

**Peningkatan Kinerja Terminal Tipe B**  
**(Studi Kasus Terminal Untung Suropati Di Kota Pasuruan)**

***Type B Bus Station performance improvement***  
***(Case Study Of Untung Suropati Bus Station In Pasuruan City)***

Muhamad Chasby Fawzan<sup>1)</sup>, Sabrina Handayani<sup>2)</sup>, Yuanda Patria Tama<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup>Taruna Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan  
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

<sup>1)2)</sup>Dosen Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan  
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi 17520

[chasbyfawzan@gmail.com](mailto:chasbyfawzan@gmail.com)

**Abstract**

Untung Suropati Bus Station is a type B Bus Station that serves several City Transportation (Angkot) and Inter-City Within Province (AKDP) routes. However, the lack of performance level of Untung Suropati Bus Station has caused Untung Suropati Bus Station to be always quiet both in terms of public transportation and from the sloping public interest in taking public transportation from Untung Suropati Bus Station. The lack of awareness of Bus Station rules and regulations so that many public transportations, especially city transportation, carry out activities to raise and lower passengers out of place/in any place outside the Untung Suropati Bus Station. In addition, at Untung Suropati Bus Station the availability of existing facilities is only less than the standard provisions stipulated in the Minister of Transportation Regulation Number 24 of 2021, on the other hand, it is also found that many facilities are in less than optimal condition, in poor condition, damaged or not yet available.

The analysis carried out to overcome the problems that exist in the Untung Suropati Bus Station includes an analysis of the existing conditions at the Untung Suropati Bus Station, then evaluates the main facilities, evaluates supporting facilities and evaluates public facilities. After that, the terminal component integration analysis was carried out using the importance performance analysis (IPA) and Modal Interaction Matrix (MIM) methods. From the results of the analysis, efforts were made to improve the performance of the facility by calculating the facility needs according to Untung Suropati's needs and improving the circulation of vehicles and people in Untung Suropati Terminal.

Based on the results of the analysis that has been done, recommendations and suggestions can be given that can be applied to improve performance in the work environment of the Untung Suropati Bus Station, Pasuruan City, East Java.

*Keywords: Performance Improvement, Bus Station*

## Abstrak

Terminal Untung Suropati merupakan terminal dengan tipe B yang melayani beberapa trayek Angkutan Kota (Angkot) dan Angkutan Antar Kota 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. Disamping itu, pada Terminal Untung Suropati ketersediaan fasilitas yang ada hanya sebesar kurang 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.

Adapun analisis yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan yang ada di dalam Terminal Untung Suropati meliputi analisis kondisi eksisting di terminal Untung Suropati, kemudian dilakukan evaluasi fasilitas utama, evaluasi fasilitas penunjang dan evaluasi fasilitas umum. Setelah itu dilakukan analisis integrasi komponen terminal dengan metode *importance performance analysis (IPA)* dan *Modal Interaction Matrix (MIM)*. Dari hasil analisis tersebut kemudian dilakukan upaya peningkatan kinerja fasilitas dengan perhitungan kebutuhan fasilitas sesuai kebutuhan Untung Suropati dan memperbaiki sirkulasi kendaraan dan orang yang terdapat di Terminal Untung Suropati.

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka dapat diberikan rekomendasi dan saran yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kinerja di dalam daerah lingkungan kerja terminal Untung Suropati, Kota Pasuruan, Jawa Timur.

Kata Kunci: *Peningkatan Kinerja, Terminal*

## **PENDAHULUAN**

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.

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.

Disisi lain juga ditemukan masih banyak fasilitas yang kondisinya kurang optimal, kondisinya kurang baik, rusak maupun belum ada. 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.

## **METODE PENELITIAN**

Sebelum melakukan analisis, maka penulis perlu membuat desain penelitian untuk mengetahui secara jelas tahap kerja dalam penelitian. Proses penelitian ini diawali dengan indentifikasi masalah pada wilayah kajian yang menjadi salah satu objek penelitian. Setelah diidentifikasi permasalahan tersebut, maka dapat diketahui tujuan dari penelitian yang akan dibuat. Selanjutnya dilakukan pengumpulan data, baik data sekunder dan data primer yang kemudian dilakukan analisis pemecahan masalah berdasarkan data yang ada kemudian dilakukan evaluasi dan usulan yang dilakukan melalui bagan alir penelitian yang telah dibuat.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Evaluasi Kinerja Fasilitas Terminal Untung Suropati**

Berdasarkan identifikasi fasilitas terminal 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 beberapa fasilitas, baik itu utama, penunjang, maupun fasilitas umum yang meliputi:

1. Evaluasi Fasilitas Utama Terminal Untung Suropati
  - a. Fasilitas Tempat Berkumpul Darurat (assembly point)
  - b. Fasilitas Jalur Evakuasi Bencana Didalam Terminal
  - c. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (waste management)
  - d. Fasilitas Layanan Bagasi dan Ruang penitipan barang (lockers)
  - e. Jalur Pejalan Kaki Yang Ramah Terhadap Orang Berkebutuhan Khusus
  - f. Media Informasi Yang Mencukupi
2. Evaluasi Fasilitas Penunjang Terminal Untung Suropati
  - a. Fasilitas dan Pos Kesehatan
  - b. Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui
3. Evaluasi Fasilitas Umum Terminal Untung Suropati
  - a. Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan
  - b. Fasilitas Pemantau Kualitas Udara dan Gas Buang
  - c. Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan umum
  - d. Fasilitas Area Merokok
  - e. Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)
  - f. Fasilitas Pengantar Barang (trolley dan tenaga angkut)
  - g. Fasilitas Telekomunikasi dan/atau area dengan jaringan internet
  - h. Fasilitas penginapan
  - i. Fasilitas ruang anak-anak
  - j. Tempat istirahat awak kendaraan
  - k. Fasilitas Media pengaduan layanan

### Perhitungan Kebutuhan Luas Lahan Fasilitas Terminal

1. Perhitungan Kebutuhan Fasilitas Utama Terminal Untung Suropati
  - a. Jalur Kedatangan Dan Jalur Keberangkatan Bus

Untuk penentuan kebutuhan jumlah jalur kedatangan dan keberangkatan pada terminal menggunakan pendekatan berdasarkan frekuensi kendaraan yang memasuki terminal.

Tabel 1. Perhitungan kebutuhan jumlah jalur kedatangan dan keberangkatan pada 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>	<i>e = a : b</i>	<i>f = c : b</i>	<i>g = f x d</i>	<i>h = g : e</i>
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

b. 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>.

Tabel 2. 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				

c. 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 3. 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

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.

d. Parkir Kendaraan Pribadi

Tabel 4. 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

e. Parkir Kendaraan Umum (Zona Pengendalian)

Tabel 5. Perhitungan Banyaknya Ruang Parkir Angkutan Umum

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)	
BUS AKDP	1620	90°	3,4	12,5	7	66,3	24
ANGKOT	1620	90°	2,3	5	5,8	24,84	65

f. 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>.

2. Perhitungan Kebutuhan Fasilitas Penunjang Terminal Untung Suropati

a. Kios/kantin

Tabel 6. 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)	40% x Tempat Tunggu Penumpang
1	D2	ANGKOT	12	1	8	3
2	E2					
3	BP					
4	SURABAYA	AKDP	50	1	32	13
5	MALANG					
6	JEMBER					
7	BANYUWANGI					

b. Ruang peribadatan (Musholla)

Tabel 7. 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>

c. 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>.

d. 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>

e. 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>

f. 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>.

## Evaluasi Sirkulasi di 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 memmepngaruhi pada kinerja Terminal Untung Suropati.

## 2. Sirkulasi Pergerakan Kendaraan Pribadi

Sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi yang ada didlam lingkungan kerja dari Terminal Untung Suropati Terkadang juga meiliki konflik dengan angkutan umum Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), yaitu pada saat pergerakan kendaraan pribadi dari luar terminal masuk kedalam terminal Untung Suropati menuju lokasi parkir kendaraan pribadi elewati 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 kendaraann 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, sehingga membuat kinerja terminal Untung Suropati menjadi kurang optimal.

## **Usulan Peningkatan Kinerja Terminal Untung Suropati**

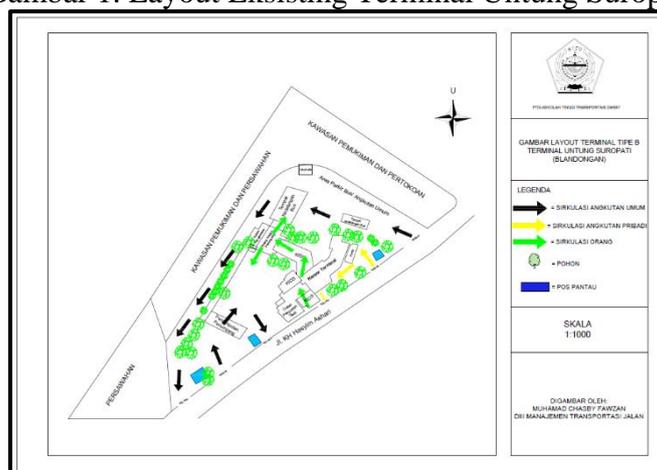
Usulan terhadap perbaikan, perawatan dan penambahan fasilitas terminal dan sirkulasi pergerakan dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Utung Suropati. Usulan bisa dilakukan dan didapat setelah dilakukan evaluasi baik dari segi fasilitas yang ada didalam terminal Untung Suropati dan sirkulasi 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 :

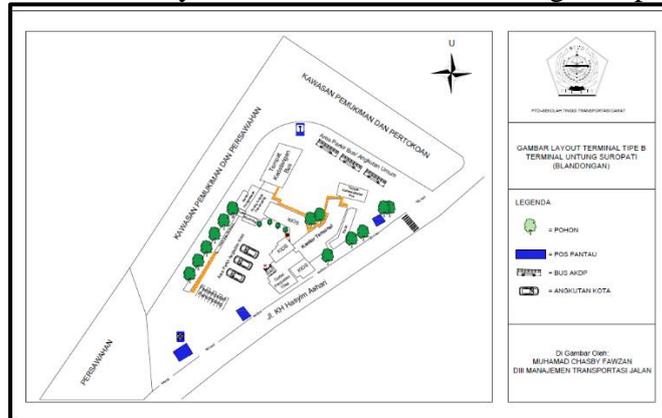
1. Perbaikan dan pengaspalan areal parkir kendaraan umum;
2. Perbaikan fasilitas ruang tunggu ;
3. Perbaikan fasilitas menara pengawas ;
4. Penambahan petugas pada area jalur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum
5. Penambahan Fasilitas Tempat Berkumpul Darurat (assembly point) dan Jalur Evakuasi Bencana;
6. Membuat fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (waste management);
7. Penyediaan fasilitas Layanan Bagasi dan Ruang penitipan barang (lockers) dan Pengantar Barang (trolley dan tenaga angkut);
8. Jalur Pejalan Kaki Yang Ramah Terhadap Orang Berkebutuhan Khusus;
9. Perbaikan fasilitas media informasi ;
10. Penambahan fasilitas kesehatan di Terminal Untung Suropati;
11. Penambahan Fasilitas penyangang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui;
12. Penambahan Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan;
13. Penambahan Fasilitas Pemantau Kualitas Udara dan Gas Buang;
14. Penambahan Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan umum;
15. Penambahan fasilitas Area Merokok;
16. Penambahan fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM);
17. Perbaikan sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi.

Pengukuran kinerja intergrasi 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 :

Gambar 1. Layout Eksisting Terminal Untung Suropati



Gambar 2. Layout Usulan Terminal Untung Suropati



## 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.

#### **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.

#### **REFERENSI**

- \_\_\_\_\_, 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.