	50	40	30
Gudang	25	20	-
Ruang Parkir Cadangan	1.98	1.37	550

B. PEMAKAI JASA	TIPE A	TIPE B	TIPE C
Ruang Tunggu	2.625	2.25	480
Sirkulasi Orang	1.05	900	192
Kamar Mandi	72	60	40
Kios	1.572	900	192
Mushola	72	60	4
C. OPERASIONAL	**TIPE A**	**TIPE B**	**TIPE C**
Ruang Administrasi	78	59	39
Ruang Pengawasan	23	23	16
Loket	3	3	3
Peron	4	4	3
Retribusi	6	6	6
Ruang Informasi	12	10	8
Ruang P3K	45	30	15
Ruang Perkantoran	150	100	-
Luas Total (A+B+C+D)	23.494	17.255	5.463
Cadangan Pengembangan	23.494	17.255	5.463
Kebutuhan Lahan (A s/d E)	46.988	34.51	10.926
Kebutuhan Lahan untuk desain (Ha)	4,7	3,5	1.1

Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat 2002

c) Analisis sirkulasi terminal

Dengan kondisi wilayah saat ini, maka diperlukannya suatu sistem yang mengatur sirkulasi tersebut. Dasar dari pengaturan sistem ini adalah headway kendaraan. Untuk headway kendaraan yang lebih kecil masuk terlebih dahulu kemudian disusul oleh headway-headway selanjutnya.

BAB IV
METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Alur Pikir Penelitian

Alur pikir penelitian dalam penulisan kertas kerja wajib ini merupakan tahapan – tahapan kegiatan dalam melakukan analisis dari tahapan awal penelitian sampai tahapan akhir penelitian. Nantinya dari hasil penelitian ini akan menghasilkan suatu usulan – usulan dan suatu rekomendasi. Berikut ini tahapan dari alur pikir penelitian:

a. Identifikasi Masalah

   Identifikasi masalah berisi tentang beberapa masalah yang terjadi, yaitu :

   1. Fasilitas kurang lengkap seperti tidak adanya ruang penitipan barang, layanan bagasi, jalur evakuasi bencana dalam terminal, dan lain sebagainya.
   2. Pengaturan yang kurang jelas mengenai sirkulasi angkutan umum maupun kendaraan pribadi sehingga membahayakan pengguna jasa yang ada di terminal.

b. Pengumpulan Data

   Pengumulan data sekunder dan data primer. Data sekunder didapat dari laporan umum tim pkl Kota Kediri tahun 2022 dan data primer didapat dari survei langsung di wilayah kajian studi.

c. Pengolahan Data

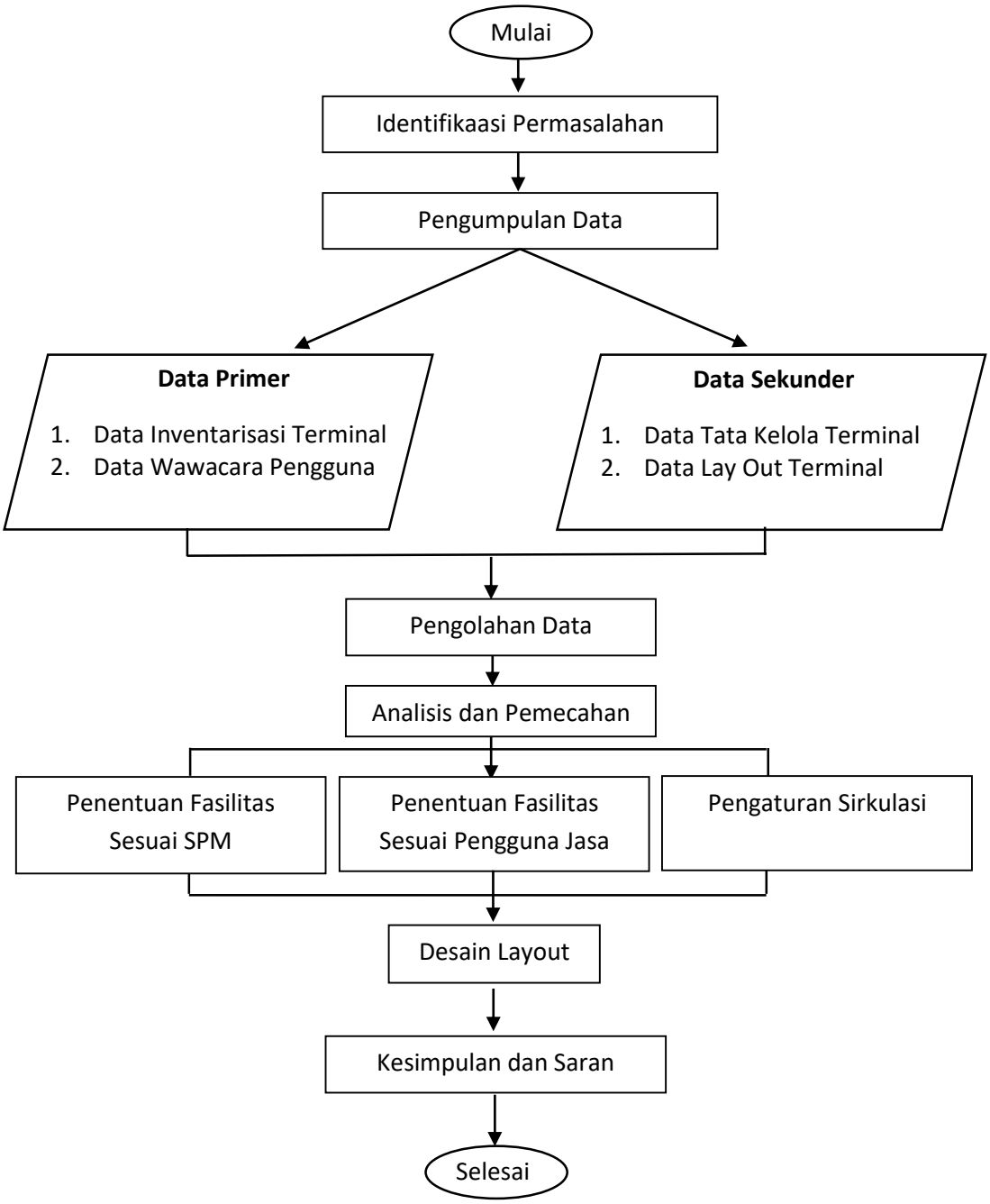
   Selanjutnya mengolah data dan menganalisis :

   1. Kinerja pelayanan fasilitas terminal.
   2. kinerja sirkulasi di dalam terminal saat ini.
   3. indeks tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan masyarakat terhadap fasilitas terminal yang ada saat ini.

d. Alternatif Rekomendasi

Memberikan alternatif – alternatif terbaik untuk pemecahan masalah yaitu : Mengoptimalkan kinerja pelayanan fasilitas terminal sesuai dengan hasil analisis serta melakukan penataan terhadap sirkulasi di dalam Terminal Tamanan

4.2 Bagan Alir



Gambar IV. 1 Bagan Alir Penelitian

4.3 Metode Pengumpulan Data

A. Pengumpulan Data Primer

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

1. Survei Inventarisasi Terminal

   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.

   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.

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

   a. Desain Lay Out Terminal
   b. Inventarisasi fasilitas terminal, meliputi fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan fasilitas umum

2. Sirkulasi pergerakan yang terjadi di dalam dan sekitar Terminal meliputi pergerakan kendaraan Angkutan Umum dan orang. Survei inventarisasi terminal mempunyai tujuan untuk mengetahui kondisi terminal sesungguhnya dengan membandingkan keadaan eksisting terhadap rancang bangun terminal yang diperoleh dari data sekunder yang ada serta mengamati sirkulasi pergerakan didalam terminal serta mengamati tingkat kedisiplinan dan ketertiban terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku.

3. Survei Wawancara Pengguna

Survei wawancara pengguna dilakukan dengan cara menyebaran kuisioner yang bertujuan untuk mengetahui fasilitas yang dibutuhkan oleh pengguna jasa di dalam Terminal Tamanan Kota Kediri melalui analisis tingkat kepentingan fasiitas dengan tingkat kepuasaan pelayanan fasilitas yang tersedia. Adapun beberapa hal yang perlu dipersiapkan dalam pelaksanaan survei wawancara pengguna antara lain:

a. Penentuan Sampel Responden

Jumlah responden dalam penelitian ini bersumber pada jumlah penduduk yang terdapat pada kawasan Terminal Tamanan Kota Kediri. Penentuan jumlah sampel responden ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin (Slovin, 1960) sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$ .....**Rumus IV. 1**

Sumber: Slovin,1990

Keterangan:

N : Ukuran populasi

n : Ukuran sampel

e : Nilai margin of error

b. Pengambilan Suara Responden

Sampel dalam penelitian ini diambil dengan menggunakan teknik *probability sampling* yaitu *simple random sampling*. Teknik ini merupakan teknik pengambilan suara sederhana dikarenakan

pengambilan anggota sampel yang diambil dari anggota populsi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata atau yang ada dalam populasi itu.

c. Perencanaan Kuisioner

Setiap jawaban dari variabel dalam kuisioner memiliki bobot skala empat tingkat. Menurut Sugiyono (2016) Skala ini digunakan untuk mengukur sikap, presepsi, dan pendapat seseorang terhadap potensi dan permasalahan suatu objek. Adapun nilai yang menggambarkan tingkat kepuasan pengguna jasa sebagai responden yaitu:

Tidak Puas	1
Kurang Puas	2
Cukup	3
Sangat Puas	4

Tabel IV. 1 Deskripsi Tingkat Kepuasan

Tingkat Penilian	**Deskripsi**
Tidak Puas (1)	Tingkat pelayanan dan kinerja fasilitas di dalam Terminal Tamanan Kota Kediri tidak mencapai batas indikator variabel sehingga pengguna merasa kurang/kecewa
Kurang Puas (2)	Tingkat pelayanan dan kinerja fasilitas di dalam Terminal Tamanan Kota Kediri belum mencapai batas indikator variabel namun pengguna masih merasa kurang/kecewa
Cukup (3)	Tingkat pelayanan dan kinerja fasilitas di dalam Terminal Tamanan Kota Kediri mencapai batas indikator variabel namun pelanggan merasa kurang
Sangat Puas (4)	Tingkat pelayanan dan kinerja fasilitas di dalam Terminal Tamanan Kota Kediri sudah melebihi batas indikator variabel sehingga pelanggan merasa sangat puas

Penilian terhadap harapan atau tingkat kepentingan pengguna jasa terhadap fasilitas utama dan penunjang yang terdapat di dalam Terminal Tamanan Kota Kediri dapat diuraikan sebagai berikut.

Tidak penting 1

Kurang Penting 2

Penting 3

Sangat Penting 4

Penjelasan mengenai tingkat kepentingan pengguna jasa terhadap fasilitas utama dan penunjang yang tersedia di dalam Terminal Tamanan Kota Kediri dapat dilihat melalui **Tabel IV. 2** sebagai berikut :

Tabel IV. 2 Deskripsi Tingkat Kepentingan

Tingkat Penilaian	**Deskripsi**
Tidak Penting (1)	Responden menilai indikator variabel pelayanan dan fasilitas di dalam Terminal Tamanan Kota Kediri tidak penting, dimana variabel tersebut tidak berpengaruh dalam terminal.
Kurang Penting (2)	Responden menilai indikator variabel pelayanan fasilitas dalam Terminal Tamanan Kota Kediri kurang penting, dimana variabel tersebut kurang berpengaruh dalam terminal.
Penting (3)	Responden menilai indikator variabel pelayanan dan fasilitas dalam Terminal Tamanan Kota Kediri penting sehingga variabel tersebut perlu ditingkatkan
Sangat Penting (4)	Responden menilai indikator variabel dan pelayanan fasilitas dalam Terminal Tamanan Kota Kediri sangat berpengaruh dan dianggap sangat penting sehingga perlu dilakukan peningkatan pelayanan pada variabel tersebut.

Adapun target data yang akan dikumpulkan yakni :

a. Kondisi saat ini bangunan-bangunan terminal dan fasilitas-fasilitasnya
b. Sirkulasi pergerakan didalam dan disekitar terminal, yang meliputi pergerakan kendaraan angkutan dan orang.
c. Kepuasan pengguna jasa atas fasilitas-fasilitas yang ada di dalam Terminal Tamanan

4. Persiapan Survei

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

   a. Perlengkapan dan peralatan survei
      1. Clip board;
      2. Form wawancara;
      3. Alat tulis;
      4. Walking measure; dan
      5. Meteran.
   b. Lokasi Survei

      Lokasi survei berada di dalam daerah kewenangan terminal Tamanan

5. Tenaga Pelaksana

   Tenaga pelaksana survei inventarisasi adalah anggota Tim PKL Kota Kediri

6. Pelaksanaan Survei

   Survei inventarisasi terminal dilaksanakan di terminal Tamanan pada pukul 09.00 WIB. Survei Inventarisasi ini dimulai dengan melakukan pengecekan terhadap fasilitas-fasilitas terminal beserta pengukurannya.

B. Pengumpulan data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang didapat dari badan dan instansi yang terkait guna mendapatkan gambaran umum tentang wilayah studi serta fakta-fakta yang berkaitan dengan permasalah yang terjadi.

Adapun data sekunder yang didapatkan penulis yakni:

a. Data Tata Kelola Terminal Tamanan
b. Data Trayek menuju ke terminal Tamanan
c. Desain Lay Out Terminl Tamanan di Kota Kediri

4.4 Teknik Analisa Data

A. Analisis Pelayanan

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

1. Analisis kebutuhan fasilitas utama terminal
    a. Jalur kedatangan
    b. Jalur pemberangkatan
    c. Ruang tunggu penumpang
    d. Tempat naik turun penumpang
    e. Tempat parkir kendaraan
    f. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup
    g. Perlengkapan jalan
    h. Media Informasi
    i. Bangunan kantor terminal
    j. Pos pemungutan retribusi
    k. Loket penjualan tiket (kecuali jika telah tersedia pelayanan tiket secara elektronik)
2. Analisis kebutuhan fasilitas Penunjang
    a. Fasilitas penyandang cacat
    b. Pos kesehatan

c. Tempat peribadatan
d. Alat pemadam kebakaran
e. Kamar kecil / toilet
f. Rumah makan
g. Fasilitas telekomunikasi
h. Tempat istirahat awak kendaraan
i. Fasilitas kebersihan
j. Fasilitas perdagangan
k. Fasilitas penginapan
l. Area merokok
m. Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM)
n. Fasilitas pengantar barang
o. Ruang anak-anak
p. Menara pengawas dan pos keamanan
q. Taman

B. Analisis sirkulasi terminal

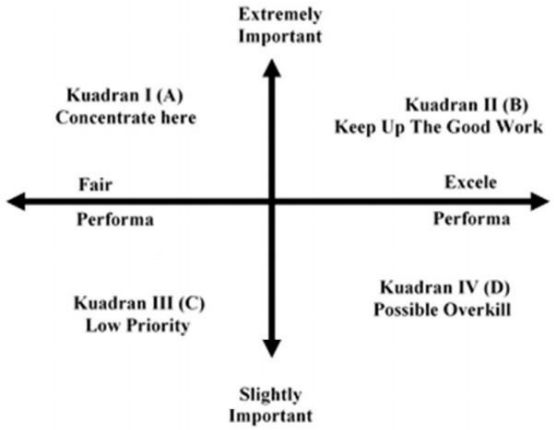
Arus sirkulasi pergerakan kendaraan meliputi arus sirkulasi pergerakan kendaraan angkutan umum, kendaraan pribadi, dan pejalan kaki. Pola pergerakan diawali ketika kendaraan memasuki terminal, pergerakan di dalam terminal, memasuki tempat henti atau parkir kemudian diakhiri pada saat kendaraan keluar meninggalkan terminal.

C. Metode *Importance Performance Analysisi*

Untuk dapat memberikan kepastian pelayanan kepada pengguna jasa sesuai dengan kebutuhan dan harapan pengguna jasa terhadap fasilitas yang disediakan, maka dilakukan analisis tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan terhadap fasilitas utama dan penunjang yang terdapat pada wilayah kajian studi dengan menggunakan metode *Importance Performance Analysis*. Hasil analisis ini digunakan untuk

mengetahui prioritas perencanaan fasilitas di dalam Terminal Tamanan Kota Kediri.

Berikut merupakan pembagian kuadran pada diagram kartesius dalam metode Importance Performance Analysis.



Sumber: Martilla & James, 1977

Gambar IV. 2 Diagram Kartesius

Penjabaran mengenai kuadran pada diagram kartesius dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Kuadran I (A) atau *concentrate here* menunjukan tingkat kepentingan variabel tinggi namun tingkat kepuasannya rendah. Variabel yang terdapat dalam kuadaran ini perlu dilakukan peningkatan pelayanan dikarenakan belum dapat memenuhi harapan maupun kepuasan pelayanan fasilitas.
2. Kuadran II (B) atau *keep up the good work* menunjukan tingkat kepentingan dan kepuasan tinggi. Variabel yang termasuk dalam kuadran ini harus dipertahankan walaupun tidak menutup kemungkinan pelayanannya terus ditingkatkan.
3. Kuadran III (C) atau *low priority* menunjukan tingkat kepentingan dan kepuasan rendah. Variabel yang termasuk dalam kuadran ini dapat dipertimbangkan kembali karena memberi manfaat yang kecil

terhadap pengguna jasa.

4. Kuadaran IV (D) atau *possible overkill* menunjukan tingkatkepuasan sangat tinggi, sedangkan tingkat kepentingan rendah. Variabel dalam kuadran ini telah mencukupi , sehingga sumber daya dapat dialihkan pada elemen lain yang memiliki tingkat kepentingan tinggi.

Atribut penilaian yang ditentukan pada penelitian ini mengacu pada Peraturan Menteri Nomor 40 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Ada enam aspek yang harus diperhatikan dalam penyelenggaraan fasilitas dalam terminal yang dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Aspek Keselamatan
   a. Lajur Pelajan Kaki (X1)
   b. Alat Pemadam Kebakaran (X2)
   c. Jalur Evakuasi (X3)
   d. Fasilitas Keselamatan Jalan (X4)
   e. Pos, Fasilitas dan Petugas Kesehatan (X5)
   f. Pos, Fasilitas dan Petugas Pemeriksa Kelaikan Kendaraan umum (X6)
   g. Informasi Fasilitas Keselamatan. (X7)
   h. Informasi Fasilitas Kesehatan. (X8)
   i. Informasi Fasilitas Pemeriksaan dan Perbaikan Ringan Kendaraan. (X9)
2. Keamanan
   a. Fasilitas Keamanan (X10)
   b. Media Pengaduan Gangguan Keamanan (X11)
   c. Petugas Keamanan (X12)

3. Kehandalan
    a. Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan (X13)
    b. Jadawal Angkutan Umum (X14)
    c. Kantor Penyelenggara Terminal (X15)
    d. Petugas Operasional Terminal (X16)
4. Kenyamanan
    a. Ruang Tunggu (X17)
    b. Toilet (X18)
    c. Fasilitas Peribadatan (X19)
    d. Ruang Terbuka Hijau (X20)
    e. Rumah Makan (X21)
    f. Fasilitas dan Petugas Kebersihan (X22)
    g. Tempat Istirahat Awak Kendaraan (X23)
    h. Area Merokok (X24)
    i. Drainase (X25)
    j. Lampu Penerangan Ruangan (X26)
5. Kemudahan/Keterjangkauan
    a. Jalur Pemberangkatan (X27)
    b. Jalur Kedatangan (X28)
    c. Informasi Pelayanan (X29)
    d. Informasi Angkutan Lanjutan (X30)
    e. Tempat Naik/Turun Penumpang (X31)
    f. Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi (X32)
6. Kesetaraan
    a. Ruang Laktasi (X33)
    b. Pojok Baca (X34)
    c. Playground (X35)

BAB V
ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Data

5.1.1 Kinerja Pelayanan Terminal

A. Pergerakan Kendaraan

Arus sirkulasi atau pergerakan adalah pola pergerakan yang terjadi dengan lintasan-lintasan tertentu dimulai ketika objek memasuki terminal, pergerakan di dalam terminal, dan diakhiri objek keluar dari terminal. Arus sirkulasi pergerakan meliputi arus sirkulasi pergerakan kendaraan penumpang, arus pergerakan kendaraan pribadi, dan arus sirkulasi pergerakan pejalan kaki.

Arus sirkulasi pergerakan kendaraan meliputi arus sirkulasi pergerakan kendaraan angkutan umum dan pribadi. Pola pergerakan diawali ketika kendaraan memasuki terminal, pergerakan di dalam terminal, memasuki tempat henti atau parkir kemudian diakhiri pada saat kendaraan keluar meninggalkan terminal. Sirkulasi Lalu Lintas didalam dan disekitar terminal harus diperhatikansesuai Kriteria Perencanaan Terminal. (Menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, 1995).

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

a) Sirkulasi pergerakan angkutan penumpang

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.

b) Sirkulasi Pergerakan Pejalan Kaki atau Orang

Pola pergerakan pejalan kaki atau orang di dalam terminal terdapat konflik dengan kendaraan penumpang maupun kendaraan pribadi. Konflik antara pejalan kaki dan kendaraan terjadi saat pejalan kaki berjalan dari trotoar menuju jalur keberangakatan dan terjadi konflik di luar terminal serta jarak yang jauh antara trotoar depan terminal dengan shelter yang membuat penumpang lebih biasa menunggu di pintu keluar.

c) Sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi

Pada sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi di terminal Tamanan 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.

B. Evaluasi Fasilitas Terminal Tamanan

Tabel V. 1 Kinerja Pelayanan Fasilitas Terminal Tamanan

NO	JENIS PELAYANAN (TIPE A)	TERSEDIA		Keterangan
		YA	TIDAK	
Keselamatan				
1	Lajur Pejalan Kaki		√	-
2	fasilitas Keselamatan Jalan	√		**Tidak Layak**
3	Jalur Evakuasi		√	-
4	Alat Pemadam Kebakaran	√		**Layak**
5	Pos, fasilitas dan petugas Kesehatan	√		**Layak**
6	Pos, Fasilitas dan Petugas Pemeriksa kelaikan kendaraan Umum	√		**Layak**
7	Informasi Fasilitas Keselamatan	√		**Layak**
8	Informasi Fasilitas Kesehatan	√		**Layak**
9	Informasi Fasilitas Pemeriksaan dan Perbaikan Ringan Kendaraan		√	-

NO	JENIS PELAYANAN (TIPE A)	TERSEDIA		Keterangan
		YA	TIDAK	
Keamanan				
10	Fasilitas Keamanan	√		**Layak**
11	Media Pengaduan Gangguan Keamanan		√	**-**
12	Petugas Keamanan	√		**Layak**
Kehandalan				
13	Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan	√		**Layak**
14	Jadwal angkutan umum	√		**Layak**
15	Kantor penyelenggara terminal	√		**Layak**
16	Petugas operasional terminal	√		**Layak**
Kenyamanan				
17	Ruang Tunggu	√		**Layak**
18	Toilet	√		**Tidak Layak**
19	Fasilitas Peribadatan/musholla	√		**Tidak Layak**
20	Ruang Terbuka Hijau	√		**Layak**
21	Rumah Makan		√	**-**
22	Fasilitas dan Petugas Kebersihan	√		**Tidak Layak**
23	Tempat Istirahat Awak Kendaraan		√	**-**
24	Area Merokok	√		**Tidak Layak**
25	Drainase	√		**Layak**
26	Lampu Penerangan Ruangan	√		**Layak**
Kemudahan/Keterjangkauan				
27	Jalur Pemberangkatan	√		**Layak**
28	Jalur Kedatangan	√		**Tidak Layak**
29	Informasi Pelayanan		√	**-**
30	Informasi Angkutan Lanjutan		√	**-**
31	Tempat Naik/Turun Penumpang	√		**Layak**
32	Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi	√		**Layak**
Kesetaraan				
33	Ruang Laktasi		√	**-**
34	Pojok Baca		√	**-**
35	Playground		√	**-**

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarakan identifikasi pelayanan fasilitas menggunakan Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada terminal Tamanan diketahui bahwa masih ada beberapa fasilitas yang belum tersedia dan ada yang sudah tersedia tetapi untuk kondisi tidak layak. Berikut fasilitas yang belum tersedia di Terminal Tamanan :

1) Lajur Pejalan Kaki

   Terminal Tamanan tidak memiliki lajur pejalan kaki. Jadi untuk pergerakan pejalan kaki masih belum teratur.

2) Jalur Evakuasi Bencana

   Terminal Tamanan tidak memiliki fasilitas jalur evakuasi untuk bencana. Fasilitas ini penting guna memudahkan evakuasi jika dalam terminal terjadi bencana.

3) Media Pengaduan Gangguan Keamanan

   Terminal Tamanan tidak terdapat media untuk pengaduan gangguan keamanan. Hal ini membuat kurang responsive jika ada kendala keamanan.

4) Rumah Makan

   Fasilitas ini belum ada di Terminal Tamanan karena sudah banyak kios dan warung kecil di dalam terminal.

5) Tempat istirahat awak kendaraan

   Di Terminal Tamanan tidak terdapat ruang istirahat untuk awak kendaraan. Jadi para awak melakukan istirahat di kios dalam terminal.

6) Informasi Pelayanan

   Tidak terdapat informasi pelayanan di Terminal Tamanan membuat para pengguna jasa terminal kekurangan informasi terkait pelayanan yang ada di dalam terminal.

7) Informasi angkutan lanjutan

   Tidak terdapat informasi lanjutan untuk angkutan selanjutnya di Terminal Tamanan.

8) Ruang laktasi

Terminal Tamanan tidak memiliki ruang untuk laktasi. Fasilitas ini penting guna untuk memberi pelayanan bagi ibu yang sedang menyusui.

9) Pojok Baca

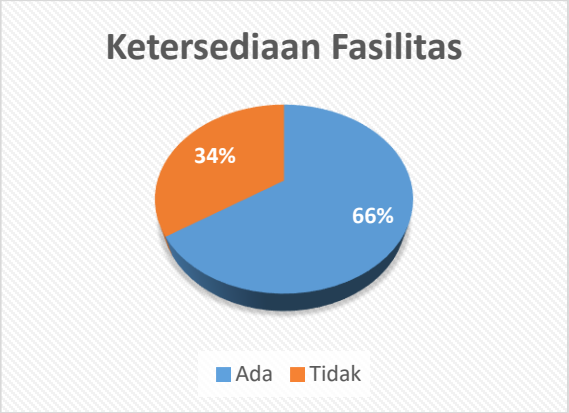
Terminal Tamanan tidak memiliki tempat untuk membaca buku. Biasanya fasilitas ini dekat dengan ruang tunggu penumpang.

10) Playground

Terminal Tamanan tidak memiliki tempat untuk bermain anak-anak. Untuk mayoritas pengguna jasa di Terminal Tamanan sendiri rata-rata umur 17 ke atas.

A. Evaluasi tingkat pelayanan fasilitas Terminal Tamanan

1) Ketersediaan Fasilitas

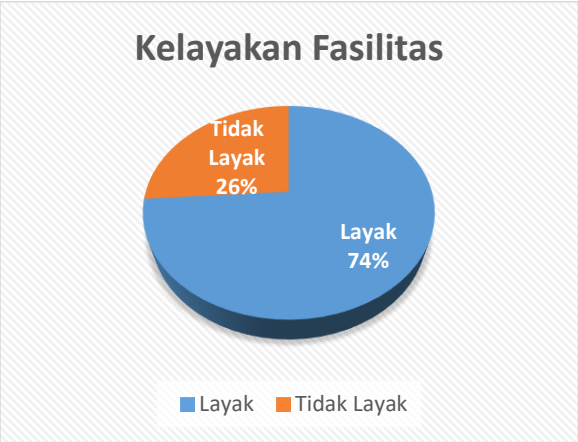


Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 1 Ketersediaan Fasilitas Terminal Tamanan

Berdasarkan **Gambar V. 1** diketahui bahwa untuk ketersediaan fasilitas menurut Peraturan Menteri Nomor 40 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, Terminal Tamanan memiliki ketersediaan fasilitas sebesar 66%.

2) Kelayakkan Fasilitas



Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 2 Kelayakkan Fasilitas Terminal Tamanan

Berdasarkan **Gambar V. 2** diketahui bahwa untuk kelayakkan fasilitas menurut Peraturan Menteri Nomor 40 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, Terminal Tamanan memiliki kelayakkan fasilitas sebesar 74% dari jumlah yang tersedia.

B. Perencanaan Fasilitas Terminal

1) Jalur Kedatangan

Untuk menentukan jalur kedatangan yang dibutuhkan di Terminal Tamanan yaitu dengan menggunakan model parkir berdasarkan pendekatan menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib (1996) yang dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel V. 2 Perhitungan Luas Jalur Kedatangan

MODA	n	Sudut 0^0 (20 x n) x 7 (m2)	Sudut 45^0 19,6 x (28 + [5 x (n–1)]) (m2)	Sudut 60^0 22,6 x (25,6 + [4 x (n–1)] (m2)	Sudut 90^0 (18 x n) x 9,5 (m2)
AKAP	1	140	548,5	578,6	171
AKDP	2	280	646,8	668,9	342
Angkutan Kota	1	140	548,5	578,6	171
Total	4	560	1743,8	1826,1	684

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil perhitungan **Tabel V. 2** maka dapat diketahui luas jalur kedatangan sebagai berikut :

b) Sudut 0^0 : 560 m^2
c) Sudut 45^0 : 1743,8 m^2
d) Sudut 60^0 : 1826,1 m^2
e) Sudut 90^0 : 684 m^2

Dan untuk Terminal Tamanan memiliki tipe sudut parkir 45^0, jadi luas lahan yang dibutuhkan adalah 1743,8 m^2.

11) Jalur Keberangkatan

Untuk menentukan jalur keberangkatan yang dibutuhkan di Terminal Tamanan yaitu dengan menggunakan model parkir berdasarkan pendekatan menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib (1996) yang dapat dilihat pada rumus sebagai berikut :

Sudut 45^0 = 19,6 x (28+[5x(n-1)])

Jadi jika dilihat dari rumus tersebut maka :

a) AKAP : 548,8 m^2
b) AKDP : 646,8 m^2
c) Angkutan Perkotaan : 548,8 m^2

Maka jumlah dari luas yang dibutuhkan adalah 1744,4 m^2

12) Tempat Parkir Kendaraan

Tempat parkir kendaraan adalah suatu tempat dimana akan dipakai untuk menaruh kendaraan baik kendaraan roda empat maupun roda dua yang memiliki sifat sementara. Untuk menghitung luas areal ini dapat dihitung dengan pendekatan berdasarkan studi Ditjenhubdat pada **Tabel V. 3** di bawah ini:

Tabel V. 3 Penentuan Satuan Ruang Parkir

No	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (SRP) m^2
1	a. Mobil Penumpang gol. I	2,30 x 5,00
	b. Mobil penumpang gol. II	2,50 x 5,00
	c. Mobil penumpang gol. III	3,00 x 5,00
2	Bus/Truck	3,40 x 12,50
3	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

Sumber : Dirjenhubdat 1996

a. Parkir Kendaraan Pribadi/Pengantar

Berdasarkan **Tabel V. 3** tentang penentuan satuan ruang parkir Dirjenhubdat maka kebutuhan ruang parkir dapat dilihat pada tabel **Tabel V. 4** di bawah ini :

Tabel V. 4 Kebutuhan Luas Ruang Parkir Kendaraan Pribadi

Moda	Golongan	SRP	Jumlah Kendaraan	Kebutuhan Ruang Parkir SRP x Jumlah Kendaraan
Mobil	Golongan I	11,5	50	575
Motor	Sepeda Motor	1,5	100	150
Total		13	150	725

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan **Tabel V. 4** maka dapat diketahui untuk total kebutuhan luas lahan parkir kendaraan pribadi atau pengantar adalah 725 m^2

b. Parkir Kendaraan Umum

Karena Terminal Tamanan merupakan terminal tipe A, maka angkutan umum yang memasuki terminal meliputi angkutan AKAP, AKDP, dan Angkutan Perkotaan. Untuk angkutan AKAP dan AKDP tersebut dalam **Tabel V. 3** termasuk golongan Bus/Truk sedangkan untuk angkutan perkotaan merupakan golongan Golongan I, maka :

Tabel V. 5 Kebutuhan Luas Parkir Angkutan Umum

Moda	Golongan	SRP	Jumlah Kendaraan	Kebutuhan Ruang Parkir SRP x Jumlah Kendaraan
AKAP	Bus/Truk	42,5	12	510
AKDP	Bus/Truk	42,5	13	552,5
Angkot	Golongan I	11,5	5	57,5
Total		96,5	30	1120

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan **Tabel V. 8** maka dapat diketahui jumlah total kebutuhan luas parkir angkutan umum yang ada di Terminal Tamanan Kota Kediri yaitu 1120 m^2

13) Kios / Kantin

Kios / Kantin merupakan sarana penunjang yang berkaitan erat dengan ruang tunggu penumpang sehingga biasanya letak kios dirancang berdekatan dengan ruang tunggu. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan Pasal 31 ayat (3) bahwa Fasilitas Terminal harus menyediakan tempat untuk kegiatan usaha mikro dan kecil paling sedikit 30%. Maka dari itu untuk perhitungan yaitu sebagai berikut :

Luas = 30% x Luas Terminal

= 30% x 27000 m^2

= 8100 m^2

14) Pos Pemeriksaan

Pos pemeriksaan merupakan pos yang digunakan untuk melaksanakan pemeriksaan kartu perjalanan yang dimiliki oleh masing-masing angkutan. Pos ini biasanya terletak pada pintu masuk terminal. Berdasarkan Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib, 1996 luas minimal dari pos pemeriksaan ini adalah seluas 6 m^2.

15) Mushola

Kebutuhan luas mushola yaitu ditentukan dari jumlah jalur keberangkatan yang ada di terminal. Oleh karena itu dibuat ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

a) Jumlah jalur 1 – 5 : 17,5 m^2
b) Jumlah jalur 6 – 10 : 35 m^2
c) Jumlah jalur 11 – 15 : 52, 5 m^2
d) Jumlah jalur 16 – 20 : 70 m^2
e) Jumlah jalur >20 : 87,5 m^2

Berdasarkan ketentuan di atas dan karena di Terminal Tamanan memiliki 5 jalur maka kebutuhan luas lahan untuk mushola seluas 17,5 m^2.

16) Bengkel

Berdasarkan **Tabel III. 4** yaitu tentang standar luas fasilitas terminal menurut tipe terminal, maka kebutuhan luas untuk bengkel pada terminal tipe A adalah 150 m^2.

17) Ruang Istirahat Awak Kendaraan

Berdasarkan **Tabel III. 4** yaitu tentang standar luas fasilitas terminal menurut tipe terminal, maka kebutuhan luas untuk ruang istirahat awak kendaraan pada terminal tipe A adalah 50 m^2.

18) Toilet / WC Umum

Fasilitas ini merupakan kedekatan yang absolut dengan fasilitas mushola. Kebutuhan luas ini adalah 80% dari luas mushola. Adapaun perhitungannya adalah sebagai berikut :

Luas = 80% x Luas Mushola

= 80% x 17,5 m^2

= 14 m^2

19) Ruang Laktasi

Berdasarkan Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 15 Tahun 2013 tentang Fasilitas Khusus Menyusui dan/atau Memerah Air Susu Ibu Pasal 10 huruf a, Ukuran minimal ruang laktasi adalah 3x4 m^2.

20) Loket Penjualan Tiket

Berdasarkan **Tabel III. 4** yaitu tabel standar luas fasilitas terminal menurut tipe terminal, maka standar untuk luas kebutuhan loket penjualan tiket angkutan umum pada terminal tipe A adalah sebesar 3 m^2. Tetapi untuk setiap moda angkutan memiliki loket penjualan tiketnya masing-masing, sehingga perhitungannya adalah sebagai berikut :

Luas = Moda x Standar Luas Loket

= 3 x 3

= 9 m^2

21) Ruang P3K/Fasilitas Kesehatan

Berdasarkan **Tabel III. 4** yaitu tentang tabel standar luas fasilitas terminal menurut tipe terminal, maka standar kebutuhan luas dari ruang P3K pada terminal tipe A ini adalah 45 m^2.

22) Taman Penghijauan

Taman merupakan fasilitas yang ada di terminal dan digunakan untuk meningkatkan kenyamanan, kesejukkan serta keindahan dalam terminal. Adapun luasan untuk taman penghijauan ini disesuaikan dengan luas terminal yakni sebesar 30% dari luas fasilitas utama dan penunjang. Maka didapatkan perhitungan sebagai berikut :

Luas = 30% x (Luas Fasilitas Utama + Fasilitas Penunjang)

= 30% x (5342,2 + 8414,5)

= 4127,01 m^2

5.1.2 Analisis Berdasarkan Preferensi Pengguna Jasa Terminal

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui kinerja fasilitas terminal yang tersedia di Terminal Tamanan Kota Kediri dengan mengacu kepada tingkat kepuasan dan tingkat harapan/kepentingan pengguna jasa. Analisis ini menggunakan metode *importance performance analysis* yang dibantu dengan perangkat lunak SPSS 16.0.

1. Penentuan Sampel Responden

   Dalam melakukan proses wawancara kepada pengguna jasa di Terminal Tamanan Kota Kediri, perlu dilakukan penentuan sampel untuk mengetahui minimum data responden yang harus didapatkan. Penentuan sampel menggunakan metode Slovin dengan populasi sampel mengarah kepada jumlah penduduk pada kawasan Terminal Tamanan Kota Kediri sebesar 12.808 jiwa dengan tingkat kesalahan sebesar 5%. Berikut merupakan perhitungan dari penentuan minimum sampel responden.

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

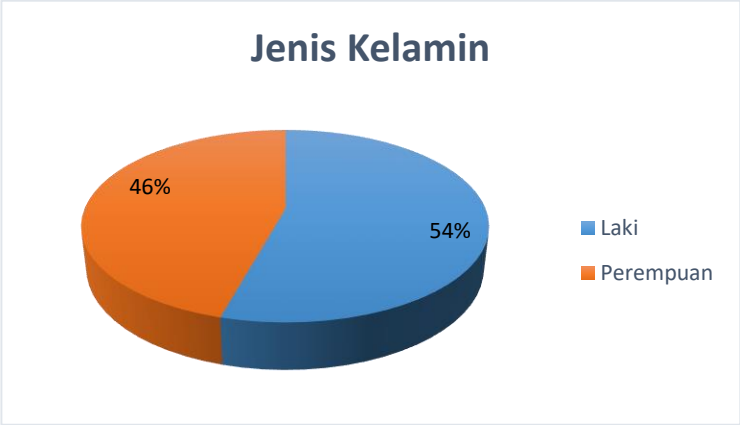
$$n = \frac{12808}{1+0{,}05^2 12808}$$

= 400 Sampel

Dalam proses melakukan wawancara data responden yang didapatkan melebihi minimum sampel respoden yaitu sebanyak 407 responden.

2. Karakteristik Responden

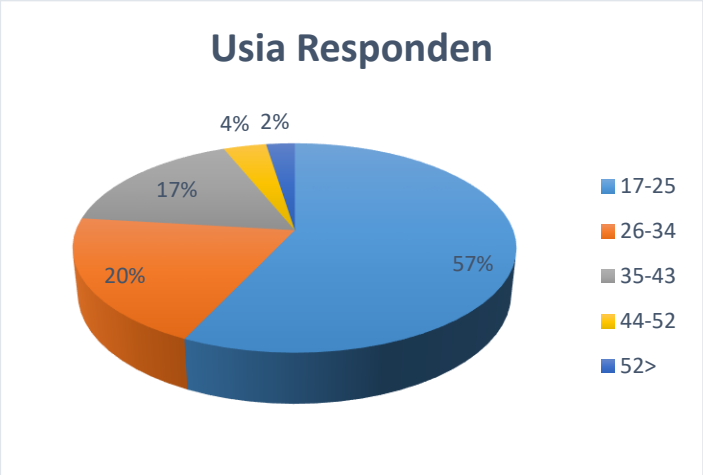
Dari karakteristik pengguna jasa pada Terminal Tamanan Kota Kediri maka dapat diketahui jenis kelamin dan umur pengguna jasa Terminal Tamanan Kota Kediri yang ditampilan dengan menggunakan diagram *piechart* sebagai berikut:



Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 3 Diagram Jenis Kelamin Responden

Berdasarkan **Gambar V. 3** dapat diketahui bahwa mayoritas jenis kelamin pengguna jasa pada Terminal Tamanan Kota Kediri yaitu perempuan dengan presentase sebesar 46% yaitu sebanyak 186 orang dan laki – laki sebesar 54% atau sama dengan 221 orang.



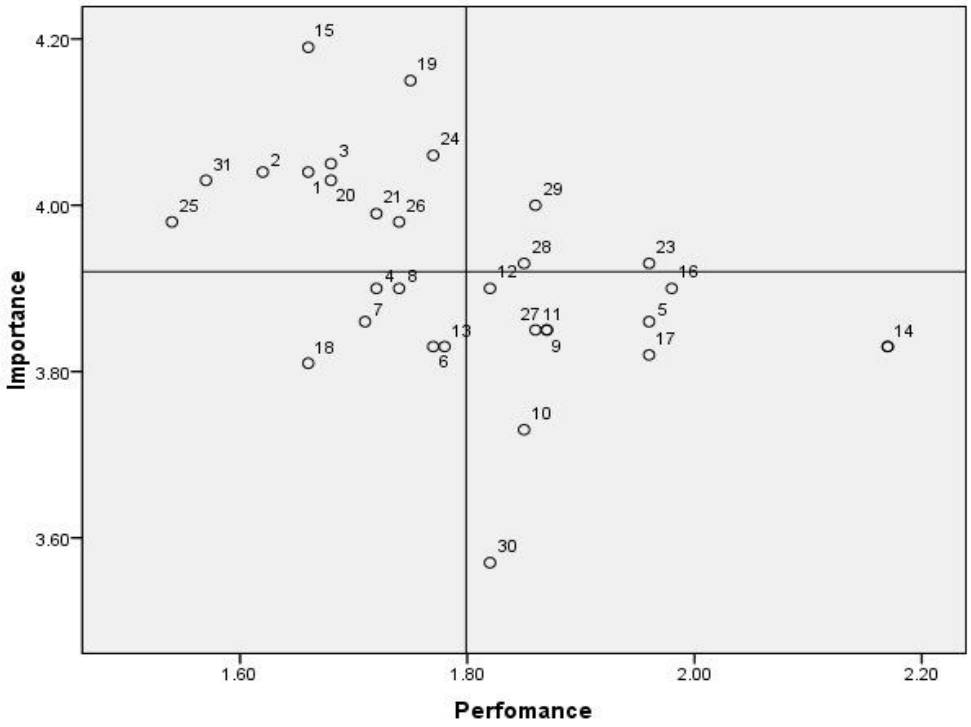
Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 4 Diagram Usia Responden

Berdasarkan diagram tersebut dapat diketahui usia pengguna jasa tertinggi yaitu pada kategori umur 17 – 25 tahun dengan presentase sebesar 57%, sedangkan paling sedikit berusia 52> yaitu dengan presentase sebesar 2%.

3. Analisis Preferensi Pengguna Jasa

Penentuan atribut penilaian dalam penelitian ini mengacu kepada standar pelayanan berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 40 tahun 2015 tentang standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan. Untuk mengetahui kualitas pelayanan berdasarkan kebutuhan pengguna jasa pada terminal dilakukan dengan metode *Importance Performance Analysis* (IPA). Dari hasil rata- rata jawaban responden menunjukan bahwa tingkat kepuasan rata-rata terhadapt fasilitas jalur pejalan kaki (X) adalah 1,79 dan tingkat kepentingan (Y) sebesar 3,92. Kemudian dilakukan pemetaan dalam kuadran diagram kartesius untuk menilai atribut berdasarkan letak kuadran.



Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 5 Diagram Kartesius

Berdasarkan hasil analisis tersebut diketahui bahwa terdapat 10 atribut yang ada pada kuadran I dan merupakan prioritas utama untuk dapat ditingkatkan pelayanannya. Dimana 10 atribut tersebut memiliki tingkat kepentingan tinggi, namun pelayanan yang tersedia masih rendah. Adapun uraian hasil analisis sebagai berikut:

a. Kuadran I (*concentrate here*) menunjukan tingkat kepentingan variabel tinggi namun tingkat kepuasannya rendah, yaitu:
   1) Lajur Pejalan Kaki (X1)
   2) Alat Pemadam Kebakaran (X2)
   3) Jalur Evakuasi (X3)
   4) Petugas Operasional Terminal (X15)
   5) Toilet (X19)

6) Ruang Terbuka Hijau (X20)
7) Rumah Makan (X21)
8) Area Merokok (X24)
9) Fasilitas Peribadatan/Mushola (X25)
10) Ruang Ibu Menyusui (X26)

b. Kuadran II (*keep up the good work*) menunjukan tingkat kepentingan dan kepuasan tinggi, yaitu :

1) Jalur Pemberangkatan (X23)
2) Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi (X28)
3) Lampu Penerangan Ruangan (X29)

c. Kuadran III *(low priority)* menunjukan tingkat kepentingan dan kepuasan rendah, yaitu:

1) Fasilitas Keselamatan Jalan (X4)
2) Informasi Fasilitas Keselamatan (X6)
3) Informasi Fasilitas Kesehatan (X7)
4) Fasilitas Keamanan (X8)
5) Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan (X13)
6) Drainase (X18)

d. Kuadran IV *(possible overkill)* menunjukan tingkat kepuasan sangat tinggi, yaitu:

1) Pos, fasilitas dan petugas kesehatan (X5)
2) Informasi Fasilitas Pemeriksaan dan Perbaikan Ringan Kendaraan (X9)
3) Petugas Keamanan (X10)
4) Media Pengaduan Gangguan Keamanan (X11)
5) Jadwal Angkutan Umum (X12)
6) Kantor Penyelenggaraan Terminal (X16)
7) Ruang Tunggu (X17)

8) Pojok Baca (X30)

4. Perencanaan Sesuai Preferensi Pengguna Jasa Terminal

1) Lajur Pejalan Kaki

Menurut SE Menteri PUPR Nomor:02/SE/M/2018 lebar efektif pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang yaitu 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan untuk bergerak tanpa membawa barang yaitu 15 cm. sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki sekurang-kurangnya 150 cm. Untuk perhitungan lebar minimal menggunakan persamaan sebagai berikut :

$$W = \frac{V}{35} + N$$

$$= \frac{35}{35} + 1{,}0$$

$$= 2 \text{ meter}$$

2) Alat Pemadam Kebakaran

Dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor:PER.04/MEN/1980 tentanng syarat-syarat pemasangan dan pemeliharaan alat pemadam api ringan terdapat poin-poin yang harus diperhatikan dalam pemasangan alat pemadam kebakaran, yaitu sebagai berikut:

a) Tempatkan alat pemadam kebakaran di tempat yang mudah diakses dan tidak terhalang oleh benda-benda lain.
b) Pasang alat pemadam kebakaran pada dinding, minimal 15 cm dari atas lantai atau idealnya 125 cm dari atas lantai
c) Jarak pemasangan alat pemadam kebakaran yang satu dengan yang lainnya adalah 15 meter atau dapat disesuaikan sesuai titik tertentu.

3) Jalur Evakuasi

Jalur evakuasi ini diperuntukkan khusus untuk menghubungkan semua area ke satu area aman sebagai titik kumpul. Dalam Peraturan Pemerintah No. 36 tahun 2005 tentang bangunan gedung terdapat

kriteria untuk jalur evakuasi yang selamat dana man, yaitu:

a) Jalur evakuasi harus memiliki akses langsung ke jalan atau ruang terbuka dan dilengkapi penanda yang jelas.
b) Jalur evakuasi dilengkapi dengan penerangan yang cukup.
c) Jalur evakuasi terbebas dari benda yang mudah terbakar.
d) Jalur evakuasi bersih dari benda yang dapat menghalangi gerak.
e) Jalur evakuasi memiliki lebar minimal 71,1 cm dan tinggi langit-langit minimal 230 cm.
f) Pintu darurat dapat dibuka ke luar, searah jalur evakuasi menuju titik kumpul.
g) Pintu darurat dilengkapi dengan penutup pintu otomatis.
h) Pintu darurat dicat dengan warna yang mencolok dan berbeda dengan bagian bangunan yang lain.

Berikut tabel ukuran untuk jalur keluar :

Tabel V. 6 Ukuran Klasifikasi Jalur Exit

No	Jalur Exit	Ukuran
1	Lebar tangga darurat	1,5 m
2	Tinggi pegangan tangga darurat	0,75 m
3	Tinggi maksimal anak tangga	125 mm
4	Lebar minimum anak tangga	250mm

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Lalu untuk titik kumpul merupakan tempat yang digunakan untuk berkumpul dari sebuah bencana dan untuk menentukan lokasi titik kumpul ini perlu memperhatikan:

a) Tempat yang aman dari api
b) Cukup untuk menampung banyak orang.
c) Mudah dijangkau dengan waktu seminimal mungkin.
d) Jauh dari bangunan-bangunan lain.

4) Petugas Operasional Terminal

Petugas operasional terminal merupakan orang yang melaksanakan dan bertanggungjawab atas sebagian kegiatan teknis operasional dalam pengelolaan terminal. Adapaun petugas operasional menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2017 meliputi:

a) Petugas administrasi perkantoran.
b) Petugas pencatat kedatangan, keberangkatan, dan faktor muat.
c) Pengatur lalu lintas
d) Penyidik Pegawai Negeri Sipil
e) Penguji kendaraan bermotor
f) Petugas teknologi informasi
g) Petugas pelayanan
h) Teknisi elektrikal
i) Teknisi mekanikal
j) Petugas kebersihan
k) Petugas kesehatan
l) Petugas pengamanan

Dan untuk standar jumlah minimal kebutuhan personel sebanyak 93 personel untuk terminal penumpang Tipe A.

5) Toilet

Untuk standar luas dari toilet yaitu 90x150cm dengan ruang bebas untuk lebar satu wastafel yaitu 80 cm. Untuk pemasangan urinoir dapat dipasang dengan ketinggian 43,80 cm dari lantai bagi orang dewasa. Sedangkan untuk anak-anak menggunakan urinoir yang sampai ke lantai. Satu buah urinoir memerlukan ruang dengan lebar 80 cm dan lebar dinding pemisah yaitu 45 cm serta ketinggian 105 cm. Lalu untuk ruang air besar (WC) minimal memiliki panjang 80-90 cm, lebar 150-160 cm, dan tinggi 220-240 cm.

6) Ruang Terbuka Hijau

Ruang terbuka hijau merupakan fasilitas di terminal untuk meningkatkan kesejukkan karena adannya banyak pepohonan dan taman. Untuk menghitung kebutuhan lahan ruang terbuka hijau dapat dilihat pada rumus berikut:

Luas = 30% x (Luas Fasilitas Utama + Fasilitas Penunjang)

= 30% x (5342,2 + 8414,5)

= 4127,01 m^2

7) Rumah Makan

Untuk standar luas ruang makan yaitu 2 m^2 per orang. Maka untuk perhitungan sebagai berikut:

Tabel V. 7 Perhitungan Luas Untuk Rumah Makan

Luasan	Perhitungan
Luas Rumah Makan	150 x 2 = 300 m^2
Dapur, Gudang, Ruang Karyawan	25% x 300 = 75 m^2
Sirkulasi dan Service	20% x 300 = 60 m^2
Jumlah	435 m^2

Sumber : Hasil Analisis, 2022

8) Area Merokok

Area ini disediakan bertujuan agar udara di dalam terminal bebas akan asap rokok. Untuk ukuran minimal area merokok ini yaitu 2 x 4 meter.

9) Fasilitas Peribadatan/Mushola

Berdasarkan **Tabel III. 4** yaitu tentang standar luas fasilitas terminal menurut tipe terminal, maka kebutuhan luas untuk mushola pada terminal tipe A adalah 72 m^2.

10) Ruang Ibu Menyusui

Berdasarkan Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 15 Tahun 2013 tentang Fasilitas Khusus Menyusui dan/atau Memerah Air Susu Ibu Pasal 10 huruf a, Ukuran minimal ruang ibu menyusui adalah 3x4 m^2

5.2 Usulan Pemecahan Masalah

5.2.1 Usulan Fasilitas

Tabel V. 8 Usulan Luas Fasilitas Terminal

NO	**Fasilitas**	**Usulan Luas (m2)**
A. FASILITAS UTAMA		
1	Jalur Pemberangkatan	1743,8
2	Jalur Kedatangan	1744,4
3	Parkir Pribadi / Pengantar	725
4	Parkir Angkutan Umum	1120
5	Loket penjualan Tiket	9
B. FASILITAS PENUNJANG		
1	WC Umum / Toilet	14
2	Kios / Kantin	8100
3	Mushola	72
4	Pos Pengawasan	6
5	Ruang Istirahat	50
6	Bengkel	150
7	Ruang Menyusui	12
8	Smoking Area	20
9	Rumah Makan	435
10	Fasilitas Kesehatan/Ruang P3K	45
11	Taman	4127,01
Jumlah (A+B)		**18.373,20**

Sumber : Hasil Analisis, 2022

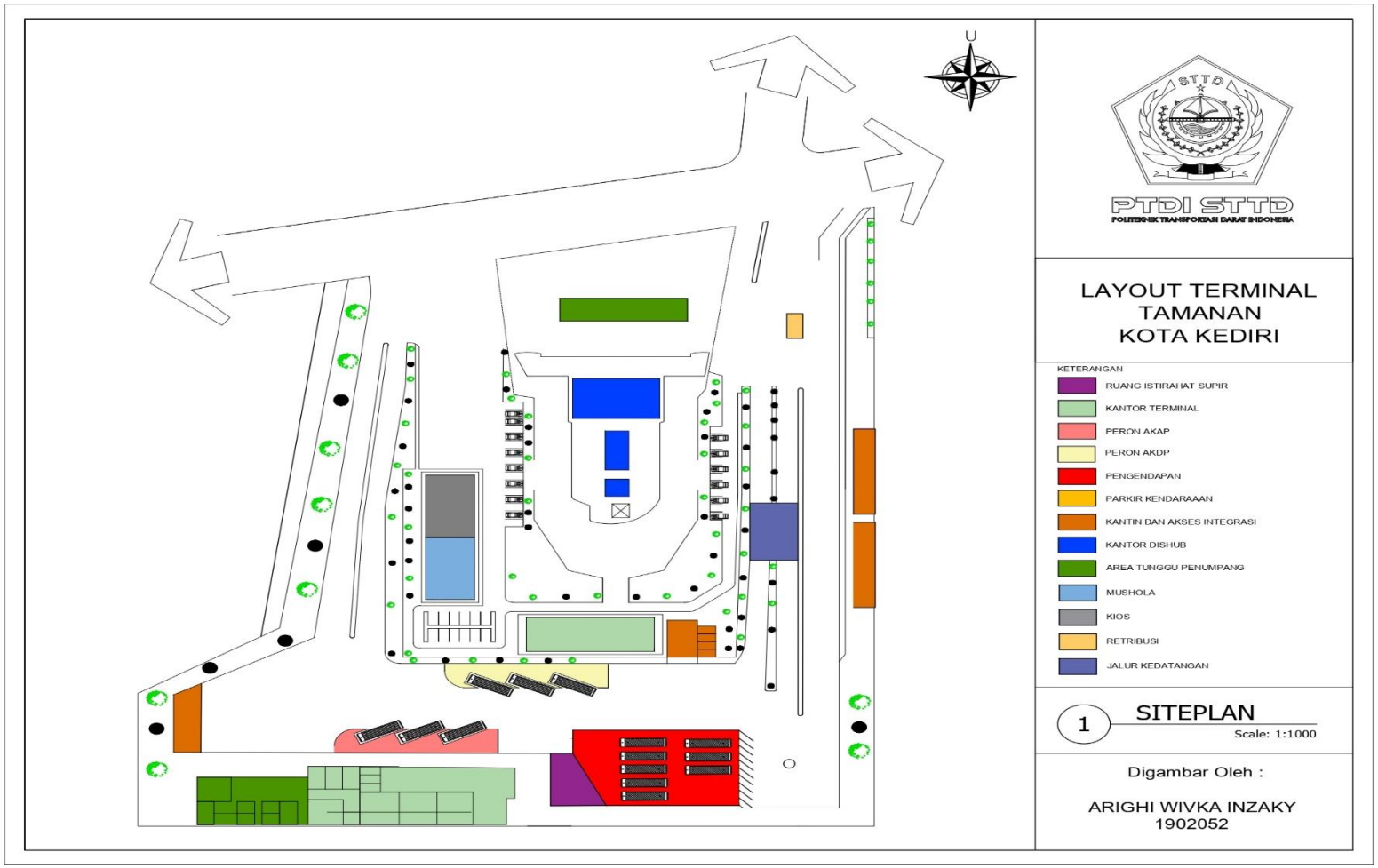
Berdasarkan hasil analisis pada **Tabel V. 6** maka diketahui bahwa kebutuhan lahan terminal rencana untuk Fasilitas Terminal Tamanan adalah seluas 18.373,20 m^2. Oleh karena luas lahan Terminal 2.7 Ha, maka untuk lahan yang masih tersedia dapat dijadikan sebagai fasilitas-fasilitas yang lain dengan harapan dapat meningkatkan kinerja pelayanan Terminal Tamanan.

5.2.2 Usulan Layout

a. Usulan Penataan Fasilitas

Usulan ini diajukan untuk mencakup kelengkapan dan kesesuaian fasilitas di Terminal Tamanan. Dengan dibuatkannya Layout fasilitas terminal diharapkan dapat mewujudkan terminal yang sesuai dengan standar terminal tipe A.

Berikut merupakan usulan layout terminal beserta dengan fasilitas-fasilitasnya :



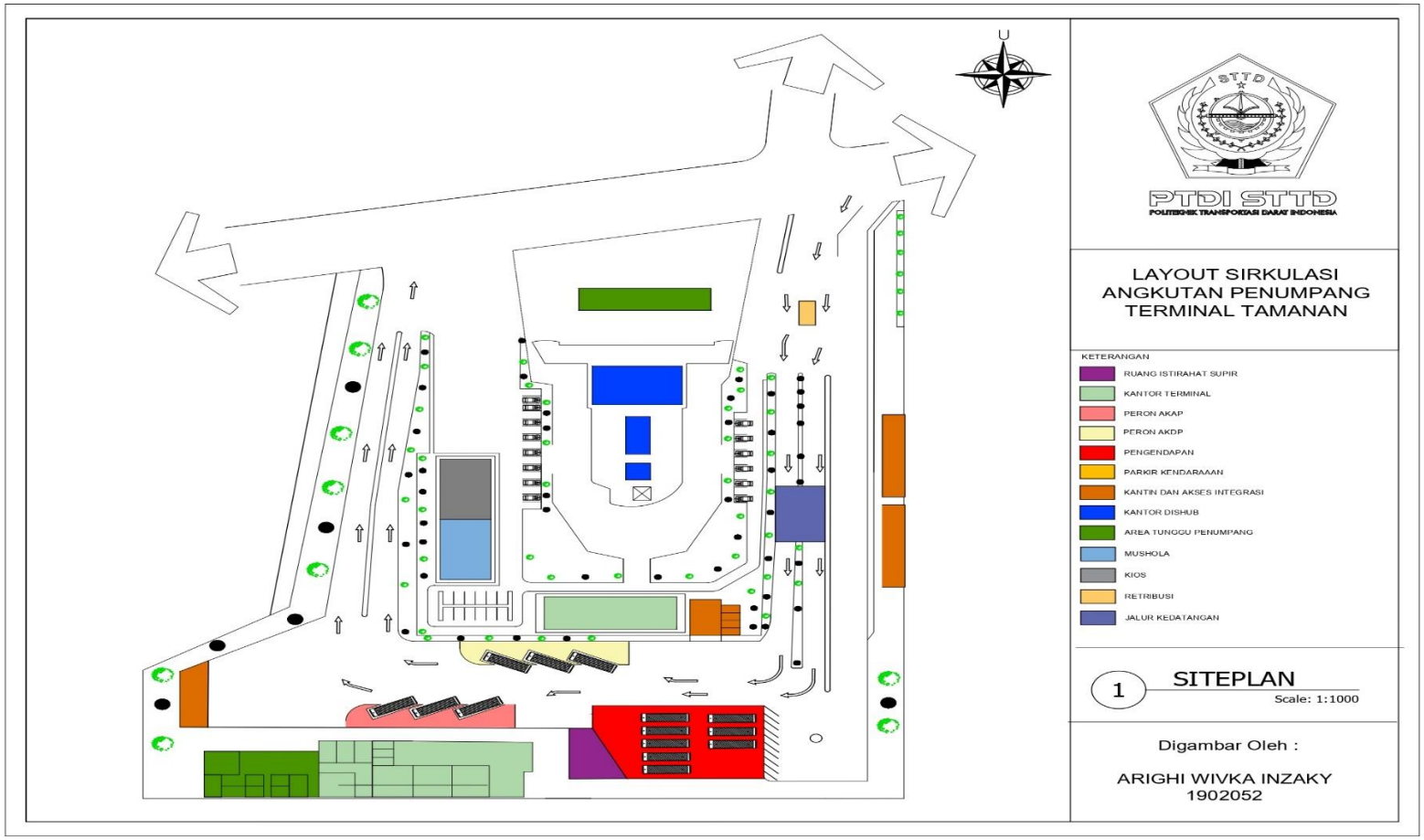
Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 6 Layout Usulan Fasilitas Terminal Tamanan di Kota Kediri

b. Pengaturan Pola Pergerakan Kendaraan dan Orang

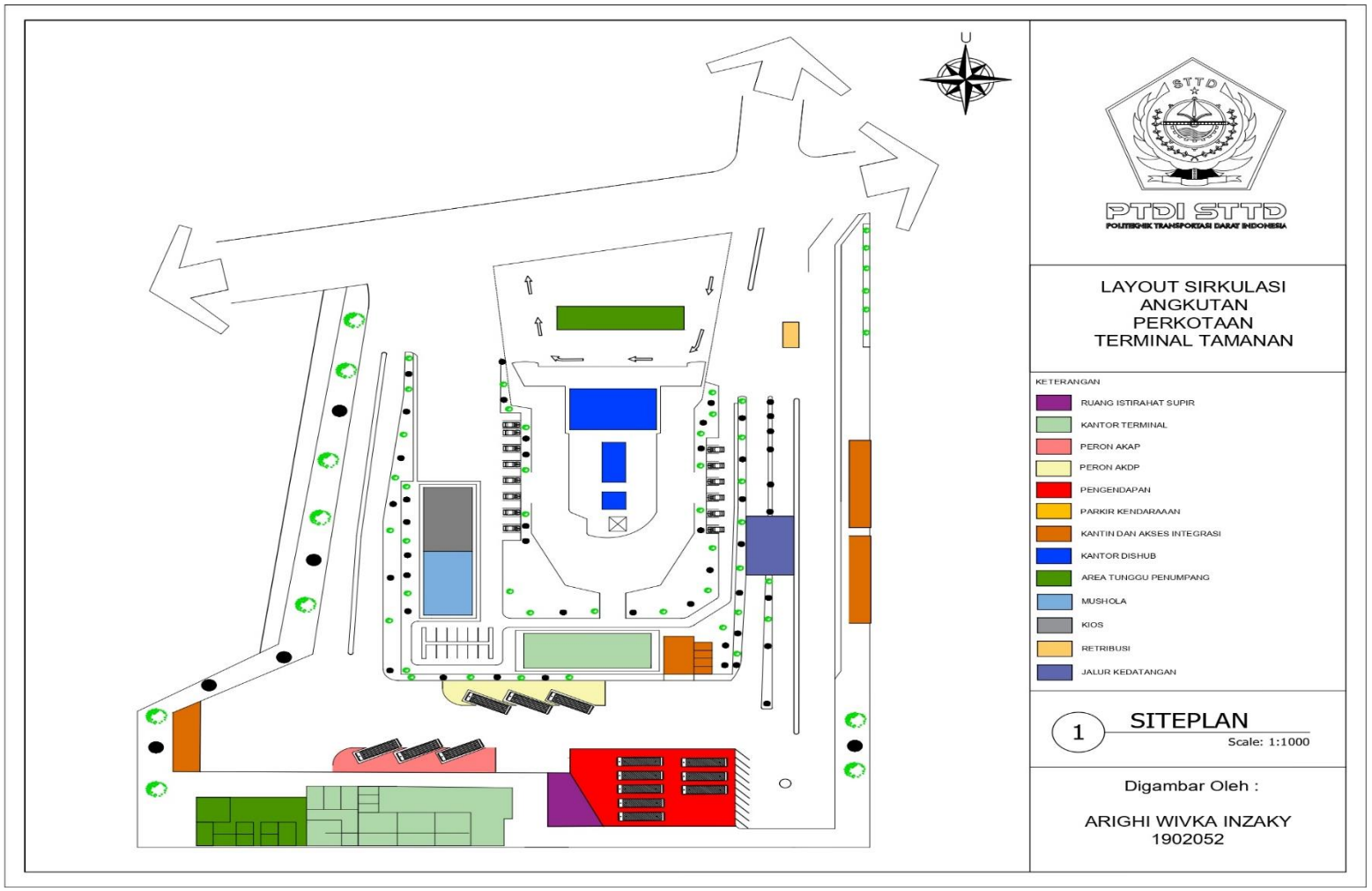
Pengaturan pola pergerakan kendaraan dan orang di Terminal Tamanan dibuat terpisah meskipun sejajar. Pola seperti ini bertujuan agar sirkulasi kendaraan dan orang menjadi teratur dan mengurangi tingkat persimpangan antara kendaraan pribadi, angkutan penumpang, dan pejalan kaki.

Berikut merupakan usulan layout pola pergerakan kendaraan dan orang yang ada di Terminal Tamanan:



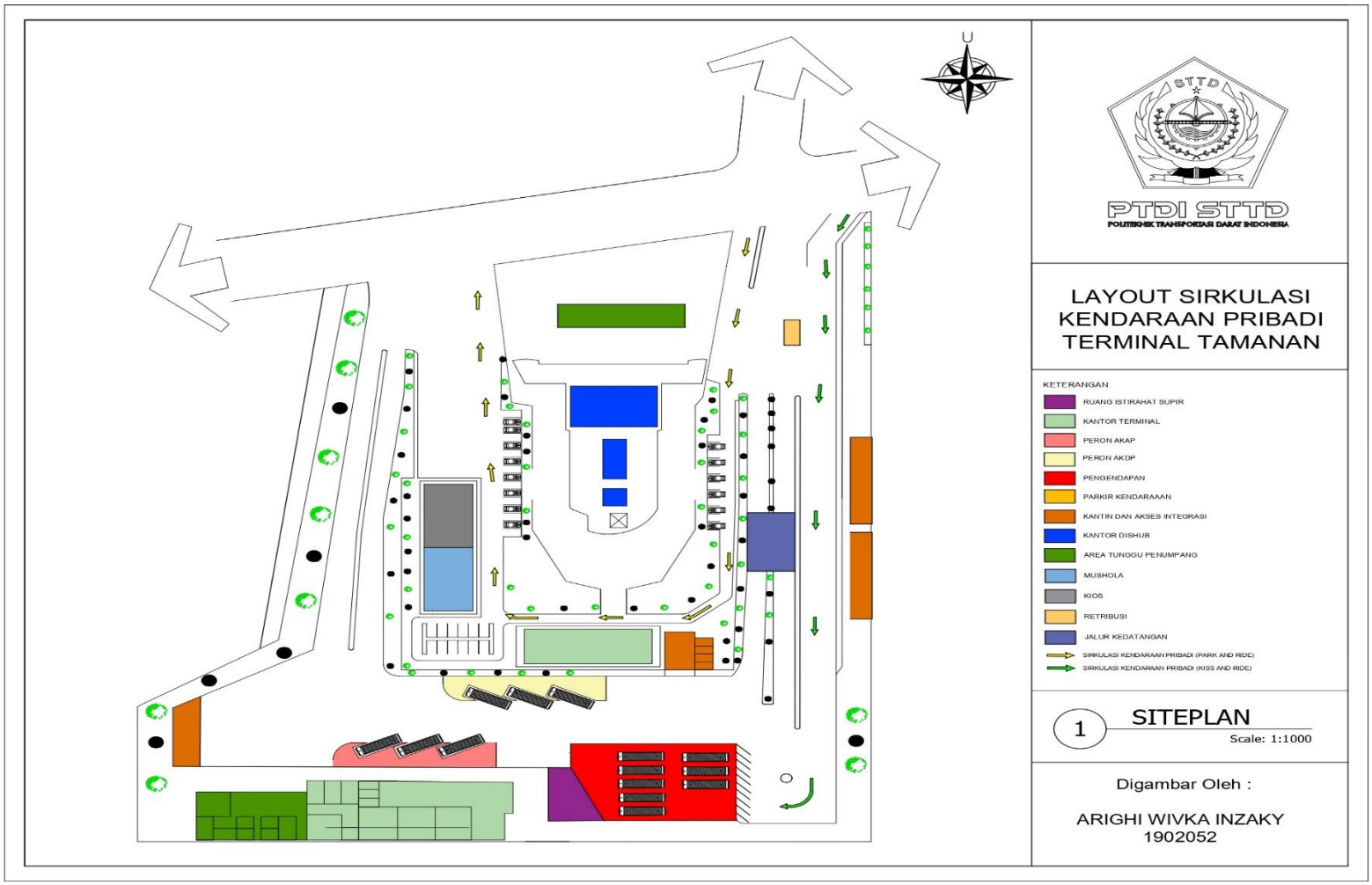
Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 7 Layout Usulan Sirkulasi Angkutan Penumpang AKAP dan AKDP di Terminal Tamanan Kota Kediri



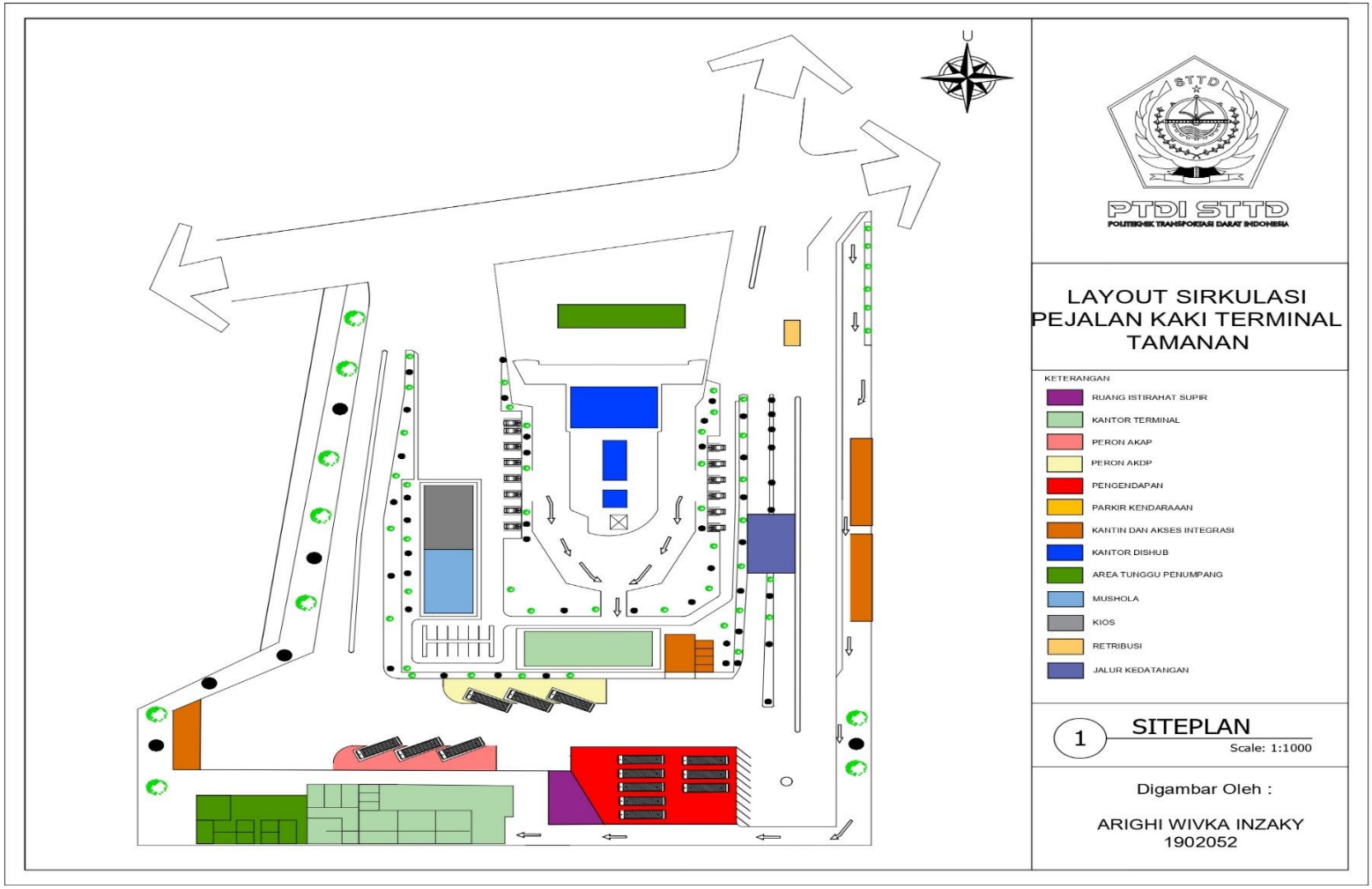
Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 8 Layout Usulan Sirkulasi Angkutan Perkotaan di Terminal Tamanan Kota Kediri



Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 9 Layout Usulan Sirkulasi Kendaraan Pribadi di Terminal Tamanan Kota Kediri



Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar V. 10 Layout Usulan Sirkulasi Pejalan Kaki di Terminal Tamanan Kota Kediri

BAB IV
PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan perhitungan dan analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa:

1. Hasil analisis fasilitas terminal berdasarkan PM 40 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, dapat diketahui masih ada beberapa fasilitas yang belum tersedia di Terminal Tamanan yakni tidak adanya lajur pejalan kaki, jalur evakuasi bencana, tempat istirahat awak kendaraan, dan lain sebagainya. Terdapat 34% kekurangan fasilitas yang ada di terminal Tamanan Kota Kediri menurut PM 40 tahun 2015. Pada kondisi saat ini pun beberapa fasilitas yang ada masih dalam kondisi tidak baik, sebagai contoh toilet dan mushola.
2. Hasil analisis preferensi pengguna jasa terminal menggunakan *importance performance analysis* menghasilkan 10 atribut fasilitas yang harus dioptimalkan, yaitu lajur pejalan kaki, alat pemadam kebakaran, jalur evakuasi bencana, petugas operasonal terminal, toilet, ruang terbuka hijau, rumah makan, area merokok, fasilitas peribadatan/mushola, dan ruang ibu menyusui.
3. Hasil analisis sirkulasi pada Terminal Tamanan sebelumnya belum memiliki arus sirkulasi yang jelas, maka diberikan usulan pengaturan sirkulasi di terminal Tamanan Kota Kediri. Usulan tersebut adalah membedakan pola pergerakan antara kendaraan penumpang, kendaraan pribadi dan pejalan kaki. Pola pergerakan ini dibedakan bertujuan agar sirkulasi kendaraan dan sirkulasi orang menjadi teratu dan aman.

6.2 Saran

1. Merekomendasikan penataan fasilitas di Terminal Tamanan sesuai dengan PM 40 tahun 2015
2. Melakukan perbaikan atau pembaruan fasilitas-fasilitas yang kondisinya sudah rusak atau tidak layak.
3. Melakukan pengaturan sirkulasi antara angkutan penumpang, kendaraan pribadi, dan pejalan kaki sehingga tidak terjadi konflik yang dapat mengganggu kinerja pelayanan di Terminal Tamanan.

DAFTAR PUSTAKA

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

_____ , 2014, *Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan,* Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.

_____, 2021, *Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.*

_____, 2013*, Peraturan Menteri No 79 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.* Jakarta : Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

_____, 2013*, Peraturan Menteri No 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.* Jakarta : Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

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

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

Abubakar, I. dkk., 1996, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib,* Jakarta : Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

Ilyas , Y , 1999*, Kinerja; Teori penilaian dan penelitian,* Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama*.*

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

Warpani, P. Suwardjoko. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* Bandung : Penerbit ITB

Tim PKL Kota Kediri, 2022, *Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kota Kediri,* Laporan Umum : DIII Managemen Transportasi Jalan.