

**PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE B  
(Studi Kasus Terminal Untung Suropati di Kota Pasuruan)**

**KERTAS KERJA WAJIB**



Diajukan Oleh :

**MUHAMAD CHASBY FAWZAN**

**Notar : 19.02.226**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III**

**BEKASI**

**2022**

**PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE B  
(Studi Kasus Terminal Untung Suropati di Kota Pasuruan)**

**KERTAS KERJA WAJIB**

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



Diajukan Oleh :

**MUHAMAD CHASBY FAWZAN**

**Notar : 19.02.226**

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

**KERTAS KERJA WAJIB**  
**PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE B**  
**(Studi Kasus Terminal Untung Suropati di Kota Pasuruan)**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh

**MUHAMAD CHASBY FAWZAN**

**Nomor Taruna : 19.02.226**

Telah di Setujui oleh :

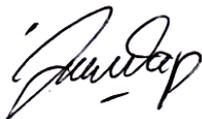
**PEMBIMBING I**



**SABRINA HANDAYANI, MT**

Tanggal: 8 Agustus 2022

**PEMBIMBING II**



**YUANDA PATRIA TAMA, MT**

Tanggal: 8 Agustus 2022

**KERTAS KERJA WAJIB**

**PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE B  
(Studi Kasus Terminal Untung Suropati di Kota Pasuruan)**

**Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan  
Program Studi Diploma III**

**Oleh:**

**MUHAMAD CHASBY FAWZAN**

**NOMOR TARUNA: 19.02.226**

**TELAH DI PERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI PADA  
TANGGAL 9 AGUSTUS 2022 DAN DINYATAKAN TELAH LULUS  
DAN MEMENUHI SYARAT**

Telah di Setujui oleh:

**PEMBIMBING I**



**SABRINA HANDAYANI, MT**  
**NIP. 19870929 201012 2 001**

Tanggal : 9 Agustus 2022

**PEMBIMBING II**



**YUANDA PATRIA TAMA, S.SiT, MT**  
**NIP. 19871103 201012 1 005**

Tanggal : 9 Agustus 2022

**KERTAS KERJA WAJIB**  
**PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE B**  
**(Studi Kasus Terminal Untung Suropati di Kota Pasuruan)**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

**MUHAMAD CHASBY FAWZAN**

Notar : 19.02.226

**TELAH BERHASIL DIPERTAHANKAN DI HADAPAN PENGUJI**  
**PADA TANGGAL 9 AGUSTUS 2022**  
**DAN DINYATAKAN LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

**DEWAN PENGUJI**

<b>Penguji I</b>  <b><u>YUDI KARYANTO, M.SC</u></b> <b>NIP. 19650505 198803 1 004</b>	<b>Penguji II</b>  <b><u>DITA RAMA INSIYANDA, M.SI</u></b> <b>NIP. 19870929 201012 2 001</b>
<b>Penguji III</b>  <b><u>SABRINA HANDAYANI, MT</u></b> <b>NIP. 19870929 201012 2 001</b>	<b>Penguji IV</b>  <b><u>YUANDA PATRIA TAMA, MT</u></b> <b>NIP. 19871103 201012 1 005</b>

MENGETAHUI

**KETUA PROGRAM STUDI**  
**DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**



**RACHMAT SADILI, MT**  
**NIP. 19840208 200604 1 001**

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Muhamad Chasby Fawzan

Notar : 19.02.226

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

**PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE B**

**(Studi Kasus Terminal Untung Suropati di Kota Pasuruan)**

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, 17 Agustus 2022  
Yang membuat pernyataan

A rectangular postage stamp with a yellow background. It features the Garuda Pancasila emblem in the center. The text 'REPUBLIK BERSUKSES' is on the left, 'TEL. 20' is in the middle, and 'METERAI' is on the right. A handwritten signature in black ink is written across the bottom of the stamp.

MUHAMAD CHASBY FAWZAN

Notar : 1902226

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Muhamad Chasby Fawzan

Notar : 19.02.226

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:

### PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE B

(Studi Kasus Terminal Untung Suropati di Kota Pasuruan)

Adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila dikemudian 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, 17 Agustus 2022  
Yang membuat pernyataan



MUHAMAD CHASBY FAWZAN

Notar : 1902226

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur saya panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat, karunia, serta ridho dan anugerah-Nya, sehingga saya dapat menyelesaikan Laporan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul "PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE B (Studi Kasus Terminal Untung suropati di Kota Pasuruan)" ini dengan baik dan tepat pada waktunya.

Tujuan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini merupakan hasil penerapan dari ilmu yang didapat selama masa pendidikan dan sekaligus merupakan realisasi dari Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di wilayah Kota Pasuruan, Jawa Timur. Penulisan Kerta Kerja Wajib (KKW) ini juga diajukan dalam rangka penyelesaian program studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan di Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, guna memperoleh gelar Ahli Madya Transportasi Jalan.

Dengan segala kerendahan hati, Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dapat terselesaikan atas dorongan, pengarahan dan bantuan pemikiran dari berbagai pihak. Oleh karena itu, saya sebagai penulis menyampaikan rasa hormat dan ucapan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu dan terlibat dalam proses penyelesaian Kertas Kerja Wajib (KKW) ini. Ucapan terima kasih ini saya sampaikan kepada :

1. Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkah dan rahmat-Nya sehingga atas kehendaknya Kertas Kerja Wajib ini dapat terselesaikan;
2. Kedua orang tua tercinta serta keluarga yang selalu memberikan doa dan dukungannya kepada saya baik secara moral maupun materill;
3. Bapak Ahmad Yani, ATD, MT selaku Direktur Utama Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD serta segenap jajarannya beserta staff;

4. Bapak Racmat Sadili, MT selaku ketua jurusan Diploma III Manajemen Transportasi Jalan;
5. Ibu Sabrina Handayani, MT dan bapak Yuanda Patria Tama, MT selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan dalam penyusunan Kerta Kerja Wajib ini;
6. Seluruh Dosen beserta Civitas Akademika Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD;
7. Kepala Dinas Perhubungan Kota Pasuruan beserta staff yang telah memberikan izin dan membantu dalam pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL);
8. Kakak-kakak senior, rekan-rekan taruna-taruni angkatan XLI, serta adik-adik di Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD;
9. Semua pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung dalam penyelesaian Kerja Kerja Wajib.

Saya juga menyadari sepenuhnya bahwa didalam laporan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini terdapat banyak kekurangan dan belum sempurna. Oleh sebab itu, saya berharap adanya kritik, saran dan masukan bagi saya yang bersifat membangun sebagai bahan masukan, perbandingan, maupun sumber ilmu pengetahuan dalam bidang transportasi. Saya berharap semoga laporan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dapat membantu dan memberi informasi kepada pihak-pihak yang membutuhkan sebagai literasi dan wawasan dalam bidang transportasi.

Jakarta, 09 Mei 2022

**Penulis,**

**Muhamad Chasby Fawzan**

**Notar : 19.02.226**

## DAFTAR ISI

<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR RUMUS</b> .....	<b>xvi</b>
<b>LAMPIRAN</b> .....	<b>xvii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 LATAR BELAKANG .....	1
1.2 IDENTIFIKASI MASALAH.....	3
1.3 RUMUSAN MASALAH.....	4
1.4 MAKSUD DAN TUJUAN PENELITIAN.....	4
1.5 BATASAN MASALAH.....	5
<b>BAB II GAMBARAN UMUM</b> .....	<b>6</b>
2.1 KONDISI TRANSPORTASI KOTA PASURUAN.....	6
2.3.1 Jaringan Jalan Di Kota Pasuruan .....	7
2.3.2 Kondisi Prasarana Transportasi Kota Pasuruan.....	10
2.3.3 Kondisi Sarana Angkutan Umum Kota Pasuruan.....	12
2.2 KONDISI WILAYAH KAJIAN .....	15
<b>BAB III KAJIAN PUSTAKA</b> .....	<b>22</b>
3.1 TERMINAL .....	22
3.1.1 Definisi Terminal .....	22
3.1.2 Fungsi Terminal .....	24
3.2 STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM) TERMINAL.....	24
3.3 TEKNIS OPERASIONAL TERMINAL .....	26
3.3.1 Tata Letak (Lay Out) Terminal .....	26
3.3.2 Pola pergerakan.....	27
3.3.3 Sistem Pemberhentian Kendaraan Umum .....	28
3.3.4 Pintu Keluar dan Pintu Masuk Terminal.....	29
3.3.5 Peninjauan Kebutuhan Fasilitas Utama dan Penunjang .....	29
3.3.6 Kepuasan Pelanggan Terhadap fasilitas terminal .....	32
3.4 PENINGKATAN KINERJA.....	33

3.5 PELAYANAN PADA TERMINAL UNTUNG SUROPATI .....	34
3.6 KAJIAN HUKUM .....	42
<b>BAB IV METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>48</b>
4.1 DESAIN PENELITIAN .....	48
4.2 BAGAN ALIR PENELITIAN .....	50
4.3 METODE PENGUMPULAN DATA .....	51
4.3.1 Pengumpulan Data Primer .....	51
4.3.2 Pengumpulan Data Sekunder .....	53
4.4 METODE ANALISIS .....	53
4.4.1 Analisis Pelayanan Eksisting Terminal Untung Suropati .....	53
4.4.2 Analisis Intergrasi Komponen Terminal .....	54
4.4.3 Analisis Kelayakan Fasilitas Terminal Untung Suropati .....	54
<b>BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH .....</b>	<b>55</b>
5.1 ANALISIS KONDISI EKSISTING TERMINAL UNTUNG SUROPATI .....	55
5.1.1 Lokasi dan Fasilitas Terminal .....	55
5.2 ANALISIS INTEGRASI KOMPONEN TERMINAL.....	72
5.2.1 Importance Performance Analysis .....	72
5.2.2 Modal Interaction Matrix (MIM).....	82
5.2.3 Upaya Peningkatan Kinerja Integrasi Fasilitas Pelayanan Terminal .....	86
5.3 EVALUASI KINERJA FASILITAS TERMINAL UNTUNG SUROPATI.....	87
5.2.1 Evaluasi Fasilitas Utama Terminal Untung Suropati .....	91
5.2.2 Evaluasi Fasilitas Penunjang Terminal Untung Suropati.....	92
5.2.3 Evaluasi Fasilitas Umum Terminal Untung Suropati .....	93
5.2.4 Sirkulasi Dalam Lingkungan Kerja Terminal.....	95
5.4 PERHITUNGAN KEBUTUHAN LUAS FASILITAS TERMINAL UNTUNG SUROPATI .....	101
5.3.1 Perhitungan Kebutuhan Fasilitas Utama Terminal Untung Suropati.....	101
5.3.2 Perhitungan Kebutuhan Fasilitas Penunjang Terminal Untung Suropati...106	106
5.3.3 Perbandingan Luas Eksisting dan Usulan .....	109
5.5 EVALUASI SIRKULASI DAN KEBUTUHAN FASILITAS PADA TERMINAL UNTUNG SUROPATI.....	110
5.4.1.Sirkulasi Pada Daerah Lingkungan Kerja Terminal Untung Suropati .....	111

5.4.2.Kebutuhan Fasilitas Pada Terminal Untung Suropati .....	112
5.6 UPAYA PENINGKATAN KINERJA PELAYANAN TERMINAL UNTUNG SUROPATI SETELAH DILAKUKAN REKOMENDASI .....	113
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>121</b>
6.1 KESIMPULAN.....	121
6.2 SARAN .....	122
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>123</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>125</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel V. 1	Macam-Macam Kegiatan Penumpang Dan Standar Fasilitas Yang Dibutuhkan.....	58
Tabel V. 2	Macam-Macam Kegiatan Awak Kendaraan Dan Standar Fasilitas Yang Dibutuhkan.....	60
Tabel V. 3	Macam-Macam Kegiatan Pengelola Terminal Dan Standar Fasilitas Yang Dibutuhkan.....	61
Tabel V. 4	ketersediaan fasilitas dan Indikatornya.....	73
Tabel V. 5	Indikator Pelayanan IPA.....	75
Tabel V. 6	Penilaian Pengguna Terhadap Kinerja Fasilitas Terminal.....	76
Tabel V. 7	Penilaian Pengguna Terhadap Kepentingan Fasilitas Terminal.....	77
Tabel V. 8	Skor Penilaian Pelayanan Fasilitas Terminal.....	78
Tabel V. 9	Pengelompokan Fasilitas Terminal.....	80
Tabel V. 10	Interval Jarak Berjalan Kaki.....	82
Tabel V. 11	Penilaian Kondisi Eksisting.....	83
Tabel V. 12	Matriks Interaksi Eksiting.....	83
Tabel V. 13	Nilai Harapan.....	84
Tabel V. 14	Matriks Interaksi Harapan.....	84
Tabel V. 15	Modal Interaction Matriks Terminal Untung Suropati.....	85
Tabel V. 16	<i>Normalized Score</i> .....	86
Tabel V. 17	Tabel Evaluasi Kondisi Eksisting Fasilitas Terminal Untung Suropati.....	88
Tabel V. 18	Rencana Kebutuhan Jalur Terminal Terminal Untung Suropati.....	102
Tabel V. 19	Tabel Luas Areal Tunggu Penumpang.....	102
Tabel V. 20	Tabel Kriteria Luas Bangunan Kantor Terminal.....	103
Tabel V. 21	Kriteria Luas Parkir Kendaraan Pribadi.....	103
Tabel V. 22	Kebutuhan Luas Ruang Parkir.....	105
Tabel V. 23	Perhitungan Banyaknya Ruang Parkir Angkutan Umum.....	106
Tabel V. 24	Tabel Luas Kantin/Kios Terminal.....	107
Tabel V. 25	Tabel Kriteria Luas Bangunan Musholla.....	107
Tabel V. 26	Tabel Perbandingan Luas Eksisting Dan Usulan.....	109

## DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Berdasarkan Fungsi.....	8
Gambar II. 2 Peta Jaringan Jalan Berdasarkan Status .....	9
Gambar II. 3 Gambar Terminal Untung Suropati .....	10
Gambar II. 5 Terminal Kebonagung .....	11
Gambar II. 6 Terminal Karangketug .....	12
Gambar II. 7 Bus AKDP .....	13
Gambar II. 8 Kendaraan Angkutan Kota .....	14
Gambar II. 10 Peta Lokasi Terminal .....	15
Gambar II. 11 Keadaan Lalu Lintas Depan Terminal Untung Suropati .....	16
Gambar II. 12 Bus Yang Berhenti Sejenak Di Bahu Jalan.....	16
Gambar II. 14 Jalur Kedatangan Terminal Untung Suropati .....	17
Gambar II. 15 Pos Kedatangan Bus.....	18
Gambar II. 16 Tempat Parkir Bus .....	18
Gambar II. 17 Kondisi di Persimpangan Blandongan .....	19
Gambar II. 18 Menara Pengawas yang Rusak.....	20
Gambar II. 19 Papan Informasi Jadwal Keberangkatan Bus AKDP .....	20
Gambar III. 1 Model Parkir 30 <sup>0</sup> .....	36
Gambar III. 2 Model Parkir 45 <sup>0</sup> .....	36
Gambar III. 3 Model Parkir 60 <sup>0</sup> .....	36
Gambar III. 4 Model Parkir 90 <sup>0</sup> .....	36
Gambar III. 5 Ukuran Bangunan Kantor Terminal Sesuai Kriterianya.....	38
Gambar III. 6 Ketentuan Panjang Areal Parkir .....	39
Gambar III. 7 Kebutuhan Luas Musholla.....	39
Gambar III. 8 Luas Terminal Berdasarkan Tipe Terminal .....	41
Gambar IV. 1 Bagan Alir Penelitian .....	50
Gambar V. 1 Layout Eksisting Terminal Untung Suropati .....	57
Gambar V. 2 Jalur Kedatangan Terminal Untung Suropati .....	62
Gambar V. 3 Jalur Keberangkatan Terminal Untung Suropati.....	63
Gambar V. 4 Area Parkir Bus .....	64
Gambar V. 5 Kantor Terminal Untung Suropati.....	65
Gambar V. 6 Tempat Tunggu Penumpang.....	66
Gambar V. 7 Menara Pengawas.....	66
Gambar V. 8 Locket Penjualan Karcis.....	67
Gambar V. 9 Pos Kedatangan Terminal Untung Suropati .....	67
Gambar V. 10 Tempat Parkir Kendaraan Pribadi.....	68
Gambar V. 11 Papan Informasi Jadwal Keberangkatan Bus AKDP .....	68
Gambar V. 12 Musholla.....	69
Gambar V. 13 Kios/Kantin .....	70

Gambar V. 14 Kondisi Taman Yang Kurang Perawatan .....	70
Gambar V. 15 Toilet Umum Yang Sedang Tidak Berfungsi.....	71
Gambar V. 17 Pemanfaatan Fasilitas Terminal Untung Suropati .....	90
Gambar V. 16 Ketersediaan Fasilitas Terminal Untung Suropati.....	90
Gambar V. 18 Kondisi Fasilitas Terminal Untung Suropati.....	91
Gambar V. 19 Sirkulasi Angkutan Kota .....	97
Gambar V. 20 Sirkulasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP).....	97
Gambar V. 21 Sirkulasi Kendaraan Pribadi.....	99
Gambar V. 22 Sirkulasi Orang.....	100
Gambar V. 23 Posisi Parkir 0 <sup>0</sup> .....	104
Gambar V. 24 Posisi Parkir 30 <sup>0</sup> .....	104
Gambar V. 25 Posisi Parkir 60 <sup>0</sup> .....	104
Gambar V. 26 Posisi Parkir 90 <sup>0</sup> .....	105
Gambar V. 27 Layout Usulan Terminal Untung Suropati.....	117
Gambar V. 28 Sirkulasi Kendaraan Umum Pada Layout Usulan.....	118
Gambar V. 29 Sirkulasi Kendaraan Pribadi Pada Layout Usulan .....	119
Gambar V. 30 Sirkulasi Orang Pada Layout Usulan .....	120

## DAFTAR RUMUS

Rumus III. 1 Model Parkir Sejajar $0^\circ$ .....	35
Rumus III. 2 Model Parkir Posisi Kendaraan $90^\circ$ .....	35
Rumus III. 3 Model Parkir Posisi Kendaraan $90^\circ$ .....	35
Rumus III. 4 Model Parkir Posisi Kendaraan $60^\circ$ .....	35
Rumus III. 5 Model Parkir Posisi Kendaraan $45^\circ$ .....	35
Rumus III. 6 Kebutuhan Luas Fasilitas Ruang Tunggu .....	37
Rumus III. 7 Kebutuhan Luas fasilitas Toilet.....	39
Rumus III. 8 Kebutuhan Luas Fasilitas Kios/Kantin .....	40
Rumus III. 9 Kebutuhan Luas Fasilitas Taman.....	40
Rumus V. 1 Rumus Slovin .....	72
Rumus V. 2 <i>Normalize Score</i> .....	86

## **LAMPIRAN**

Lampiran 1 Peta Jaringan Trayek AU Kota Pasuruan .....	125
Lampiran 2 Daftar Trayek AKDP Kota Pasuruan.....	126
Lampiran 3 Rute Trayek dan Jumlah Armada Angkutan Kota Pasuruan.....	132
Lampiran 4 Nilai Eksisting Pada Indikator Penilaian Metode IPA .....	135
Lampiran 5 Nilai Harapan Pada Indikator Penilaian Metode IPA.....	138

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 LATAR BELAKANG**

Terminal merupakan pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Pada hakikatnya, terminal menjadi simpul sekaligus sebagai penunjang. Oleh karena itu, dengan berbagai macam kegiatan yang ada didalamnya, terminal merupakan salah satu fasilitas yang sangat kompleks. kompleksnya peran suatu terminal, maka perencanaan dan pengelolaannya harus dilakukan dengan secara baik, sehingga dapat mengurangi timbulnya permasalahan transportasi.

Selain itu, terminal merupakan tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas, dan juga merupakan prasarana angkutan yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang maupun barang, sehingga mempunyai peran penting bagi efisiensi keberlangsungan sistem transportasi untuk meningkatkan perekonomian suatu daerah.

Kota Pasuruan terletak 60 km sebelah tenggara Kota Surabaya, ibu kota provinsi Jawa Timur dan 355 km sebelah barat laut Kota Denpasar, Bali. Seluruh wilayah Kota Pasuruan berbatasan dengan Kabupaten Pasuruan. Letak Kota Pasuruan yang tepat di jalur utama transportasi dan perdagangan Surabaya – Bali, menjadikan Kota dengan luas wilayah 36.58 km<sup>2</sup> atau sekitar 0.07 persen luas Jawa Timur ini cukup strategis memberikan kontribusi pada pergerakan perindustrian dan perdagangan. Sebagai kota yang berada di jalur utama transportasi dan perdagangan, maka pergerakan transportasi yang ada di Kota Pasuruan ini sangat ramai, baik kendaraan umum, barang maupun kendaraan pribadi.

Terminal Untung Suropati merupakan terminal dengan tipe B yang melayani beberapa trayek Angkutan Kota (Angkot) dan Angkutan AntarKota Dalam Provinsi (AKDP). Akan tetapi kurangnya tingkat kinerja dari Terminal Untung Suropati ini menyebabkan Terminal Untung Suropati selalu sepi baik dari segi angkutan umumnya maupun dari minat masyarakat yang melandai untuk naik angkutan umum dari Terminal Untung Suropati.

Minimnya kesadaran terhadap peraturan dan tata tertib terminal sehingga banyaknya Angkutan Umum terutama angkutan kota yang melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya/disembarang tempat diluar terminal Untung Suropati, hal ini ditunjukkan dengan banyaknya Angkutan Kota yang berhenti di simpang Blandongan (Untung Suropati), padahal didalam terminal sendiri sudah disediakan tempat pemberhentian khusus untuk angkutan kota.

Pengelolaan terminal yang kurang baik sehingga mengakibatkan ketidakjelasan pembagian tugas maupun kewenangan antar bagian yang ada menyebabkan rendahnya standar pelayanan yang diberikan kepada penumpang dan pengendara angkutan umum serta kondisi terminal yang terlihat kurangnya pemeliharaan dan perawatan.

Disamping itu, pada Terminal Untung Suropati ketersediaan fasilitas yang ada hanya sebesar 33% dari standar ketentuan yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021,disisi lain juga ditemukan masih banyak fasilitas yang kondisinya kurang optimal, kondisinya kurang baik, rusak maupun belum ada. Seperti Jalur kedatangan maupun keberangkatan kendaraan yang berlubang, sehingga pada kondisi tertentu seperti hujan menyebabkan banyak genangan air, tidak tersedianya media/papan informasi dan petunjuk sehingga menyulitkan penumpang untuk mendapatkan informasi seputar terminal maupun angkutan umum yang ada, kondisi menara pengawas yang sudah rusak parah, tidak ada tempat berkumpul darurat maupun jalur evakuasi bencana didalam terminal, tidak tersedianya fasilitas kesehatan, tidak tersediaya fasilitas untuk disabilitas maupun penyandang cacat, tidak tersedianya fasilitas layanan

bagasi maupun tempat penitipan barang, fasilitas umum seperti toilet terkadang tidak bisa digunakan dan fasilitas yang lainnya yang belum sesuai dengan standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021.

Maka dengan kondisi tersebut, agar tidak terjadi permasalahan lalu lintas, salah satu upaya yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan angkutan umum yaitu dengan melakukan pengoptimalan terhadap kinerja Terminal Untung Suropati, hal tersebut dilakukan juga untuk mensukseskan visi dari Kota Pasuruan itu sendiri yaitu "Mewujudkan Kota Pasuruan Sebagai Kota Yang Maju Ekonominya, Indah Kotanya, dan Harmoni Warganya (MADINAH ) dan juga bisa menjadi inspirasi bagi kota lainnya. Dari permasalahan yang ada dapat dikatakan bahwa Terminal Untung Suropati belum memenuhi standar pelayanan terminal. Untuk itu penulis mengambil judul **"PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE B (Studi Kasus Terminal Untung Suropati Di Kota Pasuruan )."**

## **1.2 IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat diidentifikasi permasalahan sebagai berikut :

1. Minimnya kesadaran terhadap peraturan dan tata tertib terminal sehingga banyaknya Angkutan Umum terutama angkutan kota yang menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya/disembarang tempat diluar terminal Untung Suropati, hal ini ditunjukkan dengan banyaknya Angkutan Kota yang berhenti di simpang Blandongan (Untung Suropati), padahal didalam terminal sendiri sudah disediakan tempat pemberhentian khusus untuk angkutan kota.
2. Pengelolaan terminal yang kurang baik sehingga mengakibatkan ketidakjelasan pembagian tugas dan kewenangan antar bagian menyebabkan rendahnya standar pelayanan yang diberikan kepada penumpang dan pengemudi angkutan umum serta kondisi terminal yang terlihat kurangnya pemeliharaan dan perawatan.
3. Masih banyak terdapat fasilitas yang kurang optimal, rusak maupun kondisinya kurang baik.

### **1.3 RUMUSAN MASALAH**

1. Bagaimana kinerja eksisting pelayanan Terminal Untung Suropati?
2. Bagaimana Peningkatan Kinerja Terminal Untung Suropati dan optimalisasi fasilitas di Terminal Untung Suropati?
3. Bagaimana layout rencana terminal Tipe B yang sesuai dengan kebutuhan pelayanan terminal

### **1.4 MAKSUD DAN TUJUAN PENELITIAN**

Maksud :

Penelitian ini dimaksudkan dengan tujuan melakukan kajian serta evaluasi terhadap kinerja Terminal Untung Suropati yang selanjutnya dilakukan optimalisasi kinerja suatu terminal sehingga menghasilkan sebuah rekomendasi terhadap kinerja terminal agar dapat beroperasi dengan efektif dan efisien sebagaimana mestinya.

Tujuan :

Tujuan dari pembuatan penelitian ini adalah :

1. Melakukan optimalisasi terhadap fasilitas yang ada di Terminal Untung Suropati, agar fasilitas yang kondisinya kurang baik, buruk ataupun belum ada agar bisa segera diperbaiki dan diadakan, serta merekomendasikan penataan fasilitas agar kinerja yang ada di terminal Untung Suropati dapat dimanfaatkan secara efektif dan lebih optimal.
2. Menggambarkan kinerja eksisting dari Terminal Untung Suropati saat ini dengan parameter ukur berupa kesesuaian dan kelengkapan fasilitas serta arus sirkulasi yang tidak menimbulkan konflik lalu lintas antar pergerakan didalam daerah lingkungan kerja terminal Untung Suropati.
3. Merekomendasikan pola sirkulasi pergerakan didaerah lingkungan kerja dan kebutuhan fasilitas didalam Terminal Untung Suropati dengan menata ulang *layout* terminal guna tercapainya peningkatan kinerja pelayanan Terminal Untung Suropati.

## **1.5 BATASAN MASALAH**

Dalam penulisan penelitian ini diberikan batasan-batasan masalah sebagai berikut :

1. Dilakukannya kajian terlebih dahulu terhadap fasilitas Terminal Untung Suropati. Termasuk apabila terdapat perubahan pada tata letak fasilitas terminal.
2. Dilakukannya evaluasi terhadap pola sirkulasi pergerakan di daerah lingkungan kerja dan daerah kebutuhan fasilitas didalam terminal Untung Suropati guna tercapainya peningkatan kinerja pelayanan terminal Untung Suropati.

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM**

#### **2.1 KONDISI TRANSPORTASI KOTA PASURUAN**

Transportasi memiliki peran yang strategis dalam pembangunan serta kemajuan peradaban dari suatu kota. Oleh karena itu, diperlukan penyediaan baik sarana maupun prasarana transportasi yang baik sebagai komponen dasar dalam pelaksanaan kegiatan masyarakat kota tersebut agar mempermudah dalam melaksanakan kegiatan baik di bidang sosial, ekonomi, pertahanan dan keamanan maupun kegiatan yang lainnya pada suatu wilayah. Karena dengan sistem transportasi yang baik tentunya akan membantu laju pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Sesuai dengan visi Kota Pasuruan, transportasi tentunya sangat berpengaruh sehingga ikut andil dalam mensukseskan visi Kota Pasuruan yaitu sebagai kota yang maju ekonominya, indah kotanya, dan harmoni warganya ( madinah ).

Pasuruan berada di jalur utama Surabaya - Banyuwangi. Kota Pasuruan memiliki luas 76,79 Km<sup>2</sup> berbatasan dengan Selat Madura di sebelah utara serta Kabupaten Pasuruan di sebelah timur, selatan, dan barat. Pasuruan dapat ditempuh dari Surabaya menggunakan bus dalam waktu 1.3 jam, dan juga dapat ditempuh dari Malang menggunakan bus dalam waktu 1.3 jam. Kota ini juga dihubungkan dengan kota-kota lain di Pulau Jawa melalui Jalan Tol Trans Jawa yakni Jalan Tol Gempol-Pasuruan. Kota ini juga memiliki stasiun kereta api lintas timur Surabaya-Jember-Banyuwangi. Kereta api yang singgah di Pasuruan adalah: Ranggajati (Cirebon-Surabaya Gubeng-Jember), Logawa (Purwokerto-Surabaya-Jember), Sri Tanjung (Yogyakarta-Surabaya-Banyuwangi), Tawang Alun (Malang-Banyuwangi), dan Probwangi (Surabaya-Banyuwangi).

Jasa transportasi angkutan kota (angkot) di Kota Pasuruan semakin sedikit. Saat ini tercatat hanya 65 buah angkot yang masih beroperasi di kota setempat. Menurut sopir angkot biaya operasional harian yang dikeluarkan tidak sebanding dengan yang didapatkannya. Bahkan,

mereka terkadang harus menarik angkot hingga seharian untuk menutup biaya yang dikeluarkan. Sehingga banyak yang memilih tidak menarik angkot. Bahkan, lima trayek sudah tidak ada. Kondisi angkot yang mulai berkurang ini terjadi sejak tahun 2016. Banyak faktor yang jadi penyebabnya. Mulai kian menjamurnya ojek *online* (ojol), becak motor (betor), ataupun Elf (MPU) yang masuk kota.

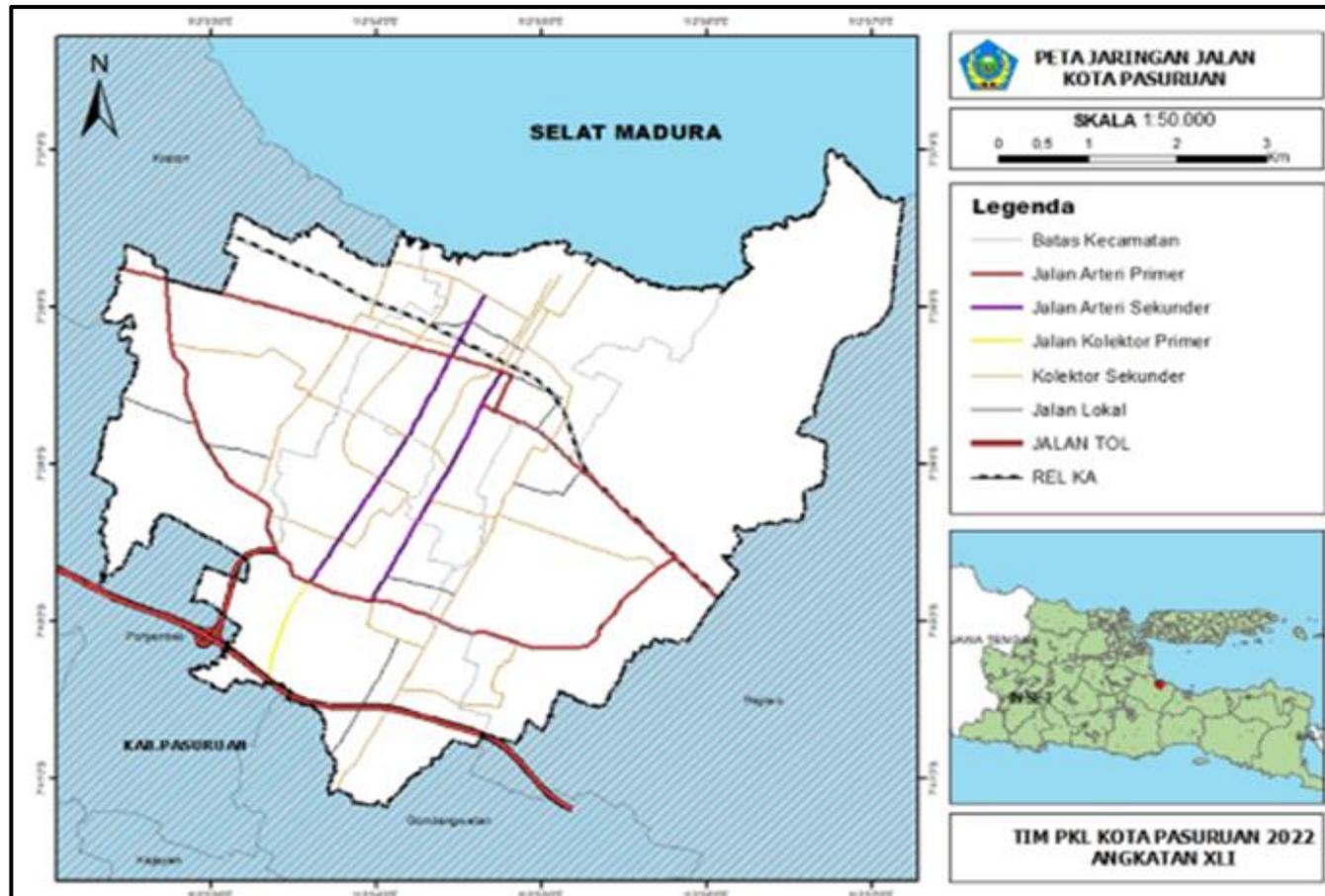
Kondisi semakin parah sejak dua tahun terakhir. Pasalnya, selama dua tahun ini, pandemi Covid-19 melanda Kota Pasuruan. Pembelajaran tatap muka (PTM) di sekolah sempat berubah menjadi pembelajaran *online*. Sehingga sekolah diliburkan. Bahkan, walaupun saat ini PTM sudah dimulai, tetap ada pembatasan.

Kondisi transportasi di wilayah studi Kota Pasuruan meliputi jaringan jalan, prasarana, dan sarana angkutan umum, berikut merupakan penjelasan mengenai jaringan jalan, sarana dan prasarana angkutan umum yang berada di wilayah studi Kota Pasuruan :

### 2.3.1 Jaringan Jalan Di Kota Pasuruan

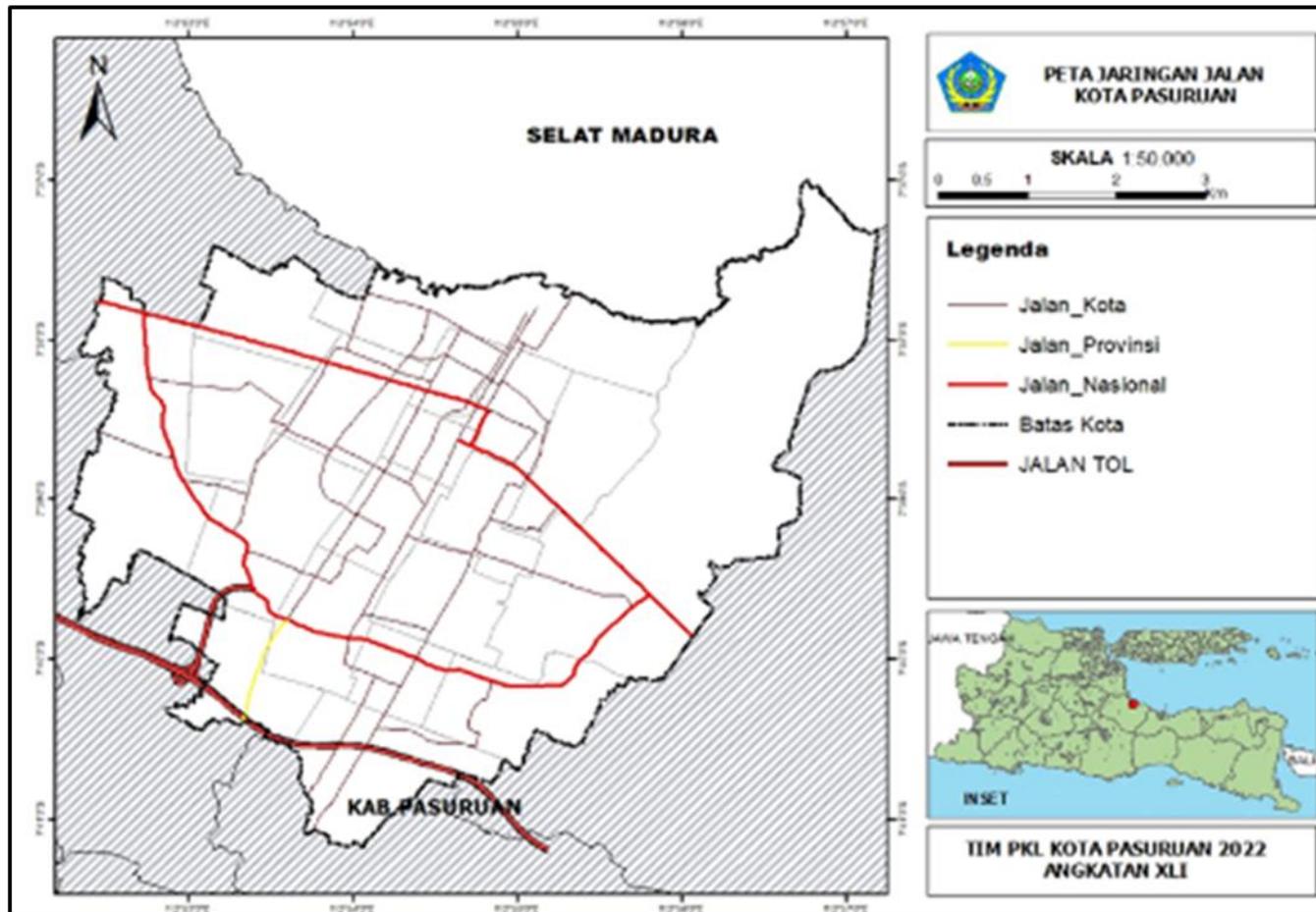
Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Pasal 1 Ayat (1) Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya, yang diperuntukkan bagi lalu - lintas yang berada pada permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Pasal 1 Ayat (2) Tentang Sistem Jaringan Jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat kegiatan/pusat pertumbuhan, dan simpul transportasi dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarkis. Jaringan jalan yang ada di Kota Pasuruan berupa jalan arteri yang terdapat di 8 ruas jalan, untuk jalan kolektor terdapat pada 33 ruas jalan dan terdapat 6 ruas jalan lokal yang ada di Kota Pasuruan.



Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan

**Gambar II. 1** Peta Jaringan Jalan Berdasarkan Fungsi



Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kota Pasuruan

**Gambar II. 2** Peta Jaringan Jalan Berdasarkan Status

## 2.3.2 Kondisi Prasarana Transportasi Kota Pasuruan

### 1. Terminal Untung Suropati

Terminal Untung Suropati atau yang biasa dikenal oleh masyarakat dengan sebutan Terminal Blandongan. Terletak di Jalan Raya Pantura No.198, Blandongan, Kec. Bugul Kidul, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Terminal Untung Suropati merupakan terminal tipe B dan terminal induk terbesar yang terletak di ujung timur gerbang masuk ke Kota Pasuruan. Sesuai dengan kondisi angkutan umum di Kota Pasuruan, Terminal Untung Suropati hanya melayani moda transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Kota (angkot). Lokasi terminal ini terletak sekitar 1,5 km sebelah timur dari CBD (Pusat Kota) Kota Pasuruan. Terminal Untung Suropati ini berbatasan langsung dengan Kabupaten Pasuruan, serta jalan menuju Kota Probolinggo dan Kota Malang, sehingga kondisi lalu lintas pada area tersebut sangat ramai karena terdapat jalur pantura disekitar area tersebut. Berikut merupakan gambar dan layout Terminal Tipe B Untung Suropati:



*Sumber: Hasil Inventarisasi Tim PKL Kota Pasuruan 2022*

**Gambar II. 3** Gambar Terminal Untung Suropati

## 2. Terminal Kebonagung

Terminal Kebonagung merupakan terminal penumpang tipe C yang ada di Kota Pasuruan, tepatnya di Jalan Untung Suropati, Kebonagung, Kecamatan Purworejo, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Terminal Kebonagung ini terletak dibagian sisi selatan dari Kota Pasuruan. Walaupun terminal Kebonagung ini merupakan terminal tipe C, tetapi terminal ini hanya melayani moda transportasi angkutan kota (angkot), dikarenakan untuk angkutan desa sendiri dilarang untuk memasuki wilayah Kota Pasuruan.



*Sumber: Hasil Inventarisasi Tim PKL Kota Pasuruan 2022*

**Gambar II. 4** Terminal Kebonagung

## 3. Terminal Karangketug

Terminal Karangketug merupakan terminal penumpang tipe C yang ada di Kota Pasuruan, tepatnya di Jalan Gatot Subroto Nomor 38, Karangketug, Kecamatan Gadingrejo, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Terminal Karangketug ini terletak dibagian sisi barat dari Kota Pasuruan. Walaupun terminal Karangketug ini merupakan terminal tipe C, tetapi terminal ini hanya melayani moda transportasi angkutan kota (angkot), dikarenakan untuk angkutan desa sendiri dilarang untuk memasuki wilayah Kota Pasuruan.



*Sumber: Hasil Inventarisasi Tim PKL Kota Pasuruan 2022*

**Gambar II. 5** Terminal Karangketug

### 2.3.3 Kondisi Sarana Angkutan Umum Kota Pasuruan

Kota Pasuruan terletak di persimpangan antara beberapa wilayah kabupaten, sehingga dilihat dari sisi angkutan umum memang memerlukan pengaturan yang serius. Hal tersebut berpengaruh terhadap kinerja angkutan umum yang ada di Kota Pasuruan. Dimana sistem transportasi tersebut diharapkan dapat memberikan kemudahan akses bagi masyarakat Kota Pasuruan dan akses bagi daerah lain.

Di kota Pasuruan sebagian besar melayani trayek tetap dan teratur. Angkutan umum yang ada di kota Kediri antara lain AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi), Angkutan Perkotaan, dan Angkutan Paratransit. Angkutan Kota di Wilayah Kota Pasuruan terdapat 16 trayek yang diijinkan, namun hanya terdapat 10 trayek yang masih beroperasi di wilayah Kota Pasuruan. Selain itu di Kota Pasuruan sendiri terdapat beberapa jumlah angkutan umum seperti AKDP ( Antar Kota Dalam Provinsi ) serta angkutan pendukung lainnya seperti ojek dan becak. Angkutan umum di Kota Pasuruan tidak terlalu diminati oleh masyarakat di Kota Pasuruan. Permasalahan yang terjadi karena kurangnya peningkatan kinerja dan penataan angkutan umum dan juga terminal angkutan umum, sehingga kurang memenuhi kebutuhan masyarakat serta menjangkau seluruh wilayah yang ada di Kota Pasuruan.

Sebagai tempat berlangsungnya arus barang dan penumpang, di Kota Pasuruan terdapat beberapa terminal yang ada di seluruh wilayah Kota Pasuruan seperti Terminal Untung Suropati (tipe B), Terminal Kebonagung (Tipe C), dan Terminal Karangketug (Tipe C).

Sarana angkutan umum yang biasa digunakan oleh masyarakat untuk perpindahan dan mobilitas sehari-hari yang umum digunakan di Kota Pasuruan, meliputi:

1. Angkutan AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi)

Menurut Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek. Angkutan AKDP ini merupakan angkutan perkotaan yang melayani rute perjalanan baik yang melewati maupun dari dalam Kota Pasuruan menuju luar Kota Pasuruan, tetapi masih dalam lingkup Provinsi Jawa Timur. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi di Kota Pasuruan menggunakan bus sedang dan bus besar dengan kapasitas 35 sampai 50 orang.



*Sumber: Hasil Inventarisasi Tim PKL Kota Pasuruan Tahun 2022*

**Gambar II. 6** Bus AKDP

## 2. Angkutan Perkotaan (Angkot)

Angkutan Perkotaan adalah Angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek. Angkutan Perkotaan di Wilayah Kota Pasuruan untuk retribusi izin trayek sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Pasuruan Nomor 17 Tahun 2011, kemudian untuk jaringan trayek Pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan Rencana Peraturan Daerah Kota Pasuruan Nomor 1 Tahun 2022.

Terdapat 16 Trayek yangizinkan, namun yang beroperasi saat ini terdapat 10 Trayek (Primkopangda). Adapun trayek saat ini yang masih aktif dikarenakan masih adanya demand untuk menuju kearah trayek tersebut, namun dalam kondisi dilapangan secara langsung masih terdapat penyimpangan yang dilakukan oleh para pengemudi sehingga perlu adanya suatu analisis untuk mengkaji trayek-trayek angkutan umum tersebut. Angkutan Perkotaan di wilayah Kota Pasuruan dinaungi oleh satu koperasi angkutan umum yaitu Primer Koperasi Angkutan Darat (Primkopangda Margi Santosa), yang sudah berbadan hukum No. 637/BH/II/1988 Tanggal 30 Juli 1988.

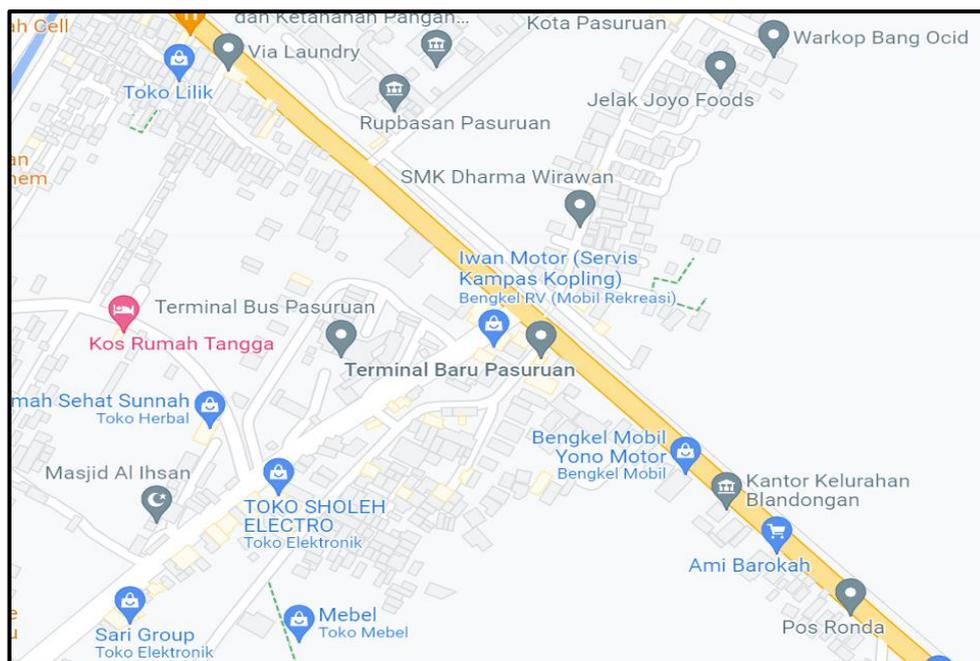


*Sumber: Hasil Inventarisasi Tim PKL Kota Pasuruan Tahun 2022*

**Gambar II. 7** Kendaraan Angkutan Kota

## 2.2 KONDISI WILAYAH KAJIAN

Terminal tipe B Untung Suropati (Blandongan) melayani trayek AKDP dan trayek Angkutan Kota (Angkot). Terminal Untung Suropati merupakan Terminal Tipe B terletak di Jalan Raya Pantura No.198, Blandongan, Kec. Bugul Kidul, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Ada beberapa jurusan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang melewati Kota Pasuruan dan empat trayek untuk angkutan kota di Kota Pasuruan. Sebanyak empat(4) trayek Angkutan Kota tersebut melewati Terminal Untung Suropati. Terminal Untung Suropati terletak di kawasan Kota Pasuruan bagian timur, tepatnya di Jalan Raya Pantura No.198, Blandongan, Kec. Bugul Kidul, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Berikut letak lokasi Terminal di Kota Pasuruan:



Sumber: Google Maps

**Gambar II. 8** Peta Lokasi Terminal

Untuk Terminal Untung Suropati ini berbatasan langsung dengan dengan jalur menuju ke Probolinggo dan Malang, sehingga kondisi lalu lintas pada jalan tersebut cukup ramai. Minimnya kesadaran terhadap peraturan dan tata tertib terminal sehingga banyaknya Angkutan Umum terutama angkutan kota yang menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada

tempatnyadi/semparang tempat diluar terminal Untung Suropati, hal ini ditunjukkan dengan banyaknya Angkutan Kota yang berhenti di simpang Blandongan (Untung Suropati), padahal didalam terminal sendiri sudah disediakan tempat pemberhentian khusus untuk angkutan kota.

Tentunya ini menyebabkan Terminal Untung Suropati selalu sepi baik dari segi angkutan umumnya maupun dari minat masyarakat yang melandai untuk naik angkutan umum dari Terminal Untung Suropati. Dibelakang Terminal Untung Suropati merupakan daerah persawahan sedangkan di samping dan didepan Terminal Untung Suropati adalah kompleks ruko dan kios-kios kecil. Berikut merupakan keadaan di daerah sekitar Terminal Untung Suropati :



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar II. 9** Keadaan Lalu Lintas Depan Terminal Untung Suropati



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar II. 10** Bus Yang Berhenti Sejenak Di Bahu Jalan

Untuk mengetahui gambaran secara umum mengenai Terminal Untung Suropati, berikut adalah visualisasi keadaan eksisting Terminal Untung Suropati :



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar II. 11** Jalur Kedatangan Terminal Untung Suropati

Jalur kedatangan pada sebuah terminal digunakan untuk tempat menaikan penumpang serta merupakan tempat keberangkatan angkutan yang beroperasi. Seperti terlihat pada gambar di atas, Terminal Untung Suropati memiliki beberapa jalur keberangkatan dan kedatangan. Akan tetapi, dapat dilihat pada gambar di atas bahwa kondisi jalur yang ada pada Terminal Untung Suropati masih belum teraspal dan masih banyak lubang besar dengan genangan air yang menyebabkan kurang optimalnya jalur kedatangan dan keberangkatan bus di Terminal Untung Suropati.



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar II. 12** Pos Kedatangan Bus

Terminal Untung Suropati memiliki satu buah pos yaitu pos kedatangan bus. Di pos ini terdapat petugas jaga (piket) yang bertugas untuk memantau setiap ada kendaraan umum ataupun kendaraan pribadi yang masuk ke dalam terminal. Pos kedatangan bus ini berada di tempat yang strategis yaitu di bagian gerbang masuk terminal.



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar II. 13** Tempat Parkir Bus

Gambar diatas merupakan tempat parkir bus pada Terminal Untung Suropati. Tempat parkir bus merupakan bagian yang sangat penting perannya terhadap kinerja terminal karena termasuk dalam fasilitas utama terminal. Dapat dilihat pada gambar di atas bahwa tempat parkir bus pada Terminal Untung Suropati masih belum ter aspal masih berupa paving block, luasnya sangat sempit dan terlihat masih kurang perawatan menyebabkan kurang optimalnya sistem perparkiran bus di Terminal Untung Suropati.



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar II. 14** Kondisi di Persimpangan Blandongan

Gambar di atas merupakan foto persimpangan Blandongan yang letaknya tepat di seberang Terminal Untung Suropati. Pada persimpangan tersebut seringkali ditemukan banyak angkutan umum terutama angkutan kota yang menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya/disembarang tempat diluar terminal Untung Suropati,hal ini ditunjukkan dengan banyaknya Angkutan Kota yang berhenti di simpang Blandongan (Untung Suropati) yang terkadang sampai memakan lebar jalan yang mengakibatkan padatnya arus lalu lintas di depan terminal dan terkadang membuat terganggunya sirkulasi masuk dan keluarnya bus pada Terminal Untung Suropati.



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar II. 15** Menara Pengawas yang Rusak

Gambar di atas merupakan kondisi dari menara pengawas yang ada di Terminal Untung Suropati yang rusak, sehingga menara pengawas tersebut tidak bisa digunakan lagi, terlihat dari gambar diatas seperti kondisi kaca yang pecah dan atap yang rapuh.



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar II. 16** Papan Informasi Jadwal Keberangkatan Bus AKDP

Gambar di atas menunjukkan papan informasi terkait jadwal pemberangkatan bus AKDP dari Terminal Untung Suropati. Papan informasi

jadwal pemberangkatan bus pada Terminal Untung Suropati sangat berguna untuk masyarakat yang hendak menggunakan moda transportasi bus dari Terminal Untung Suropati. Akan tetapi, papan informasi jadwal keberangkatan bus AKDP yang ada dalam kondisi mati, sehingga menyulitkan penumpang untuk mendapatkan informasi seputar jadwal keberangkatan angkutan umum yang ada.

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 TERMINAL**

##### 3.1.1 Definisi Terminal

1. Menurut UU. No 22 Tahun 2009 Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
2. Menurut PP No. 79 Tahun 2013 terminal penumpang adalah untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan diselenggarakan terminal penumpang.
3. Menurut PM. No 24 Tahun 2021 Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
4. Menurut Morlok E.K (2005) terminal bus adalah prasarana untuk angkutan jalan raya guna untuk mengatur kedatangan pemberangkatan pangkalannya kendaraan umum serta memuat atau menurunkan penumpang atau barang.
5. menurut dalam jurnalnya Vaira Gromule dan Irina Yatskiv yang berjudul *Coach Terminal As Important Element Of Transport Infrastructure* (2007) mendefinisikan terminal bus adalah konstruksi linier yang terdiri dari bangunan, platform, dan wilayah tertentu untuk memberikan layanan kepada penumpang dan pelatih selama rute. Pada jurnal ini juga disebutkan akses kemungkinan yang terjadi pada setiap elemen terminal, antara lain:

- a. Untuk bus yaitu akses jalan, lokasi naik/turun, kemungkinan parkir antar rute, dan kemungkinan manuver.
- b. Untuk peserta lalu lintas eksternal yang terdiri dari pejalan kaki, pengendara sepeda, taksi, pengguna mobil pribadi, dan angkutan perkotaan yaitu trotoar, penyeberangan, akses jalan, tempat naik/turun, tempat parkir.
- c. Untuk penumpang yaitu masuk dan keluar peron, arus lalu lintas penumpang pada peron, akses naik dan turun bus (untuk penyandang cacat), penyeberangan, loket pembelian tiket.

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

1. Terminal tipe A berfungsi untuk melayani kendaraan umum 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 untuk melayani kendaraan umum Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan pedesaan.
3. Terminal tipe C berfungsi untuk melayani kendaraan umum angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan.

Berdasarkan PM No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan Pasal 8 menjelaskan tentang Kewenangan Penetapan Terminal Penumpang. Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ditetapkan oleh:

1. Menteri, untuk Simpul Terminal Penumpang tipe A;
2. Gubernur, untuk Simpul Terminal Penumpang tipe B;
3. Bupati/Walikota, untuk Simpul Terminal Tipe C; dan
4. Gubernur DKI Jakarta, untuk Simpul Terminal Tipe B dan tipe C di wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

### 3.1.2 Fungsi Terminal

Menurut Edward K. Morlok (2005) dan Suwardjoko P. Warpani (2002) dapat diketahui bahwa terminal bus mempunyai fungsi yaitu:

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu kendaraan, kenyamanan perpindahan dari satu moda angkutan atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir untuk kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas yaitu untuk menata lalu lintas dan angkutan, serta menghindari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum.
3. Fungsi terminal bagi operator adalah untuk mengatur operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.
4. Fungsi terminal bagi pengguna umum adalah untuk fasilitas yang mendukung dalam suatu terminal antara lain musholla, toilet, loket tiket, pembelian, dan lain-lain.

## 3.2 STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM) TERMINAL

Berdasarkan PM No. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

1. Pasal 2 tentang standar pelayanan terminal penumpang yang merupakan pedoman bagi penyelenggara terminal angkutan jalan dalam memberikan pelayanan jasa kepada seluruh pengguna terminal.
2. Pasal 3 ayat (1) tentang standar pelayanan terminal penumpang

diterminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dalam pasal2, wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang mencakup :

- a. Pelayanan keselamatan,
  - b. Pelayanan keamanan,
  - c. Pelayanan kenyamanan, dan
  - d. Pelayanan kemudahan / keterjangkauan.
3. Pasal 3 ayat (2) keselamatan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi :
- a. Jalur pejalan kaki,
  - b. Fasilitas keselamatan jalan,
  - c. Jalur evakuasi,
  - d. Alat pemadam kebakaran,
  - e. Pos, fasilitas, dan petugas kesehatan,
  - f. Pos, fasilitas, dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum,
  - g. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum,
  - h. Informasi fasilitas keselamatan,
  - i. Informasi fasilitas kesehatan, dan
  - j. Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor.
4. Keamanan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
- a. Fasilitas keamanan,
  - b. Media pengaduan gangguan keamanan, dan
  - c. Petugas keamanan.
5. Kenyamanan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi :
- a. Ruang tunggu,
  - b. Toilet,
  - c. Fasilitas peribadatan/musholla,
  - d. Ruang terbuka hijau,
  - e. Rumah makan,

- f. Fasilitas dan petugas kebersihan,
  - g. Tempat istirahat awak kendaraan,
  - h. Area merokok,
  - i. Drainase,
  - j. Area yang tersedia jaringan internet,
  - k. Ruang baca, dan
  - l. Lampu penerangan ruangan.
6. Kemudahan/keterjangkauan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi :
- 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,
  - h. Tempat naik turun penumpang, dan
  - i. Tempat parkir kendaraan umum dan angkutan pribadi.

### **3.3 TEKNIS OPERASIONAL TERMINAL**

#### **3.3.1 Tata Letak (Lay Out) Terminal**

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

### 3.3.2 Pola pergerakan

Pola pergerakan yang terjadi didalam terminal meliputi pergerakan kendaraan dan pergerakan orang yang terjadi dengan lintasan-lintasan tertentu dan dimulai ketika kendaraan memasuki terminal, pergerakan didalam terminal dan diakhiri pada saat kendaraan keluar terminal. Arus sirkulasi pergerakan meliputi arus sirkulasi pergerakan kendaraan umum, kendaraan pribadi dan arus pergerakan pejalan kaki. Pola arus sirkulasi pergerakan didapat dari hasil observasi langsung pada terminal. Pola pergerakan dari masing - masing komponen yang harus diamati adalah sebagai berikut :

#### 1. Pola pergerakan kendaraan

Pola pergerakan kendaraan didalam terminal meliputi pola pergerakan kendaraan angkutan umum serta pola pergerakan kendaraan pribadi. Pergerakan ini harus dipisahkan secara jelas dengan harapan tidak terjadi konflik pada pola pergerakan.

##### a. Pergerakan angkutan umum

Pola pergerakan dimulai ketika kendaraan masuk pintu utama kemudian masuk ke pelataran parkir selanjutnya ke jalur keberangkatan angkutan umum. 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 tempat pejemputan.

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 Sistem Pemberhentian Kendaraan Umum

Secara umum sistem pemberhentian angkutan dibedakan menjadi 2 jenis yaitu pemberhentian segaris dan pemberhentian ujung. Masing-masing dari sistem ini memiliki kelebihan dan kekurangannya masing-masing, oleh karena itu perlu dicermati penempatan penggunaannya.

1. Sistem pemberhentian segaris memiliki kriteria sebagai berikut :
  - a. Kendaraan umum berhenti sejajar dengan peron.
  - b. Sistem pelayanan angkutan adalah angkutan yang datang terlebih dahulu dilayani terlebih dulu dan berangkat lebih dulu pula.
  - c. Untuk jumlah angkutan yang besar diperlukan lajur paralel dengan masing-masing memiliki peron sendiri.
2. Sistem pemberhentian ujung memiliki kriteria sebagai berikut :
  - a. Angkutan umum berhenti membentuk sudut terhadap peron.
  - b. Cukup baik untuk kendaraan dalam jumlah banyak.
  - c. Angkutan yang datang belakangan dapat keluar terlebih dahulu tanpa harus menunggu kendaraan sebelumnya yang telah parkir terlebih dahulu untuk berjalan.

### 3.3.4 Pintu Keluar dan Pintu Masuk Terminal

Pintu masuk dan pintu keluar merupakan salah satu aspek utama dari sebuah terminal sehingga perlu adanya pembatasan yang jelas mengenai pintu keluar dan pintu masuk. Hal ini agar tidak terjadi masalah sirkulasi dan pergerakan kendaraan yang dapat mengganggu kendaraan lainnya (terjadi konflik/persilangan). Oleh karena itu pintu masuk dan pintu keluar harus memperhatikan hal - hal sebagai 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 sehingga saat terjadi antrian tidak menimbulkan gangguan arus lalu lintas dan sirkulasi di terminal.
3. Kemacetan di persimpangan sekitar pintu masuk dan keluar juga harus dihindari pada jalan penghubung ke terminal sehingga diupayakan untuk tidak terjadi persilangan kendaraan.

### 3.3.5 Peninjauan Kebutuhan Fasilitas Utama dan Penunjang

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan no. 40 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, suatu terminal harus memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang sangat penting perannya dalam kinerja suatu terminal karena fasilitas ini berhubungan langsung dengan pengguna seperti keselamatan, keamanan, kehandalan/keteraturan, kenyamanan, kemudahan/keterjangkauan, serta kesetaraan di dalam terminal itu sendiri. Untuk penataan desain terminal dibutuhkan fasilitas-fasilitas terminal sebagai berikut :

1. Fasilitas Utama Terminal
  - a. Jalur Kedatangan Angkutan Umum

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

b. Jalur Pemberangkatan Angkutan Umum

Jalur pemberangkatan adalah suatu area yang disediakan bagi kendaraan angkutan umum untuk menaikkan atau memulai perjalanan.

c. Jalur Tunggu

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

d. Ruang Tunggu Penumpang

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

e. Ruangan Kantor Terminal

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

f. Pos Pemeriksaan Kartu Pengawasan ( KPS )

Pos pemeriksaan kartu pengawasan adalah pos yang digunakan untuk melaksanakan pemeriksaan kartu perjalanan yang dimiliki oleh masing-masing kendaraan umum yang memasuki area terminal. Biasanya pos ini terletak pada pintu masuk sebuah terminal.

g. Rambu – rambu dan Papan Informasi

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

h. Ruang Parkir Kendaraan Pribadi

Ruang parkir kendaraan pribadi sangat penting keberadaannya pada suatu terminal agar kendaraan pribadi yang memasuki area terminal bisa meletakkan kendaraan pribadinya dengan rapi sehingga tidak mengganggu sirkulasi di dalam terminal.

2. Fasilitas Penunjang Terminal

a. Ruang Ibadah ( Musholla )

Ruang ibadah ini berfungsi untuk memberikan pelayanan kepada para pengguna terminal yang akan melaksanakan ibadah sholat sehingga para pengguna terminal tidak perlu keluar area terminal untuk melaksanakan ibadah sholat.

b. Kamar Kecil ( Toilet )

Kamar kecil atau toilet menjadi fasilitas yang lumrahnya disediakan oleh pengelola terminal, terlebih terminal itu bukan terminal bayangan atau merupakan terminal yang ramai. Hal ini dikarenakan para pengguna terminal akan sulit jika dalam proses menunggu kendaraan dan orang tersebut akan melakukan buang air jika tidak ada toilet, sehingga harus keluar area terminal untuk mencari toilet.

c. Kantin Terminal

Kantin terminal berfungsi agar para pengguna terminal yang merasa lapar dan haus bisa mengisi perut di kantin terminal, sekaligus pengelola terminal bisa menarik retribusi kepada pedagang yang menyewa kios di kantin terminal tersebut sehingga bisa menambah pemasukan terminal.

d. Bangunan Pengawasan atau Pos Keamanan

Pos keamanan ini berfungsi untuk memantau kondisi keamanan di kawasan terminal tersebut agar siapapun yang memasuki area terminal bisa terpantau oleh petugas keamanan.

e. Pagar di Sekitar Terminal

Pagar terminal merupakan hal yang juga penting dalam operasional sebuah terminal. Pagar itu berfungsi untuk menjaga keamanan di suatu terminal agar tindakan kejahatan bisa diminimalisir. Pagar di sebuah terminal juga berfungsi agar siapapun hanya bisa masuk ataupun keluar melalui pintu masuk dan pintu keluar sehingga akan selalu berada dalam jangkauan dan pengawasan penjaga terminal.

3.3.6 Kepuasan Pelanggan Terhadap fasilitas terminal

Menurut Fandy Tjiptono (1997) kepuasan pelanggan (*expectation Performance*) kepuasan pelanggan dapat tercapai apabila *performance* atau kinerja lebih besar daripada *expectation* atau harapan, dan sebaliknya apabila konsumen tidak puas apabila harapan lebih besar daripada kinerja yang diberikan. Ratminto dan Winarsih (2005) dalam (Mentari, S. Ritohardoyo, 2015) kepuasan penerima pelayanan bisa dicapai apabila penerima pelayanan dapat memperoleh pelayanan sesuai dengan yang dibutuhkan dan diharapkan. Menurut Aria dan Atik (2018:16) kualitas pelayanan merupakan komponen penting yang harus diperhatikan dalam memberikan kualitas pelayanan prima. Kualitas pelayanan merupakan titik sentral karena mempengaruhi kepuasan pelanggan dan kepuasan pelanggan akan muncul apabila kualitas pelayanan yang diberikan dengan baik. Menurut Fitzsimmons dalam Zaenal Mukarom dan Muhibudin (2015:108) mengemukakan lima indikator kualitas pelayanan yaitu:

1. Reability

Yaitu kemampuan petugas dalam memberikan pelayanan, ditandai dengan pemberian kualitas pelayanan yang tepat dan benar.

2. tangibles

Yaitu penampilan fisik baik dari sisi bangunan, peralatan dan fasilitas lainnya, ditandai dengan penyediaan yang memadai sumber daya lainnya.

### 3. Responsiveness

Yaitu daya tanggap dari petugas pemberi pelayanan dalam melayani pelanggan, ditandai dengan keinginan melayani konsumen dengan cepat.

### 4. Assurance

Yaitu jaminan kepercayaan yang diberikan petugas kepada pelanggan, ditandai dengan tingkat perhatian terhadap etika dan moral dalam memberikan kualitas pelayanan.

### 5. Emphaty

Yaitu perlakuan yang diberikan oleh petugas pemberi pelayanan dengan cara berkomunikasi dengan baik kepada konsumen, ditandai dengan tingkat kemauan untuk mengetahui keinginan dan kebutuhan konsumen

Kepuasan pengguna layanan yang telah sesuai dengan kelima indikator tersebut maka dapat dikatakan bahwa pelayanan yang tersedia sudah mampu memenuhi kebutuhan dan keinginan pengguna layanan sesuai dengan ekspektasi pengguna layanan yang ada.

## 3.4 PENINGKATAN KINERJA

1. Pengertian Kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai maupun suatu organisasi dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan padanya (Mangkunegara (2013)).
2. Menurut Fahmi (2014) kinerja adalah hasil yang diperoleh oleh suatu organisasi baik organisasi tersebut bersifat *profit oriented* dan *non profit oriented* yang dihasilkan selama satu periode waktu.
3. Faktor yang mempengaruhi kinerja menurut Simanjuntak (2005) dalam Widodo (2015) adalah sebagai berikut:

- a) Kualitas dan kemampuan pegawai, yaitu hal-hal yang berhubungan dengan pendidikan / pelatihan , etos kerja, motivasi kerja, sikap mental, dan kondisi fisik pegawai.
- b) Sarana pendukung, yaitu hal-hal yang berhubungan dengan lingkungan kerja (keselamatan kerja, kesehatan kerja, sarana produksi, teknologi) dan hal-hal yang berhubungan dengan kesejahteraan pegawai (upah/gaji, jaminan sosial, keamanan kerja).
- c) Supra sarana, yaitu hal-hal hal-hal yang berhubungan dengan kebijaksanaan pemerintah dan hubungan industrial manajemen.

Dari pengertian peningkatan kinerja diatas dapat disimpulkan bahwa peningkatan kinerja merupakan suatu proses untuk mencapai hasil yang lebih baik dari sebelumnya secara kualitas dan kuantitas ideal atau merancang sesuatu yang sudah ada agar menjadi lebih baik dari yang sebelumnya.

### **3.5 PELAYANAN PADA TERMINAL UNTUNG SUROPATI**

Analisis pelayanan terkait kebutuhan lahan di Terminal Untung Suropati Kota Pasuruan didapat dari kondisi eksisting saat ini berdasarkan pendekatan dan rumus yang sudah ditetapkan terhadap kebutuhan lahan atau ruang fasilitas utama dan fasilitas penunjang serta integrasinya.

1. Analisis kebutuhan fasilitas utama terminal antara lain :

a. Areal kedatangan angkutan umum

Areal kedatangan yaitu pelataran yang tersedia untuk kendaraan angkutan umum menurunkan penumpang yang dapat juga merupakan akhir dari perjalanan. Untuk kebutuhan luas areal dengan berbagai model parkir dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

- 1) Model parkir sejajar  $0^{\circ}$

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

**Rumus III. 1**

- 2) Model parkir posisi kendaraan  $90^{\circ}$

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

**Rumus III. 2**

*Sumber: Abu Bakar, Iskandar (1995)*

- b. Areal pemberangkatan angkutan umum

Areal pemberangkatan yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan dan memulai perjalanan. Untuk penentuan luas areal pemberangkatan ini dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

- 1) Model parkir posisi kendaraan  $90^{\circ}$

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

**Rumus III. 3**

- 2) Model parkir posisi kendaraan  $60^{\circ}$

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

**Rumus III. 4**

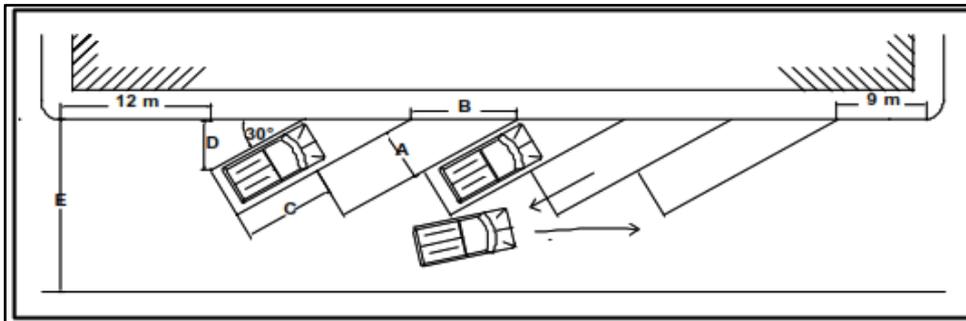
- 3) Model parkir posisi kendaraan  $45^{\circ}$

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

**Rumus III. 5**

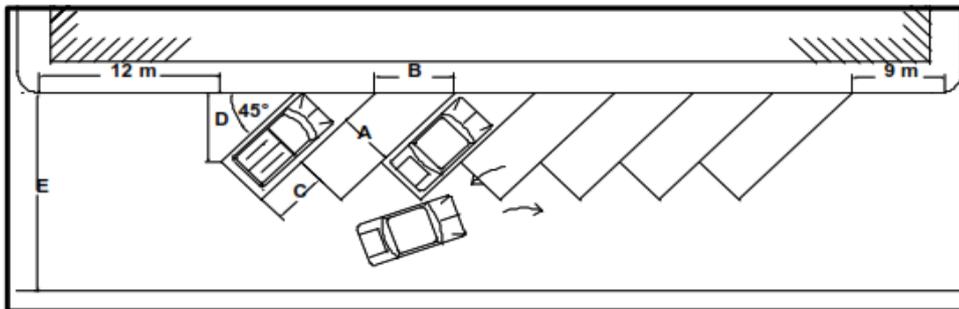
*Sumber: Abu Bakar, Iskandar (1995)*

Berikut ini merupakan visualisasi berbagai macam model sudut parkir :



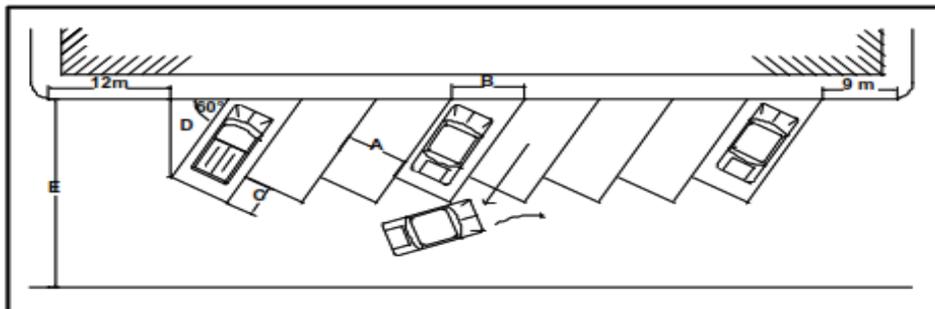
Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996

**Gambar III. 1 Model Parkir 30°**



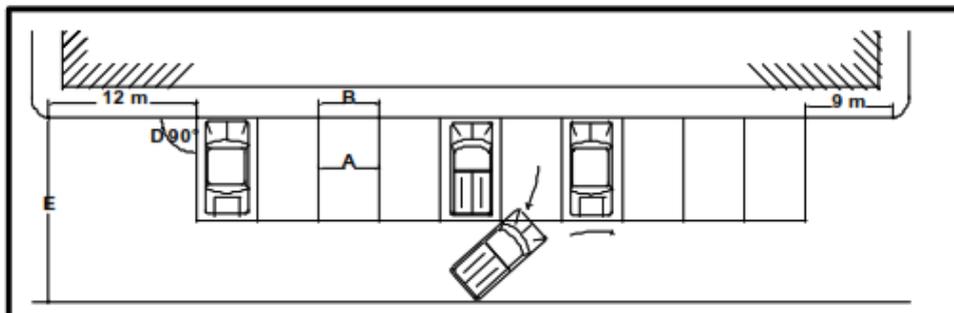
Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996

**Gambar III. 2 Model Parkir 45°**



Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996

**Gambar III. 3 Model Parkir 60°**



Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996

**Gambar III. 4 Model Parkir 90°**

c. Areal menunggu bus

Areal menunggu bus yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum (bus) untuk beristirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan. Perhitungan luas areal yang dibutuhkan dapat menggunakan pendekatan yang sama dengan pendekatan areal keberangkatan.

d. Ruang tunggu penumpang

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

- 1) Ruang tunggu terdiri atas ruang untuk berdiri, duduk dan berjalan pada jalur keberangkatan
- 2) Kebutuhan ruang tunggu di terminal yang di gunakan pada jalur keberangkatan dapat dirumuskan sebagai berikut:

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

*Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996*

Ket : n = jumlah ruang tunggu

A<sub>i</sub> = kapasitas kendaraan

**Rumus III. 6**

Pendekatan dari dardela yasa guna (1996) dalam menentukan kebutuhan luas areal tunggu penumpang yaitu dengan melihat kebutuhan:

- a) Orang berdiri memerlukan ruang 0,5m<sup>2</sup>/orang
- b) Duduk di butuhkan ruang 0,65m<sup>2</sup>/orang
- c) Sirkulasi orang 15% dari total kebutuhan ruang tunggu penumpang.

e. Bangunan kantor terminal

Bangunan kantor terminal umumnya berupa sebuah bangunan yang biasanya berada di dalam wilayah terminal, yang biasanya digabung dengan menara pengawasan yang berfungsi sebagai tempat untuk memantau pergerakan kendaraan dan penumpang dari atas menara. Adapun ukuran yang digunakan adalah :

**Gambar III. 5** Ukuran Bangunan Kantor Terminal Sesuai Kriterianya

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

*Sumber: Abu Bakar, Iskandar (1995) dalam (Ikrarbakti. Abang Syakreza (2018))*

f. Pos Pemeriksaan Kartu Pengawasan (KPS)

Pos pemeriksaan KPS merupakan pos yang biasanya berlokasi di pintu masuk dari suatu terminal yang berfungsi memeriksa terhadap masing-masing kartu perjalanan yang dimiliki oleh tiap kendaraan umum yang akan memasuki terminal.

g. Loket penjualan tiket

Loket penjualan tiket adalah suatu ruangan yang dipergunakan oleh masing - masing perusahaan untuk keperluan penjualan tiket bus yang melayani perjalanan dari terminal yang bersangkutan, loket ini biasanya tersedia hanya bagi terminal dengan tipe A dan B.

h. Rambu-rambu dan petunjuk informasi

Merupakan fasilitas terminal yang berupa petunjuk jurusan, tarif, dan jadwal perjalanan. Hal ini harus tersedia karena sangat penting untuk memberikan informasi bagi para penumpang baik yang akan meninggalkan maupun baru tiba di terminal yang bersangkutan sehingga tidak tersesat dan terkesan semrawut.

i. Parkir kendaraan

Areal parkir kendaraan memiliki lebar sebesar 8 meter, dengan panjang parkir ditentukan berdasarkan jumlah jalur yang dibutuhkan.

**Gambar III. 6** Ketentuan Panjang Areal Parkir

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

Sumber: : Abu Bakar, Iskandar (1995) dalam (Ikrarbakti. Abang Syakreza (2018))

j. Ruang istirahat sopir

Ruang istirahat sopir yaitu sebesar 40 m<sup>2</sup>.

2. Analisis Kebutuhan Fasilitas Penunjang Terminal

a. Musholla

Kebutuhan luas mushola adalah ditentukan dari jumlah fasilitas jalur keberangkatan yang ada pada suatu terminal. Berikut ini merupakan tabel ketetapan antara jumlah jalur dan kebutuhan luas lahan:

**Gambar III. 7** Kebutuhan Luas Musholla

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

Sumber: : Abu Bakar, Iskandar (1995) dalam (Ikrarbakti. Abang Syakreza (2018))

b. Kamar kecil / toilet

Kebutuhan luas fasilitas tersebut adalah 80% dari luas mushola dengan pendekatan sebagai berikut :

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

Sumber: Abu Bakar, Iskandar (1995)

**Rumus III. 7**

c. Kios / kantin

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

$$\text{Luas} = 60\% \times \text{Luas ruang Tunggu}$$

*Sumber: Abu Bakar, Iskandar (1995)*

**Rumus III. 8**

d. Menara pengawas dan pos keamanan

Luas standar dari ruang pengawas dan pos keamanan yakni 23 m<sup>2</sup>

e. Taman.

$$\text{Luas} = 30\% \text{ luas total Terminal}$$

*Sumber: Abu Bakar, Iskandar (1995)*

**Rumus III. 9**

Berikut ini merupakan tabel ketetapan luas terminal berdasarkan tipe terminal:

**Gambar III. 8** Luas Terminal Berdasarkan Tipe Terminal

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

Sumber: Abu Bakar, Iskandar (1995)

### 3. Pola sirkulasi terminal

Dengan kondisi wilayah kajian yang terbilang kecil, maka diperlukannya suatu sistem yang mengatur sirkulasi tersebut. Dasar dari pengaturan sistem ini adalah headway kendaraan. Untuk headway kendaraan yang lebih kecil masuk terlebih dahulu kemudian disusul oleh headway - headway selanjutnya dikarenakan pada Terminal Untung Suropati beroperasi 2 jenis angkutan umu, yaitu Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan empat trayek Angkutan Kota yaitu trayek D2, E1, E2, dan BP.

Untuk penggunaan *FIFO (First In First Out)* atau yang sering disebut FCFS (*First Come First Served*) sendiri tidak dapat diterapkan di terminal ini

mengingat sistem FIFO hanya berlaku untuk kendaraan dengan masing-masing trayek terpisah terhadap masing - masing jalur dikarenakan headway dari kendaraan yang berbeda pada masing - masing trayek, sedangkan untuk luas wilayah tidak mencukupi untuk menerapkan satu jalur satu trayek. Hal inilah yang membuat sistem ini tidak dapat diterapkan di terminal ini.

Sehingga sistem pelayanan yang bisa digunakan maupun diterapkan pada terminal Untung Suropati ini adalah SIRO (Service In Random Order) atau yang biasa dikenal juga dengan RSS (Random Selection For Service) yaitu pelayanan yang dilakukan dalam urutan acak.

Untuk sistem sirkulasi orang dan kendaraan pada Terminal Untung Suropati Kota Pasuruan hanya sedikit terganggu di pintu masuk terminal dan pintu keluar terminal karena terkadang terdapat angkutan kota yang berhenti di persimpangan di depan Terminal Untung Suropati pada waktu – waktu tertentu yang mengakibatkan arus lalu lintas di ruas jalan depan Terminal Untung Suropati terkadang menjadi terhambat.

### **3.6 KAJIAN HUKUM**

1. Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat beberapa pasal yang menjelaskan dan mengatur tentang terminal.
  - a. Pasal 1 menjelaskan tentang pengertian terminal yaitu pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang serta perpindahan moda angkutan.
  - b. Pasal 33 ayat (1) menjelaskan Fungsi terminal bahwa pembangunan dan penyelenggaraan terminal dilakukan untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intra moda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan terminal. terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tersebut berupa terminal penumpang dan/atau terminal barang.

- c. Pasal 34 menjelaskan bahwa terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) menurut pelayanannya dikelompokkan ke dalam tipe A, tipe B, dan tipe C . Setiap tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibagi dalam beberapa kelas berdasarkan intensitas kendaraan yang dilayani.
- d. Pasal 37 ayat (1) menjelaskan tentang penetapan lokasi terminal, menyebutkan bahwa penentuan lokasi terminal dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- e. Pasal 37 ayat (2) menjelaskan tentang penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan :
  - 1) Tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;
  - 2) Kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
  - 3) Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas;
  - 4) Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
  - 5) Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
  - 6) Permintaan angkutan;
  - 7) Kelayakan teknis, finansial dan ekonomi;
  - 8) Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan; dan
  - 9) Kelestarian lingkungan hidup.
- f. Pasal 38 ayat (1) menjelaskan bahwa setiap penyelenggaraan terminal wajib menyediakan fasilitas terminal yaitu memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

2. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

- a. Pasal 8 menjelaskan tentang Kewenangan Penetapan Terminal Penumpang. Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ditetapkan oleh :
  - 1) Menteri, untuk Simpul Terminal Penumpang tipe A;
  - 2) Gubernur, untuk Simpul Terminal Penumpang tipe B;
  - 3) Bupati/Walikota, untuk Simpul Terminal Tipe C; dan
  - 4) Gubernur DKI Jakarta, untuk Simpul Terminal Tipe B dan tipe C di wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- b. Pasal 31 (1) menjelaskan tentang setiap penyelenggara terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas fasilitas utama dan fasilitas penunjang.
- c. Pasal 39 menjelaskan tentang fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 31 ayat (2) huruf a terdiri atas:
  - 1) Jalur keberangkatan;
  - 2) Jalur kedatangan;
  - 3) Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
  - 4) Tempat naik turun penumpang;
  - 5) Tempat parkir kendaraan;
  - 6) Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*);
  - 7) Perlengkapan jalan;
  - 8) Media informasi;
  - 9) Kantor penyelenggara terminal; dan
  - 10) Loker penjualan tiket.

Loker penjualan tiket sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf j dapat dikecualikan apabila telah tersedia pelayanan tiket secara elektronik.

Selain fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39, Terminal Penumpang dilengkapi dengan fasilitas berupa :

- 1) Pelayanan pengguna terminal dari pengusaha bus (*customer service*);
  - 2) *Outlet* pembelian tiket secara *online*;
  - 3) Jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang berkebutuhan khusus; dan
  - 4) Tempat berkumpul darurat.
- d. Pasal 41 (1) menjelaskan tentang fasilitas utama seperti jalur keberangkatan, tempat parkir kendaraan, jalur pejalan kaki, dan tempat berkumpul darurat sebagaimana dimaksud dalam pasal 39 huruf a, huruf b, dan huruf e, serta Pasal 40 huruf c dan huruf d dapat ditempatkan dalam satu area.
- e. Pasal 41 (2) mengatur tentang luasan, desain, dan jumlah fasilitas utama pada penempatan dalam satu area sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mempertimbangkan :
- 1) Kebutuhan pelayanan angkutan orang;
  - 2) Karakteristik pelayanan;
  - 3) Pengaturan waktu tunggu kendaraan;
  - 4) Pengaturan pola parkir; dan
  - 5) Dimensi kendaraan.
- f. Pasal 42 menjelaskan tentang Fasilitas Penunjang. Fasilitas penunjang yang sebagaimana dimaksud dalam pasal 31 ayat (2) huruf b merupakan fasilitas yang disediakan di terminal sebagai penunjang kegiatan pokok terminal. fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
- 1) Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui;
  - 2) Pos kesehatan;
  - 3) Fasilitas kesehatan;
  - 4) Fasilitas peribadatan;
  - 5) Pos polisi;
  - 6) Alat pemadam kebakaran; dan
  - 7) Fasilitas umum.

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

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

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

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

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

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

- g. Pasal 43 (1) menjelaskan tentang penyediaan fasilitas bagi penumpang penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui sebagaimana dimaksud dalam pasal 22 ayat (2) huruf a luasan dan

jenisnya disesuaikan dengan kebutuhan. Fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilengkapi dengan rambu dan/atau media informasi.

h. Pasal 53 menjelaskan tentang Daerah Lingkungan Kerja Terminal Penumpang.

- 1) Lingkungan kerja Terminal Penumpang merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas terminal.
- 2) Pengaturan dan pemanfaatan daerah lingkungan kerja terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi tanggung jawab penyelenggara terminal.
- 3) Lingkungan kerja terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk pelaksana pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas terminal.

## **BAB IV**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **4.1 DESAIN PENELITIAN**

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

##### **1. Pengumpulan Data**

Pada tahap ini dilakukan pengumpulan seluruh data yang dibutuhkan dan tersedia dengan tujuan untuk mempermudah proses penelitian. Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini antara lain adalah data primer dan data sekunder. Data sekunder tersebut merupakan data yang didapat dari badan atau instansi terkait guna mendapatkan gambaran umum tentang wilayah kajian serta fakta - fakta yang berkaitan dengan permasalahan yang terjadi di lapangan. Adapun data sekunder yang didapatkan penulis yaitu data desain Lay Out Terminal Untung Suropati Kota Pasuruan serta data trayek bus yang beroperasi di Terminal Untung Suropati Kota Pasuruan, yakni trayek Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan data trayek angkutan kota yang melewati Terminal Untung Suropati. Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dan berkaitan dengan tujuan penelitian. Data tersebut diperoleh dengan melakukan survei inventarisasi terminal.

##### **2. Analisis Evaluasi Fasilitas Terminal dan Sirkulasi Pergerakan**

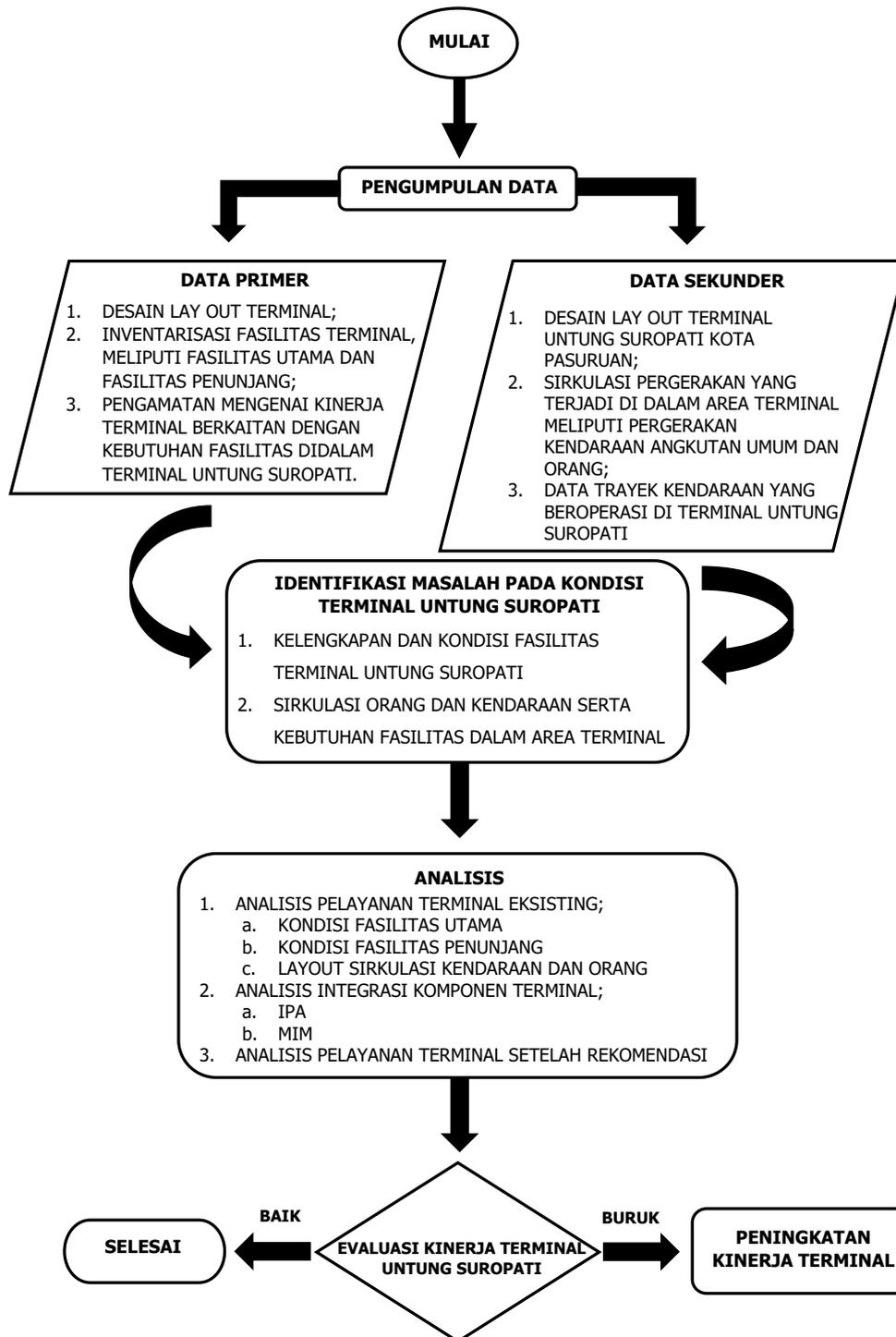
Sebelum melakukan analisis untuk usulan maka perlu dilakukan analisis evaluasi fasilitas dan sirkulasi pergerakan pada terminal dengan melakukan kajian dan peninjauan kebutuhan terminal menurut aspek legalitas yang merupakan analisa yang membandingkan kondisi eksisting operasional terminal dengan dasar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

kesimpulan tentang kinerja operasional terminal tersebut.

3. Usulan Fasilitas dan Sirkulasi Pergerakan Untuk Mengoptimalkan Kinerja Terminal Untung Suropati (output)

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

## 4.2 BAGAN ALIR PENELITIAN



Sumber: Hasil Analisis, 2022

**Gambar IV. 1** Bagan Alir Penelitian

Berdasarkan bagan alir diatas, data yang digunakan untuk melakukan penelitian terhadap Terminal Untung Suropati ini menggunakan data sekunder, data layout terminal dan data trayek angkutan umum yang masuk ke terminal, dan data primer yaitu data inventarisasi terminal, data sirkulasi orang dan kendaraan, serta data wawancara kepada pengguna terminal. Analisis dengan menilai kesesuaian fasilitas terminal berdasarkan peraturan perundang – undangan yang mengatur tentang terminal yang berlaku di Indonesia. Mengetahui angkutan umum yang berada di Terminal Untung Suropati. Menganalisis tentang sirkulasi angkutan umum. Dengan output penilaian fungsi dan manfaat fasilitas terminal, mengetahui kinerja angkutan umum yang beroperasi di Untung Suropati, dan menata jalur sirkulasi apabila diperlukan dan rekomendasi penambahan fasilitas dan tata letaknya pada Terminal Untung Suropati.

### **4.3 METODE PENGUMPULAN DATA**

#### **4.3.1 Pengumpulan Data Primer**

Data primer adalah data yang diperoleh dari melakukan survei secara langsung dilapangan yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Data primer digunakan untuk menganalisa permasalahan yang terjadi yaitu kinerja terminal dari segi pengguna di Terminal Utung Suropati Kota Pasuruan.

##### **1. Survei Inventarisasi Terminal**

Survei inventarisasi terminal merupakan survei yang dilakukan untuk mengetahui kondisi eksisting suatu terminal yang akan dijadikan bahan kajian, meliputi keadaan, fasilitas, serta sarana dan prasarana terminal. Hasil data yang diperoleh kemudian digunakan untuk melakukan tahapan penelitian selanjutnya dengan membandingkan kondisi eksisting tersebut terhadap standar ketentuan yang telah diatur oleh peraturan perundang - undangan yang telah ditetapkan. Maksud dilakukannya survei inventarisasi terminal adalah untuk mendapatkan gambaran tentang keadaan

suatu terminal yang meliputi :

- a. Desain Lay Out Terminal;
- b. Inventarisasi fasilitas terminal, meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang;
- c. Pengamatan mengenai kinerja terminal berkaitan dengan kebutuhan fasilitas didalam terminal Untung Suropati.

Survei inventarisasi terminal bertujuan untuk mengetahui kondisi terminal dengan cara membandingkan keadaan eksisting terhadap rancang bangun terminal yang diperoleh dari data sekunder yang ada serta mengamati sirkulasi pergerakan didalam terminal dan juga mengamati tingkat kedisiplinan dan ketertiban pengguna terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku. Adapun target data yang akan dikumpulkan yakni:

- 1) Kondisi eksisting bangunan - bangunan terminal dan fasilitas-fasilitasnya;
- 2) Sirkulasi pergerakan di dalam area terminal, yang meliputi pergerakan orang, pergerakan kendaraan angkutan umum, dan pergerakan kendaraan pribadi

## 2. Persiapan Survei

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

- a. Form wawancara;
- b. *Clip board*;
- c. Alat tulis;
- d. *Walking measure*; dan
- e. Meteran.

## 3. Lokasi Survei

Lokasi survei berada didalam area yang merupakan kewenangan Terminal Untung Suropati dan ruas jalan sekitar

Terminal Untung Suropati.

#### 4. Tenaga Survei (*Surveyor*)

Tenaga pelaksana survei inventarisasi terminal Untung Suropati adalah anggota Tim PKL Kota Pasuruan.

#### 5. Pelaksanaan Survei

Survei inventarisasi terminal dilaksanakan di Terminal Untung Suropati pada hari kerja pada pagi hari dikarenakan mencari waktu dimana aktivitas masyarakat untuk berpergian, baik untuk bekerja, sekolah, belanja dan sebagainya cukup ramai. Survei inventarisasi ini dimulai dengan melakukan pengecekan terhadap kondisi fasilitas - fasilitas terminal.

#### 4.3.2 Pengumpulan Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang didapat dari badan ataupun instansi yang terkait guna mendapatkan gambaran umum tentang wilayah kajian serta fakta - fakta yang berkaitan dengan permasalahan yang terjadi. Adapun data sekunder yang didapatkan penulis antara lain :

1. Desain Lay Out Terminal Untung Suropati Kota Pasuruan;
2. Sirkulasi pergerakan yang terjadi di dalam area terminal meliputi pergerakan kendaraan angkutan umum dan orang;
3. Data Trayek kendaraan yang beroperasi di Terminal Untung Suropati; dan
4. Jumlah Armada yang beroperasi.

### **4.4 METODE ANALISIS**

#### 4.4.1 Analisis Pelayanan Eksisting Terminal Untung Suropati

Analisis pelayanan eksisting Terminal Untung Suropati merupakan analisis yang membandingkan kondisi eksisting operasional fasilitas terminal dengan dasar-dasar hukum ataupun ketetapan yang telah ada, guna mendapatkan perbandingan sehingga dapat ditarik kesimpulan tentang kinerja operasional terminal. Agar penulis dapat

memberikan penilaian baik bersifat kuantitatif maupun kualitatif terhadap fasilitas Terminal Untung Suropati Kota Pasuruan. Analisis kelayakan fasilitas Terminal Untung Suropati antara lain meliputi :

1. Kondisi Fasilitas Utama
2. Kondisi Fasilitas Penunjang
3. Kondisi Sirkulasi Kendaraan dan Orang

#### 4.4.2 Analisis Intergrasi Komponen Terminal

Analisis integrasi komponen terminal merupakan analisis yang dilakukan untuk mengetahui keterkaitan antara moda transportasi dengan kebutuhan fasilitas yang ada di dalam terminal, adapun analisis ini antara lain meliputi:

1. MIM (*Modal Interaction Matrix Analysis*)
2. IPA (*Importance Performance Analysis*)

#### 4.4.3 Analisis Kelayakan Fasilitas Terminal Untung Suropati

Analisis kelayakan fasilitas terminal Untung Suropati merupakan analisis yang dilakukan setelah diberikan rekomendasi terhadap fasilitas yang ada di Terminal Untung Suropati yang bertujuan untuk mengetahui apakah ada perubahan peningkatan kinerja yang ada di Terminal Untung Suropati.

## **BAB V**

### **ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH**

#### **5.1 ANALISIS KONDISI EKSISTING TERMINAL UNTUNG SUROPATI**

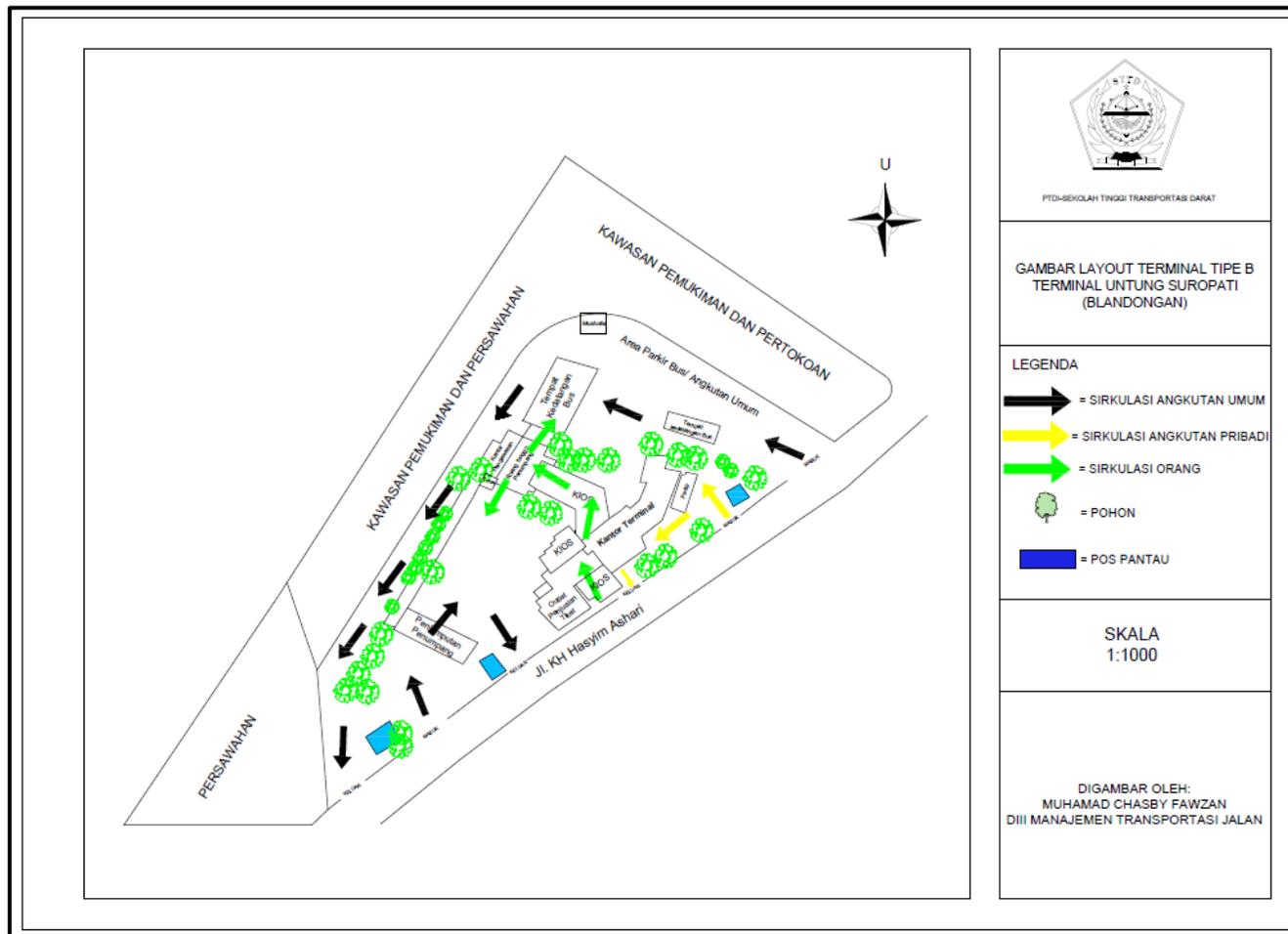
##### 5.1.1 Lokasi dan Fasilitas Terminal

Kota Pasuruan memiliki 4 (empat) terminal, 3 terminal aktif dan 1 terminal dialihfungsikan menjadi terminal pariwisata, semuanya melayani kegiatan lalu lintas masyarakat. Yaitu Terminal Untung Suropati dengan Tipe B yang terletak di Jalan Raya Pantura No.198, Blandongan, Kec. Bugul Kidul, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Terminal Kebonagung dengan Tipe C yang terletak di Jalan Panglima Sudirman, Kebonagung, Kec. Purworejo, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Terminal Karangketug dengan Tipe C yang terletak di Jalan Gatot Subroto, Karangketug, Kec. Gadingrejo, Kota Pasuruan, Jawa Timur (Pasar Keraton) dan Terminal Tipe C Pariwisata yang terletak di Jl. Letjen R Soeprapto, Kandang sapi, Kec. Bugul Kidul, Kota Pasuruan, Jawa Timur.

Terminal Untung Suropati (Blandongan) Kota Pasuruan memiliki luas lahan sekitar  $\pm 1,7$  Ha. Terletak di Jalan Raya Pantura No.198, Blandongan, Kec. Bugul Kidul, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Terminal Untung Suropati merupakan terminal tipe B dan terminal induk terbesar yang terletak di ujung timur gerbang masuk ke Kota Pasuruan. Sesuai dengan kondisi angkutan umum di Kota Pasuruan, Terminal Untung Suropati hanya melayani moda transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Kota (angkot). Lokasi terminal ini terletak sekitar 1,5 km sebelah timur dari CBD (Pusat Kota) Kota Pasuruan. Terminal Untung Suropati ini berbatasan langsung dengan Kabupaten Pasuruan, serta jalan menuju Kota Probolinggo dan Kota Malang, sehingga kondisi lalu lintas pada area tersebut sangat

ramai karena terdapat jalur pantura disekitar area tersebut.

Kondisi serta pemanfaatan fasilitas utama yang dimiliki Terminal Untung Suropati sebagian telah memenuhi kriteria terminal tipe B, namun ada beberapa fasilitas baik fasilitas utama, fasilitas penunjang maupun fasilitas umum yang ada yang kondisinya kurang optimal, kurang, rusak maupun belum ada di Terminal Untung Suropati yang mengakibatkan rendahnya kinerja maupun kurang optimalnya kinerja dari Terminal Untung Suropati Tersebut. Tidak hanya itu, tata letak fasilitas di Terminal Untung Suropati sendiri perlu juga harus diperhatikan agar peningkatan kinerja Terminal Untung Suropati bisa optimal. Berikut merupakan tampilan *LayOut* Terminal Untung Suropati Kota Pasuruan :



Sumber: Inventarisasi Tim PKL Kota Pasuruan

**Gambar V. 1** Layout Eksisting Terminal Untung Suropati

Fasilitas yang dibutuhkan didalam terminal Untung Suropati dalam hal ini harus disesuaikan dengan kegiatan yang dilakukan oleh pengguna jasa Terminal, baik bagi penumpang kendaraan umum maupun awak kendaraan maupun yang dilakukan oleh pengelola Terminal. Adapun apabila melakukan perencanaan fasilitas Terminal ini harus berdasarkan pendekatan antar komponen fasilitas. Semua itu harus disesuaikan dengan kelompok kegiatan yang ada, pelaku kegiatan serta sifat kegiatan. Pendekatan ini dimaksudkan untuk mempermudah dalam pendekatan kebutuhan ruang.

Adapun kegiatan dikelompokkan berdasarkan sifat kegiatan yaitu kegiatan utama, kegiatan pengelolaan, kegiatan penunjang, dari kelompok kegiatan tersebut diidentifikasi sebagai kegiatan dari tiap-tiap pelaku kegiatan untuk mendapatkan kebutuhan fasilitas. rincian macam-macam dan urutan kegiatan pengguna jasa terminal dengan fasilitas yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:

1. Kebutuhan fasilitas dari segi penumpang

Hubungan urutan serta macam-macam kegiatan penumpang dengan fasilitas terminal yang dibutuhkan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel V. 1** Macam-Macam Kegiatan Penumpang Dan Standar Fasilitas Yang Dibutuhkan

No	Urutan Kegiatan Penumpang	Standar Fasilitas Yang Dibutuhkan	Kebutuhan
1	Penumpang tiba di Terminal	Jalur kedatangan angkutan perdesaan dan AKDP, kendaraan pribadi	Dibutuhkan
		Ruang parkir kendaraan	
2	Buang hajat/Mandi	Toilet	Dibutuhkan
	Beli makanan atau minuman	Kios/kantin/rumah makan	
	Menunggu angkutan	Ruang tunggu penumpang	
	Ibadah	Musholla	
3	Naik Kendaraan	Jalur keberangkatan angkutan perdesaan dan AKDP, kendaraan pribadi	Dibutuhkan
		Ruang parkir kendaraan	

Sumber: ((Iskandar. AB Dkk, 1995) Dalam Ikrarbakti. Abang Syakreza 2018))

Berdasarkan tabel macam-macam dan urutan kegiatan penumpang dengan standar fasilitas yang ada pada tabel tersebut, dapat dijelaskan bahwa setelah turun dari kendaraan biasanya penumpang melakukan aktifitas menuju ke toilet, kantin, ruang tunggu penumpang ataupun mushola. Oleh karena itu, pada desain layout terminal letak toilet, kantin, ruang tunggu dan mushola haruslah berdekatan dengan ruang kedatangan angkutan umum, begitu juga dengan ruang keberangkatan angkutan umum. Setelah penumpang beristirahat, penumpang akan melanjutkan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum.

Untuk fasilitas pada kondisi eksisting Terminal Untung Suropati pada kegiatan penumpang sudah terpenuhi semuanya, akan tetapi ada kendala pada toilet yang terkadang tidak dapat digunakan, kemudian lokasi musholla yang terlalu jauh dengan toilet maupun ruang tunggu penumpang, sehingga terkadang membuat kesulitan penumpang ketika ingin melakukan ibadah, letak lokasi musholla yang bersebrangan dengan jalur kedatangan dan keberangkatan kendaraan juga dapat mengganggu sirkulasi masuknya kendaraan umum karena penumpang ketika ingin pergi menuju musholla harus menyebrang melewati jalur tersebut, sehingga hal tersebut bisa membahayakan keselamatan penumpang.

## 2. Kebutuhan fasilitas dari segi awak kendaraan

Hubungan macam- macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dengan fasilitas terminal yang dibutuhkan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel V. 2** Macam-Macam Kegiatan Awak Kendaraan Dan Standar Fasilitas Yang Dibutuhkan

No	Urutan Kegiatan Awak Kendaraan	Standar Fasilitas yang Dibutuhkan	Kebutuhan
1	Masuk terminal	Gerbang masuk	Dibutuhkan
2	Pengecekan KPS	Pos Pemeriksaan KPS	Dibutuhkan
3	Menurunkan Penumpang	Jalur kedatangan	Dibutuhkan
4	Memarkirkan kendaraan	Ruang parkir bus	Dibutuhkan
5	Beli makanan atau minuman	Kios/Kantin/Rumah makan	Dibutuhkan
	Istirahat	Ruang istirahat awak kendaraan	Dibutuhkan
	Buang hajat / mandi	Toilet	Dibutuhkan
	Ibadah	Musholla	Dibutuhkan
6	Menaikkan Penumpang	Jalur keberangkatan	Dibutuhkan
7	Keluar terminal	Gerbang keluar terminal	Dibutuhkan

Sumber: ((Iskandar. AB Dkk, 1995) Dalam Ikrarbakti. Abang Syakreza 2018))

Berdasarkan tabel macam-macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dengan fasilitas yang dibutuhkan seperti pada tabel tersebut. Dapat dijelaskan bahwa pada awalnya saat angkutan umum memasuki daerah lingkungan kerja terminal, kendaraan akan memasuki gerbang masuk terminal untuk kemudian melewati lintasan kendaraan untuk melakukan pemeriksaan KPS oleh petugas terminal. Kemudian kendaraan memasuki jalur kedatangan angkutan umum untuk menurunkan penumpang, setelah menurunkan penumpang, kendaraan akan menuju ruang parkir istirahat ataupun ruang parkir tunggu.

Pada saat ini tentunya awak kendaraan akan beristirahat, oleh karena itu perlu disediakan kantin, ruang istirahat sopir/awak kendaraan, dan toilet yang dapat digunakan oleh awak kendaraan. Setelah kendaraan menunggu atau beristirahat (*lay over time*) kemudian kendaraan menuju ke jalur keberangkatan, yaitu jalur atau pelataran dimana angkutan umum menaikkan penumpang untuk segera diberangkatkan. Untuk fasilitas yang tidak ada pada kondisi eksisting Terminal Untung Suropati yaitu ruang istirahat sopir/awak kendaraan.

3. Kebutuhan fasilitas dari segi pengelola terminal

Hubungan macam dan urutan kegiatan pengelola Terminal dengan fasilitas yang dibutuhkan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel V. 3** Macam-Macam Kegiatan Pengelola Terminal Dan Standar Fasilitas Yang Dibutuhkan

No	Urutan Kegiatan Pengelola Terminal	Standar Fasilitas Yang Dibutuhkan	Kebutuhan
1	Masuk Terminal	Gerbang masuk terminal	Dibutuhkan
2	Turun dari kendaraan	Ruang parkir kendaraan pribadi	Dibutuhkan
3	Bagian administrasi, kebersihan dan keamanan	Kantor Terminal	Dibutuhkan
	Makan dan minum	Kios/Kantin/Rumah makan	
	Buang hajat/Mandi	Toilet	
	Ibadah	Musholla	
4	Naik kendaraan	Ruang parkir kendaraan pribadi	Dibutuhkan
5	Keluar Terminal	Gerbang keluar Terminal	Dibutuhkan

Sumber: ((Iskandar. AB Dkk, 1995) Dalam Ikrarbakti. Abang Syakreza 2018))

Berdasarkan tabel macam-macam dan urutan kegiatan pengelola terminal dengan fasilitas yang dibutuhkan seperti pada tabel tersebut. Dapat dijelaskan bahwa hubungan macam-macam dan urutan kegiatan pengelola dengan fasilitas yang dibutuhkan adalah ruang parkir kendaraan pribadi yang dapat digunakan pengelola untuk meletakkan kendaraan miliknya. Sedangkan untuk keperluan teknis pengelola terminal membutuhkan beberapa ruangan seperti: Ruang Kepala Terminal, Ruang Informasi dan Ruang Pengawas.

Selain itu diperlukan juga toilet khusus pengelola terminal dan kantin. Oleh karena itu, pada desain layout Terminal beberapa ruangan tersebut perlu diperhatikan peletakannya agar kinerja terminal bisa optimal. Untuk fasilitas yang belum terpenuhi yakni bangunan pos pengawasan dan pos pemeriksaan KPS. Selama ini pos kedatangan fungsinya masih menjadi satu dengan pos pengawasan dan pos pemeriksaan KPS. Selain itu menara pengawas harus dilakukan perbaikan agar bisa digunakan kembali di Terminal Untung Suropati.

Identifikasi fasilitas terminal dapat dinilai dari ketersediaan fasilitas yang seharusnya ada dan sesuai dengan peraturan yang berlaku, serta kondisi eksisting fasilitas terminal. Berdasarkan hasil dari identifikasi yang dilakukan di Terminal Untung Suropati mengenai ketersediaan dan kondisi fasilitas Terminal Untung Suropati, didapatkan hasil eksisting sebagai berikut :

Kondisi Eksisting Fasilitas Utama Pada Terminal Untung Suropati

1) Jalur kedatangan Bus



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 2** Jalur Kedatangan Terminal Untung Suropati

Jalur kedatangan bus pada terminal digunakan untuk tempat menaikan penumpang serta merupakan tempat keberangkatan angkutan yang beroperasi. Seperti terlihat pada gambar di atas, Terminal Untung Suropati memiliki beberapa jalur kedatangan yang

letaknya bersebelahan dengan tempat parkir, ruang tunggu penumpang dan kios-kios yang ada di terminal dan juga bersebelahan dengan kantor terminal.

## 2) Jalur Keberangkatan



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

### **Gambar V. 3** Jalur Keberangkatan Terminal Untung Suropati

Jalur keberangkatan kendaraan di Terminal Untung Suropati memiliki dua jalur untuk kedatangan angkutan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan untuk Angkutan Kota (angkot).

### 3) Area Parkir Bus dan Angkutan Kota



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 4** Area Parkir Bus

Gambar diatas merupakan tempat parkir bus pada Terminal Untung Suropati. Tempat parkir bus merupakan bagian yang sangat penting perannya terhadap kinerja terminal karena termasuk dalam fasilitas utama terminal. Dapat dilihat pada gambar di atas bahwa tempat parkir bus pada Terminal Untung Suropati masih belum ter aspal masih berupa paving block, luasnya yang sangat sempit dan terlihat masih kurang perawatan menyebabkan kurang optimalnya sistem perparkiran bus di Terminal Untung Suropati.

#### 4) Bangunan Kantor Terminal



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 5** Kantor Terminal Untung Suropati

Terminal Untung Suropati memiliki bangunan yang berfungsi sebagai kantor terminal, yang dilengkapi juga dengan tempat informasi. Kantor tersebut berisikan para pegawai Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur sebagai petugas di Terminal Untung Suropati. Disinilah ruangan kerja para petugas terminal untuk mengerjakan tugas terkait dengan Terminal Untung Suropati.

#### 5) Tempat Tunggu Penumpang





*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 6** Tempat Tunggu Penumpang

Terminal Untung Suropati memiliki area sebagai tempat tunggu penumpang yang akan menaiki bus maupun angkutan kota. Tempat tunggu penumpang ini letaknya berada disamping dan dibelakang kios/kantin terminal sehingga penumpang bus maupun angkutan kota yang sedang menunggu jam keberangkatan bus bisa sambil membeli makanan dan minuman yang berada di kios maupun kantin terminal. Hanya terdapat sedikit kendala pada tempat tunggu ini yaitu masih ada sebagian atap ruang tunggu yang bocor maupun terkadang kurangnya kebersihan pada tempat tunggu penumpang ini sehingga pada kondisi tertentu terlihat kotor dan kurang perawatan.

#### 6) Menara Pengawas



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 7** Menara Pengawas

Gambar di atas merupakan kondisi dari menara pengawas yang ada di Terminal Untung Suropati yang rusak, sehingga menara pengawas tersebut tidak bisa digunakan lagi, terlihat dari gambar diatas seperti kondisi kaca yang pecah dan atap yang rapuh.

#### 7) Loker Penjualan Karcis



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 8** Loker Penjualan Karcis

#### 8) Pos Kedatangan bus



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 9** Pos Kedatangan Terminal Untung Suropati

Terminal Untung Suropati memiliki satu buah pos yaitu pos kedatangan bus. Di pos ini terdapat petugas jaga (piket) yang bertugas untuk memantau setiap ada kendaraan umum ataupun kendaraan pribadi yang masuk ke dalam terminal. Pos kedatangan bus ini berada di tempat yang strategis yaitu di bagian gerbang masuk terminal. Kekurangan

fasilitas pengamanan dan pengawasan pada Terminal Untung Suropati ini adalah hanya berupa tenda sementara, kemudian fungsi dari pos kedatangan bus, pos pengawasan dan penjagaan, untuk pos pemeriksaan KPS berbeda tempat dengan pos kedatangan.

9) Tempat parkir kendaraan pribadi



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 10** Tempat Parkir Kendaraan Pribadi

Terminal Untung Suropati memiliki area parkir yang berlokasi di sebelah bangunan kantor terminal. Kondisi tempat parkir ini cukup baik dan memiliki atap agar kendaraan tidak terkena panas ataupun terkena hujan. Masalah yang ada pada tempat parkir ini adalah tempatnya yang terbilang sempit dan tidak cukup luas untuk menampung kendaraan pribadi.

10) Media Informasi



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 11** Papan Informasi Jadwal Keberangkatan Bus AKDP

Gambar di atas menunjukkan papan informasi terkait jadwal pemberangkatan bus AKDP dari Terminal Untung Suropati. Papan informasi jadwal pemberangkatan bus pada Terminal Untung Suropati sangat berguna untuk masyarakat yang hendak menggunakan moda transportasi bus dari Terminal Untung Suropati. Akan tetapi, papan informasi jadwal keberangkatan bus AKDP yang ada dalam kondisi mati, sehingga menyulitkan penumpang untuk mendapatkan informasi seputar jadwal keberangkatan angkutan umum yang ada.

Kondisi Eksisting Fasilitas Penunjang Terminal Untung Suropati

#### 1) Tempat Peribadatan (Musholla)



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 12** Musholla

Terminal Untung Suropati memiliki tempat peribadatan (musholla) yang terletak pada bagian ujung terminal. Tempat ibadah (musholla) ini sifatnya umum, sehingga baik pengunjung maupun masyarakat yang ada bisa menggunakan musholla ini. Kondisi tempat ibadah (musholla) ini bisa dibilang cukup baik.

## 2) Kios/Kantin



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 13** Kios/Kantin

Terminal Untung Suropati memiliki beberapa kios/kantin yang berada sepanjang lorong gedung terminal. Untuk kondisi kios/kantin bisa dikatakan dalam keadaan baik dan bersih, namun untuk saat ini hanya ada beberapa saja yang beroperasi dikarenakan sepi pengunjung yang ada di terminal Untung Suropati, sehingga tidak semua kios/kantin yang beroperasi.

## 3) Taman



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 14** Kondisi Taman Yang Kurang Perawatan

Terminal Untung Suropati memiliki taman yang berada disamping bangunan kantor terminal. Untuk taman ini terbilang cukup kecil dan sederhana, kemudian taman tersebut terlihat tidak terurus, hal tersebut terlihat dari kondisi tumbuhan yang ada disekitarnya dan air mancur yang ada ditaman tersebut tidak berfungsi lagi karena kurangnya perawatan.

Kondisi Eksisiting Fasilitas Umum Terminal Untung Suropati

#### 1) Toilet umum



*Sumber: Hasil Dokumentasi, 2022*

#### **Gambar V. 15** Toilet Umum Yang Sedang Tidak Berfungsi

Terminal Untung Suropati memiliki toilet umum yang kondisinya cukup baik, tetapi pada hari-hari tertentu toilet tersebut tidak bisa digunakan, sehingga terkadang menyulitkan penumpang maupun awak kendaraan dan pengunjung terminal ketika ingin menggunakannya, hal tersebut yang seringkali dikeluhkan oleh para penumpang angkutan umum maupun awak kendaraan ketika berada di terminal ini.

## 5.2 ANALISIS INTEGRASI KOMPONEN TERMINAL

### 5.2.1 Importance Performance Analysis

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

Perhitungan penentuan sample responden didapatkan menggunakan rumus slovin sebagai berikut :

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

Keterangan :

n = Jumlah Sampel

N = Populasi

e = Standar deviasi 10%

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

$$=74 \text{ Orang}$$

#### **Rumus V. 1**

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

1. Perhitungan Tingkat Kesesuaian Kinerja Fasilitas Dengan Kepentingan Fasilitas di Terminal Pakusari Perhitungan dilakukan untuk mengetahui kesesuaian antara kinerja dan kepentingan fasilitas yang ada di Terminal Pakusari. perhitungan juga dilakukan

untuk mengetahui fasilitas-fasilitas dengan kinerja atau kondisi baik namun tidak terlalu penting dalam segi pengguna. Adapun ketersediaan fasilitas dan Indikatornya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2015 Meliputi :

**Tabel V. 4 ketersediaan fasilitas dan Indikatornya**

No	Jenis Pelayanan	Ketersediaan		Kondisi		Pemanfaatan		Letak Fasilitas	
		Ada	Tidak	Baik	Buruk	Sesuai	Tidak	Sesuai	Tidak
<b>KESELAMATAN</b>									
1	a. Lajur Pejalan Kaki	√		√					
	b. Fasilitas Keselamatan Jalan								
	1. Rambu	√		√		√		√	
	2. Marka	√			√	√		√	
	3. Penerangan Jalan	√		√		√		√	
	4. Pagar	√			√	√		√	
	c. Jalur Evakuasi		√						
	d. Alat Pemadam Kebakaran	√		√		√		√	
	e. Fasilitas dan Petugas Kesehatan		√						
	f. Fasilitas dan Petugas Pemeriksaan Kelaikan Kendaraan		√						
	g. Informasi Fasilitas Keselamatan		√						
h. Informasi Fasilitas Kesehatan		√							
i. Informasi Fasilitas Pemeriksaan dan Perbaikan Ringan Kendaraan Bermotor		√							
<b>KEAMANAN</b>									
2	a. Pos Keamanan		√						
	b. Media Pengaduan Gangguan Keamanan		√						
	c. Petugas Keamanan		√						
<b>KEHANDALAN / KETERATURAN</b>									
3	a. Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan								
	1. Besaran Tarif Kendaraan		√						
	2. Realisasi Jadwal Tertulis		√						
	b. Jadwal Angkutan Umum		√						
	c. Kantor Penyelenggara Terminal	√		√				√	
d. Petugas Operasional Terminal	√		√						
<b>KENYAMANAN</b>									
4	a. Ruang Tunggu								
	1. Tersedia Tempat Duduk	√		√		√		√	

No	Jenis Pelayanan	Ketersediaan		Kondisi		Pemanfaatan		Letak Fasilitas		
		Ada	Tidak	Baik	Buruk	Sesuai	Tidak	Sesuai	Tidak	
	2. Area Bersih, Sejuk dan Tidak Berbau		√							
	b. Toilet							√		
	1. Pria									
	1 Urinoir	√		√		√				
	1 WC	√		√		√				
	1 WC Disabilitas		√							
	1 Wastafel		√							
	2. Wanita									
	1 WC	√		√		√		√		
	1 WC Disabilitas		√							
	1 Wastafel		√							
	3. Area Bersih dan Tidak Berbau		√							
	c. Fasilitas Peribadatan	√		√		√		√		
	d. Ruang Terbuka Hijau									
	1. Ruang Terbuka Hijau		√							
	2. Tersedia Tempat Sampah	√		√		√		√		
	e. Rumah Makan		√							
	f. Fasilitas dan Petugas Kebersihan	√		√						
	g. Fasilitas Istirahat Awak Kendaraan		√							
	h. Area Merokok		√							
	i. Drainase		√							
	j. Lampu Penerangan Ruangan	√			√	√		√		
	<b>KEMUDAHAN / KETERJANGKAUAN</b>									
	a. Letak Jalur Keberangkatan Tetap dan Teratur	√		√		√		√		
	b. Letak Jalur Kedatangan Tetap dan Teratur	√		√		√		√		
5	c. Informasi Pelayanan	√			√	√			√	
	d. Informasi Angkutan Lanjutan		√							
	e. Tempat Naik/turun Penumpang Sama Tinggi Dengan Lantai Bus		√							
	f. Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi	√			√	√		√		
	<b>KESETARAAN</b>									
6	a. Ruang Ibu Menyusui		√							

**Tabel V. 5** Indikator Pelayanan IPA

No.	Variabel/Indikator Pelayanan	Notasi
<b>Keselamatan</b>		
1	Lajur pejalan kaki	a.1
2	Fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan)	a.2
3	Jalur evakuasi	a.3
4	Alat pemadam kebakaran	a.4
5	Fasilitas dan petugas kesehatan	a.5
6	Pos petugas pemeriksaan kelaikan kendaraan	a.6
7	Informasi fasilitas keselamatan	a.7
8	Informasi fasilitas kesehatan	a.8
9	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan	a.9
<b>Keamanan</b>		
10	Pos keamanan	b.1
11	Media pengaduan gangguan keamanan	b.2
12	Petugas keamanan	b.3
<b>Kehandalan</b>		
13	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan	c.1
14	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan	c.2
15	Kantor penyelenggara terminal	c.3
16	Petugas operasional terminal	c.4
<b>Kenyamanan</b>		
17	Ruang tunggu	d.1
18	Toilet	d.2
19	Fasilitas peribadatan	d.3
20	Ruang terbuka hijau	d.4
21	Rumah makan	d.5
22	Fasilitas dan petugas kebersihan	d.6
23	Area merokok	d.7
24	Drainase	d.8
25	Lampu penerangan	d.9
<b>Kemudahan</b>		
26	Letak jalur keberangkatan	e.1
27	Letak jalur kedatangan	e.2
28	Informasi pelayanan	e.3
29	Informasi angkutan lanjutan	e.4
30	Tempat naik/turun penumpang	e.5
31	Tempat parkir kendaraan umum dan pribadi	e.6

Kesetaraan		
32	Ruang ibu menyusui	f.1

Sumber: Hasil Analisis, 2022

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

**Tabel V. 6** Penilaian Pengguna Terhadap Kinerja Fasilitas Terminal

NO	Indikator pelayanan	Notasi	Penilaian tingkat kinerja					Bobot	Rata-Rata
			5	4	3	2	1		
1	Lajur pejalan kaki	a.1	0	0	2	30	42	108	1,46
2	Fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan)	a.2	0	0	11	40	23	136	1,84
3	Jalur evakuasi	a.3	0	0	1	39	34	115	1,55
4	Alat pemadam kebakaran	a.4	0	0	11	37	26	133	1,80
5	Fasilitas dan petugas kesehatan	a.5	0	0	14	41	19	143	1,93
6	Pos petugas pemeriksaan kelaikan kendaraan	a.6	0	0	5	38	31	122	1,65
7	Informasi fasilitas keselamatan	a.7	0	0	8	30	36	120	1,62
8	Informasi fasilitas kesehatan	a.8	0	0	0	36	38	110	1,49
9	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan	a.9	0	0	6	20	48	106	1,43
10	Pos keamanan	b.1	0	0	14	41	19	143	1,93
11	Media pengaduan gangguan keamanan	b.2	0	0	5	30	39	114	1,54
12	Petugas keamanan	b.3	0	1	11	16	46	115	1,55
13	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan	c.1	0	1	12	35	26	136	1,84
14	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan	c.2	0	3	16	31	24	146	1,97
15	Kantor penyelenggara terminal	c.3	0	0	22	40	12	158	2,14
16	Petugas operasional terminal	c.4	0	0	1	16	57	92	1,24
17	Ruang tunggu	d.1	0	0	1	23	50	99	1,34
18	Toilet	d.2	0	0	0	8	66	82	1,11
19	Fasilitas peribadatan	d.3	0	1	13	50	10	153	2,07
20	Ruang terbuka hijau	d.4	0	24	37	11	2	231	3,12
21	Rumah makan	d.5	0	6	31	25	12	179	2,42
22	Fasilitas dan petugas kebersihan	d.6	0	2	13	27	32	133	1,80
23	Area merokok	d.7	0	0	12	22	40	120	1,62

NO	Indikator pelayanan	Notasi	Penilaian tingkat kinerja					Bobot	Rata-Rata
			5	4	3	2	1		
24	Drainase	d.8	0	1	15	26	32	133	1,80
25	Lampu penerangan	d.9	0	0	7	49	18	137	1,85
26	Letak jalur keberangkatan	e.1	0	0	3	40	31	120	1,62
27	Letak jalur kedatangan	e.2	0	0	0	46	28	120	1,62
28	Informasi pelayanan	e.3	0	0	1	32	41	108	1,46
29	Informasi angkutan lanjutan	e.4	0	0	14	31	29	133	1,80
30	Tempat naik/turun penumpang	e.5	0	0	0	28	46	102	1,38
31	Tempat parkir kendaraan umum dan pribadi	e.6	0	0	6	25	43	111	1,50
32	Ruang ibu menyusui	f.1	0	0	5	27	42	111	1,50

Sumber: Hasil Analisis, 2022

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

**Tabel V. 7** Penilaian Pengguna Terhadap Kepentingan Fasilitas Terminal

NO	Indikator pelayanan	Notasi	Penilaian tingkat kepentingan					Bobot	Rata-Rata
			5	4	3	2	1		
1	Lajur pejalan kaki	a.1	30	37	7	0	0	319	4,31
2	Fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan)	a.2	34	30	10	0	0	320	4,32
3	Jalur evakuasi	a.3	20	29	23	2	0	289	3,91
4	Alat pemadam kebakaran	a.4	49	19	6	0	0	339	4,58
5	Fasilitas dan petugas kesehatan	a.5	40	24	9	1	0	325	4,39
6	Pos petugas pemeriksaan kelaikan kendaraan	a.6	18	30	21	5	0	283	3,82
7	Informasi fasilitas keselamatan	a.7	9	26	28	11	0	255	3,45
8	Informasi fasilitas kesehatan	a.8	11	16	37	7	3	247	3,34
9	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan	a.9	9	20	31	12	2	244	3,30
10	Pos keamanan	b.1	24	38	12	0	0	308	4,16
11	Media pengaduan gangguan keamanan	b.2	22	23	21	8	0	281	3,80
12	Petugas keamanan	b.3	49	23	2	0	0	343	4,64
13	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan	c.1	14	37	21	2	0	285	3,85

NO	Indikator pelayanan	Notasi	Penilaian tingkat kepentingan					Bobot	Rata-Rata
			5	4	3	2	1		
14	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan	c.2	19	32	21	2	0	290	3,92
15	Kantor penyelenggara terminal	c.3	43	21	9	1	0	328	4,43
16	Petugas operasional terminal	c.4	28	35	10	1	0	312	4,22
17	Ruang tunggu	d.1	30	31	13	0	0	313	4,23
18	Toilet	d.2	48	25	1	0	0	343	4,64
19	Fasilitas peribadatan	d.3	10	39	25	0	0	281	3,80
20	Ruang terbuka hijau	d.4	7	23	40	4	0	255	3,45
21	Rumah makan	d.5	0	10	52	12	0	220	2,97
22	Fasilitas dan petugas kebersihan	d.6	31	26	16	1	0	309	4,18
23	Area merokok	d.7	16	31	22	5	0	280	3,78
24	Drainase	d.8	32	26	15	1	0	311	4,20
25	Lampu penerangan	d.9	20	38	16	0	0	300	4,05
26	Letak jalur keberangkatan	e.1	37	27	8	2	0	321	4,34
27	Letak jalur kedatangan	e.2	37	27	8	2	0	321	4,34
28	Informasi pelayanan	e.3	36	29	9	0	0	323	4,36
29	Informasi angkutan lanjutan	e.4	27	17	20	10	0	283	3,82
30	Tempat naik/turun penumpang	e.5	54	15	5	0	0	345	4,66
31	Tempat parkir kendaraan umum dan pribadi	e.6	56	14	4	0	0	348	4,70
32	Ruang ibu menyusui	f.1	5	19	35	13	2	234	3,16

Sumber: Hasil Analisis, 2022

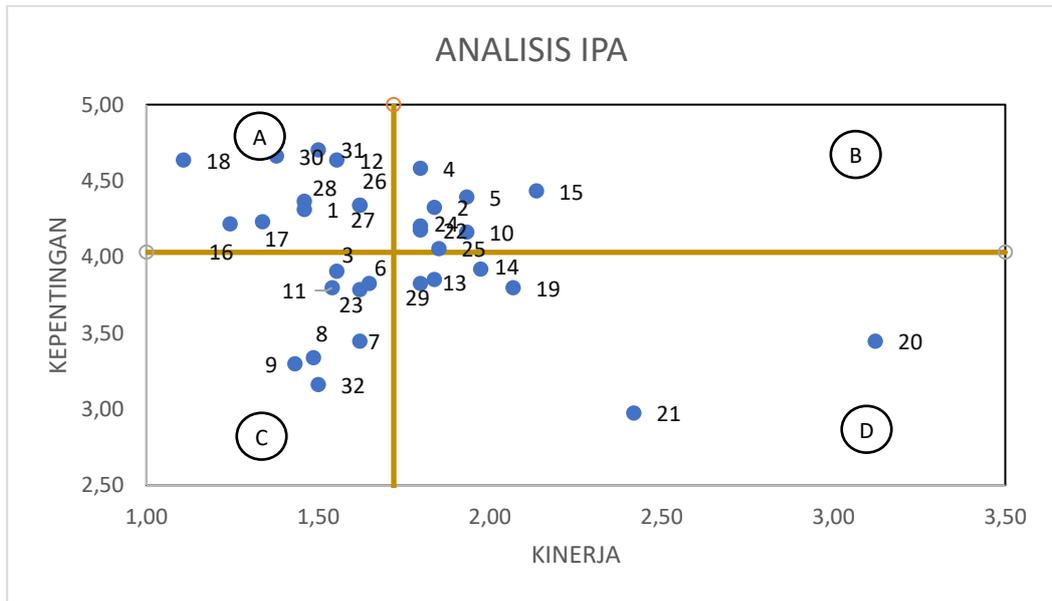
## 2. Kuadran Analisis

**Tabel V. 8** Skor Penilaian Pelayanan Fasilitas Terminal

NO	INDIKATOR PENILAIAN	Notasi	SKOR AKTUAL	
			KINERJA	KEPENTINGAN
<b>Keselamatan</b>				
1	Lajur pejalan kaki	a.1	1,46	4,31
2	Fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan)	a.2	1,84	4,32
3	Jalur evakuasi	a.3	1,55	3,91
4	Alat pemadam kebakaran	a.4	1,80	4,58
5	Fasilitas dan petugas kesehatan	a.5	1,93	4,39
6	Pos petugas pemeriksaan kelaikan kendaraan	a.6	1,65	3,82
7	Informasi fasilitas keselamatan	a.7	1,62	3,45
8	Informasi fasilitas kesehatan	a.8	1,49	3,34

NO	INDIKATOR PENILAIAN	Notasi	SKOR AKTUAL	
			KINERJA	KEPENTINGAN
9	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan	a.9	1,43	3,30
<b>Keamanan</b>				
10	Pos keamanan	b.1	1,93	4,16
11	Media pengaduan gangguan keamanan	b.2	1,54	3,80
12	Petugas keamanan	b.3	1,55	4,64
<b>Kehandalan</b>				
13	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan	c.1	1,84	3,85
14	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan	c.2	1,97	3,92
15	Kantor penyelenggara terminal	c.3	2,14	4,43
16	Petugas operasional terminal	c.4	1,24	4,22
<b>Kenyamanan</b>				
17	Ruang tunggu	d.1	1,34	4,23
18	Toilet	d.2	1,11	4,64
19	Fasilitas peribadatan	d.3	2,07	3,80
20	Ruang terbuka hijau	d.4	3,12	3,45
21	Rumah makan	d.5	2,42	2,97
22	Fasilitas dan petugas kebersihan	d.6	1,80	4,18
23	Area merokok	d.7	1,62	3,78
24	Drainase	d.8	1,80	4,20
25	Lampu penerangan	d.9	1,85	4,05
<b>Kemudahan</b>				
26	Letak jalur keberangkatan	e.1	1,62	4,34
27	Letak jalur kedatangan	e.2	1,62	4,34
28	Informasi pelayanan	e.3	1,46	4,36
29	Informasi angkutan lanjutan	e.4	1,80	3,82
30	Tempat naik/turun penumpang	e.5	1,38	4,66
31	Tempat parkir kendaraan umum dan pribadi	e.6	1,50	4,70
<b>Kesetaraan</b>				
32	Ruang ibu menyusui	f.1	1,50	3,16

Sumber: Hasil Analisis, 2022



Sumber: Hasil Analisis, 2022

**Gambar V. 1** Diagram Kartesius IPA

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

**Tabel V. 9** Pengelompokan Fasilitas Terminal

<b>Kuadran A Prioritas</b>	<b>Kuadran B Pertahankan</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Lajur Pejalan Kaki</li> <li>12. Petugas keamanan</li> <li>16. Petugas Operasional Terminal</li> <li>17. Ruang Tunggu</li> <li>18. Toilet</li> <li>26. Letak jalur keberangkatan</li> <li>27. Letak Jalur Kedatangan</li> <li>28. Media Informasi</li> <li>30. Tempat Naik/Turun Penumpang</li> <li>31. Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Pribadi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2. Fasilitas Keselamatan Jalan</li> <li>4. Alat Pemadam Kebakaran</li> <li>5. Fasilitas dan Petugas kesehatan</li> <li>10. Pos Keamanan</li> <li>15. Kantor Penyelenggara Terminal</li> <li>22. Fasilitas dan Petugas Kebersihan</li> <li>24. Drainase</li> <li>25. Lampu Penerangan</li> </ul>

<b>Kuadran C (Prioritas Rendah)</b>	<b>Kuadran D (Berlebihan)</b>
3. Jalur Evakuasi 6. Pos Petugas Pemeriksaan Kelaikan Kendaraan 7. Informasi Fasilitas Keselamatan 8. Informasi Fasilitas Kesehatan 9. Informasi Fasilitas Pemeriksaan Perbaikan Kendaraan 11. Media Gangguan Pengaduan Keamanan 23. Area Merokok 32. Ruang ibu menyusui	13. Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan 14. Jadwal Kendaraan Umum dalam Trayek Lanjutan 29. Fasilitas Peribadatan 19. Ruang Terbuka Hijau 20. Rumah Makan 21. Informasi Angkutan Lanjutan

*Sumber: Hasil Analisis, 2022*

Berdasarkan tabel pengelompokan diatas dapat disimpulkan bahwa :

a. Kuadran A Prioritas

Pada kuadran ini terdapat fasilitas-fasilitas dengan tingkat kepentingan fasilitas tinggi namun tingkat kinerja fasilitasnya rendah. Dari 10 fasilitas yang masuk dalam kuadran A yang merupakan yang prioritas untuk ditingkatkan agar kinerjanya optimal. Selanjutnya untuk 4 fasilitas utama akan dilakukan analisis terkait kinerja interaksi fasilitas utama dengan Modal Interaction Matrix.

b. Kuadran B Pertahankan

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

c. Kuadran C Prioritas Rendah

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

d. Kuadran D Berlebihan

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

### 5.2.2 Modal Interaction Matrix (MIM)

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

Perhitungan sampel sejumlah 74 orang yaitu orang-orang yang pernah melakukan perjalanan ke Terminal Untung Suropati. Kemudian dilakukan survey wawancara secara online menggunakan Google form. Dalam penghitungan MIM terdapat dua parameter yaitu nilai eksisting dan nilai harapan.

#### 1. Nilai Eksisting

Nilai eksisting atau expected matrix berdasarkan pedoman *Evaluation of Intermodal Transfer Facilities* adalah nilai jarak eksisting yang didapatkan dari perhitungan jarak berjalan kaki antar moda dengan melakukan survei berjalan kaki di kawasan Terminal Untung Suropati kemudian dimasukkan kedalam interval nilai jarak berjalan kaki.

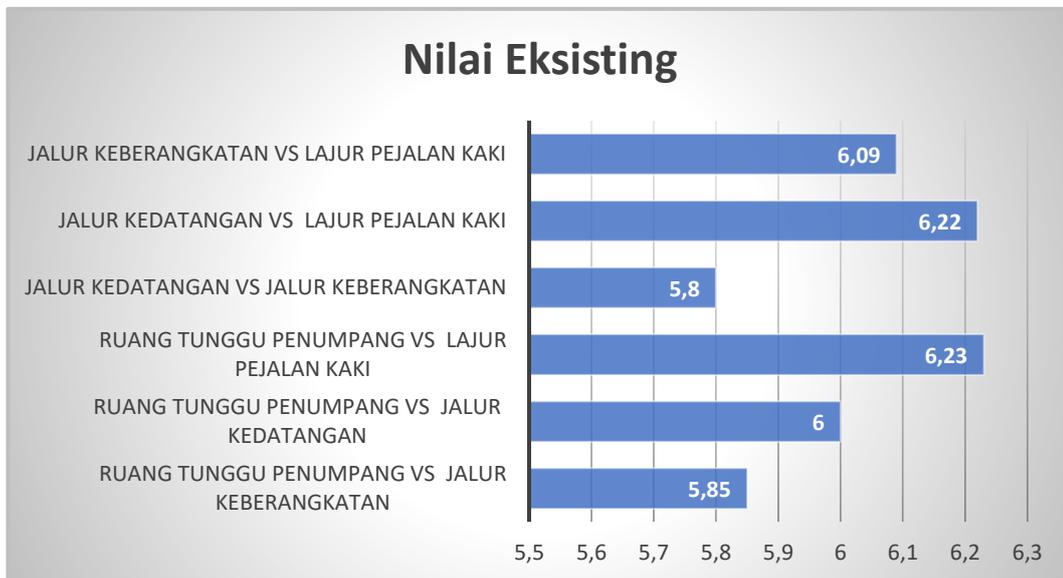
**Tabel V. 10** Interval Jarak Berjalan Kaki

Nilai	Deskripsi	Interval Jarak (Meter)
1 - 2	Sangat Buruk	> 100
3 - 4	Buruk	61 - 100
5 - 6	Cukup	21 - 60
7 - 8	Baik	6 - 20
9 - 10	Sangat Baik	0 - 5

*Sumber: Horowitz, Alan dan Nick 1994*

Dari tabel diatas dapat mengetahui nilai berdasar interval yang terdeskripsikan.

**Tabel V. 11** Penilaian Kondisi Eksisting



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari diagram tersebut tergambaran berupa nilai kondisi interval jarak antar fasilitas saat ini berdasarkan responden.

**Tabel V. 12** Matriks Interaksi Eksisting

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

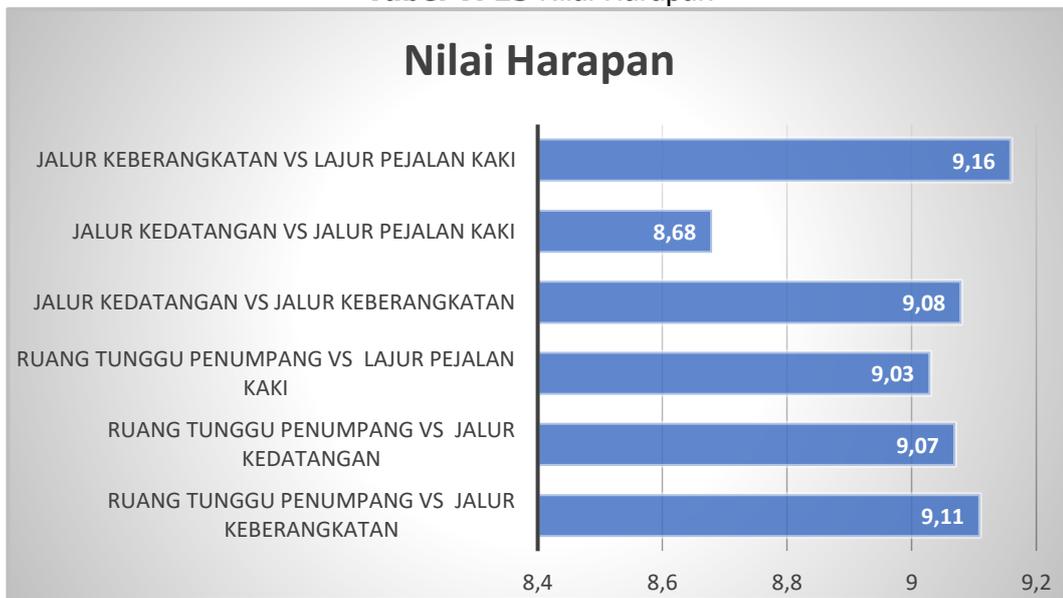
Sumber: Hasil Analisis, 2022

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

## 2. Nilai Harapan

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

**Tabel V. 13** Nilai Harapan



Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan dari diagram tersebut tergambaran berupa nilai kondisi interval jarak antar fasilitas harapan berdasar responden.

**Tabel V. 14** Matriks Interaksi Harapan

RUANG TUNGGU PENUMPANG				
JALUR KEDATANGAN	9			
JALUR KEBERANGKATAN	9	9		
LAJUR PEJALAN KAKI	9	9	9	
<b>Desire Interaction Matrix</b>	RUANG TUNGGU PENUMPANG	JALUR KEDATANGAN	JALUR KEBERANGKATAN	LAJUR PEJALAN KAKI

Sumber: Hasil Analisis, 2022

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

### 3. *Negative Value*

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

**Tabel V. 15** Modal Interaction Matriks Terminal Untung Suropati

RUANG TUNGGU PENUMPANG						
JALUR KEDATANGAN	6	9 -3				
JALUR KEBERANGKATAN	6	9 -3	6	9 -3		
JALUR PEJALAN KAKI	6	9 -3	6	9 -3	6	9 -3

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

Sumber: Hasil Analisis, 2022

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

### 4. *Normalized Score*

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

**Tabel V. 16** Normalized Score

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

Sumber: Horowitz, Alan dan Nick 1994

$$\text{Normalized Score} = \frac{\text{Total Selisih Eksisting dan harapan} \times 100}{\text{Jumlah Kolom Eksisting}}$$

$$\begin{aligned} &= \frac{-18 \times 100}{6} \\ &= -300 \end{aligned}$$

### Rumus V. 2

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

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

#### 5.2.3 Upaya Peningkatan Kinerja Integrasi Fasilitas Pelayanan Terminal

Untuk peningkatan kinerja integrasi fasilitas pelayanan yang ada di Terminal Untung Suropati perlu dilakukan upaya peningkatan berupa:

##### a. Analisis Pola Pergerakan Kendaraan dan Orang

Pola pergerakan antara kendaraan angkutan umum, kendaraan pribadi dan orang harus dipisah agar tidak terjadi konflik pada area pergerakan masing-masing sirkulasi. Karena pada kondisi eksisting seringkali kendaraan pribadi menurunkan penumpang atau orang pada jalur kedatangan dan keberangkatan angkutan umum terutama jalur

bus AKDP, hal tersebut tentunya bisa membahayakan keselamatan dari penumpang/orang maupun dapat menghambat pergerakan masuk atau keluarnya kendaraan umum. Oleh karena itu dibuat rekomendasi dengan menambah petugas penjaga pada pintu masuk kendaraan dan juga dengan pintu masuk dan keluar kendaraan pribadi dengan pejalan kaki menjadi satu, kemudian untuk kendaraan angkutan umum mobil Bus AKDP dan Angkot dipisah agar tidak terjadi konflik antara kendaraan pribadi dan kendaraan umum serta pejalan kaki.

- b. Perbaikan fasilitas ruang tunggu karena kondisi eksisting ruang tunggu terminal Untung Suropati belum lama ini atap plafonnya runtuh, sehingga perlu dilakukan perbaikan agar tidak membahayakan penumpang dan agar penumpang menjadi lebih nyaman untuk singgah.
- c. Untuk fasilitas yang kondisinya dalam keadaan kurang baik dan juga fasilitas yang letaknya kurang sesuai, seperti kondisi plafon ruang tunggu penumpang dan juga kondisi musholla yang jaraknya terlalu jauh dengan toilet maupun tempat tunggu penumpang, perlu dilakukannya perbaikan dan pemindahan letak fasilitas tersebut ketempat yang sesuai dengan kebutuhan pelayanan Terminal Untung Suropati.
- d. Untuk upaya peningkatan kinerja integrasi fasilitas pelayanan terminal juga dianalisis pada perhitungan luas kebutuhan fasilitas yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021.

### **5.3 EVALUASI KINERJA FASILITAS TERMINAL UNTUNG SUROPATI**

Berikut merupakan tabel hasil inventarisasi dan evaluasi fasilitas pada Terminal Untung Suropati

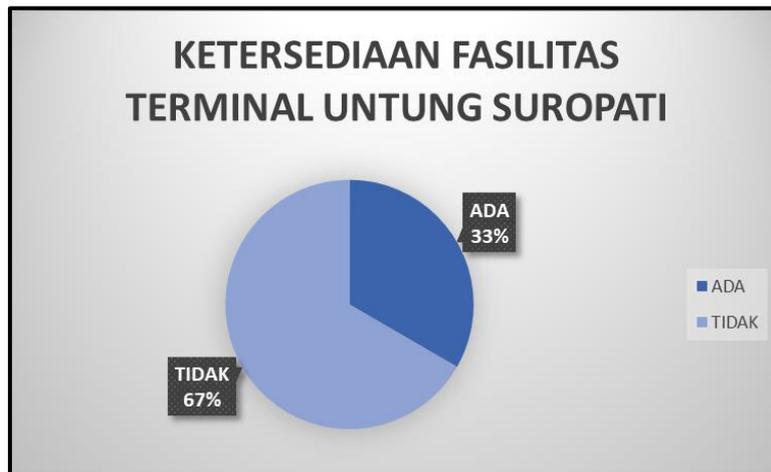
**Tabel V. 17** Tabel Evaluasi Kondisi Eksisting Fasilitas Terminal Untung Suropati

NO	FASILITAS	KEBERADAAN		KONDISI		PEMANFAATAN	
		ADA	TIDAK ADA	BAIK	TIDAK BAIK	SESUAI	TIDAK SESUAI
<b>A. FASILITAS UTAMA</b>							
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 ( <i>customor service</i> )		✓				
12	<i>Outlet</i> Pembelian Tiket Secara <i>Online</i>		✓				
13	Jalur Pejalan Kaki yang Ramah Terhadap Orang Berkebutuhan Khusus		✓				
14	Tempat Berkumpul Darurat		✓				

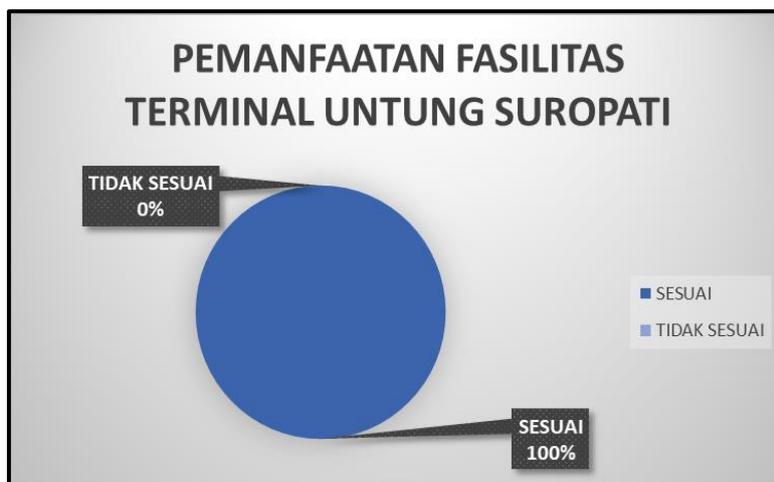
NO	FASILITAS	KEBERADAAN		KONDISI		PEMANFAATAN	
		ADA	TIDAK ADA	BAIK	TIDAK BAIK	SESUAI	TIDAK SESUAI
<b>B. FASILITAS PENUNJANG</b>							
15	Fasilitas Penyadang Disabilitas dan Ibu Hamil atau Menyusui		✓				
16	Pos Kesehatan		✓				
17	Fasilitas Kesehatan		✓				
18	Fasilitas Peribadatan	✓		✓		✓	
19	Pos Polisi		✓				
20	Alat Pemadam Kebakaran	✓		✓		✓	
<b>C. FASILITAS UMUM</b>							
21	Toilet	✓		✓		✓	
22	Rumah Makan		✓				
23	Fasilitas Telekomunikasi		✓				
24	Tempat Istirahat Awak Kendaraan		✓				
25	Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan		✓				
26	Fasilitas Pemantau Kualitas Udara dan Gas Buang		✓				
27	Fasilitas Kebersihan		✓				
28	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum		✓				
29	Fasilitas Perdagangan, Pertokoan	✓		✓		✓	
30	Fasilitas Penginapan		✓				
31	Area Merokok		✓				
32	Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)		✓				
33	Fasilitas Pengantar Barang ( <i>trolley</i> dan tenaga angkut)		✓				
34	Fasilitas Telekomunikasi dan/atau Area dengan Jaringan Internet		✓				
35	Ruang Anak-anak		✓				
36	Media Pengaduan Layanan		✓				

Sumber: Hasil Analisis, 2022

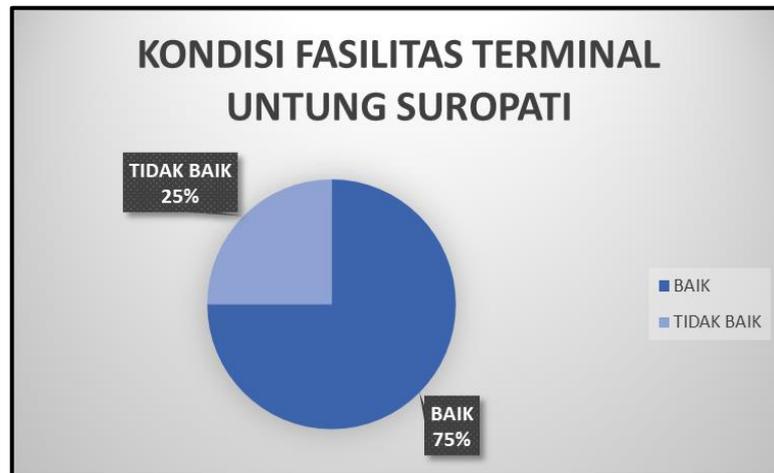
Dari hasil survey inventarisasi terminal yang telah dilakukan, kondisi eksisting dari terminal Untung Suropati jika disandingkan berdasarkan standar yang telah ditentukan pada PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Maka diperoleh hasil sebagai berikut:



**Gambar V. 17** Ketersediaan Fasilitas Terminal Untung Suropati



**Gambar V. 16** Pemanfaatan Fasilitas Terminal Untung Suropati



**Gambar V. 18** Kondisi Fasilitas Terminal Untung Suropati

### 5.2.1 Evaluasi Fasilitas Utama Terminal Untung Suropati

Berdasarkan identifikasi fasilitas utama yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No.24 Tahun 2021 Pasal 39 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Untung Suropati saat ini tidak terdapat fasilitas utama yang meliputi:

1. Fasilitas Tempat Berkumpul Darurat (*assembly point*)

Pada kondisi eksisting di terminal Untung Suropati tidak ditemukan fasilitas tempat berkumpul darurat (*assembly point*). Padahal hal ini penting digunakan untuk berkumpul apabila dalam keadaan darurat sehingga tidak berpecah dan memudahkan untuk melakukan penanganan.

2. Fasilitas Jalur Evakuasi Bencana Didalam Terminal

Pada kondisi eksisting di terminal Untung Suropati tidak terdapat jalur evakuasi bencana didalam terminal yang apabila terjadi bencana mengakibatkan pengguna terminal kesulitan didalam terminal untuk bisa menyelamatkan diri. Jalur evakuasi sangat diperlukan saat terjadi bencana.

3. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*)

Terminal Untung Suropati tidak memiliki fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*), sehingga mengakibatkan kurangnya pemeliharaan maupun perawatan terhadap kondisi terminal seperti taman serta tumbuhan yang berada disekitar

terminal yang mengakibatkan terlihat tidak terawatnya taman dan juga akar dari tumbuhan yang menembus dinding pada bagian bangunan tertentu.

4. Fasilitas Layanan Bagasi dan Ruang penitipan barang (*lockers*)  
Terminal Untung Suropati tidak mempunyai fasilitas layanan bagasi maupun ruang untuk penitipan barang, sehingga terkadang penumpang angkutan umum kesulitan untuk menitipkan barang bawaan mereka.
5. Jalur Pejalan Kaki Yang Ramah Terhadap Orang Berkebutuhan Khusus Pada kondisi eksisting yang ada di terminal Untung Suropati, tidak ditemukan jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang berkebutuhan khusus, padahal hal tersebut penting untuk mempermudah orang berkebutuhan khusus untuk menaiki angkutan umum.
6. Media Informasi, pada kondisi eksisting, Terminal Untung Suropati sebenarnya memiliki media informasi berupa papan informasi digital, akan tetapi seringkali papan informasi digital tersebut dalam keadaan mati, sehingga terkadang menyulitkan penumpang ketika ingin mendapatkan informasi seputar terminal maupun angkutan umum yang tersedia. Hal ini juga bisa membuat petugas terminal akan sulit ketika akan menyampaikan sesuatu kepada pengguna terminal yang sifatnya darurat.

#### 5.2.2 Evaluasi Fasilitas Penunjang Terminal Untung Suropati

Berdasarkan identifikasi fasilitas penunjang sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No.24 Tahun 2021 pasal 42 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, pada Terminal Untung Suropati tidak terdapat beberapa fasilitas penunjang antara lain :

1. Fasilitas dan Pos Kesehatan

Terminal Untung suropati tidak terdapat fasilitas dan pos kesehatan maupun petugas kesehatan, sehingga apabila ada hal yang berkaitan dengan kesehatan maupun apabila terjadi hal seperti kecelakaan tidak ada penanganan khusus pada kecelakaan yang mungkin terjadi pada terminal.

2. Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui

Terminal Untung Suropati tidak memiliki fasilitas khusus untuk penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui, sehingga tentunya membuat kesulitan untuk disabilitas dan ibu hamil atau menyusui saat menggunakan angkutan umum.

### 5.2.3 Evaluasi Fasilitas Umum Terminal Untung Suropati

Berdasarkan identifikasi fasilitas umum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.24 Tahun 2021 Pasal 42 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada terminal Untung Suropati tidak terdapat beberapa fasilitas umum meliputi :

1. Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan

Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan sangat penting untuk tetap menjaga kelestarian lingkungan hidup maupun menjaga lingkungan sekitar dari polusi kebisingan suara, tetapi untuk saat ini di terminal Untung Suropati masih belum tersedia fasilitas untuk penanganan hal ini.

2. Fasilitas Pemantau Kualitas Udara dan Gas Buang

Pemantau kualitas udara dan gas buang sangat penting untuk menjaga kualitas disekitar area terminal tetap dalam keadaan baik dan juga untuk mengontrol kualitas udara dari polusi asap kendaraan umum. Saat ini belum tersedia fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang di terminal Untung Suropati.

3. Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan umum

Fasilitas untuk perbaikan ringan kendaraan diperlukan untuk penanganan sementara apabila ditemukan masalah maupun

kerusakan pada kendaraan umum, hal ini untuk mengantisipasi apabila kendaraan tersebut masih dalam keadaan beroperasi sehingga langsung dapat ditangani dan tidak mengganggu pengoperasian kendaraan.

#### 4. Fasilitas Area Merokok

Terminal belum memiliki fasilitas khusus untuk area merokok karena terminal Untung Suropati bersifat terbuka. Sehingga banyak para perokok yang melakukan kegiatan merokok disembarang tempat. Hal ini mengakibatkan merasa terganggunya bagi pengguna terminal lain maupun orang disekitar yang tidak merokok.

#### 5. Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)

Terminal Untung Suropati belum memiliki fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM), sehingga terkadang penumpang kesulitan apabila penumpang ingin mengambil uang tidak dapat melakukan transaksi didalam terminal karena ketidakterseediaannya fasilitas ini.

#### 6. Fasilitas Pengantar Barang (trolley dan tenaga angkut)

Belum tersedianya fasilitas pengantar barang maupun tenaga angkut di terminal Untung Suropati membuat pengguna terminal yang membawa barang bawaan kesulitan dalam membawa barang bawaan, sehingga terkadang para awak angkutan umum yang membantu mereka untuk membawa barang bawaan mereka ke dalam kendaraan.

#### 7. Fasilitas Telekomunikasi dan/atau area dengan jaringan internet

Fasilitas telekomunikasi maupun area dengan jaringan internet seperti wifi belum bisa digunakan sepenuhnya di terminal Untung Suropati ini, hal itu sebenarnya dibutuhkan pada waktu tertentu oleh pengguna angkutan umum untuk berkomunikasi, mencari informasi maupun hiburan ketika menunggu di terminal Untung Suropati.

#### 8. Fasilitas penginapan

Saat ini terminal Untung Suropati belum memiliki fasilitas penginapan baik untuk penumpang yang ingin melakukan perjalanan maupun penumpang yang baru selesai melaksanakan perjalanan jarak jauh, tetapi untuk saat ini fasilitas ini belum dibutuhkan karena keterbatasan lahan dan juga letak penginapan yang tidak terlalu jauh dari terminal, sehingga bisa dijadikan rekomendasi untuk penumpang angkutan umum yang ingin mencari tempat penginapan

#### 9. Fasilitas ruang anak-anak

Fasilitas ruang untuk anak-anak terkadang diperlukan seperti taman bermain agar anak-anak tidak merasa jenuh ataupun bosan apabila menunggu kedatangan angkutan umum.

#### 10. Tempat istirahat awak kendaraan

Untuk kondisi eksisting saat ini, terminal Untung Suropati belum memiliki fasilitas khusus untuk istirahat awak kendaraan. Hal tersebut membuat para awak kendaraan hanya bisa melakukan istirahat di area tunggu penumpang, sehingga terkadang membuat para penumpang yang sedang menunggu jadwal keberangkatan angkutan umum menjadi tidak nyaman karena harus menunggu bersama awak kendaraan yang sedang beristirahat. Tetapi jarang ditemukan awak kendaraan yang beristirahat pada area tersebut karena kebanyakan angkutan umum yang langsung melanjutkan perjalanan tanpa istirahat terlebih dahulu.

#### 11. Fasilitas Media pengaduan layanan

Belum adanya media pengaduan layanan di terminal Untung Suropati membuat pengguna terminal tidak bisa menyampaikan apabila ada masalah maupun komplain terhadap pelayanan yang ada di terminal Untung Suropati.

### 5.2.4 Sirkulasi Dalam Lingkungan Kerja Terminal

Arus sirkulasi pergerakan merupakan pola pergerakan yang terjadi

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

Dikutip dalam Abubakar, I. dkk., 1995, sirkulasi lalu lintas pada daerah lingkungan kerja dan daerah pengawasan terminal harus diperhatikan sesuai kriteria perencanaan terminal.

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

Berikut merupakan penjabaran dari masing-masing sirkulasi yang ada didalam daerah lingkungan kerja dari terminal Untung Suropati.

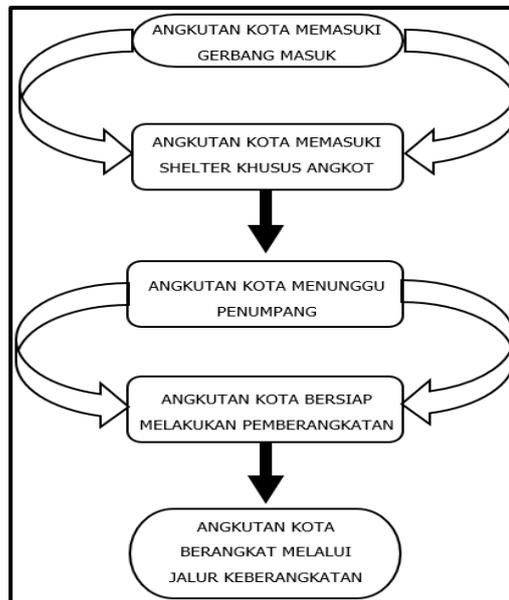
#### 1. Sirkulasi Kendaraan Angkutan Umum

Sirkulasi pergerakan Angkutan Umum dimulai ketika kendaraan memasuki Terminal Untung Suropati melalui pintu masuk dan berhenti pada lajur kedatangan kendaraan angkutan umum. Pada lajur ini kendaraan angkutan umum menurunkan penumpang yang ingin turun diterminal dan menaikkan penumpang kemudian keluar terminal melalui jalur keberangkatan pada pintu keluar. Sirkulasi pergerakan kendaraan angkutan umum terdiri dari angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan angkutan Kota.

Sirkulasi kendaraan umum secara keseluruhan melalui jalur yang berbeda, tetapi dengan sistem yang sama yaitu masuk ke terminal menuju jalur kedatangan untuk menurunkan penumpang dan menaikkan penumpang di shelter bus atau angkutan umum

pada jalur keberangkatan lalu keluar terminal. Sirkulasi kendaraan angkutan umum yang lebih lanjut dapat di lihat sebagai berikut :

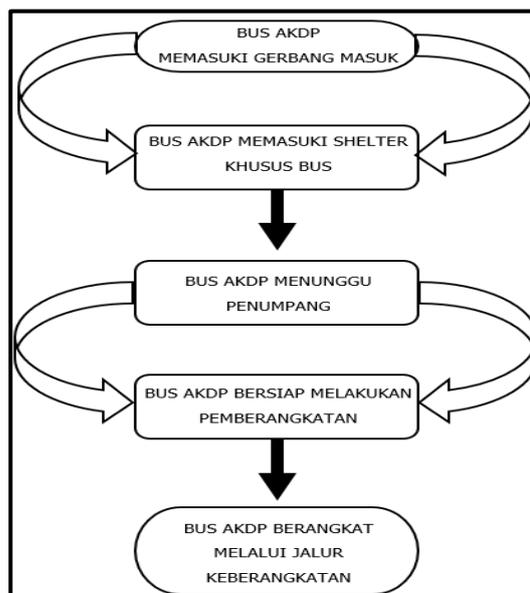
a. Sirkulasi Angkutan Kota Kota Pasuruan



*Sumber: Hasil Analisis, 2022*

**Gambar V. 19** Sirkulasi Angkutan Kota

b. Sirkulasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)



*Sumber: Hasil Analisis, 2022*

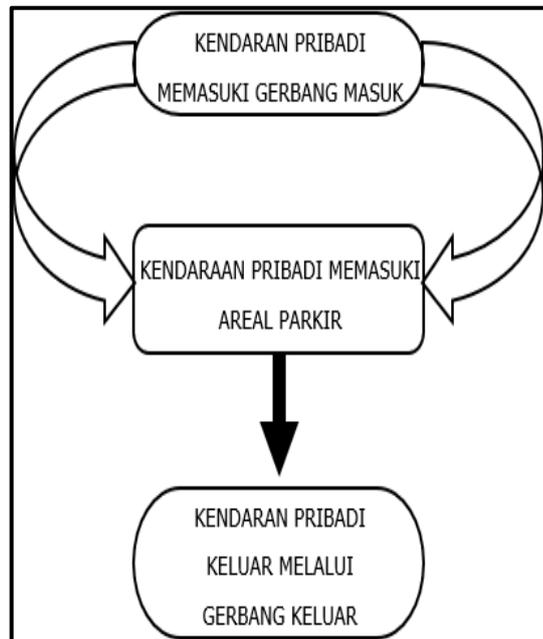
**Gambar V. 20** Sirkulasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Pada kondisi eksisting saat ini, sirkulasi didalam terminal antara sirkulasi kendaraan angkutan umum, sirkulasi kendaraan pribadi dan sirkulasi orang terpantau cukup baik, namun terkadang kendaraan pribadi maupun penumpang angkutan umum masih banyak ditemukan yang melakukan aktifitas keluar masuk terminal tidak pada tempatnya, sehingga dalam kasus ini sirkulasi dalam daerah lingkungan kerja Terminal Untung Suropati masih belum optimal sepenuhnya.

## 2. Sirkulasi Kendaraan Pribadi

Sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi dimulai ketika kendaraan memasuki Terminal Untung Suropati melalui pintu masuk terminal, kemudian menurunkan atau menaikkan orang. Pada umumnya kendaraan pribadi hanya sebagai pengantar ataupun penjemput kemudian langsung meninggalkan Terminal Untung Suropati melalui gerbang keluar.

Sirkulasi kendaraan pribadi yang ada di Terminal Untung Suropati terpantau cukup baik, namun tidak tertata dengan rapi, karena kendaraan pribadi yang masuk ke dalam terminal banyak ditemukan menggunakan pintu masuk yang sama dengan angkutan penumpang kemudian menurunkan penumpang di area tersebut lalu berputar di dalam terminal dan keluar menggunakan pintu masuk terminal. Kondisi eksisting sirkulasi kendaraan pribadi di Terminal Untung Suropati dapat dilihat pada gambar berikut :

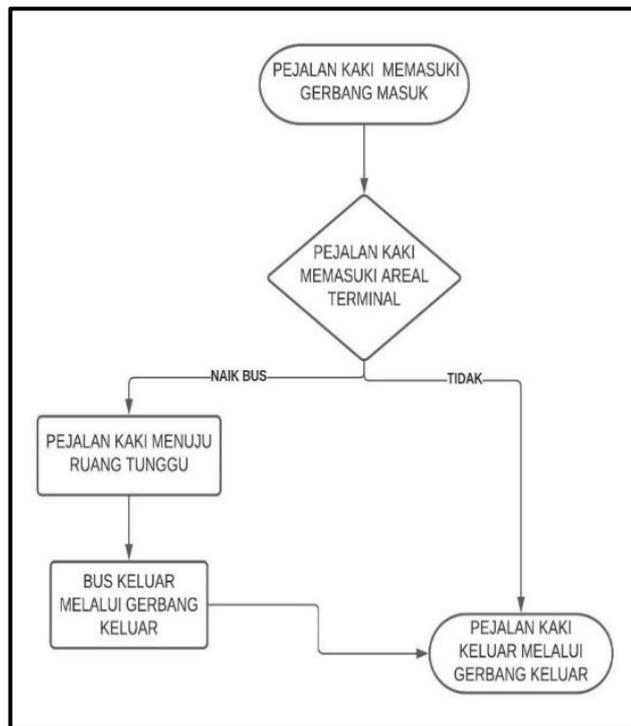


Sumber: Hasil Analisis 2022

**Gambar V. 21** Sirkulasi Kendaraan Pribadi

### 3. Sirkulasi Pergerakan Orang

Sirkulasi Pergerakan orang atau pejalan kaki didalam area lingkungan kerja Terminal Untung Suropati sudah cukup baik, namun terkadang ditemukan pergerakan penumpang angkutan umum yang melakukan aktifitas keluar masuk terminal tidak pada tempatnya. Hal ini terjadi saat pejalan kaki masuk menuju tempat keberangkatan angkutan umum melalui jalur khusus angkutan umum, sehingga terkadang mengganggu masuknya angkutan umum kedalam terminal. Untuk sirkulasi orang atau pejalan kaki yang lebih jelas dapat dilihat pada gambar berikut:



Sumber: Hasil Analisis, 2022

**Gambar V. 22** Sirkulasi Pergerakan Orang

## **5.4 PERHITUNGAN KEBUTUHAN LUAS FASILITAS TERMINAL UNTUNG SUROPATI**

### 5.3.1 Perhitungan Kebutuhan Fasilitas Utama Terminal Untung Suropati

#### 1. Jalur kedatangan dan jalur keberangkatan bus

Untuk penentuan kebutuhan jumlah jalur kedatangan dan keberangkatan pada terminal menggunakan pendekatan berdasarkan frekuensi kendaraan yang memasuki terminal. Untuk kondisi eksisting, frekuensi bus yang masuk ke Terminal Untung Suropati pada saat ini rata-rata dalam satu hari terdapat 70 sampai 80 bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan untuk angkutan Kota jarang sekali yang masuk kedalam terminal. luas eksisting jalur kedatangan sebesar 300 m<sup>2</sup> dan luas jalur keberangkatan sebesar 450 m<sup>2</sup>.

Pada kondisi eksisting, Terminal Untung Suropati mempunyai satu jalur kedatangan yang terdapat dua shelter jalur kedatangan kendaraan umum dan lima jalur keberangkatan yang digunakan Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan untuk angkutan kota memiliki satu jalur kedatangan kendaraan dan satu jalur keberangkatan kendaraan angkutan kota. Hal ini dikarenakan Terminal Untung Suropati tidak menerapkan sistem FIFO (First In First Out), tetapi bisa menerapkan SIRO (Service In Random Order) atau yang biasa dikenal juga dengan RSS (Random Selection For Service) yaitu pelayanan yang dilakukan dalam urutan acak. Secara ideal, dalam suatu Terminal harus memiliki satu jalur untuk masing-masing trayek guna menunjang kinerja masing-masing trayek yang ada. Namun, dengan keterbatasan lahan yang ada maka jumlah jalur disesuaikan dengan luas lahan yang ada.

**Tabel V. 18** Rencana Kebutuhan Jalur Terminal Terminal Untung Suropati

No	Trayek		Jam sibuk (detik)	Rit / hari	Jumlah pnp/hari	Waktu turun pnp (detik)	Periode kedatangan (detik)	Rata-rata pnp / rit	Waktu total menurunkan pnp (detik)	Jalur yang dibutuhkan
			<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	$e = a : b$	$f = c : b$	$g = f \times d$	$h = g : e$
1	D2	ANGKOT	3600	4	9	3	900	2,25	6,75	0,01
2	E2		3600	5	22	3	720	4,4	13,2	0,02
3	BP		3600	5	17	3	720	3,4	10,2	0,01
4	SURABAYA	AKDP	3600	5	69	3	720	13,8	41,4	0,06
5	MALANG		3600	3	72	3	1200	24	72	0,06
6	JEMBER		3600	3	60	3	1200	20	60	0,05
7	BANYUWANGI		3600	2	55	3	1800	27,5	82,5	0,05
JUMLAH JALUR YANG DIBUTUHKAN										0,25

Sumber: Hasil Analisis, 2022

## 2. Tempat tunggu penumpang

Ruang Tunggu penumpang yang dibutuhkan pada Terminal Untung Suropati dapat dihitung berdasarkan rumus ( $1,2 \times (0,75 \times 70\% \times n \times 50)$ ) dengan hasil yang didapatkan bahwa usulan untuk ruang tunggu penumpang untuk Angkutan Kota seluas 8 M<sup>2</sup>, dan untuk angkutan AKDP seluas 32 M<sup>2</sup>. Perhitungan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel V. 19** Tabel Luas Areal Tunggu Penumpang

NO	TRAYEK		Ai (KAPASITAS KENDARAAN)	N	TEMPAT TUNGGU PENUMPANG
					P x L (M <sup>2</sup> )
					$1,2 \times (0,75 \times 70\% \times n \times Ai)$
1	D2	ANGKOT	12	1	8
2	E2				
3	BP				
4	SURABAYA	AKDP	50	1	32
5	MALANG				
6	JEMBER				
7	BANYUWANGI				

Sumber: Hasil Analisis, 2022

## 3. Bangunan kantor terminal

Bangunan kantor terminal berupa sebuah bangunan yang berada dalam kawasan suatu terminal yang digunakan sebagai tempat

menjalankan kegiatan administrasi dan operasional terminal. Kebutuhan luas kantor terminal sesuai dengan jumlah pegawai yang bekerja pada terminal tersebut. Ukuran yang digunakan untuk mengukur kebutuhan kantor adalah

- 1) Ruang kepala terminal 25 m<sup>2</sup>
- 2) Ruang rapat perorang 2 m<sup>2</sup>
- 3) Ruang operasional perorang 6 m<sup>2</sup>
- 4) Toilet 2,67 m<sup>2</sup>
- 5) Ruang servis dan sirkulasi 20% dari luas kantor

Terdapat ketentuan mengenai luas minimal bangunan ini, yaitu :

**Tabel V. 20** Tabel Kriteria Luas Bangunan Kantor Terminal

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

*Sumber: Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib, 1995*

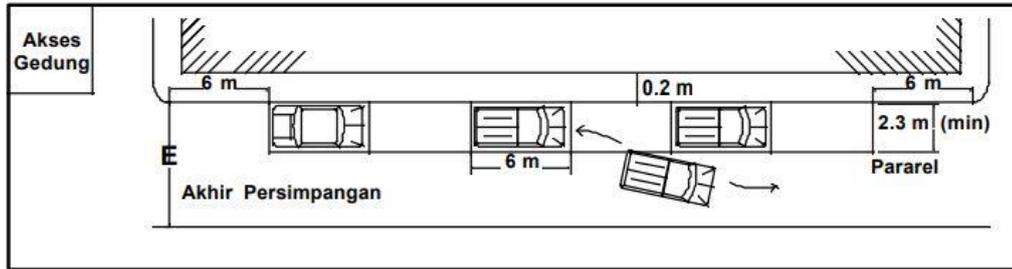
Dari hasil analisis kondisi eksisting, Terminal Untung Suropati termasuk kedalam terminal madya dan mempunyai luas bangunan kantor 400 m<sup>2</sup>. Oleh karena itu tidak perlu lagi ada penambahan luas pada bangunan kantor terminal Untung Suropati. Namun, perlu perbaikan bangunan pada Terminal Untung Suropati, karena bangunan yang ada sudah tidak layak, kemudia perlu pemanfaatan dan pemaksimalan pada tata ruang kantor untuk melengkapkan ruangan sesuai kebutuhan operasional kantor terminal.

#### 4. Parkir kendaraan pribadi

**Tabel V. 21** Kriteria Luas Parkir Kendaraan Pribadi

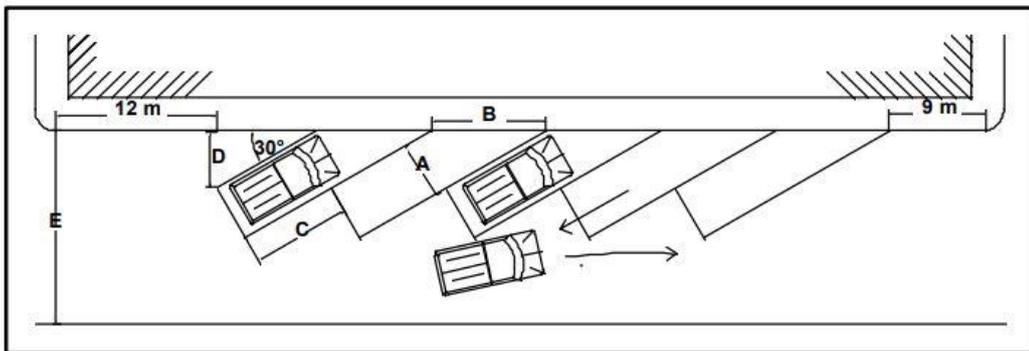
No	Kriteria Terminal	Panjang (m)
1	Jumlah Jalur < 10	15
2	Jumlah Jalur 10 – 20	20
3	Jumlah Jalur > 20	30

*Sumber: Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib, 1995*



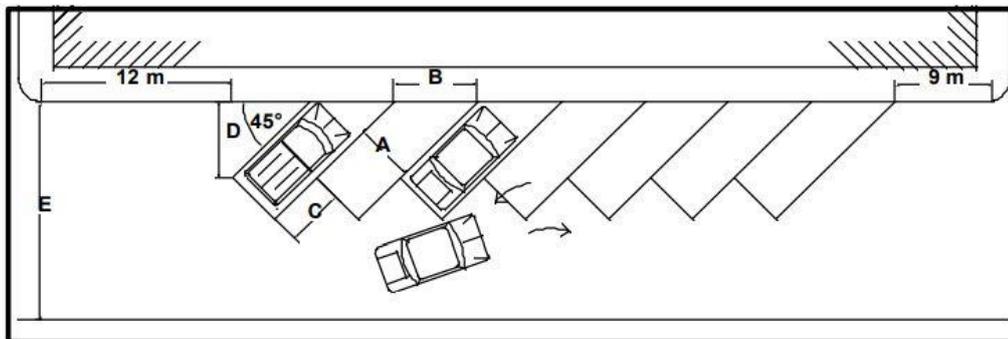
Sumber : Departemen Perhubungan (1996)

**Gambar V. 23** Posisi Parkir 0°



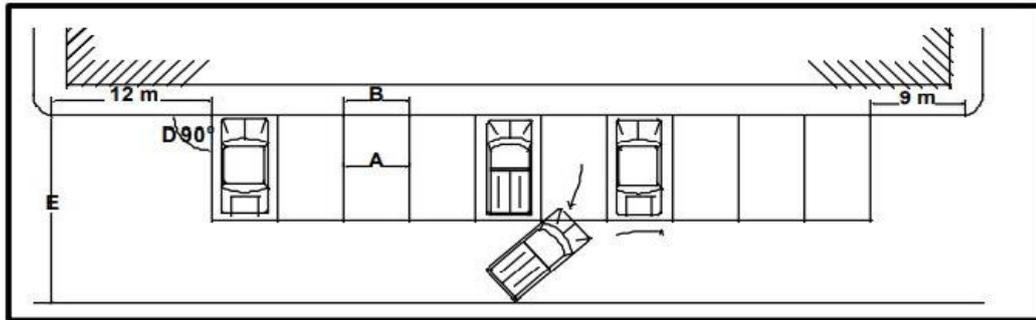
Sumber : Departemen Perhubungan (1996)

**Gambar V. 24** Posisi Parkir 30°



Sumber : Departemen Perhubungan (1996)

**Gambar V. 25** Posisi Parkir 60°



Sumber : Departemen Perhubungan (1996)

**Gambar V. 26** Posisi Parkir 90°

**Tabel V. 22** Kebutuhan Luas Ruang Parkir

Jenis kendaraan	Luas Lahan	Sudut Parkir	A	D	M	SRP= A x X (D+M)	Banyaknya Ruang Parkir Yang Tersedia
			Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Ruang Parkir Efektif (m)	Ruang Manuver (m)	Satuan Ruang Parkir (m)	
MOBIL	46	0°	2,3	5	3	18,4	3
SEPEDA MOTOR	54	0°	0,75	2	1,5	2,625	21

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan kriteria panjang parkir Sesuai dengan peraturan Dirjen Perhubungan Darat, Terminal Untung Suropati memiliki 5 jalur. Lahan parkir kendaraan pribadi pada Terminal Untung Suropati memiliki luas lahan sebesar 100 m<sup>2</sup>. Untuk menampung sebanyak mungkin kendaraan pribadi, fasilitas parkir mobil di terminal Untung Suropati dibuat dengan sudut 0° dengan dua sisi karena dapat memuat 3 mobil sedangkan fasilitas parkir sepeda motor juga dibuat dengan sudut 0° yang dapat menampung 21 sepeda motor. Dari hasil survei kondisi eksisting yang ada di terminal, didapatkan data bahwa hampir semua kendaraan yang mengisi tempat parkir adalah sepeda motor, terkadang ada mobil yang parkir tetapi hanya dalam jumlah yang sedikit.

##### 5. Parkir Kendaraan Umum (Zona Pengendalian)

Luas lahan yang ada pada Terminal Untung Suropati yaitu sebesar 1622 M<sup>2</sup>. Berdasarkan peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, diketahui SRP bus adalah sebesar 3,4 x 12,5 m. Sehingga dapat

diketahui berdasarkan tabel dibawah ini:

**Tabel V. 23** Perhitungan Banyaknya Ruang Parkir Angkutan Umum

Jenis kendaraan	Luas Lahan	Sudut Parkir	A	D	M	SRP= A x X (D+M)	Banyaknya
			Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Ruang Parkir Efektif (m)	Ruang Manuver (m)	Satuan Ruang Parkir (m)	Ruang Parkir Yang Tersedia
BUS AKDP	1620	90°	3,4	12,5	7	66,3	24
ANGKOT	1620	90°	2,3	5	5,8	24,84	65

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dengan menggunakan pendekatan berdasarkan buku pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir, maka parkir bus (zona pengendapan) yang ada pada Terminal Untung Suropati harus dapat menampung kendaraan bus sebanyak 24 unit kendaraan.

#### 6. Pos pemeriksaan KPS

Pos pemeriksaan kartu pengawasan adalah pos yang digunakan untuk melaksanakan pemeriksaan kartu pengawasan perjalanan yang dimiliki oleh masing-masing angkutan umum yang memasuki Terminal. Terminal Untung Suropati memiliki bangunan pos ini seluas 5 m<sup>2</sup> yang tersebar di beberapa pintu masuk terminal. Luas minimal dari bangunan ini sesuai standarnya adalah seluas 6 m<sup>2</sup>.

### 5.3.2 Perhitungan Kebutuhan Fasilitas Penunjang Terminal Untung Suropati

#### 1. Kios/kantin

Fasilitas kios/kantin merupakan fasilitas penunjang, akan tetapi sangat berpengaruh terhadap kenyamanan bagi penumpang. kebutuhan kios/kantin dari suatu Terminal merupakan 40% dari luas ruang tunggu penumpang, adanya kebutuhan untuk melakukan interaksi antara penjual dan pembeli sehingga dapat meningkatkan pelayanan di dalam terminal, tetapi jangan sampai mengganggu aktivitas di dalam lingkungan kerja terminal. Untuk perhitungan kebutuhan luas lahan kios terdapat pada tabel dibawah ini:

**Tabel V. 24** Tabel Luas Kantin/Kios Terminal

NO	TRAYEK		Ai (KAPASITAS KENDARAAN)	N	TEMPAT TUNGGU PENUMPANG	
					P x L (M <sup>2</sup> )	P x L (M <sup>2</sup> )
					1,2 x (0,75 x 70% x n x Ai)	
1	D2	ANGKOT	12	1	8	3
2	E2					
3	BP					
4	SURABAYA	AKDP	50	1	32	13
5	MALANG					
6	JEMBER					
7	BANYUWANGI					

Sumber: Hasil Analisis, 2022

## 2. Ruang peribadatan (Musholla)

**Tabel V. 25** Tabel Kriteria Luas Bangunan Musholla

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

Sumber: Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib, 1995

Luas kebutuhan untuk musholla ditetapkan menggunakan ketentuan menurut jumlah fasilitas jalur (n) berdasarkan tabel tersebut. Dengan memperhatikan jumlah jalur keberangkatan (n) rencana yaitu sebanyak 5 lajur, sehingga diketahui kebutuhan luas musholla sebesar 17,5 m<sup>2</sup>.

## 3. Toilet umum

Berdasarkan rumus untuk menentukan luas toilet adalah 80% dari luas musholla. Dengan mempertimbangkan sesuai dengan luas musholla yaitu sebesar 17,5 m<sup>2</sup> maka luas toilet yang harus tersedia sebesar 80% dari luas musholla yaitu 14 m<sup>2</sup>.

#### 4. Ruang istirahat sopir

Ruang ini digunakan bagi para sopir untuk istirahat sehingga ketika beroperasi, para sopir tidak kelelahan atau mengantuk yang berpotensi terjadinya kecelakaan. Pada tabel dapat dilihat bahwa luas ruang untuk istirahat sopir kendaraan untuk terminal Tipe B adalah sebesar 40 m<sup>2</sup>

#### 5. Menara pengawasan atau pos keamanan

Menara pengawasan atau pos keamanan merupakan fasilitas pengamanan yang ada di terminal. Dapat dilihat pada tabel, untuk luas pos keamanan pada terminal Tipe B yaitu sebesar 23 m<sup>2</sup>

#### 6. Taman

Taman merupakan fasilitas penghijauan dan juga digunakan untuk meningkatkan keindahan, kenyamanan dan kesejukan dalam lingkungan terminal, untuk luas taman sendiri yaitu disesuaikan dengan luasan terminal yang ada, yaitu 30% dari luas terminal keseluruhan, adapun luas taman yang bisa dibangun apabila diperlukan pada terminal Untung Suropati yaitu sebesar 486 m<sup>2</sup>.

### 5.3.3 Perbandingan Luas Eksisting dan Usulan

**Tabel V. 26** Tabel Perbandingan Luas Eksisting Dan Usulan

NO	FASILITAS		LUAS EKSISTING (M <sup>2</sup> )	LUAS IDEAL (M <sup>2</sup> )
<b>FASILITAS UTAMA</b>				
1	Jalur Kedatangan Kendaraan Umum	Angkot	65	100
		AKDP	300	
2	Jalur Keberangkatan Kendaraan Umum	Angkot	150	556
		AKDP	300	
3	Ruang Tunggu Penumpang	Angkot	8+32(2 area)	10
		AKDP		52
4	Bangunan Kantor Terminal		400	400
5	Parkir Kendaraan Pribadi		100	120
6	Pos Pemeriksaan Kartu Pengawasan		5	6
<b>FASILITAS PENUNJANG</b>				
1	Kios/Kantin		39	24.8
2	Musholla		10	17.5
3	Toilet Umum		5	14
4	Ruang Istirahat Sopir/Awak Kendaraan		-	40
5	Pos Pengawasan/Menara Pengawasan		9	23
6	Taman		10	486

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari perbandingan tabel di atas mengenai fasilitas terminal serta kebutuhan luasnya dan kondisi eksisting, diketahui bahwa pada kondisi eksisting Terminal Untung Suropati masih banyak yang belum sesuai dengan luas ideal fasilitas terminal sesuai standarisasi. Seperti halnya pada fasilitas parkir kendaraan pribadi hanya memiliki luas sebesar 100 m sedangkan luas ideal berdasarkan rumus yang berpedoman pada buku Menuju Lalu Lintas Angkutan Jalan Yang Tertib adalah 147 m<sup>2</sup>. Begitu juga dengan luas kondisi musholla dan toilet yang ada di terminal. Oleh karena itu beberapa fasilitas membutuhkan perluasan terutama pada fasilitas

utama, karena fasilitas ini merupakan fasilitas yang sangat penting dan berpengaruh terhadap kinerja dari Terminal Untung Suropati.

Kemudian untuk perawatan dan perbaikan pada fasilitas terminal seperti perawatan dan perbaikan fasilitas toilet, karena terkadang pada kondisi dan waktu tertentu toilet yang ada di Terminal Untung Suropati tidak bisa digunakan, hal tersebut tentunya membuat penumpang penumpang tidak nyaman, selanjutnya untuk jalur kedatangan dan keberangkatan penumpang, pada waktu tertentu juga seperti saat dalam kondisi hujan maupun kemarau, pada kondisi hujan jalur ini banyak terdapat genangan air yang cukup parah dan berdebu pada saat kondisi kemarau, karena jalur kedatangan dan keberangkatan bus ini hanya menggunakan *paving block* sehingga kondisi struktur jalan tidak rata, hal tersebut tentunya menimbulkan permasalahan pada terminal Untung Suropati.

## **5.5 EVALUASI SIRKULASI DAN KEBUTUHAN FASILITAS PADA TERMINAL UNTUNG SUROPATI**

Arus sirkulasi pergerakan yang ada didalam daerah lingkungan kerja yang ada di Terminal Untung Suropati antara lain meliputi arus sirkulasi pergerakan angkutan umum, arus sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi, dan arus sirkulasi pergerakan orang. Pola pergerakan yang ada didalam terminal dilakukan ketika kendaraan maupun orang memasuki terminal, kemudia terjadi pergerakan didalam terminal, kemudia kendaraan yang ada memasuki tempat henti atau parkir, dan untuk pergerakan orang memasuki tempat menunggu kendaraan, lalu setelah itu diakhiri pada saat orang memasuki kendaraan umum dan kendaraan umum keluar meninggalkan terminal. Sirkulasi lalu lintas yang ada didalam daerah lingkungan kerja terminal harus diperhatikan sesuai kriteria perencanaan terminal yaitu :

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

3. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah.

#### 5.4.1. Sirkulasi Pada Daerah Lingkungan Kerja Terminal Untung Suropati

##### 1. Sirkulasi Pergerakan Angkutan Umum

Pola pergerakan angkutan umum pada Terminal Untung Suropati terbagi menjadi sirkulasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Kota (Angkot). Perbedaan yang ada antara sirkulasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Kota (Angkot) yaitu masing-masing kendaraan umum memiliki jalur sendiri untuk melakukan sirkulasi. Untuk sirkulasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Kota (Angkot).

Tetapi seharusnya sirkulasi pergerakan angkutan umum yang ada antara jalur kedatangan dan keberangkatan itu dari jalan dibalik, karena lebih banyak penumpang yang melakukan perjalanan jalur pantura daripada sebaliknya. Pada daerah lingkungan kerja Terminal Untung Suropati ini antara keduanya belum ditemukan masalah yang mempengaruhi pada kinerja Terminal Untung Suropati.

##### 2. Sirkulasi Pergerakan Kendaraan Pribadi

Sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi yang ada di dalam lingkungan kerja dari Terminal Untung Suropati terkadang juga memiliki konflik dengan angkutan umum Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), yaitu pada saat pergerakan kendaraan pribadi dari luar terminal masuk ke dalam terminal Untung Suropati menuju lokasi parkir kendaraan pribadi melewati jalur khusus untuk Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP).

Hal tersebut terkadang menimbulkan konflik arus sirkulasi yang menimbulkan dampak yang bisa menghambat jalur bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang akan memasuki jalur kedatangan kendaraan ketika ada kendaraan pribadi di jalur yang sama yang

menyebabkan arus sirkulasi kendaraan pribadi pada Terminal Untung Suropati menjadi terhambat, kemudian juga sering ditemukan kendaraan seperti sepeda motor yang parkir disekitar jalur kedatangan Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP). Banyak juga kendaraan pribadi yang langsung berputar balik di dalam terminal dan keluar melalui pintu masuk kedatangan bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang membuat kendaraan pribadi melawan arus dengan kendaraan umum yang akan masuk ke dalam terminal.

### 3. Sirkulasi Pergerakan Pejalan Kaki atau Orang

Pada Pola pergerakan antara pejalan kaki atau orang yang ada didalam daerah dari lingkungan kerja Terminal Untung terdapat konflik antara sirkulasi Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dengan pergerakan pejalan kaki atau orang, hal ini terjadi saat pejalan kaki atau orang berjalan dari luar terminal Untung Suropati melewati area kedatangan bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) menuju tempat tunggu penumpang, hal tersebut terkadang dapat mengganggu masuknya bus kedalam terminal yang bisa menghambat kedatangan bus untuk masuk kedalam terminal, sehinggalah membuat kinerja terminal Untung Suropati menjadi kurang optimal.

#### 5.4.2. Kebutuhan Fasilitas Pada Terminal Untung Suropati

Kebutuhan fasilitas pada terminal Untung Suropati dengan dengan kondisi eksisting saat ini masih ada beberapa fasilitas yang kurang optimal, kondisinya kurang baik, rusak maupun belum ada. Seperti Jalur kedatangan maupun keberangkatan kendaraan yang berlubang, sehingga pada kondisi tertentu seperti hujan menyebabkan banyak genangan air, tidak tersedianya media/papan informasi dan petunjuk sehingga menyulitkan penumpang untuk mendapatkan informasi seputar terminal maupun angkutan umum yang ada, kondisi menara pengawas yang sudah rusak parah, tidak ada tempat berkumpul darurat maupun jalur evakuasi bencana didalam terminal, tidak

tersedianya fasilitas kesehatan, tidak tersediaya fasilitas untuk disabilitas maupun penyandang cacat, tidak tersedianya fasilitas layanan bagasi maupun tempat penitipan barang, fasilitas umum seperti toilet terkadang tidak bisa digunakan, tempat tersedianya tempat istirahat untuk sopir angkutan umum, ruang pembelian tiket yang belum memadai.

Selain itu juga ada beberapa fasilitas yang sudah ada namun tidak sesuai dengan fungsi seharusnya berdasarkan standar yang telah ditentukan pada PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

## **5.6 UPAYA PENINGKATAN KINERJA PELAYANAN TERMINAL UNTUNG SUROPATI SETELAH DILAKUKAN REKOMENDASI**

Usulan terhadap perbaikan, perawatan dan penambahan fasilitas terminal dan sirkulasi pergerakan dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Utung Suropati. Usulan bisa dilakukan dan didapat setelah dilakukan evaluasi baik dari segi fasilitas yang ada didalam terminal Untung Suropati dan sirkulasi terhadap kondisi eksisting terminal agar penggunaan fasilitas terminal dan arus sirkulasi baik di dalam daerah lingkungan kerja terminal maupun kondisi fasilitas didalam terminal dapat berfungsi secara efektif dan efisien.

Adapun usulan yang disarankan oleh penulis agar dapat diterapkan di Terminal Untung Suropati sesuai dengan peraturan Menteri Perubungan Nomor 24 Tahun 2021 antara lain :

1. Perbaikan dan pengaspalan areal parkir kendaraan umum. Hal ini dikarenakan areal parkir kendaraan umum pada Terminal Untung Suropati masih belum teraspal masih berupa paving block, luasnya sangat sempit dan terlihat masih kurang perawatan kemudian terdapat lubang sehingga jika hujan akan menimbulkan genangan dan jika kemarau akan menimbulkan debu yang mengganggu pengguna

terminal. Perparkiran bus juga akan terganggu karena sopir bus hanya akan memilih tempat parkir yang tidak berlubang, akibatnya parkir bus menjadi tidak rapi dan bisa mengganggu sirkulasi kendaraan umum.

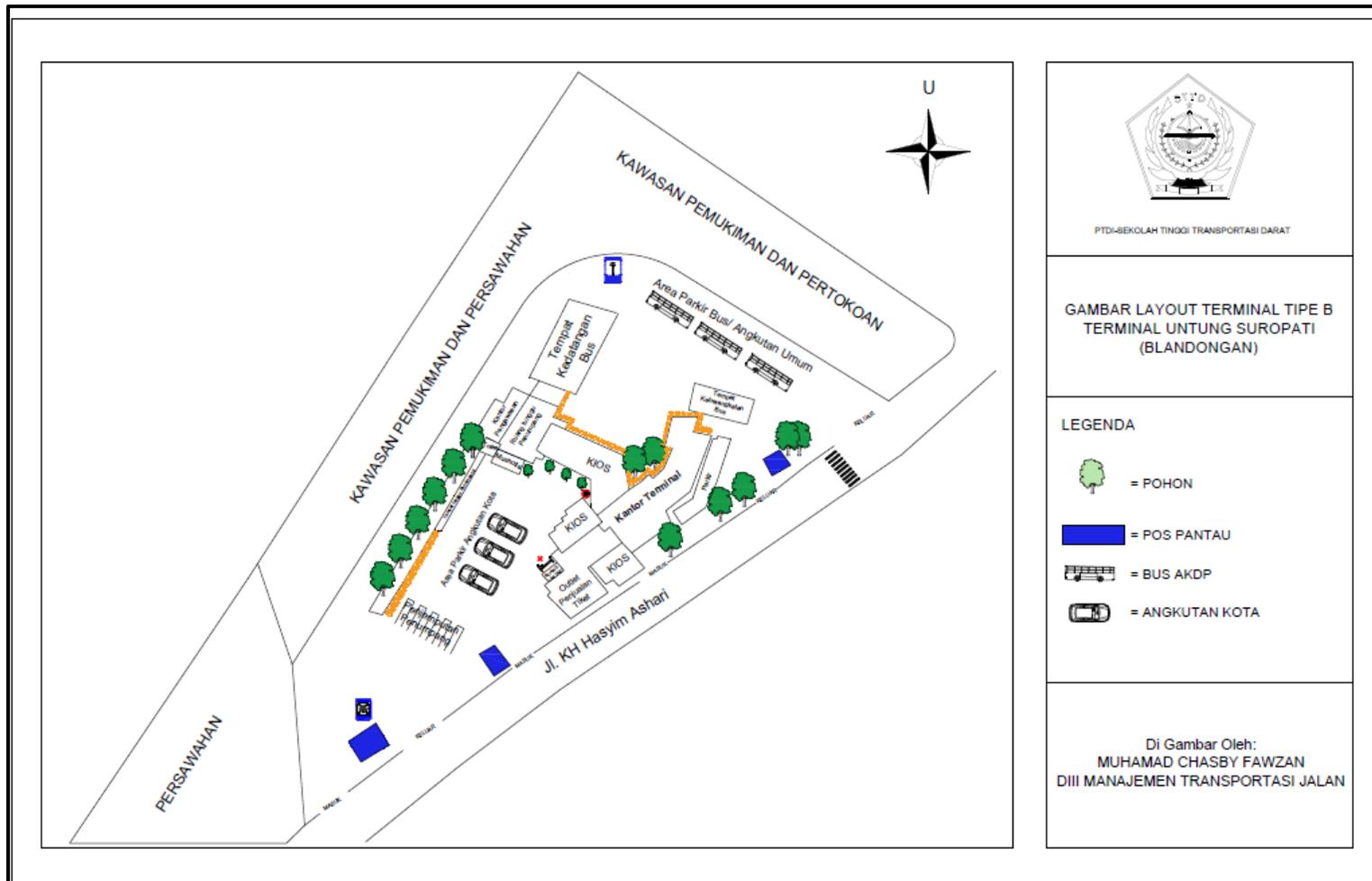
2. Perbaiki fasilitas ruang tunggu karena kondisi eksisting ruang tunggu terminal Untung Suropati belum lama ini atap plafonnya runtuh, sehingga perlu dilakukan perbaikan agar tidak membahayakan penumpang dan agar penumpang menjadi lebih nyaman untuk singgah.
3. Perbaiki fasilitas menara pengawas, saat ini terminal Untung Suropati telah memiliki menara pengawas, tetapi dalam kondisi rusak, sehingga saat ini belum bisa digunakan kembali untuk memantau keamanan didalam terminal oleh petugas terminal Untung Suropati.
4. Penambahan petugas pada area jalur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum agar kendaraan pribadi maupun penumpang tidak masuk kedalam terminal melalui jalur kendaraan umum tersebut.
5. Penambahan Fasilitas Tempat Berkumpul Darurat (*assembly point*) dan Jalur Evakuasi Bencana. Pada kondisi eksisting di terminal Untung Suropati tidak ditemukan fasilitas tempat berkumpul darurat (*assembly point*) dan Jalur Evakuasi Bencana. Padahal hal ini penting digunakan untuk berkumpul apabila dalam keadaan darurat sehingga tidak berpecah dan memudahkan untuk melakukan penanganan saat terjadi bencana.
6. Membuat fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*), untuk pemeliharaan maupun perawatan terhadap kondisi terminal seperti taman serta tumbuhan yang berada disekitar terminal
7. Penyediaan fasilitas Layanan Bagasi dan Ruang penitipan barang (*lockers*) dan Pengantar Barang (*trolley* dan tenaga angkut) agar memudahkan penumpang untuk menitipkan maupun membantu penumpang untuk melakukan perpindahan barang bawaan mereka.
8. Jalur Pejalan Kaki Yang Ramah Terhadap Orang Berkebutuhan Khusus Pada kondisi eksisting yang ada di terminal Untung Suropati, tidak

ditemukan jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang berkebutuhan khusus, padahal hal tersebut penting untuk mempermudah orang berkebutuhan khusus untuk menaiki angkutan umum.

9. Perbaikan fasilitas media informasi karena Terminal Untung Suropati sebenarnya memiliki media informasi berupa papan informasi digital, akan tetapi seringkali papan informasi digital tersebut dalam keadaan mati, sehingga terkadang menyulitkan penumpang ketika ingin mendapatkan informasi seputar terminal maupun angkutan umum yang tersedia. Hal ini juga bisa membuat petugas terminal akan sulit ketika akan menyampaikan sesuatu kepada pengguna terminal yang sifatnya darurat. Oleh karena itu perlu dilakukan perbaikan pada fasilitas media informasi yang ada di Terminal Untung Suropati.
10. Penambahan fasilitas kesehatan di Terminal Untung Suropati, sehingga apabila ada hal yang berkaitan dengan kesehatan maupun apabila terjadi hal seperti kecelakaan agar ada penanganan khusus pada kecelakaan yang mungkin terjadi pada terminal.
11. Penambahan Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui. Saat ini terminal Untung Suropati tidak memiliki fasilitas khusus untuk penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui seperti ruang laktasi, sehingga tentunya membuat kesulitan untuk disabilitas dan ibu hamil atau menyusui saat didalam terminal, oleh karena itu fasilitas ini perlu ada di terminal.
12. Penambahan Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan. Fasilitas ini sangat penting untuk tetap menjaga kelestarian lingkungan hidup maupun menjaga lingkungan sekitar dari polusi kebisingan suara, tetapi untuk saat ini di terminal Untung Suropati masih belum tersedia fasilitas untuk penanganan hal ini.
13. Penambahan Fasilitas Pemantau Kualitas Udara dan Gas Buang. Hal ini sangat penting untuk menjaga kualitas disekitar area terminal tetap dalam keadaan baik dan juga untuk mengontrol kualitas udara dari polusi asap kendaraan umum. Saat ini belum tersedia fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang di terminal Untung Suropati.

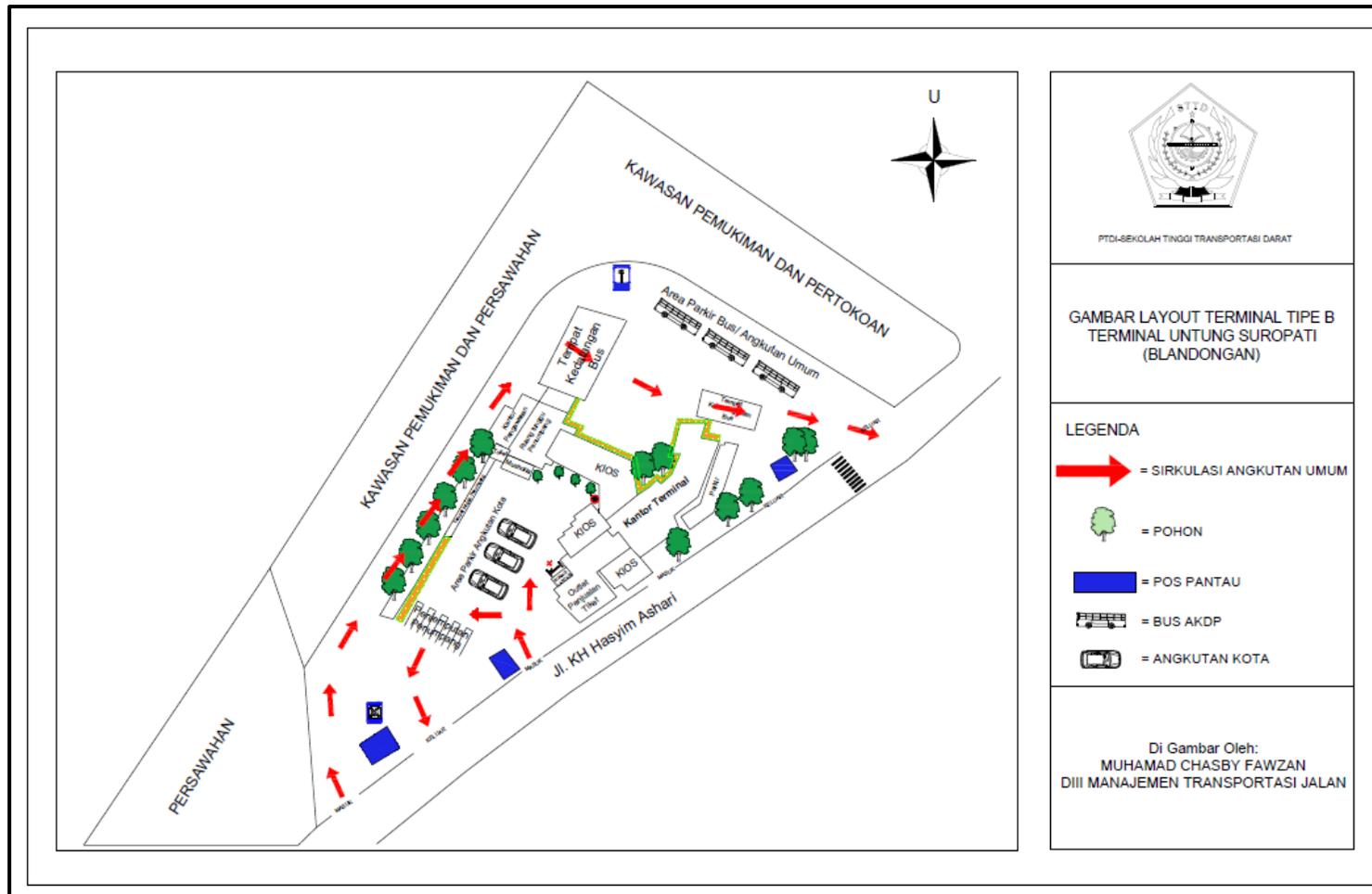
14. Penambahan Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan umum. Fasilitas untuk perbaikan ringan kendaraan diperlukan untuk penanganan sementara apabila ditemukan masalah maupun kerusakan pada kendaraan umum, hal ini untuk mengantisipasi apabila kendaraan tersebut masih dalam keadaan beroperasi sehingga langsung dapat ditangani dan tidak mengganggu pengoperasian kendaraan.
15. Penambahan fasilitas Area Merokok, karena terminal Untung Suropati belum memiliki area khusus ini, sehingga banyak para perokok yang melakukan kegiatan merokok disembarang tempat. Hal ini mengakibatkan merasa terganggunya bagi pengguna terminal lain maupun orang disekitar yang tidak merokok.
16. Penambahan fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM) agar memudahkan penumpang apabila penumpang ingin melakukan transaksi maupun mengambil uang melalui fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM) apabila tersedia.
17. Perbaikan sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi. Hal ini bisa dilakukan dengan pengetatan peraturan oleh petugas terminal terhadap pergerakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor maupun mobil pribadi yang terkadang berputar di dalam terminal kemudian keluar terminal menggunakan pintu masuk kedatangan kendaraan bus umum.

Pengukuran kinerja integrasi antara fasilitas pelayanan maupun aksesibilitas menjadi lebih baik karena adanya rekomendasi yang diberikan oleh penulis, sehingga berdampak pada peningkatan kinerja Terminal Untung Suropati. Penulis juga mengusulkan usulan Layout untuk agar dapat memperbaiki sirkulasi terminal serta dapat mengoptimalkan kinerja fasilitas terminal. Layout usulan juga menggunakan patokan zonasi dalam PM 24 tahun 2021 agar penataan fasilitas terminal menjadi rapi. Tampilan Layout usulan penulis sebagai berikut :



Sumber: Hasil Analisis, 2022

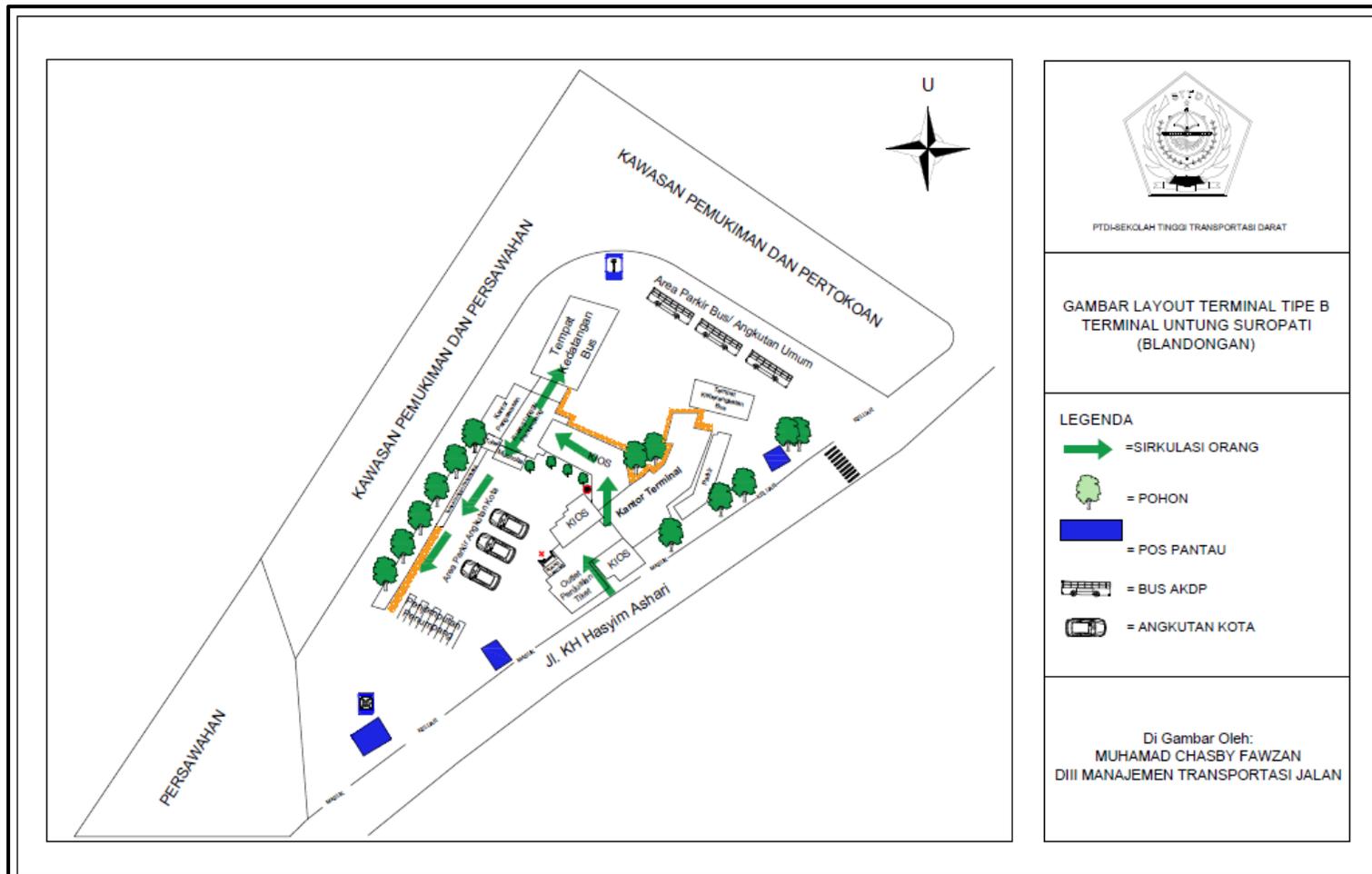
**Gambar V. 27** Layout Usulan Terminal Untung Suropati



Sumber: Hasil Analisis, 2022

**Gambar V. 28** Sirkulasi Kendaraan Umum Pada Layout Usulan





Sumber: Hasil Analisis, 2022

**Gambar V. 30** Sirkulasi Orang Pada Layout Usulan

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil uraian analisis dan hasil perhitungan terhadap fasilitas yang ada pada Terminal Untung Suropati berdasarkan PM 24 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan masih ada beberapa fasilitas utama, fasilitas umum serta fasilitas penunjang yang kondisinya kurang optimal, kondisinya kurang baik, rusak maupun belum tersedia, serta perbaikan sirkulasi kendaraan didalam terminal sehingga perlu dilakukan pengoptimalan agar kinerja yang ada di terminal tetap dalam kondisi yang sesuai. Hal ini dilakukan untuk tetap mempertahankan keberadaan Terminal Tipe B sebagaimana mestinya. Maka dari hasil analisis tersebut dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pada kondisi eksisting yang ada di Terminal Untung Suropati, masih banyak ditemukan fasilitas yang belum tersedia, kondisinya kurang baik maupun rusak, baik dari segi fasilitas utama, fasilitas umum, maupun fasilitas penunjang. Ketersediaan fasilitas yang ada di Terminal Untung Suropati setelah dianalisis, jika dilihat dan disesuaikan dengan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021, ketersediaan fasilitas yang ada hanya sebesar 33%. Hal tersebut tentunya berpengaruh terhadap kinerja pelayanan yang ada di Terminal Untung Suropati ini. Selain itu, juga terdapat beberapa fasilitas terminal yang penempatan fasilitasnya kurang tepat, sehingga perlu diperbaiki maupun dilakukan pemindahan lokasi fasilitas pada tempat yang sesuai dengan kebutuhan fasilitas tersebut.
  
2. Upaya peningkatan kinerja terminal Tipe B Untung Suropati dapat dilakukan dengan cara penambahan, perbaikan, dan perawatan pada fasilitas yang belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 dimana dapat menambahkan beberapa fasilitas yang diperlukan untuk meningkatkan kinerja yang ada di Terminal Untung Suropati ini. Selain dari segi fasilitas yang ada, peningkatan

kinerja Terminal Untung Suropati juga bisa dilakukan dengan cara memperbaiki sirkulasi kendaraan dan orang yang ada didalam daerah lingkungan kerja Terminal Untung Suropati

3. Penambahan maupun perubahan tata letak fasilitas yang ada di Terminal Untung Suropati yang secara bersamaan juga akan membantu memperbaiki sirkulasi kendaraan dan orang yang ada didalam daerah lingkungan kerja dari Terminal Untung Suropati yang akan dapat mengurangi terjadinya konflik baik antara kendaraan maupun orang dengan melakukan penataan layout didalam daerah lingkungan kerja Terminal Untung Suropati.

## **6.2 SARAN**

1. Melakukan peningkatan kinerja pada Terminal Tipe B Untung Suropati dengan penambahan, perbaikan dan perawatan pada fasilitas terminal agar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021.
2. Untuk fasilitas yang kondisinya dalam keadaan kurang baik dan juga fasilitas yang letaknya kurang sesuai, perlu dilakukannya perbaikan dan pemindahan letak fasilitas tersebut ketempat yang sesuai dengan kebutuhan pelayanan Terminal Untung Suropati.
3. Melakukan perubahan maupun pengaturan pada pola sirkulasi kendaraan umum, kendaraan pribadi dan orang untuk meningkatkan kinerja serta mengurangi maupun menghilangkan konflik yang dapat membahayakan keselamatan didalam daerah lingkungan kerja dari Terminal Untung Suropati.
4. Dengan adanya kajian yang saya lakukan, semoga bisa membantu pihak yang berwenang untuk mengetahui dan melakukan pemenuhan terhadap fasilitas maupun kondisi yang ada dari daerah lingkungan kerja Terminal Untung Suropati agar kinerja terminal menjadi lebih optimal dan dapat memenuhi standar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021.

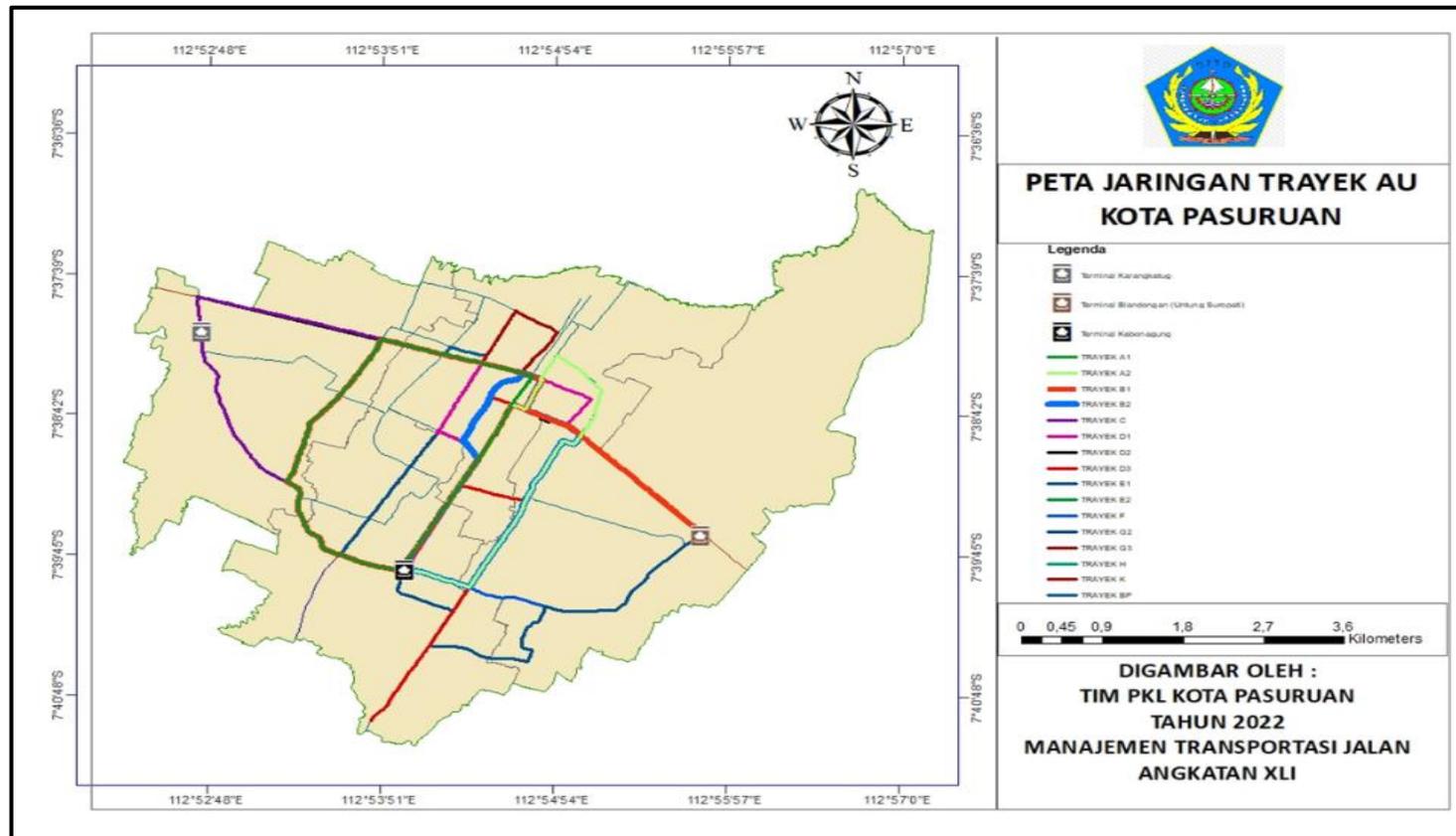
## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_, 1996, Keputusan direktur jenderal perhubungan darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96. *Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas parkir*. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- \_\_\_\_\_, 2009, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*.
- \_\_\_\_\_, 2011, Peraturan Daerah Kota Pasuruan Nomor 17 Tahun 2011 *Tentang Retribusi Izin Trayek*.
- \_\_\_\_\_, 2013, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2015, Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- \_\_\_\_\_, 2022, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 02 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2019, Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- \_\_\_\_\_, 2021, Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- \_\_\_\_\_, 2022, Peraturan Daerah Kota Pasuruan Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pasuruan Tahun 2021-2041.
- AA, Anwar Prabu Mangkunegara. 2013. *Manajemen Sumber Perusahaan*, Bandung: Remaja Rosdakarya.

- Abubakar, I. Dkk., 1995, *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib*. Jakarta : Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Fahmi, Irham. 2014. *Analisis Kinerja Keuangan*. Bandung: Alfabeta
- Gromule, Vaira & Yatskiv, Irina, 2007, *Coach Terminal As Important Element Of Transport Infrastructure*. Latvia : Transport.
- Horowitz, Alan J & Thompson, Nick A., 1994, *Evaluation of intermodal passenger transfer facilities*. Wisconsin: Technology Sharing Program (U.S.).
- Ikrarbakti, Abang Syakreza, 2018, *Optimalisasi Terminal Tamansari (Tipe C) Kota Salatiga*. Tugas Akhir : DIII Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Mukarom, Zaenal dan Wijaya Laksana, Muhibudin. 2015. *Manajemen Pelayanan Publik*. Bandung: Penerbit Pustaka Setia.
- Mulyapradana, Aria., & Lazulfa Indah, Atik, 2018, *Tata Kelola Administrasi Untuk Meningkatkan Kualitas Pelayanan Administrasi*. Tegal: Jurnal Institusi Politeknik Ganesha Meda (Juripol).
- Morlok, EK.. (1991). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Ratminto & Atik Septi Winarsih, 2005, *Manajemen Pelayanan*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Suwardjoko, P. Warpani, (2002), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Bandung: ITB.
- Tjiptono, Fandy, (1997), *Strategi Pemasaran*. Yogyakarta: Andi.
- Tim Praktek Kerja Lapangan Kota Pasuruan, 2022, *Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kota Pasuruan*. Bekasi : PTDI-STTD.
- Widodo, Suparno Eko, 2015, *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Peta Jaringan Trayek AU Kota Pasuruan



Sumber: Tim PKL Kota Pasuruan 2022

**Lampiran 2** Daftar Trayek AKDP Kota Pasuruan

<b>TRAYEK</b>	<b>NAMA PO</b>	<b>JUMLAH ARMADA</b>	<b>SISTEM PEMBERANGKATAN</b>
TRENGGALEK - BANYUWANGI	PT. BHAKTI KAWAN SEJATI	26	Terjadwal
		6	
	PT. RESTU ABADI	4	
	PT. MAJOE MUDA MANDIRI CA		
SURABAYA - JEMBER	PT. RESTU ABADI	42	Terjadwal
	PT. JAWA INDAH TRANSINDO	19	
		28	
	PT. LADJU SENTOSA MANDIRI	6	
	RESTU II	5	
	PT. ANGGUN KRIDA ABADI	3	
		11	
	PT. PELITA AMAN ABADI	2	
		2	
	PT. RESTU AGUNG PATRICK	1	
	PT. ARTO ANUGERAH ABADI	20	
		2	
	KENTJONO SURYA GEMILA	8	
	HASBUNALLAH ANUGERAH	5	
KEMENANGAN JAYA PERKA	13		

	<p>ANDRY FEBIOLA TRANSPO</p> <p>PT. BOROBUDUR INDAH MAKMUR</p> <p>PT. LADJU SRIKANDI MANDIRI</p> <p>PT. TERRY AKAS ASRI</p> <p>PT. GADING AKAS ASRI</p> <p>PT. MILA SEJAHTERA</p> <p>SABAR INDAH MULIA</p>	<p>15</p> <p>3</p> <p>18</p>	
BLITAR - JEMBER	<p>PT. RESTU ABADI</p> <p>PT. LADJU SENTOSA MANDIRI</p> <p>PT. SANDY PUTRA JAYA</p>	<p>43</p> <p>2</p> <p>1</p>	Terjadwal
BLITAR – BANYUWANGI	<p>PT. RESTU ABADI</p> <p>PT. ARTO ANUGERAH ABADI</p> <p>PT. BOROBUDUR INDAH MAKMUR</p> <p>PT. LADJU SRIKANDI MANDIRI</p>	<p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p>	Terjadwal

SURABAYA – BANYUWANGI	PT. RESTU ABADI	20	Terjadwal
	PT. ARTO ANUGERAH ABADI	2 19	
	PT. LADJU SENTOSA MANDIRI	14	
	PT. JAWA INDAH TRANSINDO	2 3	
	PT. ANGGUN KRIDA ABADI	5	
	AKAS.	2	
	KENTJONO SURYA GEMILA	5 3	
	PT. RESTU AGUNG PATRICK	3	
	PUTRA KENTJONO JAYA	6	
	PT. BOROBUDUR INDAH MAKMUR	6 12	
	PT. INDONESIA ABADI AKAS	2	
	PT. AKAS AMAT ABADI	2 10	
	PT. LADJU SRIKANDI MANDIRI	9 16	
	PT. TERRY AKAS ASRI		
	PT. KEMENANGAN JAYA PERKA		

	<p>ANDY FEBIOLA TRANSPO</p> <p>PT. GADING AKAS ASRI</p> <p>PT. AKAS KISARA BAROKAH</p> <p>PT. MILA SEJAHTERA</p>		
PONOROGO – JEMBER	PT. RESTU ABADI	18	Terjadwal
TULUNGAGUNG – JEMBER	<p>PT. BHAKTI KAWAN SEJATI</p> <p>PT. RESTU ABADI</p>	<p>1</p> <p>1</p>	Terjadwal
MALANG - JEMBER	<p>PT. RESTU ABADI</p> <p>PT. JAWA INDAH TRANSNDO</p> <p>PT. LADJU SENTOSA MANDIRI</p> <p>PT. PELITA AMAN ABADI</p> <p>PT. RESTU AGUNG PATRICK</p> <p>PT. BOROBUDUR INDAH MAKMUR</p> <p>PT. LADJU SRIKANDI MANDIRI</p> <p>PT. TENTREM INTI SEJAHTERA</p>	<p>19</p> <p>2</p> <p>6</p> <p>1</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>24</p> <p>18</p> <p>2</p>	Terjadwal

	PT. AKAS KISARA BAROKAH  PT. SABAR INDAH MULIA		
MALANG - BONDOWOSO	PT. RESTU ABADI  PT. LADJU SENTOSA MANDIRI  PT. KEMENANGAN JAYA PERKA	1  4  1	Terjadwal
JEMBER – BOJONEGORO	PT. JAWA INDAH TRANSINDO  PT. LADJU SENTOSA MANDIRI  KENTJONO ADIGUNO  PT. KENTJONO SURYA GEMILA	2  1  3  1	Terjadwal
KALIANGET – JEMBER	DANAF TRANSPORTASI	15	Terjadwal
AMBULU – KALIANGET	DANAF TRANSPORTASI  PT. GADING AKAS ASRI  PT. ANDRY FEBIOLA TRANSPOR	5  1  2	Terjadwal
SURABAYA – AMBULU	DANAF TRANSPORTASI  PT. LADJU SENTOSA MANDIRI	7  3	Terjadwal

AMBULU - PONOROGO	DANAF TRANSPORTASI	1	Terjadwal
BANYUWANGI - KALIANGET	DANAF TRANSPORTASI  AKAS.	20  2	Terjadwal
SUMENEP – MUNCAR	PERUM DAMRI KACAB  PT. AKAS MILA SEJAHTERA	5  2	Terjadwal
SUMENEP – BONDOWOSO	PERUM DAMRI KACAB	4	Terjadwal
BONDOWOSO - SURABAYA	PT. LADJU SENTOSA MANDIRI  PT. ANGGUN KRIDA ABADI	18  8	Terjadwal
BANYUWANGI – MALANG	PT. LADJU SENTOSA MANDIRI  PT. ANGGUN KRIDA ABADI	4  1	Terjadwal
TULUNGAGUNG - BANYUWANGI	PT. LADJU SENTOSA MANDIRI	2	Terjadwal
JEMBER – TUBAN	LADJU	4	Terjadwal
BLITAR - LUMAJANG	HASBUNALLAH ANUGERAH	3	Terjadwal

Sumber: Time Table AKDP TAA di Prov.Jatim

### Lampiran 3 Rute Trayek dan Jumlah Armada Angkutan Kota Pasuruan

NO.	NAMA TRAYEK	RUTE	BANYAK KENDARAAN
1	A.1	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Jend.Urip Sumoharjo – Jl. Slamet Riyadi - Jl. Timor-Timur – Jl. Sukatno Hatta – Pasar Besar – Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Pahlawan – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Pasar Kebonagung.	4 UNIT
2	A.2	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Patiunus – Jl. Krampyangan – Jl. Bugul Kidul – Jl. Lecari / SMP 5 – Jl. Ir. H. Juanda – Jl. Imam Bonjol - Jl. Pantai - Jl. Letjen R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Niaga – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Panglima Sudirman – Pangkalan Pasar Kebonagung.	9 UNIT
3	B.1	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati –Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Pahlawan – Jl. Kusuma Bangsa – Jl. Kartini – Jl. Dewi Sartika Jl. Sukatno Hatta – Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Ir. H. Juanda - Terminal Blandongan - Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Timor Timur – Jl. Slamet Riyadi - Jl. Jend. Urip Sumoharjo – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.	3 UNIT
4	B.2	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Gajah Mada – Jl. KH. Abdul Hamid - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Ir. H. Juanda – Jl Lecari / SMP 5 – Jl. Patiunus – Bugul Kidul – Krampyangan Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.	6 UNIT
5	C	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Jend. Urip Sumoharjo – Jl. Jend. Gatot Subroto – Kraton - Jl. Jend. A. Yani - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Pattimura – Jl. Patiunus – Krampyangan – Jl. Ki Hajar dewantoro – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.	12 UNIT

NO	NAMA TRAYEK	RUTE	BANYAK KENDARAAN
6	D.1	Pangkalan Jl. Kh. A. Dahlan – Kebonagung - Jl. Panglima Sudirman - Jl. Gajah Mada - Jl. KH. Abdul Hamid - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto - Jl. Veteran – Jl. Kusuma Bangsa - Jl. Wr. Supratman – Jl. Alun-alun Utara – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Panglima Sudirman – Kebonagung – Jl. Kh. A. Dahlan.	16 UNIT
7	D.2	Pangkalan Terminal Blandongan - Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Veteran – Jl. Balaikota - Pasar Besar Jl. Sukarno Hatta - Jl. Jend. A. Yani – Pangkalan Pasar Kraton – Jl. Jend. A. Yani - Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Anjasmoro – Jl. Letjen R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Ir. H. Juanda – Terminal Blandongan.	6 UNIT
8	D.3	Pangkalan Jl. KH. Mansyur – Jl. Patiunus – Jl. Sultan Agung – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Slagah – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Gajah Mada - Jl. KH. Abdul Hamid - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta – Jl. Anjasmoro – Jl. Letjen. R. Suprpto - Jl. Veteran - Jl. Kusuma Bangsa - Jl. WR. Supratman – Jl. Alun-alun Utara – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Diponegoro – Jl. Kusuma Bangsa – Jl. Pahlawan - Jl. Dr. Wahidin Utara – Jl. Sunan Ampel - Jl. Patiunus – Krampyangan Jl. Kh. Mansyur.	16 UNIT
9	E.1	Terminal Blandongan – Jl. Ir. Juanda – Jl. Veteran – Jl. Cemara – Jl. R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Pasar Besar – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Niaga – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Panglima Sudirman – Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Kh. Mansyur – Doropayung sekargadung – Bakalan – Jl. Hos. Cokroaminoto – Terminal Blandongan.	7 UNIT
10	E.2	Terminal Blandongan – Jl. Hos. Cokroaminoto – Bakalan – Doropayung Sekargadung – Jl. Kh. Mansyur – Jl. Gajah Mada – Jl. Ki Hajar Dewantoro - Jl. Untung Suropati – Kebonagung – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Gajah Mada – Jl. Kh. Abd. Chamid – Jl. Raya Sukarno Hatta – Pasar Besar – Jl. Raya Sukarno Hatta – Jl. Anjasmoro – Jl. R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Ir. Juanda – Terminal Blandongan.	6 UNIT
11	F	Pangkalan Induk Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Patiunus – Jl. Kh. Hasyim Asy'ari – Jl. Hos. Cokroaminoto – Terminal Blandongan – Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Veteran - Jl. Cemara - Jl. Letjen R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Jend. A. Yani – Kraton - Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo Jl. Untung Suropati – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.	10 UNIT

NO	NAMA TRAYEK	RUTE	BANYAK KENDARAAN
12	G.2	Pangkalan Induk Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Pahlawan – Jl. Balaikota - Pasar Besar – Jl. Sukarno Hatta - Jl. Jend. Achmad Yani –Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.	6 UNIT
13	G.3	Pangkalan Kebonagung – Jl. Panglima Sudirman - Jl. Hayam Wuruk – Jl. Diponegoro – Jl. Kusuma Bangsa – Jl. Balaikota - Pasar Besar – Jl. Sukarno Hatta - Jl. Jend. Achmad Yani – Pasar Karang Ketuk – Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.	6 UNIT
14	H	Ds.Sekar Putih - Desa Sakargadung – Perum.Cempaka Asri — Jl. KH. Mansyur – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Untung Suropati – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Erlangga – Jl. Hasanudin – Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Kh. Wachid Hasyim - Jl. Hayam Wuruk - Letjen- Jl. Slagah – Jl. DR. Wahidin Utara/Selatan – Jl. Ki. Hajar Dewantoro – Jl. KH. Mansyur – Perum.Cempaka Asri –Ds. Sekargadung – Ds.Sekar Putih.	3 UNIT
15	I	Pangkalan Ds. Dampo - Pangkalan Dsn. Masangan - Desa Krapyakrejo – Jl.Gatot Subroto - Depan SMUN 3 –Jl.Slamet Riyadi - Desa Ngegot - Jl. Erlangga – Jl. Hasanudin – Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Sumatera – Jl. KH. Abd. Hamid – Jl. Gajah Mada – Jl. Erlangga – Desa Ngegot – Jl.Slamet Riyadi – Depan SMU3 Ds.Petahunan – Jl. Gatot Subroto – Ds.Krapyakrejo – Dsn.Masangan – DsLogowok – Pangkalan Dsn. Dampo.	2 UNIT
16	K	Pangkalan terminal kebonagung – Jl.Panglima Sudirman – Jl.Erlangga – Wironini – Jl.Hasanudin – Jl.Sukarno Hatta – Pasar gading – Jl.Irian Jaya – Jl.Halmahera – Jl.Kalimantan – Trajeng – Mayangan – Jl.Pelabuhan Barat – Depot Tiga – Jl.Anjasmoro – Jl. RSuprpto / Arjuno – Jl. Veteran – Jl. Pahlawan – Jl.Dr. Wahidin Utara / Selatan – RSU Purut – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Kebonagung.	7 UNIT
17	BP	Terminal Blandongan – Jl.Ir.Juanda – Jl.Veteran – Jl. Imam Bonjol – Pasar Besar – Jl. Lombok - Jl. Irian Jaya – Pasar gading – Jl. Irian Jaya – Jl. Lombok – Kumala – Pasar Besar – Anjasmoro – Jl.Cemara – Jl. Veteran – Jl. Juanda – Terminal Blandongan.	33 UNIT

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pasuruan

**Lampiran 4** Nilai Eksisting Pada Indikator Penilaian Metode IPA

NO RESPONDEN	EKSISTING					
	A	B	C	D	E	F
1	5	6	7	7	6	7
2	5	7	6	7	6	7
3	7	5	7	6	5	6
4	7	7	6	6	6	6
5	5	6	5	5	7	7
6	6	7	7	7	7	5
7	5	5	7	6	7	7
8	5	6	6	7	7	5
9	7	6	7	7	5	7
10	6	6	7	5	7	7
11	6	5	6	6	7	6
12	5	5	5	5	5	7
13	6	5	5	5	5	6
14	5	5	5	6	7	7
15	7	6	7	5	7	5
16	6	6	5	6	7	5
17	6	5	7	5	6	5
18	7	6	7	7	5	7
19	7	5	5	6	7	7
20	6	7	5	5	5	6
21	7	5	6	6	6	6
22	6	7	6	6	7	5
23	7	7	7	6	6	6
24	7	5	6	6	7	5
25	5	6	7	6	5	6
26	5	6	6	5	6	6
27	5	5	7	5	7	7
28	5	6	7	6	5	5
29	6	6	6	5	5	6
30	7	7	7	6	6	7
31	5	6	7	7	7	7
32	5	7	6	6	6	6
33	7	6	7	5	7	7
34	6	6	6	5	6	6
35	6	7	6	5	7	6

NO RESPONDEN	EKSISTING					
	A	B	C	D	E	F
36	5	6	6	5	5	6
37	5	6	7	7	7	6
38	5	6	5	5	6	7
39	7	5	7	5	7	5
40	6	5	6	6	6	7
41	6	6	7	5	6	5
42	5	7	6	5	6	5
43	5	6	5	5	5	5
44	7	6	6	6	6	6
45	7	6	6	6	6	5
46	6	7	5	6	7	6
47	7	5	5	7	5	7
48	7	7	5	5	5	5
49	5	6	7	6	5	5
50	6	6	6	5	5	6
51	7	7	7	6	6	7
52	5	6	7	7	7	7
53	5	7	6	6	6	6
54	7	6	7	5	7	7
55	6	6	6	5	6	6
56	6	7	6	5	7	6
57	5	6	6	5	5	6
58	5	6	7	7	7	6
59	5	6	5	5	6	7
60	7	5	7	5	7	5
61	6	5	6	6	6	7
62	5	7	6	6	7	5
63	5	6	5	5	6	6
64	6	7	7	6	7	5
65	5	7	6	6	7	5
66	5	5	5	5	5	6
67	7	7	7	7	7	7
68	5	5	7	6	7	6
69	5	5	7	6	7	7
70	5	6	6	7	7	5
71	7	6	7	7	5	7
72	6	6	7	5	7	7



**Lampiran 5** Nilai Harapan Pada Indikator Penilaian Metode IPA

NO RESPONDEN	(HARAPAN)					
	A	B	C	D	E	F
1	10	10	10	8	9	9
2	9	10	10	9	9	9
3	10	8	8	9	8	9
4	9	9	9	9	9	9
5	9	9	9	8	9	10
6	10	10	9	8	9	8
7	10	10	10	10	9	9
8	8	8	9	8	8	9
9	9	9	10	9	10	9
10	9	8	8	10	8	10
11	10	9	8	10	8	10
12	10	8	9	8	10	9
13	10	9	8	9	8	9
14	10	8	8	8	8	10
15	8	10	9	9	8	9
16	8	10	8	8	8	9
17	8	9	9	9	9	9
18	10	8	10	9	8	10
19	9	8	8	10	8	9
20	10	9	10	9	8	9
21	9	9	9	8	8	9
22	8	9	8	9	9	8
23	8	8	10	9	8	10
24	8	8	10	8	10	8
25	8	9	9	9	8	8
26	8	9	8	8	10	9
27	8	9	10	9	8	10
28	10	10	8	9	9	10
29	10	10	10	10	8	10
30	8	10	8	8	8	8
31	8	9	10	9	8	8
32	9	8	10	8	8	9
33	8	9	8	9	10	9
34	10	10	10	10	9	8
35	9	10	8	10	9	10

NO RESPONDEN	(HARAPAN)					
	A	B	C	D	E	F
36	10	10	9	10	9	10
37	9	10	9	9	9	10
38	10	8	8	8	9	9
39	9	8	10	10	8	8
40	9	10	10	10	8	10
41	8	10	8	10	10	9
42	9	9	10	9	8	10
43	9	8	10	10	10	9
44	8	8	8	9	8	8
45	10	8	9	10	8	10
46	10	9	10	8	8	10
47	9	10	8	10	9	10
48	10	8	10	10	8	8
49	10	10	8	9	9	10
50	10	10	10	10	8	10
51	8	10	8	8	8	8
52	8	9	10	9	8	8
53	9	8	10	8	8	9
54	8	9	8	9	10	9
55	10	10	10	10	9	8
56	9	10	8	10	9	10
57	10	10	9	10	9	10
58	9	10	9	9	9	10
59	10	8	8	8	9	9
60	9	8	10	10	8	8
61	9	10	10	10	8	10
62	10	8	8	10	10	8
63	9	9	9	8	10	9
64	9	10	9	10	9	10
65	10	8	8	10	10	8
66	8	9	10	8	9	10
67	8	10	9	8	8	10
68	10	9	8	10	10	8
69	10	10	10	10	9	9
70	8	8	9	8	8	9
71	9	9	10	9	10	9
72	9	8	8	10	8	10



# SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT



## KARTU ASISTENSI

NAMA : M. CHASEBY FAWZAN      DOSEN : 1. Sabrina Handayani, MT  
 NOTAR : 19.02.226                      SEMESTER : II  
 PROGRAM STUDI : PII MTJ                      TAHUN AJARAN : 2022

NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF	NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF
1.	7/7/22	Pemaparan Bab I - Bab IV Kemudian merevisi Rumusan Masalah Poin ke-3 tentang Daerah Pengawasan Terminal		1.	7/7/22	Pemaparan Bab I - Bab IV Penyelesaian Rumusan Masalah dengan Tujuan Penelitian	
2.	14/7/22	Perbaikan Latar Belakang dan Penekanan Rumusan Masalah Pada Poin ke-3		2.	14/7/22	Pemaparan Draft Ukuw dan merevisi poin-poin yang kurang dalam draft Ukuw	
3.	29/7/22	Pemaparan Bab I - Bab II kemudian merevisi terutama terkait bagian alir pada bagian analisis		3.	03/08/22	Pemaparan Draft Ukuw Bab I dan merevisi Poin-poin yang masih belum sempurna	
4.	08/08/22	Evaluasi Draft & PPT untuk Persiapan Sidang		4.	04/08/22	Revisi Draft Ukuw dan tambahkan Poin- Poin yang belum sesuai	