

Turnitin KKW Agung

by andybarca12@gmail.com 1

Submission date: 24-Aug-2022 03:39PM (UTC-0400)

Submission ID: 1886542877

File name: DRAFT_KKW_AGUNG_SAPUTRA_1902019_bis.pdf (4.62M)

Word count: 16379

Character count: 106361

**OPTIMALISASI TERMINAL TIPE B KAJEN
DI KABUPATEN PEKALONGAN**

**¹
KERTAS KERJA WAJIB**

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi

Diploma III

Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Transportasi



Diajukan Oleh:

AGUNG SAPUTRA

NOTAR : 19.02.019

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
BEKASI
2022**

OPTIMALISASI TERMINAL TIPE B KAJEN

DI KABUPATEN PEKALONGAN

**¹
KERTAS KERJA WAJIB**

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Ahli Madya Pada Jurusan Diploma III Manajemen
Transportasi Jalan (A.Md.Tra)**



Diajukan Oleh:

AGUNG SAPUTRA

NOTAR : 19.02.019

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
BEKASI
2022**

KERTAS KERJA WAJIB

**OPTIMALISASI TERMINAL TIPE B KAJEN
DI KABUPATEN PEKALONGAN**

¹
Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

AGUNG SAPUTRA

Nomor Taruna : 19.02.019

Telah di Setujui oleh:

PEMBIMBING I

ASRIZAL, ATD, MT

Tanggal : 04 Agustus 2022

PEMBIMBING II

DIAN VIRDA SEJATI, SE, M.Sc

Tanggal : 01 Agustus 2022

**KERTAS KERJA WAJIB
OPTIMALISASI TERMINAL TIPE B KAJEN
DI KABUPATEN PEKALONGAN**

1
Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan Program Studi

Diploma III

Oleh:

AGUNG SAPUTRA

Nomor Taruna: 19.02.019

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 05 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

Pembimbing I

ASRIZAL, ATD, MT

NIP. 19580109 198103 1 003

3
Tanggal: 05-08-2022

Pembimbing II

DIAN VIRDA SEJATI, SE, M.Sc

NIP. 19770908 200604 2 001

Tanggal: 05-08-2022

1
**JURUSAN MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD
BEKASI 2022**

KERTAS KERJA WAJIB
OPTIMALISASI TERMINAL TIPE B KAJEN
DI KABUPATEN PEKALONGAN

¹
Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

AGUNG SAPUTRA

Nomor Taruna : 19.02.019

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 05 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

DEWAN PENGUJI

Penguji I

ASRIZAL, ATD, MT
NIP. 19580109 198103 1 003

Penguji III

SUMANTRI WIDYA PRAJA, ST, M.Sc
NIP. 19820619 200912 1 003

Penguji II

DIAN VIRDA SEJATI, SE, M.Sc
NIP. 19770908 200604 2 001

Penguji IV

ATALINE MULIASARI, ST, MT
NIP. 19760908 200502 2 001

MENGETAHUI,
KETUA PROGRAM STUDI
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

RACHMAT SADILI, S.SiT, MT
NIP. 19840208 200604 1 001

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

NAMA : AGUNG SAPUTRA

NOTAR : 1902019

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 TERMINAL TIPE B KAJEN DI KABUPATEN PEKALONGAN

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, 4 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,

AGUNG SAPUTRA

Notar 19.02.019

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

NAMA : AGUNG SAPUTRA

NOTAR : 1902019

¹² Menyatakan bahwa demi kepentingan perkembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui abstrak Tugas Akhir/ KKW/ Skripsi yang saya tulis dengan judul:

¹² OPTIMALISASI TERMINAL TIPE B KAJEN DI KABUPATEN PEKALONGAN

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, 4 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,

AGUNG SAPUTRA

Notar 19.02.019

KATA PENGANTAR

Syukur alhamdulillah saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan nikmat-Nya, Sehingga laporan Tugas Akhir yang mengambil judul "Optimalisasi Terminal Tipe B Kajen Di Kabupaten Pekalongan" dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat dan salam saya haturkan kepada Uswatun Hasanah, Rosulullah, Nabi Muhammad SAW, yang membawa kita dari zaman kegelapan ke zaman yang terang benderang.

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 di 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. Almarhum Almarhumah Orang tua dan Keluarga yang selalu ada untuk mendukung serta mengirimkan doa.
2. Bapak Ahmad Yani, A.TD., MT, sebagai Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD beserta Staf.
3. Bapak Rachmat Sadili, ATD, MT selaku ketua Jurusan D-III Manajemen Transportasi Jalan beserta Dosen-dosen, yang telah memberikan bimbingan selama pendidikan.
4. Bapak Asrizal, ATD, MT dan Ibu Dian Virda Sejati, SE, M.Sc sebagai dosen pembimbing yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
5. Bapak Joopie Kelana Soesilo, S.SiT, M.Sc, selaku Kepala Seksi Prasarana Perhubungan di Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan yang senantiasa memberikan ilmu dan pengalaman serta motivasi saat pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan dan magang.
6. Rekan – Rekan Taruna/i D.III Manajemen Transportasi jalan Angkatan XLI PTDI – STTD.

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 Penulisan Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Bekasi, 30 Juni 2022

Penulis

AGUNG SAPUTRA

NOTAR 19.02.019

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR RUMUS	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	3
1.3 Rumusan Masalah	3
1.4 Maksud Dan Tujuan	3
1.5 Batasan Masalah	4
BAB II GAMBARAN UMUM.....	5
2.1 Kondisi Transportasi	5
2.1.1 Kondisi Jaringan Jalan.....	5
2.1.2 Kondisi Sarana.....	7
2.1.3 Kondisi Prasarana.....	11
2.2 Kondisi Wilayah Kajian.....	13
2.2.1 Lokasi Wilayah Penelitian.....	13
2.2.2 Kondisi Terminal Kaje Eksisting	14
BAB III KAJIAN PUSTAKA	20
3.1 Pengertian Teoritis	20
3.1.1 Pengertian Terminal	20
3.1.2 Pengertian Optimalisasi.....	21
3.2 Standar Pelayanan Minimal (SPM) Terminal	22

3.3	Teknis Operasional Terminal	23
3.3.1	Tata Letak (<i>Layout</i>) Terminal	23
3.3.2	Pola Pergerakan	24
3.3.3	Pintu Masuk dan Keluar Terminal	25
3.3.4	Peninjauan Kebutuhan Terminal	26
3.3.5	Teori Importance Performance Analysis (IPA)	28
3	BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	34
4.1	Alur Penelitian	34
4.1.1	Tahap Pertama : Pengumpulan Data	34
4.1.2	Tahap Kedua : Analisis Evaluasi Fasilitas Terminal Dan Sirkulasi	34
	Pergerakan	34
4.1.3	Tahap Ketiga : 1 Usulan Fasilitas dan Sirkulasi Pergerakan dilakukan untuk mengoptimalkan Kinerja Terminal Tipe B Kaje	35
4.2	Bagan Alir	35
4.3	Metode Pengumpulan Data	36
3	4.3.1 Pengumpulan Data Primer	36
4.4	Teknik Analisa Data	37
4.4.1	Analisis Kondisi Fasilitas Eksisting Terminal Kaje	37
4.4.2	Analisis Sirkulasi Terminal Kaje	37
1	BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH	38
5.1	Analisis Kondisi Eksisting Terminal Kaje	38
5.1.1	Identifikasi Kondisi Fasilitas Terminal	38
5.1.2	Identifikasi Sirkulasi Kondisi Eksisting Terminal Kaje	46
5.2	Analisis Fasilitas Berdasarkan SPM Terminal	49
5.2.1	Evaluasi Fasilitas Utama Terminal Kaje	49
5.2.2	Evaluasi Fasilitas Penunjang Terminal Kaje	50

5.2.3	Evaluasi Fasilitas Umum Terminal Kajen	51
5.2.4	Analisis Jenis Pelayanan Terminal Kajen	54
5.2.5	Analisis Perhitungan Luas Kebutuhan Fasilitas	59
5.2.6	Penilaian Pelayanan Terminal	64
20 5.2.7	Analisis Importance Performance Analysis (IPA)	69
19 5.3	Analisis Sirkulasi Terminal	80
5.3.1	Sirkulasi Terminal	80
5.3.2	Sirkulasi Pergerakan Angkutan Umum dan Kendaraan Pribadi	80
5.3.3	Sirkulasi Pergerakan Angkutan Umum dan Kendaraan Pribadi	80
5.4	Usulan Layout Terminal	81
44 BAB VI	KESIMPULAN DAN SARAN	88
6.1	Kesimpulan	88
6.2	Saran	89
	DAFTAR PUSTAKA	91
	LAMPIRAN	93

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Data Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) Kabupaten Pekalongan	7
Tabel II. 2 Data Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Kabupaten Pekalongan	8
Tabel II. 3 Data Angkutan Perdesaan Kabupaten Pekalongan	10
Tabel II. 4 Data Jumlah Angkutan Umum di Terminal Kajen	15
Tabel V. 1 Analisis Fasilitas Utama Terminal Kajen	49
Tabel V. 2 Analisis Fasilitas Penunjang Terminal Kajen	50
Tabel V. 3 Analisis Fasilitas Umum Terminal Kajen	51
Tabel V. 4 Analisis Jenis Pelayanan Terminal Kajen	54
Tabel V. 5 Perhitungan luas jalur kedatangan Angkutan Umum	59
Tabel V. 6 Perhitungan luas jalur keberangkatan Angkutan Umum	60
Tabel V. 7 Perhitungan Luas Ruang Tunggu Penumpang	61
Tabel V. 8 Perhitungan Luas Bangunan Kantor Terminal	61
Tabel V. 9 Perhitungan Luas Kios Terminal Kajen	62
Tabel V. 10 Perhitungan Luas Mushola	62
Tabel V. 11 Perhitungan Luas Toilet	62
Tabel V. 12 Perhitungan Luas Ruang Istirahat Terminal Kajen	63
Tabel V. 13 Satuan Ruang Parkir	63
Tabel V. 14 Perbandingan Kebutuhan Luas (m ²) Saat Ini dan Luas Rekomendasi	64
Tabel V. 15 Indikator Standar Pelayanan Terminal	65
Tabel V. 16 Hasil Analisis Importance Performance Analysis (IPA)	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Pekalongan.....	6
Gambar II. 2 Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) Di Kabupaten Pekalongan .	8
Gambar II. 3 Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) Di Kabupaten Pekalongan	9
Gambar II. 4 Angkutan Perdesaan Di Kabupaten Pekalongan.....	11
Gambar II. 5 Peta Tata Letak Halte Kabupaten Pekalongan	12
Gambar II. 6 Peta Tata Letak Terminal Kabupaten Pekalongan	12
Gambar II. 7 Terminal Kaje Kabupaten Pekalongan.....	13
Gambar II. 8 Peta Lokasi Terminal Tipe B Kaje	13
Gambar II. 9 Peta Titik Lokasi Terminal Kaje di Kabupaten Pekalongan.....	14
Gambar II. 10 Layout Eksisting Terminal Kaje Pekalongan.....	15
Gambar II. 11 Dokumentasi Fasilitas Utama Terminal Kaje	18
Gambar II. 12 Dokumentasi Fasilitas Penunjang Terminal Kaje	18
Gambar II. 13 Dokumentasi Fasilitas Umum Terminal Kaje	19
Gambar III. 1 Diagram Cartecius.....	32
Gambar IV. 1 Bagan Alir Penelitian	35
Gambar V. 1 Lay Out Eksisting Terminal Kaje Pekalongan	38
Gambar V. 2 Jalur Keberangkatan Terminal Kaje	39
Gambar V. 3 Jalur Kedatangan Terminal Kaje.....	39
Gambar V. 4 Jalur Kedatangan Terminal Kaje.....	40
Gambar V. 5 Fasilitas Ruang Tunggu Penumpang Terminal Kaje	40
Gambar V. 6 Area naik turun penumpang di Terminal Kaje.....	41
Gambar V. 7 Fasilitas Parkir Terminal Kaje	41
Gambar V. 8 Fasilitas Perlengkapan Jalan di Terminal Kaje.....	42
Gambar V. 9 Fasilitas Media Informasi.....	42
Gambar V. 10 Bangunan Kantor Terminal Kaje.....	43
Gambar V. 11 Bangunan Kantor Terminal Kaje.....	43
Gambar V. 12 Fasilitas Peribadatan	44
Gambar V. 13 Fasilitas Toilet	44
Gambar V. 14 Fasilitas Kebersihan	45
Gambar V. 15 Rumah Makan di Terminal Kaje.....	45

Gambar V. 16	Pertokoan/Kios di Terminal Kaje	46
Gambar V. 17	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum di Terminal Kaje	46
Gambar V. 18	Layout Sirkulasi Terminal Kaje Kondisi Eksisting	48
Gambar V. 19	Diagram Cartecius	69
Gambar V. 20	Analisa Diagram Cartecius	72
Gambar V. 21	Layout Sirkulasi Bus di Terminal Kondisi Setelah Optimalisasi	84
Gambar V. 22	Layout Sirkulasi Angkot/Angdes di Terminal Kondisi Setelah Optimalisasi	85
Gambar V. 23	Layout Sirkulasi Kendaraan Pribadi di Terminal Kondisi Setelah Optimalisasi	86
Gambar V. 24	Layout Sirkulasi Terminal Kaje Kondisi Setelah Optimalisasi	87

DAFTAR RUMUS

Rumus III. 1	Model Parkir Sejajar 0° Untuk Jalur Keberangkatan	26
Rumus III. 2	Model Parkir Posisi 90° Untuk Jalur Keberangkatan	26
Rumus III. 3	Model Parkir Posisi 45° Untuk Jalur Kedatangan	26
Rumus III. 4	Model Parkir Posisi 60° Untuk Jalur Kedatangan	26
Rumus III. 5	Model Parkir Posisi 90° Untuk Jalur Kedatangan	27
Rumus III. 6	Luas Kebutuhan Ruang Tunggu Penumpang	27
Rumus III. 7	Luas Kebutuhan Kamar Kecil/Toile	28
Rumus III. 8	Luas Kebutuhan Kios	28
Rumus III. 9	Tingkat Kesesuaian Responden	29
Rumus III. 10	Rata-rata penilaian kepentingan harapan	30
Rumus III. 11	Skor rata-rata tingkat penilaian kepentingan harapan	31

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Terminal adalah bagian dari jaringan pelayanan transportasi sebagai simpul dari suatu rangkaian jaringan transportasi jalan. Keberadaan terminal sangat penting untuk penyelenggaraan angkutan umum. Karena terminal merupakan tempat bertemunya antara penyedia jasa dengan pengguna jasa, tempat menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang, tempat awal dan berakhirnya perjalanan angkutan umum, tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas, serta istirahat awak kendaraan angkutan umum.

Pada dasarnya fungsi terminal angkutan jalan raya umumnya ditinjau dari 3 (tiga) unsur yang terkait dengan terminal, yaitu penumpang (user), pengelola angkutan umum (operator), dan pemerintah (regulator).

Fungsi terminal dari segi penumpang (user) yaitu untuk kenyamanan menunggu, melakukan perpindahan atau pergantian moda transportasi, tempat tersedianya berbagai fasilitas umum dan informasi serta fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi. Fungsi terminal dari segi pengelola (operator) yaitu untuk pengaturan pelayanan operasi kendaraan, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak kendaraan dan fasilitas pangkalan. Fungsi terminal dari segi pemerintah (regulator) adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pendapatan (retribusi) dan sebagai pengendali arus kendaraan umum.

Berdasarkan pada PM Perhubungan No. 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggara Terminal Penumpang Angkutan Jalan yang telah diperbarui dan sudah mulai diberlakukan pada tahun 2022 yaitu PM Perhubungan No. 24 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan. Dalam PM Perhubungan No. 24 tahun 2021 tersebut dijelaskan bahwa terminal penumpang wajib mempunyai fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan fasilitas umum. Kemudian dalam PM 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 Kajen satu-satunya terminal bertipe B yang ada di Kabupaten Pekalongan. Terminal ini berada di Jalan Diponogoro, Kecamatan Kajen, Kabupaten Pekalongan. Terminal ini melayani Angkutan Perkotaan/Pedesaan, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, dan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi. berdasarkan data hasil survei inventarisasi terminal diperoleh hasil, fasilitas yang sudah ada di Terminal Kajen dalam kondisi tidak terawat dan tidak terpakai, serta penataan letak fasilitas terminal yang sudah tersedia belum tertata dengan baik. Permasalahan lainnya yang terjadi yaitu sirkulasi dalam terminal yang tidak teratur yang mengakibatkan fungsi terminal tidak beroperasi secara optimal. Maka diperlukannya rencana pengaturan jalur sirkulasi di Terminal Kajen, agar Terminal Kajen dapat berfungsi secara optimal.

Maka agar terwujudnya fungsi terminal yang optimal dan dapat menunjang kelancaran perpindahan orang/barang serta keterpaduan inter moda dan antar moda, serta dilengkapi dengan fasilitas terminal yang meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan, berdasarkan uraian permasalahan di atas, bahwa Terminal Kajen perlu dilakukan pengoptimalisasian fasilitas terminal dan rencana pengaturan jalur sirkulasi kendaraan, sehingga penulis mengambil judul **"OPTIMALISASI TERMINAL TIPE B KAJEN DI KABUPATEN PEKALONGAN"**.

1.2 Identifikasi Masalah

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

1. Kondisi sebagian besar fasilitas Terminal Kajeu yang sudah tersedia dalam kondisi tidak terawat dan tidak terpakai yang membuat kinerja terminal tidak optimal.
2. Penataan letak fasilitas yang sudah tersedia pada Terminal Kajeu belum tertata dengan baik.
3. Tidak adanya pengaturan lebih lanjut terkait jalur sirkulasi angkutan umum dan kendaraan pribadi di Terminal Kajeu.

1.3 Rumusan Masalah

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

1. Bagaimana kondisi eksisting fasilitas Terminal Kajeu di Kabupaten Pekalongan ?
2. Bagaimana pengoptimalan penataan fasilitas Terminal Kajeu di Kabupaten Pekalongan ?
3. Bagaimana rencana pengaturan sirkulasi Terminal Kajeu di Kabupaten Pekalongan ?

1.4 Maksud Dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini yaitu melakukan pengoptimalan terhadap fasilitas yang sudah tersedia dan melakukan penataan yang tepat terhadap tata letak fasilitas yang sudah tersedia di terminal serta melakukan rencana pengaturan jalur sirkulasi di Terminal Kajeu. Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Mengidentifikasi kondisi eksisting Terminal Kajeu di Kabupaten Pekalongan.
2. Mengevaluasi melakukan pembenahan atau penataan dalam hal fasilitas dengan sesuai Standar Pelayanan Minimal.

3. Merancang *layout* terminal dan usulan sirkulasi Terminal Kajeu.

1.5 Batasan Masalah

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

1. Batasan Wilayah

Penelitian ini hanya dilakukan di lingkungan kerja Terminal Kajeu di Kabupaten Pekalongan.

2. Batasan Subtansi

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

3. Batasan Waktu

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 1 Maret – 25 Mei tahun 2022 yaitu pada saat pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan di Kabupaten Pekalongan.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi

Berikut ini merupakan kondisi transportasi di Kabupaten Pekalongan yaitu:

2.1.1 Kondisi Jaringan Jalan

Jaringan jalan menurut status jalan di Kabupaten Pekalongan terdiri dari jalan Nasional, Provinsi, dan Kabupaten. Sementara jalan menurut fungsinya terdiri dari jalan Arteri, Kolektor, dan Lokal. Kabupaten Pekalongan merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Jawa Tengah yang memiliki total keseluruhan panjang jalan 815,695 Km, dimana jaringan jalan nasional dengan panjang 9,129 Km, jalan provinsi dengan panjang 109,890 Km, dan jalan kabupaten dengan panjang 696,676 Km.

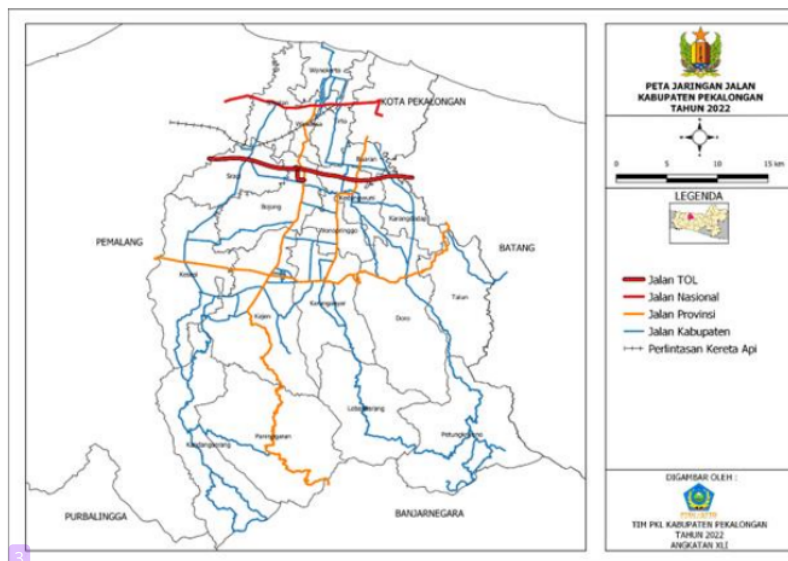
Kabupaten Pekalongan merupakan kabupaten yang memiliki luas wilayah 837,00km², hal ini menyebabkan banyak pusat-pusat kegiatan di hampir semua kecamatan. Hal ini menjadikan Kabupaten Pekalongan memiliki 2 (dua) *Central Bussines District* (CBD) yaitu Kajen dan Kedungwuni. Kedua CBD ini memiliki perbedaan karakteristik daerah dan perilaku lalu lintas masing-masing.

Jalan yang ada di Kabupaten Pekalongan secara keseluruhan dalam kondisi baik, dengan perkerasan fleksibel dan beberapa ruas jalan rigid. Karakteristik jalan di wilayah Kabupaten Pekalongan didominasi dengan tipe jalan 4/2 UD pada jalan arteri, 4/2 D pada beberapa jalan kolektor dan 2/2 UD untuk jalan kolektor dan lokal. Untuk jenis pengaturan simpang di Kabupaten Pekalongan terdapat simpang bersinyal, dan tidak bersinyal atau uncontrolled.

Untuk fasilitas pelengkap jalan seperti rambu, marka dan lampu penerangan jalan masih kurang memadai untuk beberapa ruas jalan, terutama jalan yang jauh dari pusat CBD, namun untuk jalan yang berada di pusat CBD baik CBD 1 maupun CBD 2 memiliki fasilitas pelengkap jalan yang cukup baik.

Kabupaten Pekalongan memiliki jalan yang berkelok-kelok dengan banyak turunan serta tanjakan untuk beberapa wilayahnya. Secara umum fasilitas keselamatan seperti guardrail sudah terpasang dengan baik namun ada beberapa titik yang masih belum memadai.

Untuk fasilitas perlengkapan jalan diantaranya rambu, marka, dan lampu penerangan jalan umum di Kabupaten Pekalongan, pada umumnya di jalan arteri rambu dan marka tersedia dalam kondisi baik walaupun di beberapa titik telah pudar. Begitu pula dengan ketersediaan lampu penerangan jalan umum di jalan arteri sudah baik. Namun pada jalan kolektor dan lokal terdapat jalan yang tidak tersedia penerangan jalan serta marka yang memadai.



Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Pekalongan 2022

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Pekalongan

2.1.2 Kondisi Sarana

Sarana di Kabupaten Pekalongan antara lain:

1. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang melintas sebagian besar menaik-turunkan penumpang di dalam Terminal Kaje. Berdasarkan PM No. 24 Tahun 2021, peran terminal tipe B hanya melayani Angkutan Kota Dalam Provinsi yang dapat dipadukan dengan Angkutan Perkotaan atau Angkutan Pedesaan, tetapi atas permintaan masyarakat Kabupaten Pekalongan melalui Bupati untuk menyediakan tempat menaik dan menurunkan penumpang bus AKAP selanjutnya Balai Pengelola Sarana Prasarana Perhubungan (BPSPP) Wilayah VI menyetujui hal tersebut, dengan rute trayek Pekalongan-Jakarta dan Pekalongan-Bekasi.

Tabel II. 1 Data Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)
Kabupaten Pekalongan

NO	TRAYEK	PO	KETERANGAN	DAYA ANGKUT	JUMLAH ARMADA
1	PEKALONGAN - BEKASI	SINAR JAYA	BUS BESAR	50	3
2	PEKALONGAN - JAKARTA	SETIA NEGARA	BUS BESAR	50	1
		SUDIRO TUNGGAL JAYA	BUS BESAR	50	2
		KERAMATJATI	BUS BESAR	60	2
		ARIMBI	BUS BESAR	50	1
		DEWANTARA	BUS BESAR	50	2
		AGRA MAS	BUS BESAR	50	2
		HARYANTO	BUS BESAR	50	2

Sumber : Data Inventarisasi Terminal Tipe B Kaje Kabupaten Pekalongan



Sumber: Hasil Survei Inventarisasi Tim PKL Kabupaten Pekalongan 2022

Gambar II. 2 Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) Di Kabupaten Pekalongan

2. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Sedangkan untuk Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dengan jumlah 12 rute trayek, 8 diantaranya masih aktif hingga sekarang di Kabupaten Pekalongan. Pola pergerakan masyarakat secara internal cukup difasilitasi oleh angkutan umum, sehingga di Kabupaten Pekalongan sudah cukup tersedia angkutan umum walaupun di beberapa kecamatan belum terjangkau angkutan umum.

Tabel II. 2 Data Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Kabupaten Pekalongan

NO	TRAYEK	PO	KETERANGAN	DAYA ANGKUT	JUMLAH ARMADA
1	PEKALONGAN - WIRADESA - KAJEN - KARANGKOBAR	PT. DINASTI NUGROHO PUTRA DA	BUS SEDANG	24	1
2	PEKALONGAN - WIRADESA - SRAGI - KESESI - KAJEN - KALIBENING	PT. DINASTI NUGROHO PUTRA DA	BUS KECIL	16	1
3	PEKALONGAN - KEDUNGWUNI - KAJEN - KANDANGSERANG	-	-	-	-
4	PEKALONGAN - WIRADESA KAJEN - DORO - BUARAN - PEKALONGAN	KOPERASI KOJASA	BUS SEDANG	24	2

NO	TRAYEK	PO	KETERANGAN	DAYA ANGKUTAN	JUMLAH ARMADA
5	KAJEN - WIRADESA - PEKALONGAN - BATANG - LIMPUNG - SUKOREJO	-	-	-	-
6	PEKALONGAN - KEDUNGWUNI - KARANGANYAR - KAJEN	KOPERASI KOJASA	BUS SEDANG	24	3
7	PEKALONGAN - KEDUNGWUNI - KAJEN - KESESI	-	-	-	-
8	PEKALONGAN - WIRADESA - COMAL	KOPERASI RUKUN KOPERASI KOJASA	BUS KECIL	16	22
9	PEKALONGAN - KEDUNGWUNI - KARANGANYAR - KAJEN	KOPERASI KOJASA KOPERASI RUKUN	MPU	12	25
10	PEKALONGAN - WIRADESA - BOJONG - KAJEN	KOPERASI BERKAH BUDI JAYA KOPERASI KOJASA KOPERASI RUKUN	MPU	12	63
11	KAJEN - KESESI - BODEH - COMAL	KOPERASI RUKUN KOPERASI KOJASA	MPU	12	9
12	WIRADESA - PAIT - SRAGI - TUMBAL - COMAL	-	-	-	-

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan



Sumber: Hasil Survei Inventarisasi Tim PKL Kabupaten Pekalongan 2022

Gambar II. 3 Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) Di Kabupaten Pekalongan

3. Angkutan Perdesaan

Angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terkait dalam trayek. Angkutan Perdesaan di Kabupaten Pekalongan memiliki 12 trayek yang menghubungkan antar kecamatan di Kabupaten Pekalongan. Namun yang beroperasi hanya 8 trayek dengan jenis kendaraan yang digunakan adalah MPU.

Tabel II. 3 Data Angkutan Perdesaan Kabupaten Pekalongan

No	Kode Trayek	Jaringan Trayek	Keterangan	Daya Angkut	Jumlah Armada
1	A1	Kedungwuni - Gondang - Ketitang - Bojong - Kedungjuran - Gebangkerep- Sragi - Pait - Wiradesa	MPU	12	0
2	A2	Bojong - Wangandowo - Sumurjomblangbog o - Kalipancur - Bukur - Kesesi - Kuasen - Kajen	MPU	12	12 (Operasi 4)
3	A3	Wiradesa - Pait - Sragi - Kalijambe - Kesesi - Kuwasen - Kajen - Kebonagung - Kesesi - Kalijambe - Sragi - Pait - Wiradesa	MPU	12	0
4	A4	Wiradesa - Pacar - Tirto - Wuled - Tangkil - Podo – Kedungwuni	MPU	12	3 (Operasi 2)
5	A5	Kedungwuni - Doro - Karanganyar - Dk. Kebonsari - Ds. Karangsari - Ds.Kulu - Kajen	MPU	12	24 (Operasi 21)
6	A6	Kedungwuni - Pakisputih - Rowocacing - Legokgunung – Kutosari	MPU	12	4

No	Kode Trayek	Jaringan Trayek	Keterangan	Daya Angkut	Jumlah Armada
7	A7	Kajen - Gandarum - Kalijoyo - Kwasen - Kutorejo	MPU	12	11 (Operasi 4)
8	A8	Kajen - Sinangohprendeng - Kajongan - Pringsurat - Sukoyoso - Sinangohprendeng - Kajen	MPU	12	11 (Operasi 3)

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan



Sumber: Hasil Survei Inventarisasi Tim PKL Kabupaten Pekalongan 2022

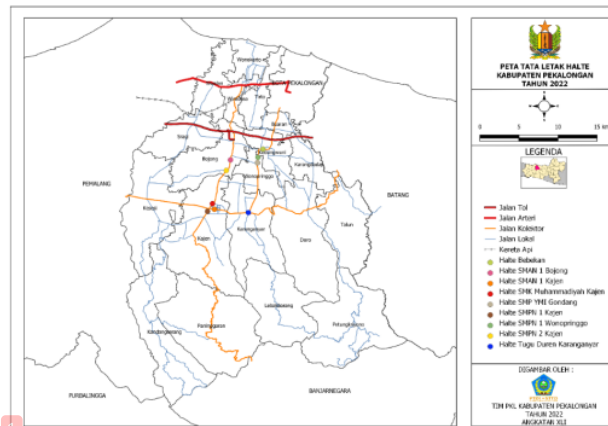
Gambar II. 4 Angkutan Perdesaan Di Kabupaten Pekalongan

2.1.3 Kondisi Prasarana

Prasarana di Kabupaten Pekalongan antara lain :

1. Halte

Kabupaten Pekalongan memiliki 9 yang tersebar di beberapa kecamatan Kabupaten Pekalongan. Halte yang memiliki kondisi bagus dan fasilitas yang dapat membuat kenyamanan ketika penumpang menunggu angkutan umum. Tetapi, kondisi halte yang sebagian memiliki kerusakan yang perlu dilakukan perbaikan untuk meningkatkan kenyamanan bagi pengguna angkutan umum.

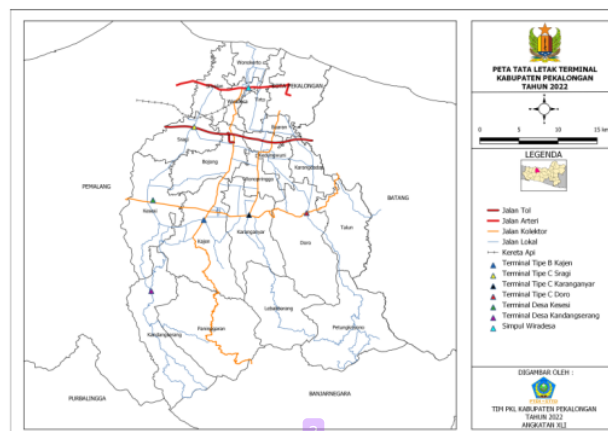


Sumber: Hasil Survei Inventarisasi Tim PKL Kabupaten Pekalongan 2022

Gambar II. 5 Peta Tata Letak Halte Kabupaten Pekalongan

2. Terminal

Kabupaten Pekalongan mempunyai 1 terminal tipe B, 3 terminal tipe C, 2 terminal desa dan 1 simpul, yaitu Terminal Tipe B Kajan, Terminal Tipe C Doro, Terminal Tipe C Karanganyar, Terminal Tipe C Sragi, Terminal Desa Kandangserang, Terminal Desa Kesesi dan Simpul Wiradesa. Dari 7 Terminal tersebut, terdapat 2 terminal yang masih aktif melayani kegiatan lalu lintas masyarakat, yaitu Terminal Tipe B Kajan, Terminal Tipe C Doro, dan Simpul Wiradesa.



Sumber: Hasil Survei Inventarisasi Tim PKL Kabupaten Pekalongan 2022

Gambar II. 6 Peta Tata Letak Terminal Kabupaten Pekalongan

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

2.2.1 Lokasi Wilayah Penelitian

Lokasi penelitian yang dilakukan oleh penulis yaitu di Terminal Kajian yang ada di Kabupaten Pekalongan. Terminal Kajian ini terletak di Kecamatan Kajian yang merupakan kawasan pusat kegiatan. Terminal Tipe Kajian memiliki luas 13.670 m². Terminal Kajian merupakan terminal tipe B, dimana terminal tipe B merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan dan angkutan antar kota dalam provinsi. Berikut ini visualisasi Terminal Kajian yaitu sebagai berikut:



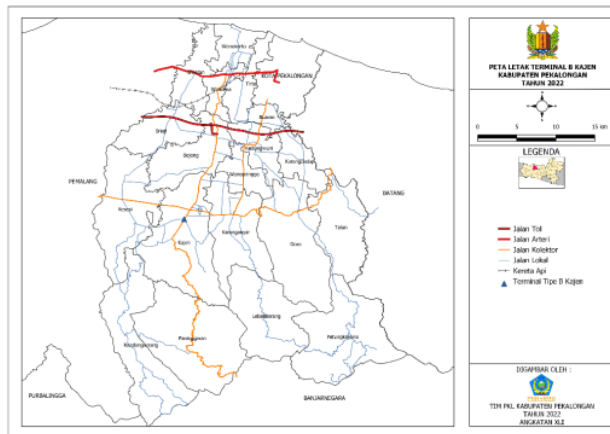
Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar II. 7 Terminal Kajian Kabupaten Pekalongan



Sumber: Google Satelit

Gambar II. 8 Peta Lokasi Terminal Tipe B Kajian



Sumber: Hasil Analisis TIM PKL Kabupaten Pekalongan 2022

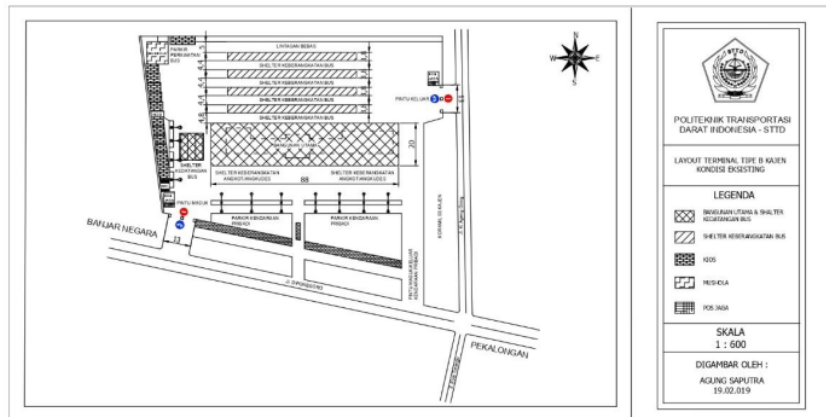
Gambar II. 9 Peta Titik Lokasi Terminal Kajan di Kabupaten Pekalongan

2.2.2 Kondisi Terminal Kajan Eksisting

Terminal Kajan merupakan terminal tipe B. Berdasarkan PM No. 24 Tahun 2021 pasal 24, terminal tipe B merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan dan angkutan antar kota dalam provinsi namun angkutan antar kota antar provinsi yang melintas sebagian besar menaik – turunkan penumpang di dalam Terminal Kajan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No 24 Tahun 2021, peran terminal tipe B hanya melayani Angkutan Kota Dalam Provinsi yang dapat dipadukan dengan Angkutan Perkotaan atau Angkutan Pedesaan, tetapi atas permintaan masyarakat Kabupaten Pekalongan melalui Bupati untuk menyediakan tempat menaik dan menurunkan penumpang bus AKAP selanjutnya Balai Pengelola Sarana Prasarana Perhubungan (BPSPP) Wilayah VI menyetujui hal tersebut.

Kondisi pada saat ini di Terminal Kajan berdasarkan dari hasil data survei inventarisasi terminal diperoleh, bahwa fasilitas yang sudah ada di Terminal Kajan dalam kondisi tidak terawat dan penataan letak fasilitas terminal yang sudah tersedia belum tertata dengan baik. Ditemukan juga beberapa kendaraan pribadi dan kendaraan angkutan umum yang parkir sembarang tidak sesuai fasilitas parkir yang disediakan. Maka Terminal Kajan perlu dilakukan pengoptimalisasian fasilitas terminal dan penataan

tata letak fasilitas, serta rencana pengaturan jalur sirkulasi di Terminal Kaje.



Sumber: Hasil Analisis

Gambar II. 10 Layout Eksisting Terminal Kaje Pekalongan

Tabel II. 4 Data Jumlah Angkutan Umum di Terminal Kaje

NO.	NAMA PERUSAHAAN	TRAYEK
1.	PO. PUTRI ENGGAL	PEKALONGAN-SRAGI-KALIBENING
2.	PO. SAMI ASIH	PEKALONGAN-SRAGI-KALIBENING
3.	PO. BINTANG TERANG	PEKALONGAN-SRAGI-KALIBENING
4.	PO. MANFAAT	PEKALONGAN-SRAGI-KALIBENING
5.	PO. LINGGO ASRI	PEKALONGAN-SRAGI-KALIBENING
6.	PO. JUJUR PERKASA	PEKALONGAN-SRAGI-KALIBENING
7.	PO. RAGIL JAYA	PEKALONGAN-KAJEN
8.	PO. JUJUR PERKASA	PEKALONGAN-KARANGKOBAR
9.	PO. CAKRA UTAMA	PEKALONGAN-KARANGKOBAR
10.	PO. LINGGO ASRI	PEKALONGAN-KARANGKOBAR
11.	PO. MUNCUL BARU	PEKALONGAN-KARANGKOBAR
12.	PO. KOPAJATRANS	KAJEN-KDW-PEKALONGAN

NO.	NAMA PERUSAHAAN	TRAYEK
13	PO. KOPAJATRANS	KAJEN-WIRADESA-PEKALONGAN
14	PO. RUKUN	KAJEN-KWASEN-KESESI
15	PO. PRIMKOPTI	KAJEN-KESESI-COMAL
16	PO. PRIMKOPTI	KAJEN-TAMBAKROTO
17	PO. SINAR JAYA	PEKALONGAN-BEKASI
18	PO. SETIA NEGARA	PEKALONGAN-JAKARTA
19	PO. SUDIRO TUNGGAL JAYA	PEKALONGAN-JAKARTA
20	PO. KERAMATJATI	PEKALONGAN-JAKARTA
21	PO. ARIMBI	PEKALONGAN-JAKARTA
22	PO. DEWANTARA	PEKALONGAN-JAKARTA
23	PO. AGRA MAS	PEKALONGAN-JAKARTA
24	PO. HARYANTO	PEKALONGAN-JAKARTA

Sumber: Data Sekunder Terminal

Berikut ini merupakan visualisasi fasilitas yang ada di Terminal Kajen :

7 Fasilitas Utama	
	
Jalur Kedatangan	Jalur Keberangkatan

	
Tempat Parkir Kendaraan	Bangunan Kantor Terminal
	
Perlengkapan Jalan	Media Informasi
	
Tempat Naik Turun Penumpang	Pos atau Gardu

	
Loket Penjualan Tiket	Tempat Tunggu Penumpang, Pengantar dan penjemput

Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar II. 11 Dokumentasi Fasilitas Utama Terminal Kaje

Fasilitas Penunjang

Mushola

Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar II. 12 Dokumentasi Fasilitas Penunjang Terminal Kaje

Fasilitas Umum	
	
Toilet	Rumah Makan
	
Fasilitas Kebersihan	Perdagangan/Pertokoan
	
Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum	

Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar II. 13 Dokumentasi Fasilitas Umum Terminal Kajen

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Pengertian Teoritis

3.1.1 Pengertian Terminal

Menurut 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. Kemudian pada PM No. 24 Tahun 2021 tentang terminal yang memiliki pengertian yang sama dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Definisi terminal yang sudah dijelaskan berdasarkan peraturan yang berlaku dapat ditarik kesimpulan mengenai pengertian terminal secara umum merupakan prasarana transportasi yang melayani orang beserta dengan barang untuk melakukan perpindahan moda angkutan dengan sistem yang terkoordinasi di dalam suatu area yang dilengkapi dengan fasilitas untuk menunjang pelayanan yang diperlukan oleh pengguna terminal. Sehingga terminal menjadi suatu area yang dilengkapi dengan fasilitas baik utama dan penunjang sesuai dengan tipe pelayanan terminal.

Terminal dapat menjadi awal dan akhir dari tujuan perjalanan. Pengguna terminal yang berawal untuk menuju tujuannya dengan mendapatkan moda transportasi yang sesuai dan dapat menjadi akhir dari tujuan perjalanan yang kemudian dapat dihubungkan dengan moda angkutan lanjutan. Terminal sendiri dapat diintegrasikan dengan semua moda angkutan darat dan rel seperti kereta api, ojek, becak, taxi, maupun angkutan online lainnya. Dengan integrasi yang dapat terhubung dengan segala moda yang tersedia tersebut semakin mempermudah masyarakat dalam memenuhi kebutuhan perjalanan mereka. Kondisi saat ini yang diinginkan masyarakat untuk serba mudah namun tetap murah disesuaikan dengan kualitas pelayanan yang diberikan. Untuk pelayanan terminal memiliki tipe dan kelas berdasarkan dengan jenis pelayanan yang disediakan.

¹⁰ Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, tipe dan kelas terminal penumpang menurut peran pelayanannya terdiri dari :

- ¹⁶ 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.

3.1.2 Pengertian Optimalisasi

⁷² Optimalisasi dari kata dasar optimal yang memiliki arti berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (ter) baik, tertinggi, paling menguntungkan. Dengan penambahan meng-optimalkan memiliki arti menjadi paling baik, dan menjadi paling tinggi sedangkan dengan penambahan peng-optimalan memiliki arti proses, cara, perbuatan untuk mengoptimalkan. Sehingga optimalisasi dapat diartikan yakni suatu proses atau cara dalam rangka memaksimalkan manfaat, fungsi, guna suatu objek yang akan dituju.

²⁶ Menurut (Nurrohman, 2017) Optimalisasi adalah upaya meningkatkan kinerja pada suatu unit kerja ataupun pribadi yang berkaitan dengan kepentingan umum, demi tercapainya kepuasan dan keberhasilan dari penyelenggaraan kegiatan tersebut. Menurut Winardi dalam Bayu (2017) Optimaslisai adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dapat disimpulkan bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam perwujudannya secara efektif dan efisien.

3.2 Standar Pelayanan Minimal (SPM) Terminal

Sebagai pedoman dalam penentuan standar pelayanan minimum untuk fasilitas terminal pada penelitian ini adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Penumpang Angkutan Jalan. Dengan ketentuan standar pelayanan akan dikaji pada kondisi saat ini pada Terminal Kajen di Kabupaten Pekalongan. Terminal Kajen merupakan terminal penumpang dengan tipe B. Sesuai dengan peraturan Standar pelayanan Terminal penumpang tipe B wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara Terminal penumpang angkutan jalan mencakup sebagai berikut :

1. Pelayanan Keselamatan ;
 - a. Lajur pejalan kaki
 - b. Fasilitas keselamatan jalan
 - c. Jalur evakuasi
 - d. Alat pemadam kebakaran
 - e. Fasilitas kesehatan
 - f. Fasilitas pemeriksa kelaikan kendaraan
 - g. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum
 - h. Informasi fasilitas keselamatan
 - i. Informasi fasilitas kesehatan
 - j. Informasi Fasilitas Pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor
2. Pelayanan Keamanan ;
 - a. Fasilitas keamanan
 - b. Media pengaduan gangguan keamanan
 - c. Petugas keamanan
3. Pelayanan Kehandalan/Keteraturan
 - a. Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif
 - b. Jadwal kendaraan umum dalam trayek
 - c. Loker penjualan tiket
 - d. Kantor penyelenggaraan Terminal
 - e. Petugas operasional Terminal

4. Pelayanan Kenyamanan²³
 - a. Ruang tunggu
 - b. Toilet
 - c. Fasilitas ibadah
 - 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 internet (*hotspot area*)
 - k. Ruang baca (*Reading corner*)
5. Pelayanan Kemudahan/Keterjangkauan⁹
 - a. Letak jalur pemberangkatan
 - b. Letak jalur kedatangan
 - c. Informasi pelayanan
 - d. Informasi angkutan lanjutan
 - e. Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum
 - f. Tempat penitipan barang
 - g. Fasilitas pengisian baterai (*charger corner*)
 - h. Tempat naik dan turun penumpang
 - i. Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi
6. Pelayanan Kesetaraan
 - a. Fasilitas penyandang cacat
 - b. Fasilitas ibu menyusui

3.3 Teknis Operasional Terminal

3.3.1 Tata Letak (*Layout*) Terminal⁶⁸

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 di dalam terminal lancar dan terkendali.

Menurut Rita, Achmad Rusli Rita 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.

3.3.2 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 di dalam 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. 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 area penjemputan.

b. 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.

3.3.3 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 berikut :

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

3.3.4 Peninjauan Kebutuhan Terminal

Dengan berdasarkan buku yang dibuat oleh Ir. Iskandar Abubakar, MSc dkk (1996) guna mengukur kebutuhan luas fasilitas utama dan fasilitas penunjang .Dalam hal ini dimensi kendaraan bus sangat mempengaruhi terhadap kebutuhan luas fasilitas yang dibutuhkan.

1. Jalur kedatangan dan Keberangkatan

Untuk menentukan luas areal pelataran kedatangan dapat digunakan rumus :

a) Model parkir sejajar 0°

Rumus :

$$7 \times (20 \times n)$$

III. 1

5

(Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, 1996)

b) Model parkir posisi 90°

Rumus :

11

$$9,5 \times (18 \times n)$$

III. 2

5

(Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, 1996)

Untuk menentukan luas areal pelataran pemberangkatan dapat digunakan rumus :

a) Model Parkir dengan posisi miring 45 derajat, dengan menggunakan rumus luas sebagai berikut :

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

III. 3

5

(Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, 1996)

b) Model Parkir dengan posisi miring 60 derajat, dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

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

III. 4

5

(Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, 1996)

- c) Model Parkir dengan posisi miring 90 derajat, dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$27 \times (20,6 + [5 \times (n - 1)])$$

III. 5

(Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, 1996)

2. Kebutuhan Ruang Tunggu Penumpang

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

- Ruang tunggu terdiri atas ruang untuk berdiri, duduk dan berjalan pada jalur keberangkatan
- Kebutuhan ruang tunggu penumpang pada jalur keberangkatan disesuaikan dengan posisi parkir kendaraan pada jalur keberangkatan dengan rumus sebagai berikut :

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

III. 6

(Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, 1996)

3. Kantor

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

Ukuran yang digunakan adalah :

- Ruang kepala terminal 25 m²;
- Ruang rapat per-orang 2 m²;
- Ruang operasional per-orang 6 m²
- Ruang toilet dan kamar mandi 2,67 m²;
- Ruang servis dan sirkulasi 20 % dari luas kantor

(Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, 1996)

4. Musholla

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

- a) $n < 5$, kebutuhannya $17,5 \text{ m}^2$;
- b) $6 < n < 9$, kebutuhannya 35 m^2 ;
- c) $10 < n < 14$, kebutuhannya $52,5 \text{ m}^2$;
- d) $15 < n < 19$, kebutuhannya 70 m^2 ;
- e) $n > 20$, kebutuhannya $87,5 \text{ m}^2$

(Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib,1996)

5. Kamar kecil (*Toilet*)

Luas kebutuhan kamar kecil/toilet ditentukan berdasarkan rumus berikut :

$$\text{Luas} = 80\% \times \text{Luas Mushola} \quad \text{III. 7}$$

(Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib,1996)

6. Kios

Luas kios yang diperlukan dapat dihitung dengan :

$$\text{Luas} = 40\% \times \text{Luas Ruang Tunggu Penumpang} \quad \text{III. 8}$$

(Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib,1996)

3.3.5 Teori Importance Performance Analysis (IPA)

Metode Importance Performance Analysis (IPA) pertama kali diperkenalkan oleh Martilla dan James (1986) dengan tujuan untuk mengukur hubungan antara persepsi konsumen dan prioritas peningkatan kualitas produk/jasa yang dikenal pula sebagai quadrant analysis. Importance Performance Analysis digunakan untuk memetakan hubungan antara kepentingan dengan kinerja dari masing-masing atribut yang ditawarkan dan kesenjangan antara kinerja dengan harapan dari atribut-atribut tersebut.

Importance Performance Analysis (IPA) mempunyai fungsi utama untuk menampilkan informasi tentang faktor-faktor pelayanan yang menurut konsumen sangat mempengaruhi kepuasan dan loyalitasnya, dan faktor-faktor pelayanan yang menurut konsumen perlu diperbaiki karena pada saat ini belum memuaskan.

Dalam Importance performance analysis (Analisis Kepentingan Kinerja) ada 2 perhitungan dalam mencari gap analysis, yaitu:

1. Dalam metode ini pengukuran tingkat kesesuaian untuk mengetahui seberapa besar pelanggan/konsumen merasa puas terhadap kinerja perusahaan, dan seberapa pihak penyedia jasa memahami apa yang diinginkan pelanggan terhadap jasa yang mereka berikan. Tingkat kesesuaian adalah hasil perbandingan skor persepsi dengan skor yang diharapkan. Tingkat kesesuaian inilah yang akan menentukan urutan prioritas pelayanan yang diberikan oleh perusahaan tersebut mulai dari urutan yang sangat sesuai dengan tidak sesuai.

Terdapat dua hal yang dapat terjadi dalam tingkat kesesuaian :

- a. Apabila kinerja (persepsi) di bawah harapan maka pelanggan akan kecewa dan tidak puas (Supranto 2006).
- b. Apabila kinerja (persepsi) sesuai dengan harapan maka pelanggan akan puas, sedangkan bila kinerja melebihi harapan maka pelanggan akan sangat puas (Supranto 2006) Kriteria penilaian tingkat kesesuaian pelanggan:

- 20 – 40 % Kepuasan Rendah
- 41 – 79 % Kepuasan Sedang/Cukup
- 80 – 100 % Kepuasan Tinggi

Rumus yang digunakan untuk menghitung tingkat kesesuaian adalah :

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

III. 9

Keterangan:

T_k = Tingkat kesesuaian responden

$\sum X_i$ = Skor penilaian kinerja

$\sum Y_i$ = Skor penilaian kepentingan

Analisis kesesuaian dilakukan dengan menghitung tingkat kesesuaian terlebih dahulu, lalu menghitung nilai rata-rata harapan dan persepsi untuk masing-masing pernyataan (faktor). Faktor-faktor tersebut di peringkat kemudian dikelompokkan menjadi empat bagian kuadran dalam diagram kartesius.

2. Diagram Cartecius

Diagram cartecius merupakan suatu bangun dibagi atas empat bagian yang dibatasi oleh dua buah garis yang berpotongan tegak lurus pada titik (X, Y) dimana X merupakan rata-rata tingkat pelaksanaan atau kepuasan pelanggan seluruh faktor atau atribut dan Y adalah rata-rata dari skor rata-rata tingkat kepentingan atau harapan seluruh faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan. Diagram cartecius terbagi menjadi empat kuadran.

Langkah pertama untuk analisis kuadran dalam diagram cartecius adalah menghitung rata-rata penilaian kepentingan/harapan dan kinerja untuk setiap atribut/pernyataan dengan rumus:

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{n}$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^n Y_i}{n}$$

III. 10

Keterangan:

$\bar{X}$ = nilai rata-rata tingkat penilaian kinerja atribut ke-i

$\bar{Y}$ = nilai rata-rata tingkat penilaian kepentingan atribut ke i

n = Jumlah responden

Langkah selanjutnya adalah menghitung rata-rata tingkat kepentingan/harapan dan kinerja untuk keseluruhan atribut/ Pernyataan dengan rumus :

$$\bar{X} = \frac{\sum_{k=1}^n \bar{X}}{n}$$

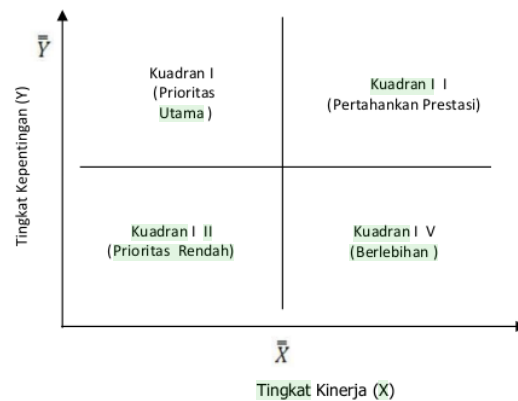
$$\bar{Y} = \frac{\sum_{k=1}^n \bar{Y}}{n}$$

III. 11

Keterangan :

$\bar{X}$ = Skor total rata-rata tingkat penilaian kinerja atribut ke-i $\bar{Y}$ = Skor total rata-rata tingkat penilaian kepentingan atribut ke-i n = Jumlah responden

Nilai $\bar{X}$ ini memotong tegak lurus pada sumbu horisontal, yakni sumbu yang mencerminkan atribut/ pernyataan kinerja (X) sedangkan nilai $\bar{Y}$ memotong tegak lurus pada sumbu vertikal, yakni sumbu yang mencerminkan atribut/ pernyataan kepentingan/harapan, setelah diperoleh bobot kinerja dan kepentingan atribut/ pernyataan serta nilai rata-rata kinerja dan kepentingan atribut/ pernyataan, kemudian nilai-nilai tersebut diplotkan ke dalam diagram cartecius seperti yang ditunjukkan pada **Gambar III.1** berikut.



Sumber: Philip Kotler

Gambar III. 1 Diagram Cartecius

2

Diagram ini terdiri atas empat kuadran:

a. Kuadran I (Prioritas Utama)

Kuadran ini memuat atribut-atribut/ Pernyataan yang dianggap penting oleh pengunjung tetapi pada kenyataannya atribut-atribut/ pernyataan tersebut belum sesuai dengan harapan pelanggan. Tingkat kinerja dari atribut/ pernyataan tersebut lebih rendah daripada tingkat harapan pelanggan terhadap atribut/ pernyataan tersebut. Atribut-atribut/ pernyataan yang terdapat dalam kuadran ini harus lebih ditingkatkan lagi kinerjanya agar dapat memuaskan pelanggan.

b. Kuadran II (Pertahanan Prestasi)

Atribut-atribut/ pernyataan ini memiliki tingkat harapan dan kinerja yang tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa atribut/ pernyataan tersebut penting dan memiliki kinerja yang tinggi. Dan wajib dipertahankan untuk waktu selanjutnya karena dianggap sangat penting/ diharapkan dan hasilnya sangat memuaskan.

c. Kuadran III (Prioritas Rendah)

Atribut/ pernyataan yang terdapat dalam kuadran ini dianggap kurang penting oleh pelanggan dan pada kenyataannya kinerjanya tidak terlalu istimewa/ biasa saja. Maksudnya atribut-

atribut/ Pernyataan yang terdapat dalam kuadran ini memiliki tingkat kepentingan/harapan yang rendah dan kinerjanya juga dinilai kurang baik oleh pelanggan. Perbaikan terhadap atribut/ Pernyataan yang masuk dalam kuadran ini perlu dipertimbangkan kembali dengan melihat atribut/ Pernyataan yang mempunyai pengaruh terhadap manfaat yang dirasakan oleh pelanggan itu besar atau kecil dan juga untuk mencegah atribut/ Pernyataan tersebut bergeser ke kuadran I

d. Kuadran IV (Berlebihan)

Kuadran ini atribut-atribut/ Pernyataan ini memiliki tingkat harapan rendah menurut pelanggan akan tetapi memiliki kinerja yang baik, sehingga dianggap berlebihan oleh pelanggan. Hal ini menunjukkan bahwa atribut/ Pernyataan yang mempengaruhi kepuasan pelanggan dinilai berlebihan dalam pelaksanaannya, hal ini dikarenakan pelanggan menganggap tidak terlalu penting/kurang diharapkan terhadap adanya atribut/ Pernyataan tersebut, akan tetapi pelaksanaannya dilakukan dengan baik sekali.

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Alur Penelitian

Sebelum menuju ketahapan analisis, maka perlu dilakukan desain proses penelitian untuk mengetahui secara jelas tahap kerja dalam penelitian. Berikut ini adalah penggambaran tahap penelitian mulai tahap masukan, proses dan tahap keluarnya:

4.1.1 Tahap Pertama : Pengumpulan Data

Pada tahap ini dilakukan pengumpulan data yang diperlukan guna mempermudah penelitian. Data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data pelengkap diperoleh dari instansi dan lembaga terkait, dan tujuannya untuk memahami keadaan umum lapangan penelitian dan fakta-fakta yang terkait dengan permasalahan yang terjadi. Data bantu yang diperoleh adalah data desain *layout* Terminal Kajen dan data trayek Kabupaten Pekalongan yang beroperasi di Terminal Kajen. Data primer adalah data yang diperoleh melalui penyelidikan di daerah-daerah yang berhubungan langsung dengan tujuan penelitian. Data diperoleh dengan melakukan survei inventaris terminal.

4.1.2 Tahap Kedua : Analisis Evaluasi Fasilitas Terminal Dan Sirkulasi Pergerakan

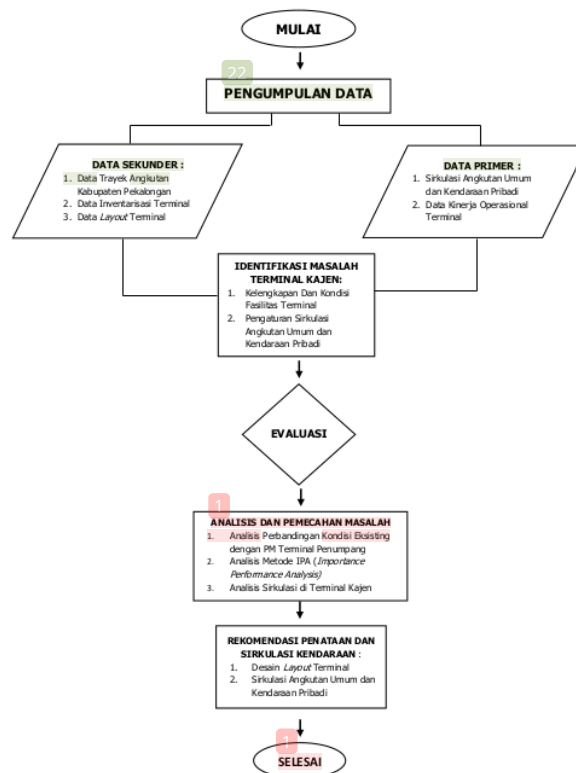
Sebelum menganalisis diperlukan menganalisis evaluasi fasilitas dan sirkulasi pergerakan pada kondisi saat ini melalui penelitian dan tinjauan persyaratan terminal. Dari segi legalitas, membandingkan kondisi operasi terminal eksisting dengan dasar hukum eksisting untuk mengukur kebutuhan kawasan fasilitas utama dan fasilitas pendukung, dan mendapatkan kesimpulan perbandingan.

4.1.3 Tahap Ketiga: ¹ Usulan Fasilitas dan Sirkulasi Pergerakan Dilakukan Untuk Mengoptimalkan Kinerja Terminal Tipe B Kaje

Pada tahapan ini dilakukan usulan fasilitas dan sirkulasi pergerakan kendaraan guna pengoptimalkan kinerja Terminal Kaje di Kabupaten Pekalongan. ² Usulan didapat setelah dilakukan evaluasi baik fasilitas dan sirkulasi terhadap kondisi eksisting terminal agar penggunaan terminal dapat efektif dan efisien sesuai fungsinya.

4.2 Bagan Alir

Penyusunan Penelitian Optimalisasi Terminal Tipe B Kaje di Kabupaten Pekalongan dilakukan dengan mengacu pada pedoman-pedoman yang telah tentukan. Bagan Alir penyusunan sebagaimana ditunjukkan dalam Gambar berikut ini :



Sumber: Hasil Analisis

Gambar IV. 1 Bagan Alir Penelitian

4.3 Metode Pengumpulan Data

4.3.1 Pengumpulan Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari hasil survei di lapangan langsung yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Data primer ini digunakan untuk menganalisis permasalahan yang terjadi di Terminal Kaje. Pengumpulan data menggunakan metode survei yaitu :

1. 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.

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

- a. Desain *Layout* Terminal
- b. Inventarisasi fasilitas terminal, meliputi fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan fasilitas umum.
- c. Sirkulasi pergerakan yang terjadi di dalam dan sekitar Terminal meliputi pergerakan kendaraan Angkutan Umum dan Kendaraan Pribadi.
- d. 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:

- a. Kondisi eksisting bangunan-bangunan terminal dan fasilitas-fasilitasnya.
 - b. Sirkulasi pergerakan di dalam dan disekitar terminal, yang meliputi pergerakan kendaraan angkutan dan orang.
 - c. Jawaban dari pengguna yang kemudian dikonversikan menjadi nilai.
2. 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) Meteran
 - 4) Walking measure
 - 5) Alat Tulis
- b. Lokasi Survei

Lokasi kajian berada di dalam daerah kewenangan Terminal Tipe B Kajan di Kabupaten Pekalongan.
- c. Tenaga Pelaksana

Tenaga pelaksana survei inventarisasi adalah bidang Angkutan Umum Tim PKL Kabupaten Pekalongan Tahun 2022.

4.4 Teknik Analisa Data

4.4.1 Analisis Kondisi Fasilitas Eksisting Terminal Kajan

Analisis kondisi fasilitas eksisting di Terminal Kajan diperoleh data-data wilayah studi terkait dengan kondisi prasarana terminal, data tersebut akan dibandingkan dengan Standar Pelayanan Minimum (SPM).

4.4.2 Analisis Sirkulasi Terminal Kajan

Pada analisis sirkulasi ini akan membahas keadaan sirkulasi Terminal Kajan dan memberikan usulan desain sirkulasi baru dengan memisahkan sirkulasi bus, angkutan pedesaan dan kendaraan pribadi agar sirkulasi terminal dapat teratur.

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Kondisi Eksisting Terminal Kaje

5.1.1 Identifikasi Kondisi Fasilitas Terminal



Sumber: Hasil Analisis

Gambar V. 1 *Lay Out Eksisting* Terminal Kajan Pekalongan

Identifikasi fasilitas Terminal dinilai dari ketersediaan fasilitas, kondisi fasilitas, dan pemanfaatan fasilitasnya. Untuk menunjang operasional. Fasilitas yang tersedia saat ini akan dibandingkan dengan standar pelayanan minimal (SPM) pada PM 40 Tahun 2014. Berikut fasilitas utama yang tersedia pada kondisi eksisting terminal saat ini terbagi atas :

1. Jalur Keberangkatan

Fasilitas jalur keberangkatan pada Terminal Kajen memiliki 2 Jalur yang dilalui oleh semua kendaraan angkutan umum.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 2 Jalur Keberangkatan Terminal Kajen

2. Jalur Kedatangan

Fasilitas jalur kedatangan di Terminal Kajen memiliki 2 jalur yang dilalui oleh Angkutan Umum maupun Kendaraan Pribadi.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 3 Jalur Kedatangan Terminal Kajen



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 4 Jalur Kedatangan Terminal Kaje

3. Ruang Tunggu Penumpang

Fasilitas ruang tunggu penumpang di terminal kaje bersifat ruangan tunggu terbuka dan tersedia beberapa bangku serta meja guna kenyamanan para penumpang.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 5 Fasilitas Ruang Tunggu Penumpang Terminal Kaje

4. Tempat ¹Naik Turun Penumpang

Area naik turun penumpang berada di sebelah dengan bangunan utama terminal.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 6 Area naik turun penumpang di Terminal Kajen

5. Tempat Parkir Kendaraan

Fasilitas parkir di Terminal Kajen pada kondisi eksisting tidak tertata dengan rapi, di karenakan untuk angkutan umum dan kendaraan pribadi masih di temukan parkir tidak sesuai dengan tempatnya.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 7 Fasilitas Parkir Terminal Kajen

6. Perlengkapan Jalan

Fasilitas yang melengkapi jalan atau jalur yang ada di Terminal Kajeen berupa lampu penerangan, *water barrier*, kerucut lalu lintas dan rambu lalu lintas.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 8 Fasilitas Perlengkapan Jalan di Terminal Kajeen

7. Media Informasi

Fasilitas media informasi di Terminal Kajeen ini masih bersifat konvensional. Berbentuk seperti sepanduk dan papan pengumuman.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 9 Fasilitas Media Informasi

8. Kantor Terminal

Bangunan terminal merupakan fasilitas utama di terminal. Kantor terminal menjadi tempat pegawai dan petugas dalam melakukan kegiatan pekerjaan.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 10 Bangunan Kantor Terminal Kajen

9. Loker Penjualan Tiket

Penjualan tiket yang tersedia pada Terminal Kajen terdiri beberapa Pos Bus.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 11 Bangunan Kantor Terminal Kajen

Dari penjelasan terkait fasilitas utama disimpulkan ada fasilitas yang belum tersedia di Terminal Kajen yaitu pengelolaan lingkungan hidup.

Identifikasi selanjutnya adalah fasilitas penunjang yang tersedia di Terminal Kajen. Fasilitas ini yang akan menunjang fungsi fasilitas utama dan kinerja pelayanan terminal. Berikut fasilitas penunjang di Terminal Kajen :

1. Fasilitas Peribadatan

Fasilitas peribadatan yang tersedia di Terminal Kajen yaitu berupa mushola/rumah ibadah umat agama islam.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 12 Fasilitas Peribadatan

Berdasarkan identifikasi di Terminal Kajen, berikut beberapa fasilitas umum yang tersedia :

1. Fasilitas Toilet

Fasilitas toilet yang tersedia di Terminal Kajen sudah tersedia akan tetapi kurang terawat.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 13 Fasilitas Toilet

2. Fasilitas Kebersihan

Fasilitas yang tersedia berupa tempat sampah, tempat cuci tangan dan perabot kebersihan seperti sapu dan lainnya.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 14 Fasilitas Kebersihan

3. Rumah Makan

Pada Terminal Kajeen terdapat beberapa kios atau pertokoan rumah makan untuk menunjang keperluan makanan penumpang dan pekerja di terminal.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 15 Rumah Makan di Terminal Kajeen

4. Pertokoan/Kios

Pada Terminal Kajen juga terdapat beberapa kios yang telah di sediakan, akan tetapi fungsi dari kios tersebut tidak di fungsikan secara optimal dikarenakan hanya beberpa kios saja yang beroperasi.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 16 Pertokoan/Kios di Terminal Kajen

5. Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum

Fasilitas perbaikan ringan skala micro juga tersedia di Terminal Kajen dan pada terminal juga beberapa kendaraan angkutan umum melakukan perawatan/*Ramp Check*.



Sumber: Hasil Pengamatan

Gambar V. 17 Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum di Terminal Kajen

5.1.2 Identifikasi Sirkulasi Kondisi Eksisting Terminal Kajen

Sirkulasi merupakan pola pergerakan yang muncul dari kegiatan di dalam terminal dimulai dari pintu masuk terminal, pergerakan dalam terminal sampai dengan pintu keluar dari terminal. Sirkulasi ini perlu dilakukan pengaturan yang optimal supaya tidak menimbulkan masalah

atau hambatan antara angkutan umum dan kendaraan pribadi di dalam terminal. Sirkulasi juga diharapkan dapat menunjang kinerja pelayanan terminal.

Berdasarkan hasil survey dan pengamatan yang telah dilaksanakan, pergerakan di dalam Terminal Kajeon kondisi eksisting pada saat kurang optimal disebabkan oleh sirkulasi yang tidak tertata dengan baik, bercampurnya sirkulasi antara angkutan umum dan kendaraan pribadi serta penataan fasilitas parkir yang mengakibatkan kendaraan di dalam terminal parkir disembarang tempat mengakibatkan antrian/tundaan. Maka perlunya pengaturan sirkulasi lebih baik agar tidak terjadinya konflik antara angkutan umum dan kendaraan pribadi.

Pada Gambar V.19 *Layout* Sirkulasi Terminal Kajeon Kondisi *Eksisting*. Dapat kita lihat 3 sirkulasi melakukan pergerakan di dalam Terminal Kajeon yang banyak melakukan pergerakan di depan bangunan utama terminal yang mengakibatkan antrian dan tundaan bahkan faktor keselamatan lainnya. Terutama pada sirkulasi angkot/angdes yang masuk ke terminal dengan menggunakan jalur yang sama dengan pintu masuk/keluarnya kendaraan pribadi dan terdapat 3 titik konflik antara angkutan umum dan kendaraan pribadi.

Hal ini mengakibatkan pergerakan di terminal kurang efektif dikarenakan kurangnya penataan dalam sirkulasi yang mengakibatkan fungsi terminal kurang optimal dan menurunkan minat bagi operator angkutan umum bahkan kendaraan pribadi untuk memasuki Terminal Kajeon.

5.2 Analisis Fasilitas Berdasarkan SPM Terminal

5.2.1 Evaluasi Fasilitas Utama Terminal Kaje

Tabel V. 1 Analisis Fasilitas Utama Terminal Kaje

No.	Fasilitas Utama	Keterangan		Kondisi	
		Ada	Tidak	Baik	Buruk
1.	Jalur Keberangkatan	✓			✓
2.	Jalur Kedatangan	✓			✓
3.	Ruang Tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput	✓		✓	
4.	Tempat naik turun penumpang	✓		✓	
5.	Tempat parkir kendaraan	✓		✓	
6.	Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup		✓	-	-
7.	Perlengkapan jalan	✓		✓	
8.	Media Informasi		✓	-	-
9.	Kantor penyelenggara Terminal	✓		✓	
10.	Loket Penjualan tiket	✓		✓	
11.	Pelayanan pengguna terminal dari pengusaha bus (Customer service)		✓	-	-
12.	Outlet pembelian tiket secara online		✓	-	-
13.	Jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus		✓	-	-
14.	Tempat berkumpul darurat		✓	-	-

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan identifikasi fasilitas utama menggunakan Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Terminal Kaje terdapat 6 fasilitas utama yang tidak tersedia dari 14 fasilitas utama, sehingga diperoleh persentase fasilitas utama yang tersedia sebesar 57%, sedangkan fasilitas utama yang tidak tersedia sebesar 43%. Pada Terminal Kaje tidak terdapat fasilitas utama yang meliputi :

1. Fasilitas pengelola lingkungan hidup

Pada Terminal Kaje hanya tersedia fasilitas kebersihan seperti tempat sampah dan gerobak sampah untuk melakukan pengolahan sampah tersendiri Terminal Kaje belum memiliki pengolahan sampah secara khusus.

2. Media informasi

Pada Terminal Kajeun untuk mendapatkan informasi mengenai fasilitas seperti, jadwal keberangkatan, kedatangan angkutan umum dan informasi terkait perkembangan transportasi belum tersedia di Terminal Kajeun guna memudahkan calon penumpang untuk mengakses terminal.

3. Pelayanan pengguna terminal dari pengusaha bus (Customer service)

Pada Terminal Kajeun fasilitas ini belum disediakan oleh pihak bus teruntuk pelanggan/calon penumpang.

4. Outlet pembelian tiket secara *Online*

Pelayanan ini dapat digabungkan dengan loket penjualan tiket via *Offline* untuk memudahkan calon penumpang dalam bertransaksi.

5. Jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus

Fasilitas ini belum tersedia di Terminal Kajeun guna memudahkan calon penumpang untuk orang dengan kebutuhan khusus serta belum tersedia juga zebra cross untuk penyeberangan pejalan kaki di dalam terminal.

6. Tempat berkumpul darurat

Pada Terminal Kajeun tidak tersedia fasilitas untuk membantu pengguna terminal dalam menyelamatkan diri apabila terjadi seperti bencana yang diakibatkan oleh manusia maupun diakibatkan oleh alam.

5.2.2 Evaluasi Fasilitas Penunjang Terminal Kajeun

Tabel V. 2 Analisis Fasilitas Penunjang Terminal Kajeun

No.	Fasilitas Penunjang	Keterangan		Kondisi	
		Ada	Tidak	Baik	Buruk
1.	Fasilitas penyangga disabilitas dan ibu hamil atau menyusui		✓	-	-
2.	Pos kesehatan		✓	-	-
3.	Fasilitas kesehatan		✓	-	-
4.	Fasilitas peribadatan	✓		✓	
5.	Pos polisi		✓	-	-
6.	Alat pemadam kebakaran		✓	-	-

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan identifikasi fasilitas Penunjang menggunakan Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Terminal Kaje*n* terdapat 5 fasilitas penunjang yang tidak tersedia dari 6 fasilitas penunjang, sehingga diperoleh persentase fasilitas penunjang yang tersedia sebesar 17%, sedangkan fasilitas penunjang yang tidak tersedia sebesar 83%. Pada Terminal Kaje*n* tidak terdapat fasilitas penunjang yang meliputi :

1. Fasilitas penyangg*an* disabilitas dan ibu hamil atau menyusui

Pada Terminal Kaje*n* tidak tersedia fasilitas untuk penyangg*an* disabilitas untuk mengakses terminal dengan mudah dan tidak tersedia juga fasilitas/ruangan bagi ibu hamil/menyusui.

2. Pos kesehatan

Pada Terminal Kaje*n* tidak tersedia pos kesehatan untuk menunjang faktor keselamatan bagi pengguna terminal.

3. Fasilitas kesehatan

Pada Terminal Kaje*n* tidak terdapat fasilitas Kesehatan untuk memberikan pertolongan pertama kepada pengguna terminal apabila terjadi kecelakaan.

4. Pos polisi

Pada Terminal Kaje*n* tidak tersedia pos polisi hanya tersedia pos jaga bagi petugas terminal.

5. Alat pemadam kebakaran

Pada Terminal Kaje*n* tidak tersedia alat pemadaman api atau Pereda kebakaran apabila terjadinya kebakaran di dalam terminal

5.2.3 Evaluasi Fasilitas Umum Terminal Kaje*n*

Tabel V. 3 Analisis Fasilitas Umum Terminal Kaje*n*

No	Fasilitas Umum	Keberadaan		Kondisi	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Buruk
1	Toilet	✓		✓	
2	Rumah Makan	✓		✓	
3	Fasilitas telekomunikasi		✓		

No	Fasilitas Umum	Keberadaan		Kondisi	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Buruk
4	Tempat istirahat awak kendaraan		✓		
5.	Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan		✓		
6	Fasilitas pemantauan kualitas udara dan gas buang		✓	✓	
7	Fasilitas kebersihan	✓		✓	
8	Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum	✓			
9	Fasilitas perdagangan, pertokoan	✓			
10	Fasilitas penginapan		✓		
11	Area merokok		✓		
12	Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM)		✓		
13	Fasilitas pengantar barang (trolley dan tenaga angkuta)		✓		
14	Fasilitas telekomunikasi dan/atau area dengan jaringan internet		✓		
15	Ruang anak-anak		✓		
16	Media pengaduan layanan	✓		✓	

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan identifikasi fasilitas umum menggunakan Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Terminal Kajeen terdapat 10 fasilitas umum yang tidak tersedia dari 16 fasilitas umum, sehingga diperoleh persentase fasilitas umum yang tersedia sebesar 38%, sedangkan fasilitas umum yang

tidak tersedia sebesar 62%. Pada Terminal Kajeen tidak terdapat fasilitas umum yang meliputi :

1. Fasilitas Telekomunikasi

Sebagai fasilitas yang diperuntukkan memudahkan pengguna terminal dalam mengakses komunikasi baik berupa telepon kabel maupun telepon seluler. Hal ini belum tersedia di Terminal Kajeen sebagai bentuk pelayanan bantuan kepada pengguna terminal apabila membutuhkan dalam kondisi darurat.

2. Tempat istirahat awak kendaraan

Tempat istirahat awak kendaraan secara khusus seperti ruangan untuk beristirahat perlu dibutuhkan. Sebagai bentuk fasilitas untuk memberikan istirahat kepada awak kendaraan sebelum melanjutkan perjalanan. Fasilitas ini dapat diusulkan dalam bentuk penambahan ruang khusus istirahat awak kendaraan.

3. Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan

Fasilitas ini belum tersedia di Terminal Kajeen untuk kebutuhan lingkungan sekitar terminal.

4. Fasilitas Penginapan

Fasilitas ini belum tersedia di Terminal Kajeen untuk memfasilitasi pengguna terminal yang membutuhkan waktu lebih untuk melanjutkan perjalanannya sehingga diperlukan tempat untuk menginap di Terminal.

5. Area Merokok

Terminal Kajeen tidak tersedia fasilitas untuk area merokok, disebabkan Terminal Kajeen bersifat terbuka. Hal ini mengakibatkan bagi pengguna terminal yang tidak merokok merasa sangat terganggu.

6. Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)

Terminal Kajeen tidak tersedia fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM) membuat penumpang tidak dapat mengambil uang untuk melakukan transaksi pembelian tiket dengan mudah.

7. Fasilitas Pengantar Barang (*Trolley* dan tenaga angkut)

Terminal Kajej tidak tersedia *trolley* maupun pengantar barang yang membuat pengguna terminal mengalami kesulitan saat membawa barang bawaan.

8. Fasilitas Telekomunikasi dan area dengan jaringan internet

Terminal Kajej tidak tersedia fasilitas telekomunikasi maupun area jaringan internet, untuk itu pihak terminal perlu meningkatkan fasilitas internet untuk kebutuhan pengguna terminal.

9. Ruang anak-anak

Fasilitas ini di khususkan untuk menyediakan tempat khusus bagi anak-anak.

5.2.4 Analisis Jenis Pelayanan Terminal Kajej

Tabel V. 4 Analisis Jenis Pelayanan Terminal Kajej

NO	JENIS PELAYANAN TERMINAL TIPE B	KETERANGAN	
		ADA	TIDAK ADA
7 KESELAMATAN			
1	Lajur pejalan kaki	✓	
2	Fasilitas keselamatan jalan	✓	
3	Jalur evakuasi		✓
4	Alat pemadam kebakaran	✓	
5	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan		✓
6	Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	✓	
7	Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum	✓	
8	Informasi fasilitas keselamatan		✓
9	Informasi fasilitas kesehatan		✓
10	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor	✓	
KEAMANAN			
1	Fasilitas keamanan	✓	
2	Media pengaduan gangguan keamanan		✓

NO	JENIS PELAYANAN TERMINAL TIPE B	KETERANGAN	
		ADA	TIDAK ADA
3	Petugas keamanan	✓	
KEHANDALAN/KETERATURAN			
1	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum beserta realisasi jadwal secara tertulis		✓
2	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis		✓
3	Loket penjualan tiket	✓	
4	Kantor penyelenggaraan terminal, ruang kendali dan manajemen sistem informasi terminal	✓	
5	Petugas operasional terminal	✓	
KENYAMANAN			
1	Ruang tunggu	✓	
2	Toilet	✓	
3	Fasilitas peribadatan/Mushola	✓	
4	Ruang terbuka hijau	✓	
5	Rumah makan	✓	
6	Fasilitas dan petugas kebersihan	✓	
7	Tempat istirahat awak kendaraan	✓	
8	Area merokok (<i>Smoking Area</i>)		✓
9	Drainase	✓	
10	Lampu penerangan ruangan	✓	

NO	JENIS PELAYANAN TERMINAL TIPE B	KETERANGAN	
		ADA	TIDAK ADA
7 KEMUDAHAN/KETERJANGKAUAN			
1	Letak jalur keberangkatan	✓	
2	Letak jalur kedatangan	✓	
3	Informasi pelayanan		✓
4	Informasi angkutan lanjutan		✓
5	Informasi gangguan perjalanan mobil bus		✓
6	Tempat penitipan barang		✓
7	Fasilitas pengisian baterai (<i>Charging corner</i>)		✓
8	Tempat naik turun penumpang	✓	
9	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	✓	
KESETARAAN			
1	Fasilitas penyandang cacat		✓
2	Ruang ibu menyusui		✓

Sumber: Hasil Analisis

5 Berdasarkan hasil identifikasi jenis pelayanan dengan menggunakan Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Kajan tidak tersedia fasilitas pelayanan di antaranya :

1. Keselamatan

a. Jalur evakuasi

Pada Terminal Kajan tidak tersedia jalur evakuasi mengakibatkan pengguna Terminal Kajan mengalami kesulitan apabila terjadi bencana di dalam terminal.

b. Pos, Fasilitas dan Tenaga Kesehatan

Pada Terminal Kajen tidak tersedia pos untuk fasilitas kesehatan dan petugas Kesehatan menyebabkan tidak adanya penanganan maupun pertolongan pertama apabila terjadi kecelakaan.

c. Informasi fasilitas keselamatan

Informasi petunjuk menuju jalur evakuasi Ketika keadaan darurat.

d. Informasi fasilitas kesehatan

Pada Terminal Kajen tidak tersedia informasi fasilitas kesehatan seperti informasi mengenai letak kotak P3K yang membuat pengguna terminal kesulitan saat terjadi kecelakaan.

2. Keamanan

a. Media pengaduan gangguan keamanan

Pada Terminal Kajen tidak tersedia media pengaduan gangguan keamanan membuat pengguna tidak bisa menyampaikan aspirasi terhadap gangguan keamanan yang diterima pengguna terminal.

3. Keandalan/Keteraturan

a. Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan umum beserta realisasi jadwal secara tertulis.

Terminal Kajen tidak tersedia fasilitas berupa jadwal kedatangan dan keberangkatan serta besaran tarif kendaraan umum beserta realisasi jadwal secara tertulis mengakibatkan pengguna terminal kesulitan untuk menggunakan kendaraan umum,

b. Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis.

Terminal Kajen tidak tersedia fasilitas Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis sehingga pengguna terminal kesulitan dalam menggunakan kendaraan umum terutama dalam melanjutkan perjalanan dari moda ke moda lainnya.

4. Kenyamanan

a. Area Merokok (*Smoking Area*)

Terminal Kajan tidak tersedia fasilitas untuk area merokok karena terminal ini bersifat terbuka sehingga mengakibatkan pengguna terminal lainnya merasa terganggu.

5. Kemudahan/Keterjangkauan

a. Informasi angkutan lanjutan

Pada Terminal Kajan tidak tersedia terkait informasi angkutan lanjutan sehingga membuat penumpang kesulitan dalam melanjutkan perjalanan.

b. Informasi gangguan perjalanan mobil bus

Terminal Kajan tidak tersedia informasi terkait gangguan mobil bus yang menyebabkan pengguna terminal tidak mengetahui apabila terjadi keterlambatan.

c. Tempat penitipan barang

Pada Terminal Kajan tidak tersedia fasilitas tempat penitipan barang dikarenakan mayoritas pengguna Terminal Kajan tidak menitipkan barang saat berada di Terminal.

d. Fasilitas pengisian baterai (*Charging corner*)

Terminal Kajan tidak tersedia fasilitas pengisian baterai (*Charging corner*) sehingga pengguna terminal tidak memiliki kemudahan dalam mengisi daya ponsel maupun alat elektronik lainnya.

6. Kesetaraan

a. Fasilitas penyandang cacat

Pada Terminal Kajan tidak tersedia fasilitas penyandang cacat atau difabel sehingga membuat penyandang cacat mengalami kesulitan saat menggunakan moda angkutan umum.

b. Ruang Ibu menyusui

Pada Terminal Kajan tidak tersedia fasilitas untuk Ibu menyusui, sehingga pengguna terminal ibu-ibu menyusui yang memberikan asi kepada anaknya harus mencari ruang tersendiri.

5.2.5 Analisis Perhitungan Luas Kebutuhan Fasilitas

1. Jalur Kedatangan dan Keberangkatan Angkutan

Jenis jalur keberangkatan pada Terminal Tipe B KAJEN hanya memiliki satu jalur kedatangan untuk semua jenis angkutan umum. Perhitungan jumlah luas lahan yang dibutuhkan untuk tiap jalur kedatangan disajikan pada tabel V. 4.

Tabel V. 5 Perhitungan luas jalur kedatangan Angkutan Umum

No.	Jalur Yang Dilalui	Sudut 0°	Sudut 90°
		$P \times l (m^2)$ $7 \times (20 \times n)$	$P \times l (m^2)$ $9,5 \times (18 \times n)$
1.	Jalur 1	140	171
	Jumlah	140	171

Sumber: Hasil Analisis

Ket :

n = Jumlah jalur

Dapat disimpulkan dari tabel V. 4 diatas yaitu luas jalur kedatangan untuk angkutan umum di Terminal Tipe B KAJEN dengan 2 jenis sudut parkir yaitu 140 m² untuk sudut 0° dan 171 m² untuk sudut 90° dan disesuaikan dengan lahan yang tersedia di Terminal KAJEN. Untuk mempermudah pergerakan kendaraan setelah menurunkan penumpang sebaiknya menggunakan parkir 0°. Kemudian untuk Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Perdesaan untuk jalur kedatangannya memiliki jalur yang sama namun terdapat 2 lajur yang cukup untuk kendaraan melintas pada jalur kedatangan.

Selanjutnya jalur keberangkatan dibedakan berdasarkan jenis trayeknya yaitu antara Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dengan Angkutan Perdesaan. Untuk jalur keberangkatan ini menjadi 5 jalur dengan pembagian 4 jalur khusus Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan 1 jalur untuk angkutan perdesaan.

Perhitungan jumlah luas lahan yang dibutuhkan untuk tiap jalur keberangkatan disajikan pada tabel berikut :

Tabel V. 6 Perhitungan luas jalur keberangkatan Angkutan Umum

No.	Jalur Yang Dilalui	N	Sudut 45°	Sudut 60°	Sudut 90°
			$19,6 \times (28 + [5 \times (n-1)])$	$22,6 \times (25,6 + [4 \times (n-1)])$	$27 \times (20,6 + [4 \times (n-1)])$
1.	Jalur AKDP	1	548,8	578,56	556,2
2.	Jalur AKDP	1	548,8	578,56	556,2
3.	Jalur AKDP	1	548,8	578,56	556,2
4.	Jalur AKDP	1	548,8	578,56	556,2
5.	Jalur Angkudes	1	548,8	578,56	556,2
Jumlah		2	2744	2892,8	2781

Sumber: Hasil Analisis

Ket :

n = Jumlah jalur

Dapat disimpulkan dari dari tabel V. 5 diatas yaitu luas jalur keberangkatan untuk angkutan umum di Terminal Tipe B Kaje n memiliki 5 jalur yaitu 4 jalur untuk Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan 1 jalur untuk angkutan perdesaan. Kemudian diperhitungkan dengan 3 jenis sudut parkir yaitu 2744 m² untuk sudut 45° , 2892,8 m² untuk sudut 60° dan 2781m² untuk sudut 90°. Untuk rekomendasi posisi parkir dari Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) menggunakan sudut 45° sehingga membutuhkan luas 2195,2 m².

Hal ini dikarenakan ukuran bus besar dengan sudut 45° akan memudahkan kendaraan untuk melakukan *manuver*. Sedangkan untuk angkutan perdesaan menggunakan sudut 90° membutuhkan luas 556,2 m² dikarenakan angkutan perdesaan dapat langsung menuju jalur keberangkatan dengan posisi parkir tersebut.

2. Ruang Tunggu Penumpang

Jumlah jalur yang dilalui angkutan yaitu sebanyak 5 jalur. Jumlah total dari perhitungan sesuai rekomendasi yaitu 157,5 m².

Tabel V. 7 Perhitungan Luas Ruang Tunggu Penumpang

No.	Jalur yang dilalui	n	Ai	Ruang Tunggu Penumpang
				$1,2 \times (0,75 \times 70\% \times n \times Ai)$
1.	Jalur 1	1	50	31,5
2.	Jalur 2	1	50	31,5
3.	Jalur 3	1	50	31,5
4.	Jalur 4	1	50	31,5
5.	Jalur 5	1	50	31,5
Jumlah		5	250	157,5

Sumber: Hasil Analisis

3. Bangunan Kantor Terminal

Perhitungan luas bangunan kantor terminal disesuaikan dengan jumlah pegawai terminal yang ada pada Terminal Tipe B Kajen. Terdapat 16 pegawai yang bekerja di Terminal Kajen.

Tabel V. 8 Perhitungan Luas Bangunan Kantor Terminal

No.	Jenis Ruangan	Ukuran (m ²)
1.	Ruang kepala terminal	25
2.	Ruang Rapat	32
3.	Ruang operasional per-orang	96
4.	Ruang toilet dan kamar mandi	6
JUMLAH		159

Sumber: Hasil Analisis

Kemudian diperhitungkan untuk kebutuhan luas dari bangunan kantor sehingga didapat luasnya yaitu 159 m². Hasil perhitungan dapat dijadikan rekomendasi dengan memperhatikan luas lahan Terminal Kajen yang tersedia.

4. Kios

Kios merupakan fasilitas yang menjual beberapa kebutuhan untuk pengguna terminal . Kebutuhan luas kios dapat dihitung dari 40% luas ruang tunggu penumpang Terminal Kajen. Luas kios pada Terminal

Kajen saat ini sudah lebih dari 63 m² dan sudah mencakup perhitungan rekomendasi.

Tabel V. 9 Perhitungan Luas Kios Terminal Kajen

Rumus	Hasil
40% x luas ruang tunggu penumpang	40% x 157,5 m ² = 63 m ²

Sumber: Hasil Analisis

5. Mushola

Luas mushola sebagai usulan diperoleh dari jumlah fasilitas jalur keberangkatan (n). Untuk total jalur keberangkatan yaitu sebanyak 5 jalur. Sesuai dengan ketentuan pada tabel III. 1 apabila jumlah jalur (n) 1 sampai 5 maka luas dari mushola yang dianjurkan adalah 17,5 m². Dan luas mushola di Terminal Kajen saat ini adalah 105 m² sehingga sudah mencakup perhitungan.

Tabel V. 10 Perhitungan Luas Mushola

Rumus	Hasil
Jumlah jalur 1-5 ± 17,5 m ²	17,5 m ²

Sumber: Hasil Analisis

6. Kamar mandi/Toilet

Luas kamar mandi/toilet diperoleh dari 80% luas mushola. Sebelumnya luas mushola sudah dihitung sehingga luas kamar mandi yang dapat diusulkan sesuai rumus yaitu 84 m². Namun tetap disesuaikan dengan luas lahan Terminal Kajen.

Tabel V. 11 Perhitungan Luas Toilet

Rumus	Hasil
80% x luas mushola	80% x 105 m ² = 84 m ²

Sumber: Hasil Analisis

7. Ruang Isitirahat Sopir

Ruang isitirahat untuk awak kendaraan /sopir dapat dilihat pada tabel III. 1 dengan tipe Terminal tipe B Kajen yaitu seluas 40 m² . Sebagai tempat istirahat sopir/awak kendaraan .

Tabel V. 12 Perhitungan Luas Ruang Istirahat Terminal Kaje

Rumus	Hasil
Ruang Isitirahat	Tipe B = 40 m ²

Sumber: Hasil Analisis

8. Parkir

Perhitungan kebutuhan luas Satuan Ruang Parkir dalam terminal menjadi faktor dalam kelancaran sirkulasi pergerakan di dalam terminal. Hal ini dapat dilakukan dengan mengelompokkan tiap kendaraan berdasarkan golongan kendaraan.

Berikut disajikan tabel V. 13 satuan ruang parkir berdasarkan golongan kendaraan :

Tabel V. 13 Satuan Ruang Parkir

No.	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir dalam m ²
1.	Mobil penumpang gol. I	2,30 x 5,00
2.	Mobil penumpang gol. II	2,50 x 5,00
3.	Mobil penumpang gol. III	3,00 x 5,00
4.	Bus/Truck	3,40 x 12,50
5.	Sepeda motor	0,75 x 2,00

Sumber : Direktorat Jenderal Perhub, 1996

Berdasarkan pada tabel V. 13 menjelaskan satuan ruang parkir yang dibedakan dari jenis kendaraan. Pada wilayah Terminal Kaje ini mencakupi jenis kendaraan bermotor umum dengan golongan I yang terdiri dari sedan, jip dan pick up serta bus dan sepeda motor. Dengan adanya sistem parkir kendaraan akan dapat mengontrol posisi kendaraan saat berparkir pada area terminal.

9. Perbandingan Kebutuhan Luas saat ini dan Luas Rekomendasi

Sebagai evaluasi fasilitas di Terminal Kaje akan dibandingkan antara kondisi saat ini dengan kondisi usulan yang telah diperhitungkan berdasarkan rumus pada pedoman yang digunakan. Kemudian akan terlihat luas lahan yang diperlukan dengan kondisi luas total Terminal Kaje saat ini. Hal ini juga bertujuan untuk memanfaatkan area terminal yang masih kosong. Selanjutnya perbandingan ini dapat digunakan sebagai usulan tata letak fasilitas guna mengoptimalkan

kinerja pelayanan di Terminal Kajen. Hal ini juga disesuaikan dengan ketersediaan lahan di Terminal Kajen.

Berikut ditampilkan tabel perbandingan luas kondisi saat ini dengan usulan :

Tabel V. 14 Perbandingan Kebutuhan Luas (m²) Saat Ini dan Luas Rekomendasi

No	Fasilitas Utama	Ketersediaan		Luas Eksisting (m2)	Luas Ideal (m2)
		Ada	Tidak Ada		
1	Jalur keberangkatan kendaraan				
	Jalur 1	✓		264	548,8
	Jalur 2	✓		264	548,8
	Jalur 3	✓		264	548,8
	Jalur 4	✓		264	548,8
	Jalur 5	✓		704	548,8
2	Jalur Kedatangan				
	Jalur 1	✓		300	171
4	Tempat Parkir Kendaraan Umum	✓		200	500
5	Bangunan Kantor	✓		160	143
6	Tempat Tunggu Penumpang				
	Jalur 1	✓		120	31,5
	Jalur 2	✓		120	31,5
	Jalur 3	✓		120	31,5
7	Loket	✓		25	3
No	Fasilitas Penunjang	Ketersediaan		Luas Eksisting (m2)	Luas Ideal (m2)
1	Mushola	✓		45	17,5
2	Toilet	✓		20	14
3	Kios/Kantin	✓		180	37,8
Jumlah Total				2624	5508,2

Sumber: Hasil Analisis

5.2.6 Penilaian Pelayanan Terminal

Untuk menghasilkan penilaian pelayanan terminal dapat digunakan dengan metode *Importance Performance Analysis* (IPA), penelitian dimulai dengan survei pendahuluan, identifikasi masalah, studi literatur, penentuan

metode pengumpulan data, penentuan populasi, sampel penyusunan kuesioner, analisis data serta penarikan kesimpulan dan rekomendasi berupa upaya pengoptimalan terminal. Berdasarkan PM No.40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Terminal Penumpang Angkutan Jalan terdapat 6 standar pelayanan terminal yang telah terbagi ke dalam 6 variabel dan 41 indikator yang digunakan pada analisis IPA. Berikut variabel dan indikator standar pelayanan terminal penumpang pada Tabel berikut.

Tabel V. 15 Indikator Standar Pelayanan Terminal

No	Variabel/indikator Pelayanan	Notasi
Keselamatan		
1	Jalur Pejalan Kaki	a.1
2	Fasilitas Keselamatan Jalan	a.2
3	Jalur Evakuasi	a.3
4	Alat Pemadam Kebakaran	a.4
5	Pos, Fasilitas Dan Petugas Kesehatan	a.5
6	Pos, Fasilitas Dan Kelaikan Pemeriksa Kendaraan Umum	a.6
7	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum	a.7
8	Informasi Fasilitas Keselamatan	a.8
9	Informasi Fasilitas Kesehatan	a.9
10	Informasi Fasilitas Pemeriksaan Dan Perbaikan Ringan Kendaraan Bermotor	a.10
Keamanan		
11	Fasilitas Keamanan	b.1
12	Media Pengaduan Gangguan Keamanan	b.2
13	⁶ Petugas Keamanan	b.3

Kehandalan/Keteraturan		
14	Jadwal Kedatangan Dan Keberangkatan Kendaraan Serta Besar Tarif Kendaraan Bermotor Umum Beserta Realisasi Jadwal Secara tertulis	c.1
15	Jadwal Kendaraan Umum Dalam Trayek Lanjutan Dan Kendaraan Umum Tidak Dalam Trayek Lanjutan Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis	c.2
16	Loket Penjualan Tiket	c.3
17	Kantor Penyelenggara Terminal, Ruang Kendali Dan Manajemen Sistem Informasi Terminal	c.4
18	Petugas Operasional Terminal	c.5
Kenyamanan		
19	Ruang Tunggu	d.1
20	Toilet	d.2
21	Fasilitas Peribadatan	d.3
22	Ruang Terbuka Hijau	d.4
23	Rumah Makan	d.5
24	Fasilitas dan Petugas Kebersihan	d.6
25	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	d.7
26	Area Merokok	d.8
27	Drainase	d.9
28	Area Yang Tersedia Jaringan Interner	d.10
29	Ruang Baca	d.11
30.	Lampu Penerangan Ruang	d.12

Kemudahan/Keterjangkauan		
31	Letak jalur Pemberangkatan	e.1
32	Letak Jallur Kedatangan	e.2
33	Informasi Pelayanan	e.3
34	Informasi Angkutan Jalan	e.4
35	Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum	e.5
36	Tempat Penitipan Barang	e.6
37	Fasilitas Pengisian Baterai	e.7
38	Tempat Naik dan Turun Penumpang	e.8
39	Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi	e.9
Kesetaraan		
40	Fasilitas Penyandang Cacat	f.1
41	Ruang Ibu Menyusui	f.2

Sumber: Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

Sampel merupakan sebagian dari subjek penelitian yang mana secara resrepresentatif mampu mewakili populasi yang diteliti, jumlah sampel yang didapat akan digunakan untuk jumlah penumpang yang harus diwawancarai mewakili jumlah populasi tersebut. Diambil populasi sebanyak 2.049 penumpang dari data jumlah rata-rata penumpang Terminal Kaje*n* pada tahun 2021, agar dapat diketahui banyaknya sampel yang akan diambil, maka dilakukan perhitungan menggunakan rumus Slovin, metode ini menggunakan nilai dari rata-rata produktifitas harian. Nilai N dan taraf kesalahan yang diambil yaitu sebesar 0,10 atau 10% dengan tingkat ketepatan sebesar 10%.

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

Dimana :

N : besarnya jumlah populasi

n = besarnya jumlah sampel e = *standart*

eror/standar kesalahan dari kemampuan

sampel mewakili populasi (batas kesalahan pada penelitian ini di tentukan 10%)

Maka berdasarkan perhitungan tersebut didapatkan sampel

n = 99,95

Hasil dari perhitungan sampel di atas adalah 99,95 yang dibulatkan menjadi menjadi 100 responden. Kemudian pelaksanaan survei *interview* di terminal dilakukan di hari kerja dan akhir pekan. Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan data yang akurat. Survei dilaksanakan menggunakan Google Form dimana dilaksanakan pada saat melaksanakan praktek Kerja Lapangan di Kabupaten Pekalongan tahun 2022 dan dilakukan survei kepada 100 responden.

4 Sampel bersifat purposive dengan jumlah sampel 100 responden. Hasil pengumpulan data kuesioner kemudian dianalisis dengan tahapan pertama menghitung hasil dan rata – rata kepuasan dan kepentingan pelayanan terminal setelah itu menentukan tingkat kesesuaian antara kepentingan dan kepuasan atribut – atribut yang diteliti melalui perbandingan skor kepuasan dan kepentingan. Rumus tingkat kesesuaian ialah.

$$Tki = \frac{Xi}{\sum X + 100 Yi}$$

Keterangan :

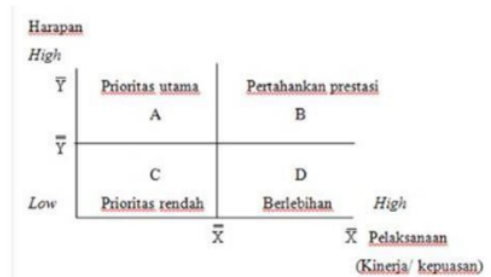
Tki = tingkat kesesuaian

Xi = skor penilaian kinerja

Yi = skor penilaian kepentingan

Selanjutnya menghitung rata – rata seluruh atribut tingkat kepentingan (Y) dan kepuasan (X) yang menjadi batas dalam diagram

Cartecius. Tahapan terakhir yaitu penjabaran tiap atribut dalam diagram Cartecius seperti Gambar berikut.



Sumber: Philip Kotler

Gambar V. 19 Diagram Cartecius

5.2.7 Analisis Importance Performance Analysis (IPA)

Analisis ini dilakukan bertujuan untuk mengukur tingkat kepentingan dan kepuasan penumpang terhadap fasilitas pelayanan penumpang yang ada di Terminal Kaje. Dari setiap penumpang pengguna terminal, pasti memiliki harapan serta penilaian terhadap kualitas dari fasilitas pelayanan penumpang yang di sediakan oleh terminal, hal ini dimaksudkan untuk dapat memberikan rasa nyaman dan aman. Apabila kualitas fasilitas pelayanan memenuhi harapan penumpang, maka dapat menumbuhkan loyalitas dari pengguna jasa. Dalam tahapan analisis ini dilakukan dengan cara menghitung skor tingkat kepentingan dan kepuasan penumpang di Terminal Kaje, kemudian di tahap selanjut akan digambarkan kedalam diagram cartecius. Hasil perhitungannya dapat dilihat pada tabel V.16.

Tabel V. 16 Hasil Analisis Importance Performance Analysis (IPA)

No	Atribut Kualitas Fasilitas Pelayanan	Rata-Rata	
		Kepentingan	Kepuasan
Keselamatan (Reliability)			
1	Lajur Pejalan Kaki	3.70	5.82
2	fasilitas Keselamatan Jalan	5.83	1.30

Keselamatan (Reliability)			
3	Jalur Evakuasi	1.97	2.45
4	Alat Pemadam Kebakaran	3.29	4.64
5	Pos, fasilitas dan petugas Kesehatan	3.17	2.52
6	Pos, Fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	4.42	5.97
7	Fasilitas perbaikan ringan	5.83	1.30
8	Informasi Fasilitas Keselamatan	2.00	2.73
9	Informasi fasilitas kesehatan	3.25	2.73
10	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan	2.62	5.87
Keamanan (Assurance)			
11	Fasilitas Keamanan	5.90	1.30
12	Media Pengaduan Gangguan Keamanan	1.94	2.69
13	Petugas Keamanan	4.48	5.86
Kehandalan (Reliability)			
14	Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan	2.57	2.48
15	Jadwal angkutan umum	1.96	2.65
16	Loket penjualan tiket	2.56	3.81
17	Kantor penyelenggara terminal	4.56	5.88
18	Petugas operasional terminal	2.71	5.99
Kenyamanan (Tangibles)			
19	Ruang tunggu	3.26	5.79
20	Toilet	2.03	5.81
21	Fasilitas peribadatan/musholla	3.29	4.51
22	Ruang terbuka hijau	2.40	4.53
23	Rumah makan	1.87	4.47
24	Fasilitas dan petugas kebersihan	3.26	4.47
25	Tempat istirahat awak kendaraan	2.47	4.48
26	Area merokok	2.42	2.60
27	Drainase	4.14	2.65
28	Lampu Penerangan Ruangan	3.79	4.56

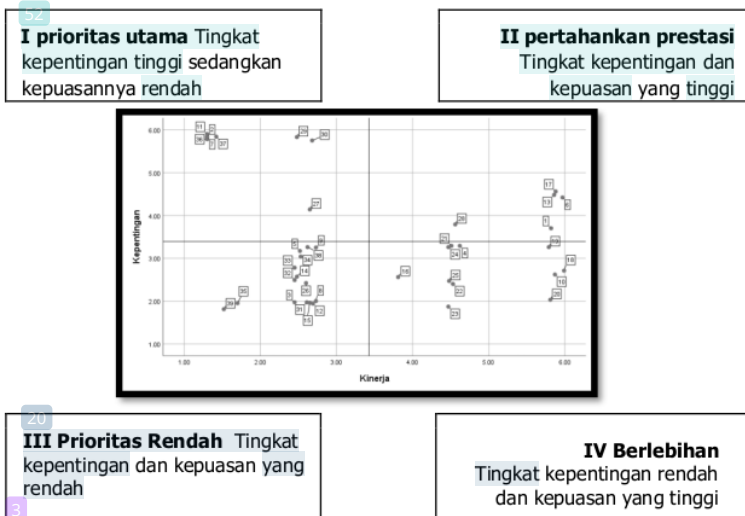
Kemudahan/Keterjangkauan (Responsiveness)			
29	Jalur Pemberangkatan	5.83	2.48
30	Jalur Kedatangan	5.75	2.68
31	Informasi pelayanan	1.97	2.61
32	Informasi angkutan lanjutan	2.49	2.45
33	Informasi gangguan perjalanan mobil bus	2.78	2.45
34	Tempat penitipan barang	3.04	2.53
35	Fasilitas pengisian baterai	1.95	1.70
36	Tempat naik/turun penumpang	5.78	1.30
37	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	5.84	1.30
Kesetaraan (Emphaty)			
38	Fasilitas penyandang cacat	3.26	2.62
39	Ruang ibu menyusui	1.81	1.52
JUMLAH RATA-RATA		3.40	3.41

Sumber: Hasil Analisis

Hasil perhitungan berdasarkan data di atas, rata-rata penilaian tingkat kepentingan dan kepuasan pengguna Terminal Kajan. Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui tingkat kepentingan pengguna jasa terhadap fasilitas pelayanan penumpang di Terminal Kajan yang memiliki skor nilai tertinggi yaitu fasilitas keamanan dengan skor 5,90. Kemudian untuk skor nilai terendah adalah indikator fasilitas ruang ibu menyusui dengan rata-rata skor sebesar 1.81.

Sementara untuk fasilitas pelayanan berdasarkan tingkat kepuasan penumpang yang memiliki skor nilai tertinggi petugas operasional terminal rata-rata 5,90. Rata-rata nilai keseluruhan tiap indikator untuk penilaian kepuasan terhadap kinerja fasilitas pelayanan yaitu sebesar 3,41. Pengukuran IPA dijabarkan dan dijelaskan pada diagram cartecius yang tersaji dalam gambar berikut, pada diagram dibawah sumbu X merupakan

nilai rata-rata tingkat kepuasan dan sumbu Y merupakan rata-rata tingkat kepentingan kinerja fasilitas pelayanan penumpang di Terminal Kaje. Agar penempatan 39 atribut kualitas fasilitas pelayanan dapat diketahui dengan jelas, atribut tersebut dibagi dalam 4 kelompok kuadran seperti dibawah ini:



Sumber: Hasil Analisis

Gambar V. 20 Analisa Diagram Cartecius

Berdasarkan diagram Cartecius yang disajikan pada gambar di atas sesuai dengan analisa tingkat kepentingan dan kepuasan fasilitas pelayanan penumpang di Terminal Kaje sehingga bisa memudahkan peningkatan fasilitas pelayanan dengan melihat prioritas yang ditujukan pada diagram tersebut.

1. Kuadran 1 (Prioritas Utama)

Atribut-atribut yang berada dalam kuadran ini harus lebih diprioritaskan dan diperbaiki, sehingga tingkat kepuasan penumpang terhadap fasilitas pelayanan menjadi lebih baik lagi. Atribut ini memiliki nilai kepentingan yang tinggi akan tetapi nilai kepuasannya sangat rendah. Beberapa atribut yang berada pada kuadran ini ialah:

- a. Fasilitas Keselamatan Jalan
- b. Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum

- c. Fasilitas Keamanan
- d. Drainase
- e. Jalur Pemberangkatan
- f. Jalur Kedatangan
- g. Tempat Naik/Turun Penumpang
- h. Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi

2. Kuadran 2 (Pertahankan Prestasi)

Atribut yang berada dalam kuadran ini merupakan atribut yang dianggap penting oleh responden dan mendapat kepuasan yang sangat baik, sehingga penumpang merasa puas. Atribut tersebut terdiri atas:

- a. Lajur Pejalan kaki
- b. Pos, Fasilitas dan Petugas Pemeriksa Kelaikan Kendaraan Umum
- c. Petugas Keamanan
- d. Kantor Penyelenggara Terminal
- e. Lampu Penerangan Ruangan

3. Kuadran 3 (Prioritas Rendah)

Atribut yang termasuk ke dalam kuadran ini dianggap kurang penting oleh pengguna jasa dan kepuasan pada atribut ini kurang. Atribut pada kuadran ini kurang berpengaruh terhadap kepuasan pengguna jasa, atribut tersebut ialah:

- a. Jalur Evakuasi
- b. Pos, Fasilitas dan petugas Kesehatan
- c. Informasi Fasilitas Keselamatan
- d. Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan
- e. Media Pengaduan Gangguan Keamanan
- f. Jadwal kedatangan dan keberangkatan
- g. Jadwal angkutan umum
- h. Area merokok
- i. Informasi pelayanan
- j. Informasi angkutan lanjutan

- k. Informasi gangguan perjalanan mobil bus
- l. Tempat penitipan barang
- m. Fasilitas pengisian baterai
- n. Fasilitas penyandang cacat
- o. Ruang ibu menyusui

4. Kudran 4 (Berlebihan)

Atribut yang pada kuadran ini di anggap tidak terlalu penting oleh penumpang tetapi pelayanannya memuaskan :

- a. Alat pemadam kebakaran
- b. Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan
- c. Loker penjualan tiket
- d. Petugas operasional terminal
- e. Ruang tunggu
- f. Toilet
- g. Fasilitas peribadatan
- h. Ruang terbuka hijau
- i. Ruang makan
- j. Fasilitas dan petugas kebersihan
- k. Tempat istirahat awak kendaraan

Berdasarkan hasil analisis *Importence Performance Analysis* (IPA), terdapat beberapa fasilitas yang harus diperbaiki untuk dapat meningkatkan kepuasan pengguna Terminal Kajan , yaitu antara lain :

1. Kebutuhan fasilitas berdasarkan Kuadran I

a. Fasilitas Keselamatan Jalan

Fasilitas ini akan direncanakan dengan menambahkan fasilitas keselamatan seperti rambu petunjuk, rambu parkir, rambu larangan, rambu petunjuk arah , dan marka zebra cross.

b. Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum

Dilengkapi dengan fasilitas untuk perbaikan kendaraan yang disediakan oleh pihak Terminal Kajan.

c. Fasilitas Keamanan

Fasilitas ini diusulkan seperti kamera pengawas pada titik pengamanan tertentu.

d. Drainase

Fasilitas ini diusulkan untuk memperbaiki saluran air agar tidak terjadi banyak genangan pada Terminal Kaje

e. Jalur Pemberangkatan

Fasilitas ini diatur terkait sirkulasi keluar kendaraan tiap angkutan umum sehingga lebih teratur.

f. Jalur Kedatangan

Fasilitas ini diatur juga terkait sirkulasi masuk kendaraan agar lebih teratur dan tidak banyak terjadi titik konflik.

g. Tempat Naik/Turun Penumpang

Fasilitas ini diusulkan untuk memudahkan akses menurunkan penumpang pada tempatnya sehingga terlihat lebih teratur.

h. Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi

Tempat parkir diatur agar sirkulasi kendaraan umum dengan kendaraan pribadi tidak bercampur sehingga Ketika di dalam terminal akan dipisahkan lokasi parkir kendaraan umum dengan kendaraan pribadi.

2. Kebutuhan fasilitas berdasarkan Kuadran II

a. Lajur Pejalan kaki

Lajur pejalan kaki pada Terminal Kaje

b. Pos, Fasilitas dan Petugas Pemeriksa Kelaikan Kendaraan Umum

Pos ini sudah tersedia untuk kegiatan ramp cek kendaraan umum yang diselenggarakan oleh pihak Terminal Kaje

c. Petugas Keamanan

Petugas keamanan dalam Terminal Kaje tersebar di dalam seluruh sudut terminal.

d. Kantor Penyelenggara Terminal

Kantor terminal sudah tersedia sebaik mungkin dengan terbagi menjadi 2 lantai.

e. Lampu Penerangan Ruangan

Fasilitas ini sudah tersedia pada setiap sudut Terminal Kajen sesuai dengan peruntukannya.

3. Kebutuhan fasilitas berdasarkan Kuadran III

a. Jalur Evakuasi

Dengan adanya jalur evakuasi digunakan perpindahan di terminal bila terjadi bencana non alam maupun alam

b. Pos, Fasilitas dan petugas Kesehatan

Pos, dan petugas kebersihan, Untuk memberikan pelayanan kenyamanan bagi penumpang maka di butuhkan fasilitas Pos dan petugas kebersihan.

c. Informasi Fasilitas Keselamatan

Informasi Fasilitas Kesehatan, terminal merupakan prasarana transportasi dengan kemungkinan terjadi kecelakaan yang cukup tinggi yang disebabkan oleh konflik antara manusia dengan kendaraan, oleh karena itu di butuhkan informasi fasilitas Kesehatan untuk pengguna terminal.

d. Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan

Untuk memudahkan operator angkutan umum untuk melakukan perbaikan ringan pada kendaraanya maka diperlukan informasi mengenai perbaikan ringan kendaraan.

e. Media Pengaduan Gangguan Keamanan

Terminal merupakan pusat berbagai kegiatan manusia/atau orang sehingga akan terdapat berbagai gangguan diantaranya gangguan keamanan, dengan hal tersebut di butuhkan fasilitas media pengaduan gangguan keselamatan.

f. Jadwal kedatangan dan keberangkatan

Dengan adanya **jadwal kedatangan dan keberangkatan** dapat memudahkan calon penumpang untuk mendapatkan informasi terkait angkutan umum yang ingin dituju.

g. Jadwal angkutan umum

Dengan adanya jadwal angkutan umum dapat meningkatkan kinerja terminal dikarenakan angkutan yang terjadwal.

h. Area merokok

Area Merokok, untuk memberikan pelayanan kenyamanan bagi pengguna terminal, terminal harus terbebas dari asap rokok. Oleh karena itu dibutuhkan area merokok untuk para pengguna terminal yang merokok.

i. Informasi pelayanan

Informasi pelayanan untuk memudahkan calon penumpang untuk mengetahui terkait pelayanan terminal.

j. Informasi angkutan lanjutan

Informasi Angkutan lanjutan, dalam melakukan kegiatan transportasi terdapat Sebagian dari penumpang angkutan umum melakukan kegiatan perpindahan moda salah satunya yaitu perpindahan angkutan, sehingga di butuhkan informasi angkutan lanjutan.

k. **Informasi gangguan perjalanan mobil bus**

Informasi gangguan perjalanan mobil bus untuk mengetahui jika terjadi gangguan pada perjalanan bus.

l. Tempat penitipan barang

Tempat penitipan barang bagi calon penumpang yang ingin menitipkan barang dapat menitipkan barang di terminal.

m. Fasilitas pengisian baterai

Fasilitas pengisian baterai untuk calon penumpang melakukan pengisian barang elektronik.

n. Fasilitas penyandang cacat

Fasilitas Penyandang disabilitas, terminal merupakan fasilitas umum dalam menunjang transportasi umum hal tersebut menjadikan

terminal sering di kunjungi oleh berbagai penumpang dengan berlatar belakang yang berbeda tak terkecuali penyandang disabilitas, sehingga perlu diadakannya fasilitas penyandang disabilitas.

o. Ruang ibu menyusui

Ruang Ibu menyusui, kegiatan di suatu terminal selalu melibatkan banyak orang tanpa terkecuali ibu menyusui, untuk memberikan privasi bagi seorang ibu menyusui maka di butuhkan ruang ibu menyusui.

4. Kebutuhan fasilitas berdasarkan Kuadran IV

a. Alat pemadam kebakaran

Alat Pemadam Kebakaran, untuk meminimalisir terjadinya kebakaran yang di sebabkan oleh bahan bakar kendaraan maka di perlukannya alat pemadam kebakaran seperti APAR (Alat Pemadam Api Ringan).

b. Loket penjualan tiket

Loket penjualan tiket untuk calon penumpang membeli tiket angkutan umum.

c. Petugas operasional terminal

Petugas Keamanan, terminal merupakan tempat kegiatan naik turun penumpang, hal tersebut melibatkan banyak orang dengan berbagai karakteristik perilaku. Untuk menjamin keamanan bagi penumpang maka di perlukan petugas keamanan sehingga memberikan rasa aman bagi penumpang di terminal.

d. Ruang tunggu

Ruang Tunggu, merupakan tempat penumpang untuk menunggu angkutan umum. Hal tersebut yang menyebabkan fasilitas ruang tunggu menjadi prioritas utama bagi para penumpang untuk kebutuhan fasilitas terminal.

e. Toilet

Toilet, untuk memberikan pelayanan kenyamanan bagi pengguna terminal maka dibutuhkan fasilitas toilet umum untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna terminal dalam melakukan buang air.

f. Fasilitas peribadatan

Fasilitas Peribadatan/Musholla, untuk menunjang penumpang dalam menunaikan ibadah atau kewajiban seorang hamba pada tuhan nya maka untuk mempermudah penumpang dalam melakukan hal tersebut di butuhkan fasilitas peribadatan/musholla.

g. Ruang terbuka hijau

Ruang Terbuka Hijau, di dalam terminal terdapat banyak kendaraan yang ke luar masuk terminal, hal tersebut menyebabkan banyaknya emisi gas buang yang di keluarkan oleh kendaraan. Oleh karena itu dibutuhkan ruang terbuka hijau untuk menyerap kadar karbondioksida dan menurunkan suhu di terminal dengan keteduhan dan kesejukan dari tanaman.

h. Ruang makan

Ruang makan untuk calon penumpang memenuhi kebutuhan makan sebelum atau sesudah perjalanan.

i. Fasilitas dan petugas kebersihan

Sebagai tempat naik turunnya penumpang sehingga perlunya kebersihan yang terjaga di dalam terminal untuk memberikan rasa nyaman kepada setiap penumpang yang masuk kedalam terminal, untuk itu dibutuhkan fasilitas dan petugas kebersihan guna menjamin kebersihan di dalam terminal.

j. Tempat istirahat awak kendaraan

Tempat Istirahat awak dan kendaraan, di dalam terminal tidak hanya terdapat penumpang sebagai pelaku transportasi, terdapat juga awak angkutan umum selaku SDM yang memiliki peran vital dalam peningkatan angkutan umum dan terminal. Untuk itu dibutuhkan fasilitas tempat istirahat awak dan kendaraan dalam menunjang para awak dan kendaraan.

5.3 Analisis Sirkulasi Terminal

5.3.1 Sirkulasi Terminal

Arus sirkulasi adalah pola pergerakan yang terjadi dengan lintasan-lintasan tertentu dimulai ketika kendaraan memasuki terminal, pergerakan di dalam terminal dan diakhiri pada saat kendaraan keluar terminal. Arus sirkulasi pergerakan meliputi arus sirkulasi pergerakan kendaraan umum dan kendaraan pribadi. Pola arus sirkulasi pergerakan didapat dari hasil observasi langsung di terminal serta membandingkan dengan ketentuan peraturan yang telah ditetapkan. Sirkulasi Lalu Lintas di dalam dan di sekitar terminal harus diperhatikan sesuai Kriteria Perencanaan Terminal (menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib) yaitu sebagai berikut:

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 Pribadi
3. Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

5.3.2 Sirkulasi Pergerakan Angkutan Umum dan Kendaraan Pribadi

Sirkulasi kendaraan pribadi di Terminal Kajan tidak tertata dengan rapi seperti kendaraan pribadi yang masuk ke dalam terminal menggunakan pintu masuk yang sama dengan angkutan umum, kemudian berputar di dalam terminal, memarkirkan kendaraan pribadi disembarang tempat dan keluar masuk menggunakan pintu yang sama dengan angkutan umum di terminal.

5.3.3 Sirkulasi Pergerakan Angkutan Umum dan Kendaraan Pribadi

Secara khusus pada sirkulasi yang akan dibahas pada penelitian ini yaitu sirkulasi angkutan umum dan kendaraan pribadi.

1. Sirkulasi Angkutan Umum

Sirkulasi pergerakan angkutan umum dimulai ketika kendaraan memasuki terminal melalui pintu masuk dan berhenti pada lajur kedatangan. Pada lajur ini kendaraan menurunkan penumpang dan menaikkan penumpang kemudian keluar terminal melalui pintu keluar.

2. Sirkulasi Kendaraan Pribadi

Sirkulasi kendaraan pribadi dimulai saat kendaraan memasuki kawasan terminal melalui pintu masuk terminal, kemudian menurunkan atau menaikkan orang/penumpang di area parkir kendaraan pribadi. Kebanyakan kendaraan pribadi yang memasuki area Terminal Kajen sebagai pengantar dan langsung menuju pintu keluar terminal.

Sirkulasi kendaraan pribadi di Terminal Kajen tidak tertata dengan rapi seperti kendaraan pribadi yang masuk ke dalam terminal menggunakan pintu masuk yang sama dengan angkutan umum, kemudian berputar di dalam terminal, memarkirkan kendaraan pribadi disembarang tempat dan keluar masuk menggunakan pintu yang sama dengan angkutan umum di terminal.

5.4 Usulan Layout Terminal

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

1. Tata Letak Fasilitas

Tata letak fasilitas di Terminal Kajen mengalami sedikit perubahan, terutama pada tata letak fasilitas parkir, dalam hal ini untuk angkutan umum seperti bus, angkot/angdes dan kendaraan pribadi.

2. Fasilitas Terminal

Usulan fasilitas yang dilakukan untuk Terminal Kajen mencakup kelengkapan fasilitas baik yang sudah tersedia maupun fasilitas yang belum tersedia. Usulan penambahan fasilitas untuk Terminal Kajen yaitu seperti Shelter Kedatangan dan Keberangkatan Angkot/Angdes.

3. Pengaturan Sirkulasi

Pengaturan sirkulasi di terminal belum tertata dengan baik, sehingga terjadi bercampurnya angkutan umum dan kendaraan pribadi. Maka, perlunya pengaturan sirkulasi yang lebih baik guna tidak terjadi konflik

antara angkutan umum dan kendaraan pribadi agar kinerja terminal dapat optimal.

4. Perambuan

Untuk pengaturan sirkulasi di dalam terminal perlu penyediaan perambuan berupa rambu-rambu yang dapat menertibkan sirkulasi kendaraan di dalam terminal seperti pemasangan rambu kendaraan pribadi dilarang keluar jalur angkutan umum dan begitu juga sebaliknya, sehingga kinerja dari terminal dapat berfungsi secara optimal.

5. Perlunya Pengawasan

Adapun masalah yang terjadi pada Terminal KAJEN perlunya peningkatan pengawasan di dalam maupun luar terminal. Sehingga, mempergunakan fasilitas terminal harus sesuai dengan fungsi dan kegunaannya. Misalnya penarikan retribusi harus berada di dalam terminal, maka secara otomatis pengemudi angkutan umum akan memasuki kawasan terminal dan menaik turunkan penumpang pada fasilitas yang telah tersedia.

Pada Gambar V. 21 *Layout Sirkulasi Bus di Terminal Kondisi Setelah Optimalisasi* dengan penjelasan yaitu pada arus sirkulasi angkutan umum, untuk bus dapat memasuki kawasan terminal dengan menuju pintu masuk terminal. Selanjutnya menuju ke arah utara terdapat shelter kedatangan bus, lalu menuju ke area yang sudah disediakan untuk memarkirkan atau melakukan perawatan bus dengan kapasitas parkir 10 bus. Kemudian pergerakan bus menuju arah timur ke shelter kedatangan bus guna menaikkan dan menurunkan penumpang dengan kapasitas shelter keberangkatan 6 bus perlintasannya, setelah itu bisa menuju pintu keluar terminal.

Pada Gambar V. 22 *Layout Sirkulasi Angkot/Angdes di Terminal Kondisi Setelah Optimalisasi* dengan penjelasan Pada arus sirkulasi angkutan umum, untuk angkot/angdes dapat memasuki kawasan terminal melalui pintu masuk terminal. Kemudian berbelok ke arah timur menuju shelter kedatangan angkot/angdes yang sudah disediakan, angkot/angdes

dapat memarkirkan atau melakukan perawatan angkutan umum pada fasilitas parkir yang kita usulkan dengan kapasitas 41 angkot/angdes. Selanjutnya menuju ke shelter keberangkatan angkot/angdes yang terdapat pada sisi timur bangunan utama terminal dengan kapasitas shelter keberangkatan 16 angkot/angdes dengan 8 angkot/angdes perlintasannya. Pada shelter keberangkatan tersebut angkot/angdes menaikkan penumpang, setelah itu angkot/angdes menuju pintu keluar terminal dengan menggunakan jalur yang sudah tersedia.

Pada Gambar V. 23 *Layout Sirkulasi Kendaraan Pribadi Kondisi Setelah Optimalisasi* dengan penjelasan yaitu pada arus sirkulasi kendaraan pribadi cukup sederhana, kendaraan pribadi dapat memasuki Kawasan terminal melalui pintu masuk terminal, lalu menuju ke arah timur terdapat kawasan parkir untuk kendaraan pribadi. Selanjutnya kendaraan pribadi dapat menuju ke arah selatan terminal terdapat jalur keluar untuk kendaraan pribadi yang disediakan guna kenyamanan pengguna terminal agar kendaraan pribadi tidak tercampur dengan angkutan umum.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pemecahan masalah yang telah di jelaskan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Hasil dari analisis terhadap tata letak dan pemanfaatan fungsi fasilitas yang ada berdasarkan PM No. 24 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan dan PM No. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, dapat diketahui bahwa kelengkapan fasilitas utama, penunjang dan umum Terminal Kaje pada saat ini belum memenuhi ketentuan. Dengan kondisi sebagai berikut :
 - a. Kondisi eksisting di Terminal Kaje untuk kondisi fasilitas utama yang tersedia dengan persentase 57% dan tidak tersedia 43%.
 - b. Kemudian untuk kondisi fasilitas penunjang yang tersedia dengan persentase 17% dan tidak tersedia 83%.
 - c. Sedangkan untuk kondisi fasilitas umum yang tersedia dengan persentase 38% dan tidak tersedia 62%.
2. Optimalisasi Terminal Kaje dilakukan dengan cara menginventarisasi fasilitas utama, fasilitas penunjang dan fasilitas umum dibandingkan dengan PM Perhubungan No. 24 tahun 2021. Didapatkan bahwa kinerja operasional Terminal Kaje pada fasilitas yang tersedia saat ini belum optimal dikarenakan masih ditemukan fasilitas yang belum tersedia dan belum sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM) pada PM No. 40 Tahun 2015. Untuk luas terminal eksisting 13.670 m² sedangkan untuk kebutuhan luas dari Terminal Bertipe B yaitu 3,5 Ha.
3. Langkah untuk memperbaiki sirkulasi angkutan umum dan kendaraan pribadi pada Terminal Kaje adalah dengan mengatur ulang penataan *layout* terminal berupa pemisahan jalur angkutan umum dan kendaraan pribadi agar pergerakan yang terjadi di dalam terminal berjalan sesuai pada

jalurnyamasing-masing sehingga tidak saling bersinggungan.

4. Desain *Layout* pada Terminal Kajen setelah dilakukannya usulan dan pengoptimalan yaitu sebagai berikut:
 - a. Penambahan fasilitas shelter keberangkatan untuk angkot/angdes yang berada di sisi barat bangunan utama Terminal Kajen.
 - b. Penataan fasilitas parkir dengan menyediakan parkir khusus untuk bus berada pada sebelah barat dari shelter keberangkatan bus, angkot/angdes berada di depan bangunan utama dari terminal berhadapan dengan parkir kendaraan pribadi yang telah di usulkan.
 - c. Shelter kedatangan bus yang di pindahkan beberapa meter ke arah utara dari terminal guna meminimalisir antrian tundaan di pintu utama terminal jika terjadi kenaikan frekuensi angkutan umum dan kendaraan pribadi di Terminal Kajen.
 - d. Penambahan fasilitas perambuan agar kinerja dari terminal semakin optimal dan terciptanya terminal yang aman dan berkeselamatan.

6.2 Saran

1. Untuk Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah agar dapat memenuhi kekurangan fasilitas utama, penunjang dan umum di Terminal Kajen yang sesuai dengan standar yang diatur pada PM No. 24 Tahun 2021 dan PM 40 Tahun 2015 agar penggunaan terminal dapat lebih efektif dan efisien.
2. Diperlukan penataan tata letak fasilitas utama dan fasilitas penunjang di Terminal Kajen yang masih belum terpenuhi saat ini untuk memenuhi standar persyaratan terminal tipe B yang sesuai pada PM No. 24 Tahun 2021.
3. Diperlukan adanya pengaturan sirkulasi angkutan umum dan kendaraan pribadi sehingga tidak terjadi konflik yang dapat mengganggu keselamatan serta kinerja Terminal Kajen
4. Diperlukan adanya kerjasama antar instansi terkait dalam hal pengawasan terhadap setiap pihak yang melakukan kegiatan di terminal dengan penegasan aturan terkait penyelenggaraan terminal agar terciptanya kinerja Terminal yang optimal serta kondusif dan

produktif. Berikut merupakan instansi terkait yang diperlukan bekerjasama terkait penyelenggaraan terminal:

a. Kepolisian

Bertugas melaksanakan Turjawali lalu lintas, pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas terutama di kawasan Terminal Kaje.

b. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dan Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan

Bertugas melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengecekan persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor serta perizinan angkutan umum yang berada di Terminal Kaje.

c. BPTD Provinsi Jawa Tengah

BPTD dapat mengawasi dan mengevaluasi kinerja terminal, serta memberikan bantuan fasilitas/pendanaan untuk operasional Terminal Kaje yang lebih baik.

5. Diperlukan adanya sanksi yang tegas terhadap pelanggaran kebijakan dan aturan yang sudah ditetapkan terutama bagi operator angkutan umum.

3 DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, Undang – Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
- _____, 2013, Peraturan Menteri No 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- _____, 2013, Peraturan Pemerintah No 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Jalan dan Angkutan Jalan.
- _____, 2015, Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- _____, 2021 Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 tentang Standar Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- _____, 2022 Pedoman Penulisan Kertas Kerja Wajib Program Studi Diploma III LLAJ. Bekasi : Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
- 1
Abubakar,I. dkk., 1996, Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib, Jakarta : Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- 64
KBBI. 2021. "Kamus Besar Bahasa Indonesia." KBBI. 2021.
<https://kbbi.web.id/optimal>.
- 59
Martilla, John A, and John C James. 1986. "Importance-Performance Analysis."
- 50
Rita, Achmad Rusli Rita. Usulan Penentuan Lokasi Dan Tapak Terminal Regional di Kota Bintuni. Jurnal Planesa Volume 5, Nomer 1 2014 halaman 24-35.

Supranto, Johanes. 2006. "Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan."

Tim PKL Kabupaten Pekalongan, 2022, Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Pekalongan, Laporan Umum : DIII Manajemen Transportasi Jalan.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Formulir Survei Kebutuhan Fasilitas Terminal Kaje 2022



SURVEI KEBUTUHAN FASILITAS TERMINAL KAJEN 2022

Mohon izin, saya Taruna Nindya Agung Saputra dari Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD.
Mohon Bantuan Bapak/Ibu/

Saudara untuk berpartisipasi dalam penelitian Transportasi untuk penyusunan Tugas Akhir dengan judul Optimalisasi Terminal Tipe B Kaje di Kabupaten Pekalongan.
Mohon kesediaan Bapak/Ibu/Saudara Untuk meluangkan waktu 5 - 10 menit untuk mengisi formulir.

Apabila terdapat kendala atau kesalahan ketika mengisi formulir survei ini, silahkan hubungi :
082386238608 (Agung Saputra)

Nama *

Jawaban Anda

Menurut anda, bagaimana kinerja lajur Pejalan Kaki di Terminal Kaje ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut anda, bagaimana kinerja Fasilitas Keselamatan Jalan di Terminal Kaje ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut anda, bagaimana kinerja Jalur Evakuasi di Terminal Kaje ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut anda, bagaimana kinerja Pos, Fasilitas dan Petugas Pemeriksa kelaikan kendaraan Umum di Terminal Kaje ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut anda, bagaimana kinerja Alat Pemadam Kebakaran di Terminal Kaje ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut anda, bagaimana kinerja Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum di Terminal Kaje ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Pos, fasilitas dan petugas Kesehatan di Terminal Kaje ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut Anda, seberapa penting keberadaan informasi fasilitas keselamatan di Terminal Kaje ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Rumah Makan di Terminal Kajen ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Fasilitas Peribadatan/musholla di Terminal Kajen ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Menurut anda, bagaimana kinerja dan Petugas Kebersihan di Terminal Kajen ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut anda, bagaimana kinerja Ruang Terbuka Hijau di Terminal Kajen ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Area Merokok ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut anda, bagaimana kinerja Rumah Makan di Terminal Kajen ? 1 2 3 4 5 Urainase di Terminal Kajen ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Menurut anda, bagaimana kinerja Drainase di Terminal Kajen ? Jalur Penastangan di Terminal Kajen ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut anda, bagaimana kinerja Lampu Penerangan Ruangan di Terminal Kajen ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Informasi Pelayanan ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut anda, bagaimana kinerja Jalur Pemberangkatan di Terminal Kajen ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Informasi Angkutan Lanjutan di Terminal Kajen ? 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut anda, bagaimana kinerja	

Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Media Pengaduan Gangguan Keamanan di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Media Pengaduan Gangguan Keamanan di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Media Pengaduan Gangguan Keamanan di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut anda, bagaimana kinerja Petugas Keamanan di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Menurut anda, bagaimana kinerja Petugas Keamanan di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Jadwal angkutan umum di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Menurut anda, bagaimana kinerja Petugas operasional terminal di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk
Menurut anda, bagaimana kinerja Loket Penjualan tiket di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk	Menurut anda, bagaimana kinerja Ruang Tunggu di Terminal Kajen ? * 1 2 3 4 5 Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Informasi gangguan perjalanan mobil bus di Terminal Kajen ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Tempat penitipan barang di Terminal Kajen ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Fasilitas pengisian baterai di Terminal Kajen ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut anda, bagaimana kinerja Tempat Naik/Turun Penumpang di Terminal Kajen ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut anda, bagaimana kinerja Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi di Terminal Kajen ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Fasilitas penyanggah cacat di Terminal Kajen ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Ruang ibu menyusui di

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Fasilitas penyanggah cacat di Terminal Kajen ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Menurut Anda, seberapa penting keberadaan Ruang ibu menyusui di Terminal Kajen ?

1 2 3 4 5

Sangat Baik ○○○○○ Sangat Buruk

Kirim Kosongkan formulir

Jangan pernah mengirimkan sandi melalui Google Formulir.

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google. [Laporkan Penyalahgunaan](#) - [Persyaratan Layanan](#) - [Kebijakan Privasi](#)

Google Formulir

Turnitin KKW Agung

ORIGINALITY REPORT

34%

SIMILARITY INDEX

32%

INTERNET SOURCES

12%

PUBLICATIONS

19%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

digilib.ptdisttd.net

Internet Source

5%

2

elibrary.unikom.ac.id

Internet Source

3%

3

Submitted to ptdi-sttd

Student Paper

3%

4

journals.unisba.ac.id

Internet Source

3%

5

123dok.com

Internet Source

1%

6

Submitted to Sultan Agung Islamic University

Student Paper

1%

7

repository.unej.ac.id

Internet Source

1%

8

Submitted to Udayana University

Student Paper

1%

9

repository.ummat.ac.id

Internet Source

1%

10	repository.its.ac.id Internet Source	1 %
11	jurnal.untan.ac.id Internet Source	1 %
12	repository.unair.ac.id Internet Source	1 %
13	litbangjepara.net Internet Source	1 %
14	Submitted to Universitas Pancasila Student Paper	1 %
15	renhardmanurung35.wordpress.com Internet Source	1 %
16	www.scribd.com Internet Source	1 %
17	Submitted to Universitas Negeri Jakarta Student Paper	<1 %
18	repository.uin-suska.ac.id Internet Source	<1 %
19	eprints.undip.ac.id Internet Source	<1 %
20	repository.ub.ac.id Internet Source	<1 %
21	text-id.123dok.com Internet Source	<1 %

22	docplayer.info Internet Source	<1 %
23	peraturan.bpk.go.id Internet Source	<1 %
24	jurnal.unpand.ac.id Internet Source	<1 %
25	Dspace.Uii.Ac.Id Internet Source	<1 %
26	repository.unimar-amni.ac.id Internet Source	<1 %
27	ejurnal.untag-smd.ac.id Internet Source	<1 %
28	etd.repository.ugm.ac.id Internet Source	<1 %
29	es.scribd.com Internet Source	<1 %
30	id.wikipedia.org Internet Source	<1 %
31	peraturan.go.id Internet Source	<1 %
32	e-journal.uajy.ac.id Internet Source	<1 %
33	ejournal.unhi.ac.id Internet Source	<1 %

34	repository.poltektranssdp-palembang.ac.id Internet Source	<1 %
35	ejournal-polnam.ac.id Internet Source	<1 %
36	issuu.com Internet Source	<1 %
37	waswid.blogspot.com Internet Source	<1 %
38	adoc.pub Internet Source	<1 %
39	Submitted to Politeknik Negeri Bandung Student Paper	<1 %
40	repository.unpas.ac.id Internet Source	<1 %
41	positori.unsil.ac.id Internet Source	<1 %
42	pt.scribd.com Internet Source	<1 %
43	repository.uma.ac.id Internet Source	<1 %
44	vdocuments.site Internet Source	<1 %
45	eprints.umm.ac.id Internet Source	<1 %

46

repo.itera.ac.id

Internet Source

<1 %

47

documents.mx

Internet Source

<1 %

48

jdih.sulselprov.go.id

Internet Source

<1 %

49

www.jogloabang.com

Internet Source

<1 %

50

www.neliti.com

Internet Source

<1 %

51

hukumtransportasi2015.wordpress.com

Internet Source

<1 %

52

mmt.its.ac.id

Internet Source

<1 %

53

repository.itk.ac.id

Internet Source

<1 %

54

Henriette Dorothy Titaley, ST., MT, Penina T Istia, Nelda Maelissa. "ANALISIS PENATAAN AREAL TERMINAL ANGKUTAN UMUM MARDIKA KOTA AMBON", JURNAL SIMETRIK, 2018

Publication

<1 %

55

lib.unnes.ac.id

Internet Source

<1 %

56	Sugiyanto Sulistyani Eka Lestari. "Pelayanan Bus Patas dan Ekonomi Pada Trayek Antar Kota", Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 2022 Publication	<1 %
57	Submitted to Universitas Islam Bandung Student Paper	<1 %
58	journal.itltrisakti.ac.id Internet Source	<1 %
59	Priskila Christine Rahayu, Kornelius Feki Abednego, Rudy Vernando Silalahi. "Evaluation of Implementation of The Use of Enterprise Resource Planning System In Service Company", 2020 2nd International Conference on Industrial Electrical and Electronics (ICIEE), 2020 Publication	<1 %
60	repository.ipb.ac.id Internet Source	<1 %
61	ejournal.unis.ac.id Internet Source	<1 %
62	repositori.uin-alauddin.ac.id Internet Source	<1 %
63	Geatriana Dewi. "Perlindungan Hukum Terhadap Hak Anak Korban Kekerasan", JURNAL PENDIDIKAN IPS, 2019	<1 %

64

Reizkiana Feva Kosmah Dewi, Meita Dhamayanti, Sri Endah Rahayuningsih, Kuswandewi Mutyara et al. "Cultural Perceptions of Child Abuse in Terms of Parents Perspective a Qualitative Study in Indonesia", Research Square, 2019

Publication

<1 %

65

doku.pub

Internet Source

<1 %

66

hartindo-chemicatama-industri.blogspot.com

Internet Source

<1 %

67

jogja-belajar.blogspot.com

Internet Source

<1 %

68

journal.univpancasila.ac.id

Internet Source

<1 %

69

qdoc.tips

Internet Source

<1 %

70

radarbanyumas.co.id

Internet Source

<1 %

71

www.coursehero.com

Internet Source

<1 %

72

aisyahastindra.blogspot.com

Internet Source

<1 %

73

alatpemadam.biz

<1 %

74

digilib.unila.ac.id

Internet Source

<1 %

75

eprints.umg.ac.id

Internet Source

<1 %

76

fstpt.unila.ac.id

Internet Source

<1 %

77

id.scribd.com

Internet Source

<1 %

78

jurnal.polsri.ac.id

Internet Source

<1 %

79

jurnal.unimus.ac.id

Internet Source

<1 %

80

kaltengpos.web.id

Internet Source

<1 %

81

lib.geo.ugm.ac.id

Internet Source

<1 %

82

repository.radenintan.ac.id

Internet Source

<1 %

83

www.terminaltirtonadi.com

Internet Source

<1 %

84

Anfasa Teguh Wardhana, Jawas Dwijo Putro,
Muhammad Ridha Alhamdani. "REDESAIN

<1 %

TERMINAL BIS KEDAMIN", JMARS: Jurnal Mosaik Arsitektur, 2021

Publication

85

eprints.ums.ac.id

Internet Source

<1 %

86

ojs.balitbanghub.dephub.go.id

Internet Source

<1 %

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography Off

Turnitin KKW Agung

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13

PAGE 14

PAGE 15

PAGE 16

PAGE 17

PAGE 18

PAGE 19

PAGE 20

PAGE 21

PAGE 22

PAGE 23

PAGE 24

PAGE 25

PAGE 26

PAGE 27

PAGE 28

PAGE 29

PAGE 30

PAGE 31

PAGE 32

PAGE 33

PAGE 34

PAGE 35

PAGE 36

PAGE 37

PAGE 38

PAGE 39

PAGE 40

PAGE 41

PAGE 42

PAGE 43

PAGE 44

PAGE 45

PAGE 46

PAGE 47

PAGE 48

PAGE 49

PAGE 50

PAGE 51

PAGE 52

PAGE 53

PAGE 54

PAGE 55

PAGE 56

PAGE 57

PAGE 58

PAGE 59

PAGE 60

PAGE 61

PAGE 62

PAGE 63

PAGE 64

PAGE 65

PAGE 66

PAGE 67

PAGE 68

PAGE 69

PAGE 70

PAGE 71

PAGE 72

PAGE 73

PAGE 74

PAGE 75

PAGE 76

PAGE 77

PAGE 78

PAGE 79

PAGE 80

PAGE 81

PAGE 82

PAGE 83

PAGE 84

PAGE 85

PAGE 86

PAGE 87

PAGE 88

PAGE 89

PAGE 90

PAGE 91

PAGE 92

PAGE 93

PAGE 94

PAGE 95

PAGE 96

PAGE 97

PAGE 98

PAGE 99

PAGE 100

PAGE 101

PAGE 102

PAGE 103

