

**REVITALISASI TERMINAL KEDIRI (TIPE C)
DI KABUPATEN TABANAN**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan Oleh:

CHARLES BUDI HARTONO

NOTAR: 19.02.076

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN
TRANSPORTASI JALAN**

BEKASI

2022

**REVITALISASI TERMINAL KEDIRI (TIPE C)
DI KABUPATEN TABANAN**

KERTAS KERJA WAJIB

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



Diajukan Oleh:

CHARLES BUDI HARTONO

NOTAR: 19.02.076

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN
TRANSPORTASI JALAN**

BEKASI

2022

KERTAS KERJA WAJIB

**REVITALISASI TERMINAL KEDIRI (TIPE C) DI
KABUPATEN TABANAN**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

CHARLES BUDI HARTONO

Nomor Taruna: 19.02.076

Telah di Setujui oleh:

PEMBIMBING I



PANJI PASA PRATAMA, MT

Tanggal: Agustus 2022

PEMBIMBING II



RIKA MARLIA, M.MTr

Tanggal: Agustus 2022

KERTAS KERJA WAJIB
REVITALISASI TERMINAL KEDIRI (TIPE C) DI
KABUPATEN TABANAN

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan
Program Studi Diploma III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

Oleh:

CHARLES BUDI HARTONO

Nomor Taruna: 19.02.076

TELAH DIPERTAHANKAN DIDEPAN
DEWAN PENGUJI PADA TANGGAL 4
AGUSTUS 2022:

DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

PEMBIMBING I



PANJI PASA PRATAMA, MT
NIP: 19890413 201902 1 003

Tanggal: 4 Agustus 2022

PEMBIMBING II



RIKA MARLIA, M.MTr
NIP: 19801003 200604 2 002

Tanggal: 4 Agustus 2022

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

KERTAS KERJA WAJIB
REVITALISASI TERMINAL KEDIRI (TIPE C)
DI KABUPATEN TABANAN
Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

CHARLES BUDI HARTONO
Nomor Taruna : 19.02.076

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 4 AGUSTUS 2022
DAN DI NYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT
DEWAN PENGUJI



Ir. BAMBANG DRAJAT, MM
NIP. 19581228 198903 1 002



PANJI PASA PRATAMA, MT
NIP. 19890413 201902 1 003



RIKA MARLIA, M.MTr
NIP. 19801003 200604 2 002

MENGETAHUI,
KETUA PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

RACHMAT SADILI, S.SiI, MT
NIP. 19840208200604 1 001

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : CHARLES BUDI HARTONO

Notar : 19.02.076

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

REVITALISASI TERMINAL KEDIRI (TIPE C) DI KABUPATEN TABANAN

Untuk di publikasikan 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 sebagai mestinya.

Bekasi, 22 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan



CHARLES BUDI HARTONO

Notar 19.02.076

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : CHARLES BUDI HARTONO

Notar : 19.02.076

Adalah Taruna/i jurusan Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Naskah KKW yang saya tulis dengan judul :

REVITALISASI TERMINAL KEDIRI (TIPE C) DI KABUPATEN TABANAN

Adalah benar – benar merupakan hasil karya saya sendiri, Apabila di kemudian hari diketahui bahwa isi Naskah KKW 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 sebagai mestinya.

Bekasi, 22 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan



CHARLES BUDI HARTONO

Notar 19.02.076

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmatnya, sehingga Kertas Kerja Wajib yang berjudul "Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Di Ruas Jalan Gatot Subroto Kabupaten Tabanan" dapat diselesaikan tepat pada waktunya. Kertas Kerja Wajib ini merupakan hasil dari Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilakukan di Kabupaten Tabanan selama kurang lebih 2,5 bulan.

Kertas Kerja Wajib ini diajukan dalam rangka penyelesaian studi program diploma III Manajemen Transportasi Jalan di Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, guna memperoleh sebutan Ahli Madya Transportasi. Dengan segala kerendahan hati, penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Orang tua dan keluarga yang selalu ada untuk mendukung;
2. Bapak Ahmad Yani, ATD, MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD;
3. Bapak Rachmat Sadili, S.SiT, MT. selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD;
4. Bapak Panji Pasa Pratama, MT selaku Dosen Pembimbing Kertas Kerja Wajib yang telah memberikan arahan dan bimbingan dalam penyelesaian Kertas Kerja Wajib ini;
5. Ibu Rika Marlia, M.MTr selaku Dosen Pembimbing Kertas Kerja Wajib yang telah memberikan arahan dan bimbingan dalam penyelesaian Kertas Kerja Wajib ini;
6. Seluruh Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD atas ilmu, bimbingan dan arahan selama proses perkuliahan;
7. Rekan Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Angkatan XL;
8. Semua yang secara langsung maupun tidak langsung memberi bantuan dalam penyelesaian Kertas Kerja Wajib ini;

Dengan penuh kesadaran penulis menyadari dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini masih memiliki banyak kekurangan, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritik serta saran dari semua pihak agar Kertas Kerja Wajib ini

diharapkan mendekati kesempurnaan tulisan. Semoga dapat bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi pengembangan ilmu pengetahuan bidang Transportasi Darat dan dapat diterapkan untuk membantu pembangunan transportasi di Indonesia pada umumnya serta Kabupaten Tabanan.

Bekasi, 21 Juli 2022

Penulis,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Charles Budi Hartono', with a stylized flourish at the end.

CHARLES BUDI HARTONO

NOTAR: 19.02.076

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	vi
DAFTAR RUMUS.....	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	2
1.3 Rumusan Masalah	3
1.4 Maksud dan Tujuan.....	3
1.5 Batasan Masalah	3
BAB II GAMBARAN UMUM.....	4
2.1 Kondisi Transportasi	4
2.2 Kondisi Wilayah Kajian.....	15
BAB III KAJIAN PUSTAKA	19
3.1 Terminal.....	19
3.2 Revitalisasi	21
3.3 Fungsi Terminal	21
3.4 Tata Letak (<i>Lay Out</i>) Terminal.....	21
3.5 Sirkulasi Pergerakan	22
3.6 Manajemen Lalu Lintas	23
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	25
4.1 Alur Pikir Penelitian	25
4.2 Bagan Alir Penelitian.....	26
4.3 Metode Pengumpulan Data	27
4.4 Teknik Analisis Data	29
4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian	32
BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH	34
5.1 Identifikasi Kondisi Eksisting Terminal.....	34
5.2 Analisis Kebutuhan fasilitas di Terminal Kediri.....	38
5.3 Analisis Kinerja Jaringan Jalan Daerah Pengawasan Terminal.....	58
BAB VI PENUTUP	60

6.1	Kesimpulan.....	60
6.2	Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA.....		62
DAFTAR LAMPIRAN		63

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Sarana Transportasi Kabupaten Tabanan	5
Tabel II. 2 Proyek Trayek Kediri - Tabanan - Tuakilang.....	6
Tabel II. 3 Profil Trayek Kediri - Tabanan - Pesiapan.....	7
Tabel II. 4 Profil Trayek Pesiapan - Tabanan - Bongan.....	8
Tabel II. 5 Profil Trayek KabaKaba - Kediri - Tabanan	9
Tabel II. 6 Profil Trayek Denpasar - Tabanan - Gilimanuk.....	11
Tabel II. 7 Profil Trayek Denpasar - Tabanan - Seririt.....	12
Tabel II. 8 Bus Rapid Transit	13
Tabel II. 9 Data Inventarisasi Fasilitas Utama Terminal Kediri	16
Tabel II. 10 Fasilitas Penunjang Terminal Kediri.....	17
Tabel II. 11 Fasilitas Umum Terminal Kediri	18
Tabel IV. 1 Analisis Kebutuhan Kantor	30
Tabel IV. 2 Parkir Kendaraan Pribadi.....	31
Tabel V. 1 Jumlah Armada Angkutan Perkotaan di Terminal Kediri	35
Tabel V. 2 Aktivitas Kendaraan Angkutan Umum	37
Tabel V. 3 Aktivitas Penumpang Angkutan umum.....	38
Tabel V. 4 Evaluasi Fasilitas Utama Terminal Kediri	39
Tabel V. 5 Evaluasi Fasilitas Penunjang Terminal Kediri	40
Tabel V. 6 Evaluasi Fasilitas Umum Terminal Kediri.....	41
Tabel V. 7 Informasi Kebutuhan Fasilitas Terminal	48
Tabel V. 8 Perhitungan Jalur rencana yang dibutuhkan.....	49
Tabel V. 9 Analisis Perhitungan Usulan Luas Area Parkir Kendaraan Umum.....	49
Tabel V. 10 Perhitungan Luas Areal Lintas.....	50
Tabel V. 11 Perhitungan Luas Ruang Tunggu Penumpang	50
Tabel V. 12 Kebutuhan lahan untuk bangunan kantor terminal kediri	51
Tabel V. 13 Perhitungan Kebutuhan Parkir kendaraan Pribadi.....	51
Tabel V. 14 Perhitungan Kebutuhan Luas mushola.....	52
Tabel V. 15 Kinerja Lalu lintas Eksisting di Daerah pengawasan Terminal Kediri	58
Tabel V. 16 Dampak Kinerja lalu lintas akibat adanya revitalisasi	58
Tabel V. 17 Perbandingan V/C Ratio setelah adanya Terminal	59

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1	Kondisi Jaringan Jalan Kabupaten Tabanan	4
Gambar II. 2	Peta Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Kabupaten Tabanan .	10
Gambar II. 3	Lokasi Terminal Tipe C di Kabupaten Tabanan.....	14
Gambar II. 4	Terminal Kediri Eksisting	15
Gambar III. 1	Sirkulasi Pergerakan	23
Gambar V. 1	Kondisi Eksisting Pelayanan Terminal Kediri	34
Gambar V. 2	Kondisi Eksisting Jalan Ngurai Rai.....	35
Gambar V. 3	Persentase Ketersediaan Fasilitas Terminal Kediri	42
Gambar V. 4	Persentase Kondisi Fasilitas Terminal Kediri	43
Gambar V. 5	Persentase Pemanfaatan Fasilitas Terminal Kediri	44
Gambar V. 6	Hubungan dan Urutan Penumpang dengan Fasilitas.....	45
Gambar V. 7	Hubungan dan Urutan kegiatan awak kendaraan dengan ruang .	46
Gambar V. 8	Hubungan dan Urutan Kegiatan Pengelola Terminal dengan Fasilitas.....	47
Gambar V. 9	Desain Sirkulasi Kendaraan Umum.....	54
Gambar V. 10	Desain Sirkulasi Angkutan Pribadi.....	55
Gambar V. 11	Desain Sirkulasi Pejalan Kaki.....	56
Gambar V. 12	Desain Sirkulasi Gabungan.....	57

DAFTAR RUMUS

Rumus IV. 1 Jalur Kedatangan dan Keberangkatan	30
Rumus IV. 2 Areal Lintas.....	30
Rumus IV. 3 Kebutuhan Ruang Tunggu Penumpang	30
Rumus IV. 4 Kamar Kecil atau Toilet	31
Rumus IV. 5 Kios atau Kantin	31

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi sudah lama mempengaruhi perkembangan manusia, dari dahulu sampai sekarang. Transportasi itu sendiri memiliki arti perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan dan atau tanpa menggunakan moda transportasi yang ada (Morlok, 1991). Jadi bisa dikatakan Transportasi juga memegang peranan penting dalam penyelenggaraan kehidupan masyarakat.

Salah satu yang dapat menjadi pendukung transportasi adalah sarana dan prasarana transportasi. Sarana dan prasarana yang baik merupakan hal mendasar yang sangat di butuhkan oleh masyarakat pada umumnya. Sarana dan prasarana transportasi merupakan faktor utama dalam pergerakan barang, jasa, informasi dan manusia itu sendiri. Salah satu jenis sarana transportasi yang banyak di jumpai dan hampir setiap daerah memilikinya adalah angkutan umum. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dan tujuan diselenggarakannya angkutan umum adalah memberikan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. (Warpani, 1990)

Seiring dengan modernisasi, aktifitas masyarakat juga mengalami peningkatan intensitas kegiatan khususnya di Kabupaten Tabanan yang memerlukan prasarana transportasi yaitu Terminal penumpang yang terfasilitasi. Terminal merupakan salah satu komponen fungsional utama dari sistem transportasi yang memerlukan biaya yang besar, sehingga dalam hasil pembangunan perlu kajian yang mendalam untuk mencapai hasil yang optimal.

Sehubungan dengan beberapa hal tersebut, di Kabupaten Tabanan terdapat terminal tipe C yakni Terminal Kediri yang terletak di Kecamatan Tabanan.

Hingga saat ini terminal tersebut belum berfungsi secara optimal, karena keberadaan pasar Kediri yang terletak di sekitar terminal, keberadaan pasar dengan keramaian aktifitas dipasar tersebut cukup mengganggu kelancaran arus lalu lintas, hal tersebut membuat angkutan umum enggan untuk masuk ke dalam terminal.

Selain itu, kondisi fasilitas terminal yang kurang memadai untuk memenuhi pelayanan yang diharapkan oleh penumpang mengakibatkan para penumpang lebih nyaman menunggu angkutan umum di luar terminal dari pada di dalam terminal. Memperhatikan hal tersebut, Terminal Kediri dituntut dapat memberikan pelayanan dalam rangka mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien bagi masyarakat di Kabupaten Tabanan.

Sehingga berdasarkan hal tersebut perlu dilakukan revitalisasi Terminal Kediri dengan menata kembali terminal dan serta menambah beberapa fasilitas sehingga keberadaan dan fungsinya sebagai salah satu terminal tipe C di Kabupaten Tabanan tidak terkesampingkan. Dilatarbelakangi oleh permasalahan tersebut, dalam penelitian ini diangkat judul **"Revitalisasi Terminal Kediri (Tipe C) Di Kabupaten Tabanan"**.

1.2 Identifikasi Masalah

Dilihat dari permasalahan tersebut yang terjadi di lapangan, maka dapat diidentifikasi permasalahan – permasalahan sebagai berikut:

1. Angkutan umum yang menaik dan menurunkan penumpang di daerah pasar dan depan terminal tidak masuk ke dalam terminal.
2. Banyaknya fasilitas baik utama maupun penunjang yang tidak tersedia maupun tidak optimalnya fasilitas yang ada dan belum tertata dengan baik sehingga pelayanan untuk pengguna jasa angkutan umum sangat sedikit.
3. Terminal Kediri ini sendiri beralih fungsi menjadi lahan parkir dan pada waktu tertentu menjadi lahan perdagangan dan pertokoan.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan diatas dapat disimpulkan menjadi rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana kondisi eksisting di Terminal Kediri?
2. Bagaimana rekomendasi pelayanan fasilitas dan sirkulasi Terminal Kediri?
3. Bagaimana kinerja jaringan jalan sebelum dan sesudah dilakukan revitalisasi di daerah pengawasan Terminal Kediri?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengoptimalkan Pelayanan Terminal Kediri yang mengarah pada Fasilitas, Sirkulasi serta Kinerja Jaringan Jalan. Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menilai prasarana dan pelayanan Terminal Kediri saat ini.
2. Melakukan revitalisasi fasilitas terminal dan membuat usulan desain terminal agar fungsi terminal dapat tercapai.
3. Meningkatkan Kinerja Jaringan Jalan didaerah pengawasan Terminal Kediri.

1.5 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dari penelitian yang akan dilakukan adalah:

1. Penelitian ini hanya dilakukan di lingkungan kerja Terminal Kediri dan daerah pengawasan Terminal Kediri.
2. Mengevaluasi fasilitas terminal sesuai dengan standar pelayanan minimum yang berlaku untuk melakukan penambahan fasilitas atau penataan ulang.
3. Melakukan kajian terhadap kinerja pelayanan terminal dalam rangka Meningkatkan kinerja Terminal Kediri yang mencakup:
 - a. Pola sirkulasi pergerakan di dalam terminal;
 - b. Kondisi jalur kedatangan dan jalur keberangkatan yang ada di terminal;
 - c. Perubahan tata letak fasilitas dan jalur serta penataan sirkulasi Terminal Kediri yang menunjang kinerja terminal tersebut.

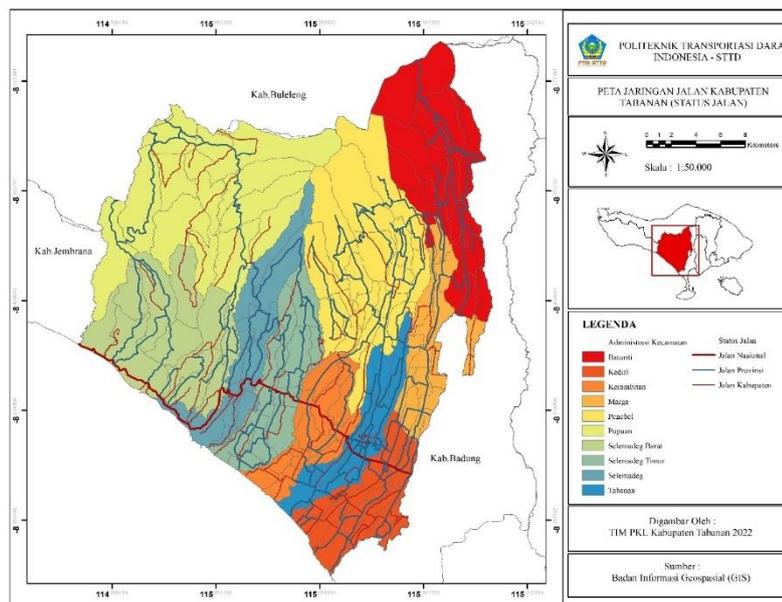
BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi

2.1.1 Kondisi Jaringan Jalan

Panjang jalan negara di Kabupaten Tabanan pada tahun 2020 mencapai 65,381 Km, jalan provinsi 130,780 km, dan jalan yang dikuasai pemerintah kota 863,218 km. Jumlah tersebut tidak mengalami banyak perubahan dari tahun sebelumnya. Jalan nasional pada Kabupaten Tabanan hampir seluruhnya memiliki jenis permukaan aspal, Jalan provinsi pada Kabupaten Tabanan sebagian besar memiliki jenis permukaan aspal, sementara sisanya jenis permukaannya rigid/beton, Sedangkan untuk jalan kota pada Kabupaten Tabanan sebagian besar memiliki jenis permukaan aspal, sementara sisanya memiliki jenis permukaan kerikil dan tanah.



Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

Gambar II. 1 Kondisi Jaringan Jalan Kabupaten Tabanan

2.1.2 Sarana Transportasi

Kabupaten Tabanan dilayani oleh beberapa angkutan umum yang meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Paratransit. Angkutan Umum yang beroperasi di Kabupaten Tabanan yaitu angkutan perkotaan. Selain itu, terdapat wilayah di Kabupaten Tabanan yang dilayani oleh angkutan paratransit yaitu Ojek Online, yang dimana sarana transportasi tersebut digunakan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas dari masyarakat di Kabupaten Tabanan. Berdasarkan Peraturan Bupati Tabanan Nomor 25 Tahun 2017 tentang Trayek Angkutan Penumpang Umum, Kabupaten Tabanan dilayani oleh jaringan trayek angkutan perkotaan, perdesaan dan jaringan trayek angkutan sekolah. Pada kondisi eksisting saat pandemi covid-19, untuk angkutan perdesaan dan angkutan sekolah sudah tidak beroperasi lagi hanya angkutan perkotaan yang masih beroperasi. Dari 11 trayek angkutan perkotaan berdasarkan Peraturan Bupati Tabanan Nomor 25 Tahun 2017, jumlah trayek yang masih beroperasi secara eksisting adalah 4 Trayek Angkutan Penumpang Perkotaan dengan jumlah armada yang beroperasi sebanyak 37 kendaraan. Berikut merupakan rincian trayek angkutan umum yang masih aktif di Kabupaten Tabanan:

Tabel II. 1 Sarana Transportasi Kabupaten Tabanan

No	Jenis Pelayanan Angkutan Umum	Trayek	Jumlah Angkutan Umum (Unit)
1	Angkutan Perkotaan	Kediri - Tabanan - Tuakilang	11
		Kediri - Tabanan - Pesiapan	15
		Pesiapan - Tabanan - Bongan	2
		Kaba Kaba - Kediri - Tabanan	9

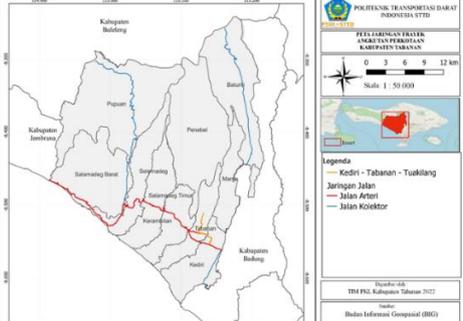
Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

1. Kondisi Eksisting Angkutan Perkotaan

Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek (PM 15 Tahun 2019). Berikut ini hasil survei inventarisasi trayek angkutan perkotaan di Kabupaten Tabanan.

a. Profil Trayek Kediri – Tabanan – Tuakilang

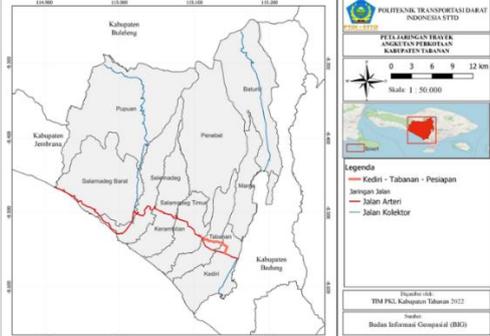
Tabel II. 2 Proyek Trayek Kediri - Tabanan - Tuakilang

Visualiasi Angkutan	Peta Jaringan Angkutan
	
Karakteristik Angkutan	
Nama Trayek	Kediri – Tabanan – Tuakilang
Jenis Kendaraan	MPU
Kapasitas Kendaraan	7
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Warna Kendaraan	Hijau-Biru
Jumlah Armada	11
Umur Rata-Rata Kendaraan	±22 Tahun
Sistem Keberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Umum : Rp. 7.000
	Mahasiswa : Rp. 4.000
	Pelajar : Rp. 4.000
Panjang Trayek	7 KM
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan
Rute Trayek	Terminal Kediri → Jl. Ngurah Rai → Jl. Gatot Subroto → Jl. Pahlawan → Jl. Pahlawan Delod Peken → Jl. Gajah Mada → Pasar Tabanan → Jl. Gunung Agung → Jl. Batukaru → Terminal Tuakilang

Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

b. Profil Trayek Kediri – Tabanan – Pesiapan

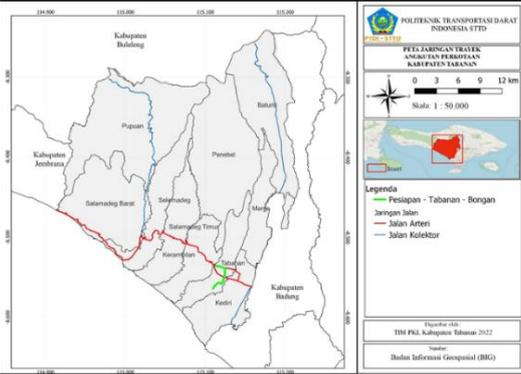
Tabel II. 3 Profil Trayek Kediri - Tabanan - Pesiapan

Visualiasi Angkutan	Peta Jaringan Angkutan
	
Karakteristik Angkutan	
Nama Trayek	Kediri – Tabanan – Pesiapan
Jenis Kendaraan	MPU
Kapasitas Kendaraan	7
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Warna Kendaraan	Merah
Jumlah Armada	15
Umur Rata-Rata Kendaraan	±15 Tahun
Sistem Keberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Umum : Rp. 7.000
	Mahasiswa : Rp. 4.000
	Pelajar : Rp. 4.000
Panjang Trayek	5 KM
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan
Rute Trayek	Terminal Kediri → Jl. Ngurah Rai → Jl. Gatot Subroto → Jl. Pahlawan → Jl. Gajah Mada → Jl. Pulau Menjangan → Jl. Pulau Batam → Terminal Pesiapan

Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

c. Profil Trayek Pesiapan – Tabanan – Bongan

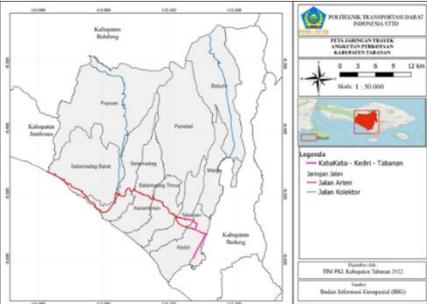
Tabel II. 4 Profil Trayek Pesiapan - Tabanan - Bongan

Visualiasi Angkutan	Peta Jaringan Angkutan
	
Karakteristik Angkutan	
Nama Trayek	Pesiapan – Tabanan – Bongan
Jenis Kendaraan	MPU
Kapasitas Kendaraan	7
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Warna Kendaraan	Merah
Jumlah Armada	2
Umur Rata-Rata Kendaraan	±5 Tahun
Sistem Keberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Umum : Rp. 7.000
	Mahasiswa : Rp. 4.000
	Pelajar : Rp. 4.000
Panjang Trayek	6 KM
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan
Rute Trayek	Terminal Pesiapan → Jl. Pulau Batam → Jl. Pulau Seribu → Jl. Pulau Menjangan → Jl. Gajah Mada → Pasar Tabanan → Jl. Kamboja → Jl. Mawar → Jl. Anyelir → Bongan

Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

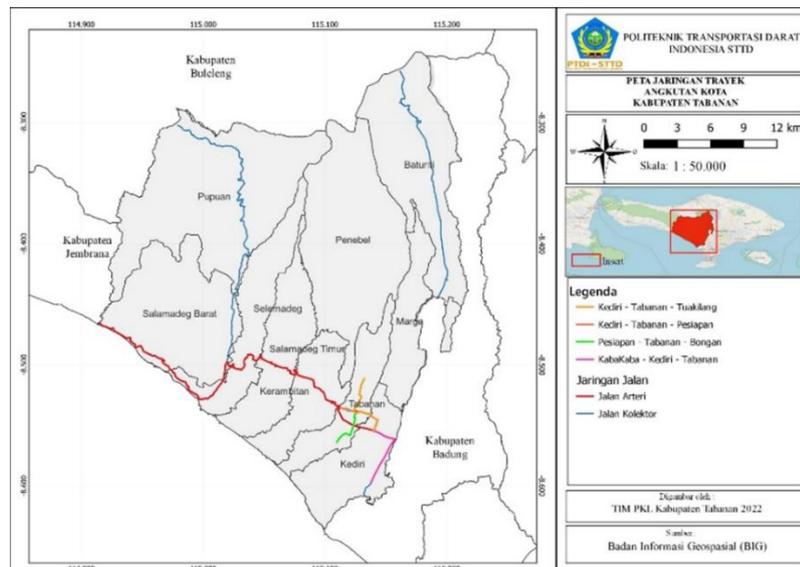
d. Profil Trayek KabaKaba – Kediri – Tabanan

Tabel II. 5 Profil Trayek KabaKaba - Kediri - Tabanan

Visualiasi Angkutan	Peta Jaringan Angkutan
	
Karakteristik Angkutan	
Nama Trayek	KabaKaba – Kediri – Tabanan
Jenis Kendaraan	MPU
Kapasitas Kendaraan	7
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Warna Kendaraan	Kuning-Biru
Jumlah Armada	9
Umur Rata-Rata Kendaraan	±10 Tahun
Sistem Keberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Umum : Rp. 7.000
	Mahasiswa : Rp. 4.000
	Pelajar : Rp. 4.000
Panjang Trayek	7 KM
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan
Rute Trayek	Pasar KabaKaba → Jalan Raya Denpasar-Gilimanuk → Terminal Kediri → Jl. Ngurah Rai → Jl. Gatot Subroto → Jl. Pahlawan → Jl. Gajah Mada → Pasar Tabanan

Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

Peta Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Kabupaten Tabanan



Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

Gambar II. 2 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Kabupaten Tabanan

2. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Angkutan 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 (PM No.98, 2013). Berdasarkan penjelasan di atas, maka Angkutan AKDP ini merupakan kendaraan yang melayani rute perjalanan dari dalam Kabupaten Tabanan menuju luar Kabupaten Tabanan tetapi masih dalam satu provinsi. Berikut ini hasil survei inventarisasi trayek Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) di Kabupaten Tabanan.

a. Profil Trayek Denpasar – Tabanan – Gilimanuk

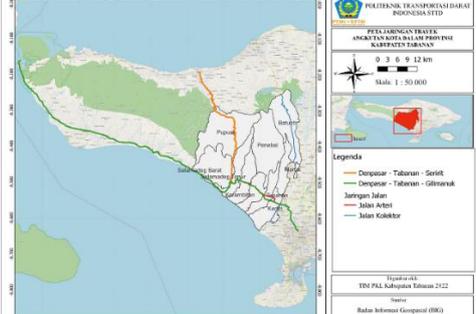
Tabel II. 6 Profil Trayek Denpasar - Tabanan - Gilimanuk

Visualiasi Angkutan	Peta Jaringan Angkutan
	
Karakteristik Angkutan	
Nama Trayek	Denpasar – Tabanan – Gilimanuk
Jenis Kendaraan	Bus Kecil
Kapasitas Kendaraan	14
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Warna Kendaraan	Biru
Jumlah Armada	32
Umur Rata-Rata Kendaraan	±42 Tahun
Sistem Keberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Umum : Rp. 50.000
	Mahasiswa : Rp. 50.000
	Pelajar : Rp. 50.000
Panjang Trayek	125 KM
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan
Rute Trayek	Terminal Ubung → Jl. Cokroaminoto → Jl. Raya Sempidi → Jl. Raya Denpasar-Gilimanuk → Jl. Raya Kapal → Jl. Raya Mengwi → Jl. Ahmad Yani → Jl. Dr. Ir. Soekarno → Jl. Pulau Batam → Jl. Rajawali → Terminal Pesiapan → Jl. Raya Denpasar-Gilimanuk → Pelabuhan Gilimanuk

Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

b. Profil Trayek Denpasar – Tabanan – Seririt

Tabel II. 7 Profil Trayek Denpasar - Tabanan - Seririt

Visualiasi Angkutan	Peta Jaringan Angkutan
	
Karakteristik Angkutan	
Nama Trayek	Denpasar – Tabanan – Seririt
Jenis Kendaraan	Bus Kecil
Kapasitas Kendaraan	14
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Warna Kendaraan	Hijau
Jumlah Armada	47
Umur Rata-Rata Kendaraan	±44 Tahun
Sistem Keberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Umum : Rp. 35.000
	Mahasiswa : Rp. 35.000
	Pelajar : Rp. 35.000
Panjang Trayek	87 KM
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan
Rute Trayek	Terminal Ubung → Jl. Cokroaminoto → Jl. Raya Sempidi → Jl. Raya Denpasar-Gilimanuk → Jl. Raya Kapal → Jl. Raya Mengwi → Jl. Ahmad Yani → Jl. Dr. Ir. Soekarno → Jl. Pulau Batam → Jl. Rajawali → Terminal Pesiapan → Jl. Meliling → Jl. Antosari Megati → Jl. Ngurah Rai → Jl. Pupuan → Jl. Raya Bantiran → Jl. Raya Subuk → Jl. Kiskinda → Jl. Seririt → Jl. Pemuda → Jl. Raya Bubuan

Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

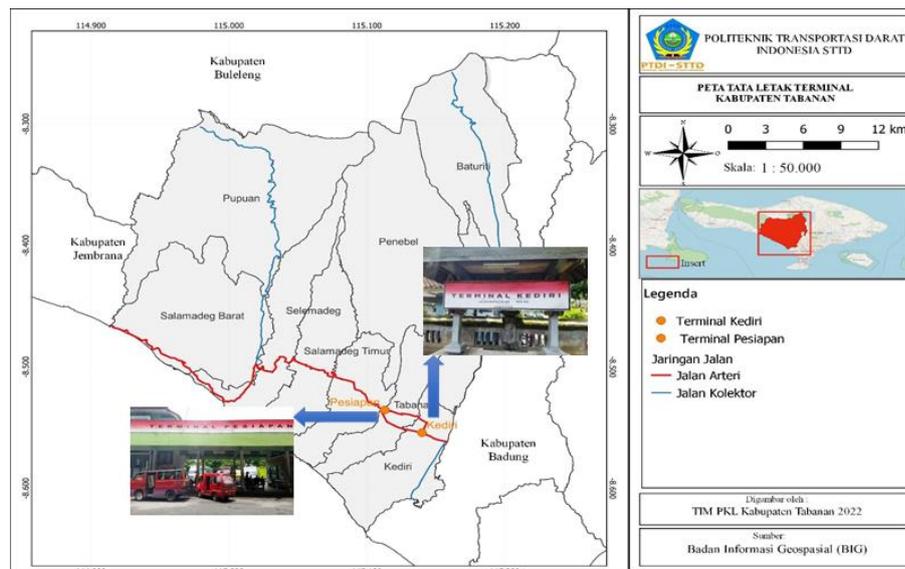
3. Bus Rapid Transit

Bus Rapid Transit (BRT) atau busway merupakan moda transportasi massal yang berupa bus dengan kualitas tinggi yang berbasis system transit yang cepat, dan nyaman. Kabupaten Tabanan dilayani oleh moda Trans Metro Dewata yang merupakan Bus Rapid Transit dengan menggunakan system BTS (*Buy The Service*), yang dimana dengan system ini membeli layanan angkutan massal perkotaan kepada operator dengan mekanisme lelang berbasis standar pelayanan minimal (*quality licensing*). Trans Metro Dewata melayani 5 koridor,

2.1.2 Prasarana Transportasi

2.1.2.1 Terminal

Kabupaten Tabanan dilayani oleh 2 terminal yang dimana keduanya merupakan terminal tipe C yaitu Terminal Pesiapan dan Terminal Kediri. Terminal tersebut memiliki peran penting yaitu melayani kendaraan umum angkutan perkotaan dan pedesaan yang masih beroperasi di Kabupaten Tabanan.

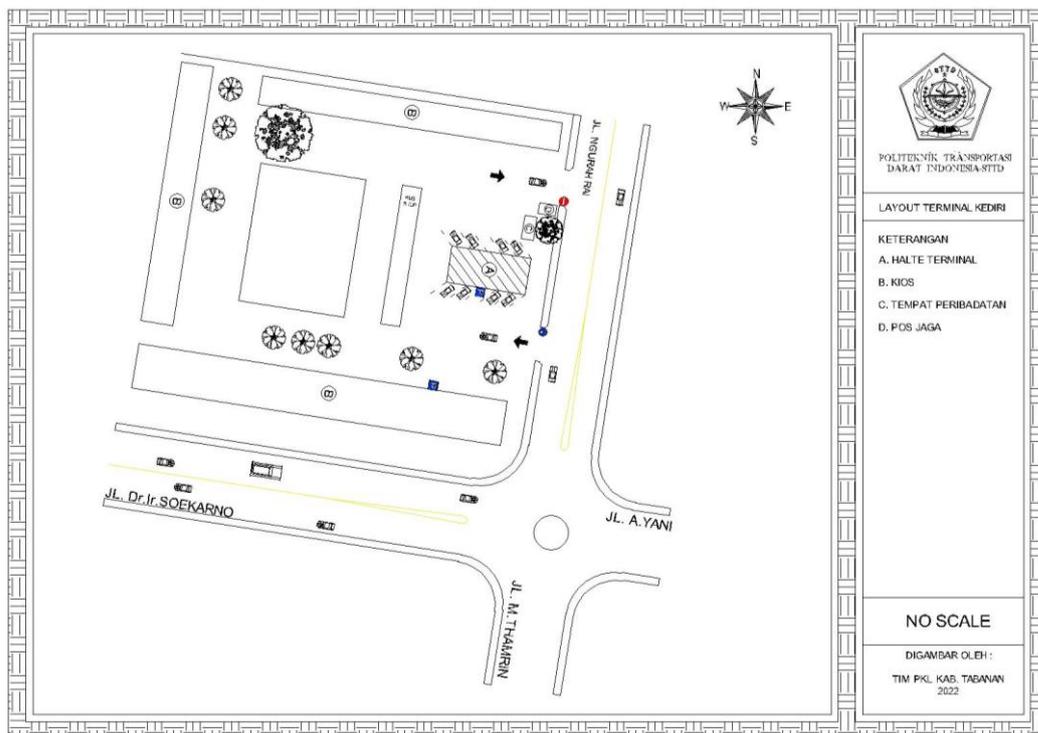


Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

Gambar II. 3 Lokasi Terminal Tipe C di Kabupaten Tabanan

Terminal Kediri

Terminal Kediri terletak pada Jl. Ngurah Rai No. 78, Banjar Anyar, Kecamatan Kediri, Kabupaten Tabanan. Terminal Kediri merupakan terminal tipe C yang melayani angkutan kota dan angkutan pedesaan. Operasional dari Terminal Kediri dari pukul 06.00 – 19.00 WITA dengan petugas pelaksana penjaga dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan. Terminal Kediri saat ini memiliki waktu tertentu untuk dialihfungsikan sebagai pasar. Berikut merupakan *layout* Terminal Kediri :



Sumber: Tim PKL Kabupaten Tabanan, Tahun 2022

Gambar II. 4 Terminal Kediri Eksisting

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

Dalam penelitian ini yang menjadi wilayah kajian yaitu Terminal Kediri. Terminal Kediri merupakan salah satu terminal yang terdapat pada Kabupaten Tabanan, yang bertipe C. dalam operasional Terminal Kediri dalam waktu tertentu beralih fungsi menjadi pasar. Berikut merupakan data inventarisasi pada terminal Kediri :

Tabel II. 9 Data Inventarisasi Fasilitas Utama Terminal Kediri

No	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Tidak Baik	Sesuai	Tidak Sesuai
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>Customer Service</i>)		✓				
12	Outlet Pembelian Tiket Secara Online		✓				
13	Jalur Pejalan Kaki yang Ramah Terhadap Orang Dengan Kebutuhan Khusus		✓				
14	Tempat Berkumpul Darurat		✓				

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Tabanan 2022

Tabel II. 10 Fasilitas Penunjang Terminal Kediri

No	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Tidak Baik	Sesuai	Tidak Sesuai
1	Fasilitas Penyanggung Cacat dan Ibu Hamil atau Menyusui		✓				
2	Pos Kesehatan		✓				
3	Fasilitas Kesehatan	✓		✓		✓	
4	Fasilitas Peribadatan	✓		✓		✓	
5	Pos Polisi		✓				
6	Alat Pemadam Kebakaran		✓				

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Tabanan 2022

Tabel II. 11 Fasilitas Umum Terminal Kediri

No	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Tidak Baik	Sesuai	Tidak Sesuai
1	Toilet	✓			✓	✓	
2	Rumah Makan	✓		✓		✓	
3	Fasilitas Telekomunikasi		✓				
4	Tempat Istirahat Awak Kendaraan		✓				
5	Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan		✓				
6	Fasilitas Pemantauan Kualitas Udara dan Gas Buang		✓				
7	Fasilitas Kebersihan	✓					
8	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum		✓				
9	Fasilitas Perdagangan atau Pertokoan	✓		✓		✓	
10	Fasilitas Penginapan		✓				
11	Area Merokok		✓				
12	Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)		✓				
13	Fasilitas Pengantar Barang (Trolley dan Tenaga Angkut)		✓				
14	Fasilitas telekomunikasi dan/atau Area Dengan Jaringan Internet		✓				
15	Ruang Anak-Anak		✓				
16	Media Pengaduan Layanan		✓				

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Tabanan 2022

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Terminal

Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/ atau barang, serta perpindahan moda angkutan (PP No 30 tahun 2021 Bab 1 pasal 1 ayat 7). Berdasarkan jenis angkutan terminal dibedakan menjadi (Iskandar, 1996):

1. Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Terminal terbagi menjadi 3 tipe, yakni:

- a. Terminal Tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Provinsi dan/atau Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, Angkutan Kota, dan Angkutan Perdesaan.
- b. Terminal Tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, Angkutan Kota dan/atau Angkutan Perdesaan
- c. Terminal Tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Perdesaan.

Tipe Terminal yang di bahas pada kkw ini adalah Terminal Tipe C, yang mana standar fasilitas Terminal Tipe c sebagaimana dimaksudkan pada (Pasal 31 Ayat 2) PM 24 Tahun 2021 , Berikut terdiri dari:

1. Fasilitas Utama

- a. Jalur keberangkatan;
- b. Jalur kedatangan;
- c. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
- d. Tempat naik turun Penumpang;
- e. Tempat parkir kendaraan;

- f. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (waste management);
- g. Perlengkapan jalan;
- h. Media informasi;
- i. Kantor penyelenggara Terminal;
- j. Loket penjualan tiket;
- k. Pelayanan pengguna Terminal dari pengusaha bus (customer service);
- l. Outlet pembelian tiket secara online;
- m. Jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus; dan
- n. Tempat berkumpul darurat.

2. Fasilitas Penunjang

- a. Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui;
- b. Pos kesehatan;
- c. Fasilitas kesehatan;
- d. Fasilitas peribadatan;
- e. Pos polisi;
- f. Alat pemadam kebakaran; dan
- g. Fasilitas umum.

Fasilitas umum yang dimaksud disini adalah:

- a. Toilet;
- b. Rumah makan;
- c. Fasilitas telekomunikasi;
- d. Tempat istirahat awak kendaraan;
- e. Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;
- f. Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang;
- g. Fasilitas kebersihan;
- h. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
- i. Fasilitas perdagangan, pertokoan;
- j. Fasilitas penginapan;
- k. Area merokok
- l. Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM);
- m. Fasilitas pengantar barang (trolley dan tenaga angkut);
- n. Fasilitas telekomunikasi dan/atau area dengan jaringan internet
- o. Ruang anak-anak;

p. Media pengaduan layanan; dan Fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan

3.2 Revitalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), revitalisasi adalah proses, cara, perbuatan menghidupkan atau menggiatkan kembali. Dari pengertian tersebut dapat dipahami bahwa revitalisasi adalah suatu proses atau cara yang dilakukan guna menggiatkan kembali program yang belum maksimal.

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 18 tahun 2010 tentang Pedoman Revitalisasi Kawasan, Revitalisasi adalah upaya untuk meningkatkan nilai lahan/ kawasan melalui pembangunan kembali dalam suatu kawasan yang dapat meningkatkan fungsi kawasan sebelumnya (pasal 1 ayat 1).

3.3 Fungsi Terminal

Fungsi terminal pada dasarnya dapat ditinjau dari 3 unsur yang terkait dengan terminal yaitu:

1. Fungsi Terminal bagi Penumpang

Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari suatu moda atau kendaraan ke moda yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, kios-kios, loket, fasilitas parkir dari kendaraan pribadi)

2. Fungsi Terminal bagi Pemerintah

Fungsi terminal bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas, untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan dan sebagai pengendali arus angkutan umum.

3. Fungsi Terminal bagi Operator angkutan umum

Fungsi terminal bagi operator angkutan umum adalah untuk pengaturan pelayanan operasi angkutan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak angkutan umum dan fasilitas pangkalan.

3.4 Tata Letak (*Lay Out*) Terminal

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Barang menjelaskan terminal harus memiliki fasilitas yang mendukung kegiatan terminal dan terletak

dilingkungan terminal serta memperhatikan sirkulasi didalam terminal. Oleh karena itu pembangunan terminal dalam pembuatan lay out atau desain terminal harus memperhatikan kelengkapan dan tata letak fasilitas serta sirkulasi angkutan umum, sirkulasi orang maupun kendaraan pribadi perlu dipertimbangkan agar tercipta sirkulasi yang baik dan lancar.

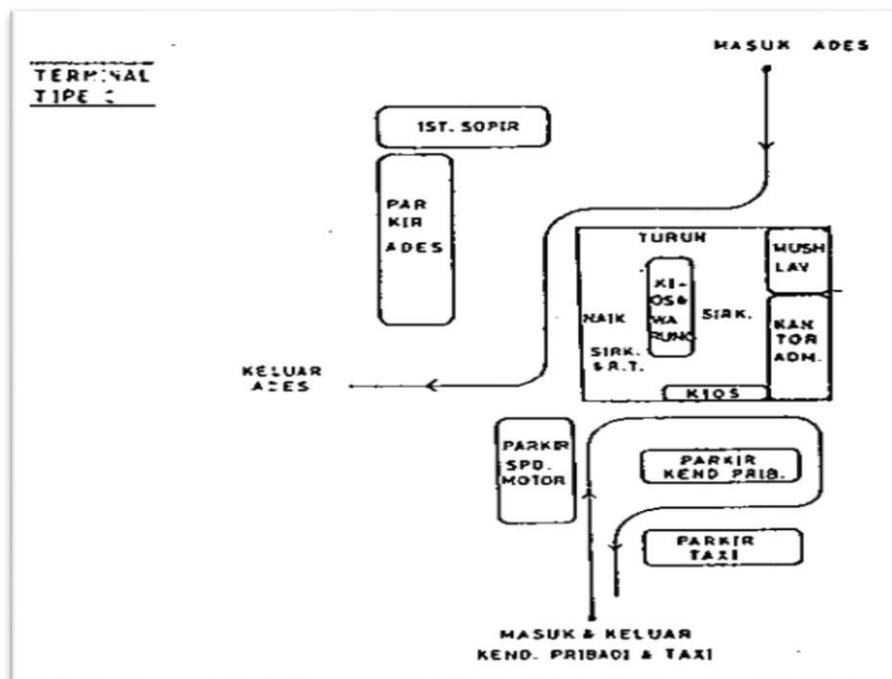
3.5 Sirkulasi Pergerakan

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

Adapun kriteria sirkulasi di dalam terminal sebagai berikut:

- a. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah. (Iskandar Abubakar, 1995)
- b. Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan. (Iskandar Abubakar, 1995)
- c. Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu. (Iskandar Abubakar, 1995).

Berikut gambaran sirkulasi di dalam Terminal Tipe C yang menjadi pedoman dalam mengatur sirkulasi di dalam Terminal:



Gambar III. 1 Sirkulasi Pergerakan

3.6 Manajemen Lalu Lintas

Secara umum yang dimaksud dengan manajemen lalu lintas adalah memanfaatkan semaksimal mungkin sistem jaringan jalan yang ada, atau menampung lalu lintas sebanyak mungkin, menampung penumpang sebanyak mungkin, dengan memperhatikan keterbatasan lingkungan (kapasitas lingkungan), dengan memberikan prioritas untuk kelompok yang sangat membutuhkan, melakukan penyesuaian kebutuhan terhadap pemakai jalan lainnya.

Dalam PM 96 tahun 2015 Tingkat pelayanan jalan adalah suatu ukuran yang dapat digunakan untuk mengetahui kualitas suatu ruas jalan tertentu dalam melayani arus lalu lintas yang melewatinya. Penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan merupakan kegiatan penentuan tingkat pelayanan ruas jalan dan/atau persimpangan berdasarkan indikator tingkat pelayanan, yang meliputi:

- a. Kecepatan
- b. V/C Ratio (nisbah volume/kapasitas)
- c. Kepadatan lalu lintas

Tingkat pelayanan yang diinginkan pada persimpangan pada sistem jaringan jalan sesuai fungsinya antara lain:

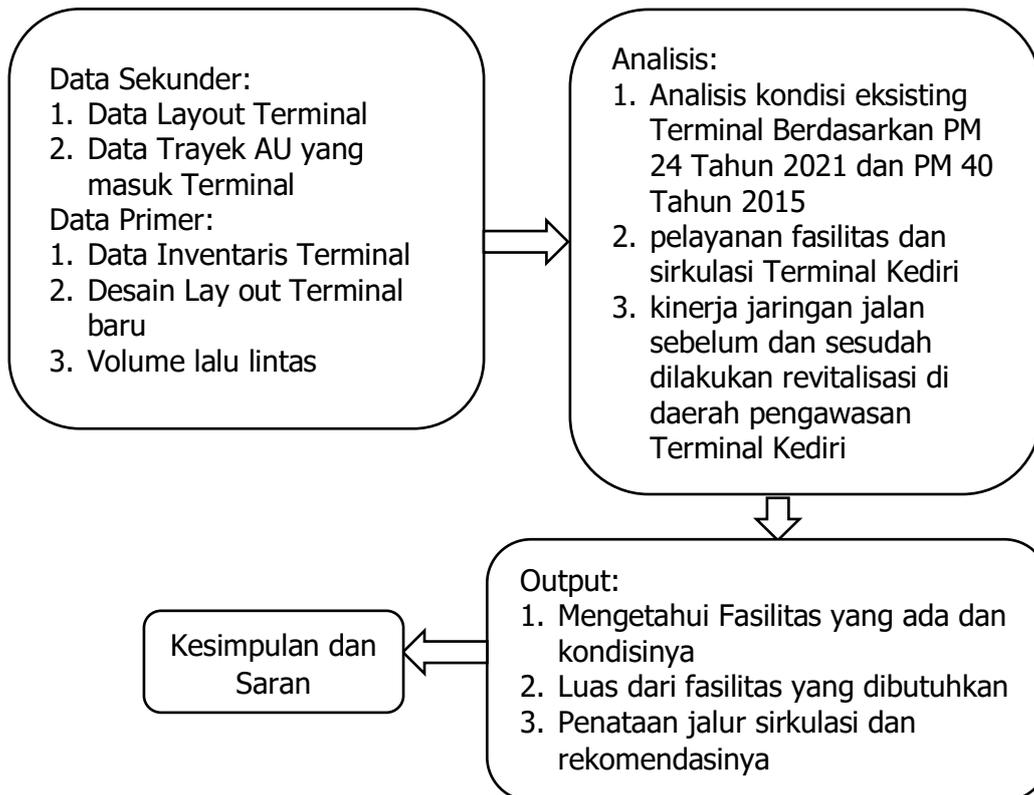
- a. Jalan arteri primer, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya B
- b. Jalan arteri sekunder, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya C
- c. Jalan kolektor primer, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya B
- d. Jalan kolektor sekunder, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya C
- e. Jalan kolektor primer, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya B

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Alur Pikir Penelitian

Berikut disajikan alur pikir yang digunakan dalam penelitian:

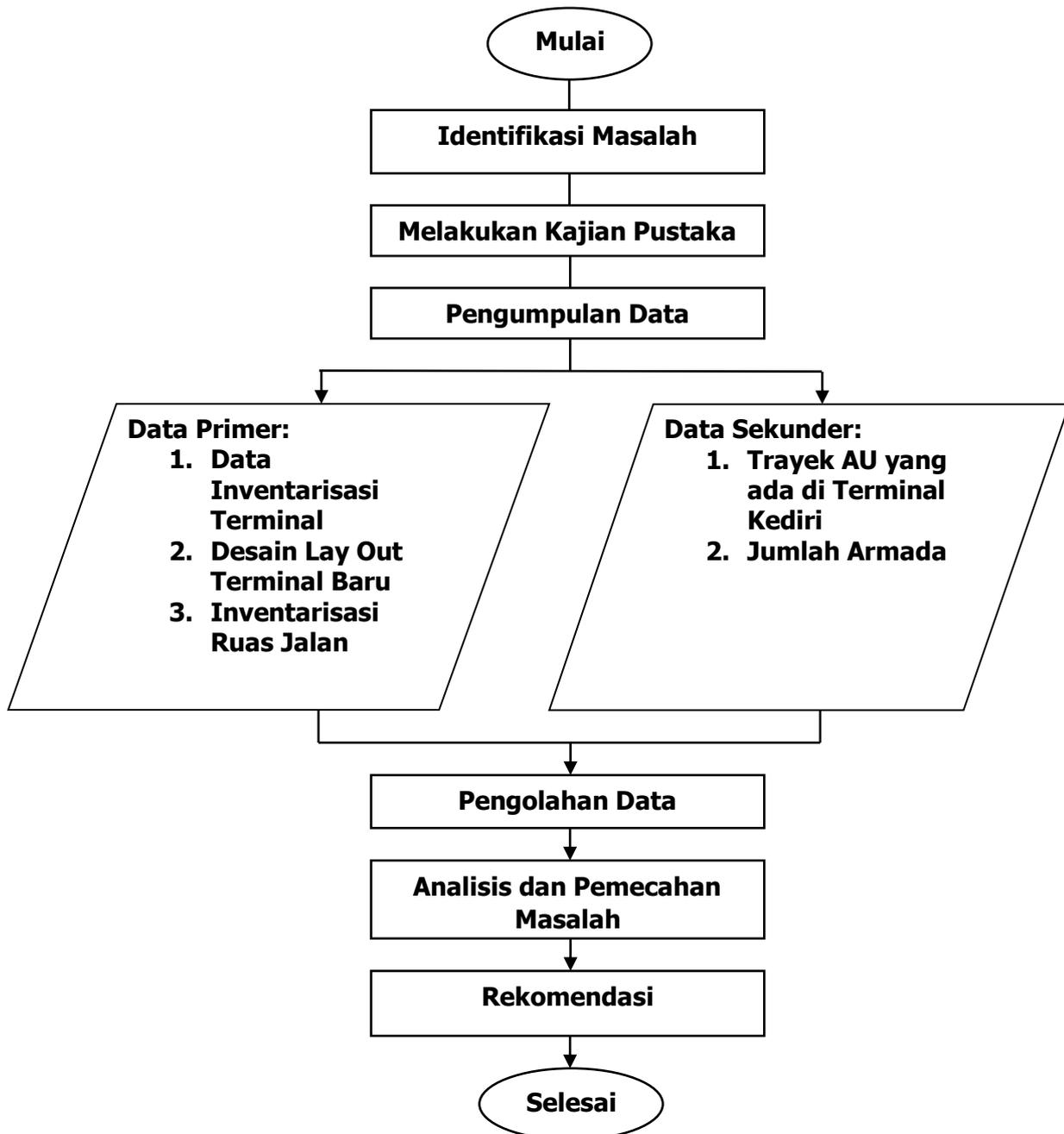


Berdasarkan alur pikir diatas data yang digunakan untuk melakukan penelitian ini menggunakan data sekunder data layout terminal dan data trayek angkutan umum yang masuk ke terminal, dan data primer data inventarisasi terminal. Analisis dengan menilai kesesuaian fasilitas terminal berdasarkan PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan dan PM 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Analisis kebutuhan fasilitas terminal, dan analisis sirkulasi pergerakan angkutan perdesaan dan pribadi di dalam Terminal. Dengan output mengetahui

fasilitas yang ada di terminal dan kondisinya, mengetahui Luas dari fasilitas yang dibutuhkan. Menata jalur sirkulasi dan rekomendasi fasilitas dan tata letak terminal.

4.2 Bagan Alir Penelitian

Dalam penyusunan kertas kerja wajib ini disajikan dalam suatu bagan alir yang merupakan tahapan dan urusan proses penyusunan, sebagai berikut ini:



4.3 Metode Pengumpulan Data

1. Pengumpulan Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari melakukan survei lapangan langsung yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Survei yang dilakukan untuk mendapatkan data primer adalah:

a. Survei Inventarisasi Terminal

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

Hasil data yang diperoleh kemudian digunakan untuk melakukan tahapan penelitian selanjutnya dengan membandingkan kondisi eksisting tersebut terhadap standar ketentuan yang telah diatur oleh peraturan-peraturan maupun undang-undang yang telah ditetapkan. Maksud dilakukannya survei Inventarisasi Terminal yakni untuk mendapatkan gambaran tentang keadaan suatu terminal yang meliputi:

- 1) Desain *Lay Out* Terminal;
- 2) Inventarisasi fasilitas terminal, meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang; dan
- 3) Sirkulasi pergerakan yang terjadi didalam dan sekitar Terminal meliputi pergerakan kendaraan Angkutan Umum, kendaraan pribadi, dan orang.

Adapun target data yang akan dikumpulkan dari survei inventarisasi yaitu:

- 1) Kondisi eksisting bangunan-bangunan terminal dan fasilitas-fasilitasnya;
- 2) Sirkulasi pergerakan didalam dan disekitar terminal, yang meliputi pergerakan kendaraan angkutan dan orang.

b. Survei Inventarisasi Jalan

Survei ini dilakukan untuk mengetahui keadaan kondisi jalan yang sesungguhnya saat ini beserta keadaan dari prasarana jalannya. Survei ini dilakukan dengan cara pengamatan dan pengukuran langsung pada setiap bagian jalan. Data yang didapat:

- 1) Data Inventarsasi jalan

2) Data kondisi fisik jalan

3) Data Fasilitas jalan

c. Persiapan Survei

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

1) Perlengkapan dan Peralatan Survei:

a) Papan *clip board*;

b) Alat tulis;

c) Walking measure; dan

d) *Roll meter*;

2) Lokasi Survei:

Lokasi survei berada didalam daerah kewenangan Terminal Kediri di Kabupaten Tabanan

3) Tenaga Pelaksana:

Tenaga pelaksana survei inventarisasi adalah anggota Tim PKL Kabupaten Tabanan.

d. Pelaksanaan Survei

Survei inventarisasi terminal dilaksanakan pada saat Terminal Kediri dalam keadaan sepi yaitu pada pukul 17.00 WIB. Hal ini dimaksudkan agar survei yang dilaksanakan tidak mengganggu kelancaran sirkulasi pergerakan di dalam terminal. Survei Inventarisasi ini dimulai dengan melakukan pengecekan terhadap fasilitas-fasilitas terminal.

2. Pengumpulan Data Sekunder

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

Adapun data sekunder yang didapatkan penulis yakni :

a. Data trayek angkutan perkotaan yang beroperasi di Terminal Kediri Kabupaten Tabanan.

b. Data jumlah armada angkutan perkotaan sesuai dengan trayeknya yang melayani di Terminal Kediri Kabupaten Tabanan.

4.4 Teknik Analisis Data

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

1. Analisis kondisi eksisting Terminal Kediri

Dalam analisis kondisi fasilitas eksisting Terminal Kediri akan diperoleh data-data terkait fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Selanjutnya data-data tersebut akan dibandingkan dengan Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri No. 40 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Data-data eksisting terminal yang didapat akan dibandingkan dengan Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan adalah berupa ketersediaan fasilitas utama dan fasilitas penunjang, serta kondisi fasilitas tersebut apakah dalam keadaan baik atau tidak baik dan bagaimana pemanfaatan fasilitas tersebut apakah sesuai atau tidak sesuai.

Data-data eksisting terminal yang didapat akan dibandingkan dengan Peraturan Menteri No.40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan adalah berupa ketersediaan fasilitas dari segi pelayanan, serta kondisi fasilitas tersebut apakah dalam keadaan baik atau tidak baik dan bagaimana pemanfaatan fasilitas tersebut apakah sesuai atau tidak sesuai.

2. Analisis kebutuhan fasilitas Terminal Kediri

Dalam analisis kebutuhan fasilitas Terminal Kediri disesuaikan dengan macam kegiatan yang dilakukan oleh pengguna jasa Terminal, baik penumpang, awak kendaraan, dan pengelola Terminal. Selanjutnya data-data fasilitas yang dibutuhkan akan dihitung luasnya berdasarkan perhitungan yang terdapat di buku yang dibuat oleh Ir. Iskandar Abubakar, M.Sc (1995) dan buku Jaringan Transportasi Teori dan Analisis yang dibuat oleh Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si (2011). Untuk perhitungan luas fasilitas adalah sebagai berikut:

- a. Jalur kedatangan dan keberangkatan
Menggunakan model parkir sejajar 45°

Rumus:

$$\text{Luas} = 19,6 \times (20 + [5 \times (n - 1)])$$

Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

Rumus IV. 1 Jalur Kedatangan dan Keberangkatan

Rumus:

$$\text{Luas} = 13 \times (5 \times n)$$

Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

Rumus IV. 2 Areal Lintas

- b. Kebutuhan Ruang Tunggu Penumpang

Rumus:

$$\text{Luas} = (n \times 0,65) + (15\% \times (n \times 0.65))$$

Sumber: Dardela Yasa Guna, 1988

Rumus IV. 3 Kebutuhan Ruang Tunggu Penumpang

- c. Kantor

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

Adapun ukuran yang digunakan adalah:

Tabel IV. 1 Analisis Kebutuhan Kantor

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

Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

- d. Parkir kendaraan pribadi

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

Adapun ukuran yang digunakan adalah:

Tabel IV. 2 Parkir Kendaraan Pribadi

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

Sumber: Sakti Adji Adisasmita, 2011

e. Ruang istirahat sopir

Berdasarkan Iskandar abubakar, 1995 Ruang istirahat sopir untuk Terminal tipe C yaitu sebesar 30 m².

f. Kamar Kecil atau Toilet

Kebutuhan luas fasilitas kamar kecil atau toilet bisa menggunakan rumus berikut:

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

Sumber: Sakti Adji Adisasmita, 2011

Rumus IV. 4 Kamar Kecil atau Toilet

g. Kios atau Kantin

Kios merupakan fasilitas yang erat kaitannya dengan ruang tunggu penumpang sehingga biasanya letak kios dirancang berdekatan dengan ruang tunggu. Luas kios dapat dihitung menggunakan rumus berikut:

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

Sumber: Sakti Adji Adisasmita, 2011

Rumus IV. 5 Kios atau Kantin

h. Menara Pengawas

Berdasarkan Iskandar abubakar, 1995 Luas dari menara pengawas untuk terminal Tipe C yaitu 16 m².

3. Analisis sirkulasi kendaraan pribadi, angkutan perkotaan, dan Pejalan Kaki di Terminal Kediri.

Pada analisis sirkulasi ini akan membahas keadaan sirkulasi angkutan perkotaan dan kendaraan pribadi di dalam Terminal Pesiapan saat ini. Kemudian akan dilakukan evaluasi terhadap sirkulasi pergerakan angkutan

perkotaan dan kendaraan pribadi di dalam terminal sesuai dengan pedoman sirkulasi lalu lintas di dalam terminal.

Dalam kriteria perencanaan terminal dijelaskan bahwa sirkulasi lalu lintas harus memiliki kriteria sebagai berikut:

- a. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah.
- b. Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan.
- c. Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian

4.5.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini menginformasikan tempat dan waktu yang digunakan untuk penulis melakukan penelitian dan pengumpulan data-data yang dibutuhkan terkait permasalahan yang dikaji oleh penulis. Lokasi dan jadwal penelitian berada pada saat kegiatan Praktek Kerja Lapangan (PKL) berlangsung. Kegiatan PKL peneliti berada di Kabupaten Tabanan yang berlangsung pada tanggal 1 Maret – 12 Mei tahun 2022.

Pada kesempatan kali ini peneliti mengkaji permasalahan terkait revitalisasi terminal Kediri yang ada di Kabupaten Tabanan. Sehingga, penjadwalan untuk melakukan pengumpulan data terkait terminal yang ada di Kabupaten Tabanan yaitu pada tanggal 13 – 15 Maret tahun 2022. Sedangkan, untuk lokasi penelitian yang dilakukan yaitu berada di dalam daerah kewenangan Terminal Kediri Kabupaten Tabanan yang dilaksanakan pada saat terminal dalam keadaan sepi yaitu pada pukul 17.00 – selesai dan pada keadaan ramai pada pukul 07.00 – selesai. Hal ini dimaksudkan agar pengumpulan data dilaksanakan dapat mengetahui kondisi eksisting terminal pada saat siang dan sore hari. Pelaksanaan pengumpulan data ini dimulai dengan melakukan pengecekan terhadap fasilitas-fasilitas terminal beserta pengukurannya dan dilanjutkan dengan mengecek pengaturan jalur masuk dan jalur keluar serta sirkulasi pergerakan terminal tersebut.

4.5.2 Jadwal Penelitian

Berikut merupakan jadwal penelitian:

Kegiatan Penelitian	Mei	Juni	Juli	Agustus
Studi Pendahuluan				
Pengumpulan Data sekunder dan Data Primer				
Pengolahan Data				
Analisis Data				
Penyusunan KKW				
Sidang KKW				
Revisi KKW				

BAB V

ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Identifikasi Kondisi Eksisting Terminal

1. Kondisi Eksisting Pelayanan Terminal Kediri

Terminal Kediri merupakan terminal tipe C yang ada di Kabupaten Tabanan. Terminal ini terletak di Jln Ngurah Rai yang merupakan jalan kolektor primer dengan tipe jalan 2/2 UD dengan lebar efektif 9,5 m dan volume lalu lintas yang tidak terlalu tinggi. Dengan kondisi jalan tersebut akses untuk ke Terminal Kediri cukup mudah dan letak Terminal Kediri berada di dekat Pasar Kediri yang menjadi salah satu pusat kegiatan dan salah satu pusat bangkitan dan tarikan yang ada di Kabupaten Tabanan sehingga Terminal Kediri berperan penting bagi masyarakat yang hendak menggunakan angkutan perkotaan untuk bepergian. Terminal Kediri ini memiliki luas tanah 2.093 m² dengan melayani kendaraan umum angkutan perkotaan.



Sumber: Hasil Inventarisasi

Gambar V. 1 Kondisi Eksisting Pelayanan Terminal Kediri

Terminal Kediri melayani 2 trayek angkutan perkotaan dengan jumlah keseluruhan armada ada 20 armada yang beroperasi, akan tetapi kondisi saat ini angkutan perkotaan tersebut tidak memasuki terminal. Berikut merupakan angkutan perkotaan yang beroperasi di Terminal Kediri:

Tabel V. 1 Jumlah Armada Angkutan Perkotaan di Terminal Kediri

No	Trayek	Jumlah Armada (kendaraan)	Kapasitas (orang)	Frekuensi rata-rata (kend/jam)	Load Factor	Headway (menit)	Jam Operasi	Jumlah armada/hari (kendaraan)
		1	2	3	4	5	6	6 (3 x 8 jam)
1	Kediri - Tabanan - Tuailang	11	7	4	17%	00.21	8	32
2	Kaba Kaba - Kediri - Tabanan	9	7	3	15%	00.16	8	24
Jumlah Armada							16	56

Sumber: Hasil Analisis

Didepan Terminal Kediri terdapat jalan Ngurah Rai yang memiliki status jalan Provinsi dengan fungsi jalan merupakan jalan kolektor primer tipe 2/2 UD dengan v/c ratio 0,27. Adapun kondisi eksisting jalan Ngurah Rai dapat dilihat pada table V. 2

NAMA RUAS JALAN	POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD			GAMBAR PENAMPANG MELINTANG	
	INVENTARISASI RUAS JALAN				
	TIM PKL KABUPATEN TABANAN				
	TAHUN AJARAN 2021/2022				
JL. NGURAH RAI	GEOMETRIK JALAN		GAMBAR PENAMPANG MELINTANG		
	Node	Awal	404		
		Akhir	401		
	Klasifikasi Jalan	Status	Provinsi		
		Fungsi	Kolektor		
	Tipe Jalan	2/2 UD			
	Model Arus (Arah)	2			
	Panjang Jalan	(Km)	1,05		
	Lebar Jalan Total	(m)	10,1		
	Jumlah	Lajur	2		
		Jalur	1		
	Lebar Jalur Efektif (Dua Arah)	(m)	9,5		
	Lebar Per Lajur	(m)	4,75		
	Median	(m)	-		
	Trotoar	Kiri	(m)		1,2
		Kanan	(m)		1,2
	Bahu Jalan	Kiri	(m)		0,6
Kanan		(m)	0,3		
Drainase	Kiri	(m)	1,2		
	Kanan	(m)	1,2		
Kondisi Jalan	Baik				
Jenis Perkerasan	Aspal				
Hambatan Samping	Tinggi				
Segmen 1	Parkir on street	-			
	kondisi Marka	Baik			
VISUALISASI RUAS JALAN					

Sumber: Hasil Inventarisasi

Gambar V. 2 Kondisi Eksisting Jalan Ngurai Rai

2. Kondisi Eksisting Fasilitas Terminal Kediri

a. Fasilitas Utama

1) Jalur Keberangkatan Kendaraan

Jalur keberangkatan kendaraan umum di Terminal Kediri terdapat 1 lajur dengan luas 119 m² untuk angkutan perdesaan dengan kondisi baik dan pemanfaatan fasilitasnya sesuai dengan fungsinya.

2) Jalur Kedatangan Kendaraan

Jalur Kedatangan kendaraan umum di Terminal Kediri terdapat 1 jalur dengan luas 129 m² untuk angkutan perdesaan dengan kondisi baik dan pemanfaatan fasilitasnya sesuai dengan fungsinya.

3) Ruang Tunggu

Terdapat 1 ruang tunggu di Terminal Kediri dengan luas total 94 m² yang disediakan untuk para penumpang dengan kondisi baik dan pemanfaatan fasilitasnya sesuai dengan fungsinya.

4) Tempat Parkir Kendaraan

Pada Terminal Kediri terdapat tempat parkir kendaraan dengan luas 455 m² yang memiliki sudut parkir 90° dengan kondisi baik akan tetapi dalam pemanfaatannya fasilitas parkir kendaraan untuk angkutan perdesaan bercampur dengan kendaraan pribadi.

5) Perlengkapan Jalan

Perlengkapan jalan yang ada di Terminal Kediri meliputi rambu-rambu lalu lintas serta marka jalan dengan kondisi baik dan pemanfaatan fasilitasnya sesuai dengan fungsinya.

6) Media Informasi

Media informasi yang terdapat di Terminal Kediri berupa papan trayek angkutan perkotaan yang melayani terminal Kediri akan tetapi kondisinya sudah tidak baik dikarenakan tulisan yang terdapat di papan trayek sudah buram.

b. Fasilitas Penunjang

1) Fasilitas Pelayanan Keamanan

Terdapat satu fasilitas pelayanan keamanan yang ada di Terminal Kediri yaitu berupa pos keamanan yang memiliki luas 6 m² dengan kondisi baik akan tetapi pemanfaatannya tidak sesuai karena tidak adanya petugas yang berjaga pada pos keamanan tersebut.

2) Fasilitas Peribadatan

Terminal Kediri memiliki satu pelinggih sebagai tempat peribadatan yang memiliki luas 10 m² dengan kondisi kebersihan terjaga dan pemanfaatan fasilitasnya sesuai dengan fungsinya.

c. Fasilitas Umum

1) Toilet

Terdapat 1 Toilet atau wc umum yang ada di Terminal Kediri sebagai fasilitas umum dengan luas 25 m² akan tetapi kondisi kebersihan dari toilet ini kurang terjaga dan untuk pemanfaatan fasilitasnya adalah sesuai dengan fungsinya.

2) Fasilitas Perdagangan

Terdapat beberapa fasilitas perdagangan berupa kios dan warung makan yang ada di Terminal Kediri dengan luas 400 m² dengan kondisi baik dan pemanfaatan fasilitas nya sesuai dengan fungsinya.

3. Analisis Permintaan di Terminal Kediri

Identifikasi permintaan Terminal Kediri digunakan untuk mengetahui Besarnya jumlah permintaan terhadap Terminal dengan mengetahui permintaan terhadap Terminal Kediri. Untuk mengetahui permintaan pada Terminal Kediri, dapat diperoleh dari hasil survei statis angkutan umum pada lokasi Terminal bayangan. Berdasarkan hasil survei dapat diketahui jumlah penumpang yang masuk dan keluar Terminal menggunakan angkutan umum dan jumlah kendaraan umum yang masuk dan keluar Terminal. Berikut ini adalah data hasil survei statis di terminal permintaan akan jasa pelayanan Terminal Kediri dapat diketahui dari beberapa analisis berikut:

a. Aktifitas kendaraan angkutan umum di Terminal kediri perhari:

Tabel V. 2 Aktivitas Kendaraan Angkutan Umum

Nama Trayek	Jumlah Armada (Kendaraan)	Frekuensi (Kend/jam)	Jumlah armada/hari
Kediri - Tabanan - Tuakilang	11	4	32
Kaba Kaba - Kediri - Tabanan	9	3	24
Total			56

Sumber: Hasil Analisis

Dapat dilihat pada tabel diatas diketahui jumlah kendaraan angkutan perkotaan yang beroperasi dalam satu hari yaitu sebanyak 56 Armada/hari.

b. Aktivitas penumpang angkutan umum diterminal kediri perhari:

Tabel V. 3 Aktivitas Penumpang Angkutan umum

Nama Trayek	Jumlah Armada (Kendaraan)	Load Factor	Kapasitas Kendaraan (orang)	Frekuensi (Kend/jam)	Jam Operasional (Jam)	Jumlah pnp/kendaraan (Orang)	Jumlah pnp/jam (Orang)	Jumlah pnp/hari (Orang)
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	$a = 2 \times 3$	$b = a \times 4$	$c = b \times 5$
Kediri - Tabanan - Tuakilang	11	17%	7	4	8	1	4	38
Kaba Kaba - Kediri - Tabanan	9	15%	7	3	8	1	3	25
Total								63

Sumber: Hasil Analisis

Dari hasil perhitungan jumlah penumpang angkutan perkotaan yang masuk terminal dalam sehari sebanyak 63 penumpang. Dengan jumlah penumpang terbanyak terdapat pada trayek Kediri - Tabanan – Tuakilang dengan jumlah 38 penumpang/hari.

5.2 Analisis Kebutuhan fasilitas di Terminal Kediri

5.2.1 Evaluasi Fasilitas Terminal Kediri

1. Evaluasi Fasilitas Utama Terminal Kediri

Pada evaluasi fasilitas terminal saat ini, ada beberapa fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan fasilitas umum yang tidak tersedia. 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.

Tabel V. 4 Evaluasi Fasilitas Utama Terminal Kediri

No	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Tidak Baik	Sesuai	Tidak Sesuai
Fasilitas Utama							
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>Customer Service</i>)		✓				
12	Outlet Pembelian Tiket Secara Online		✓				
13	Jalur Pejalan Kaki yang Ramah Terhadap Orang Dengan Kebutuhan Khusus		✓				
14	Tempat Berkumpul Darurat		✓				

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan identifikasi fasilitas utama menggunakan Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Kediri tidak terdapat 7 fasilitas utama meliputi:

- a. Tempat Naik Turun Penumpang;
- b. Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup;
- c. Loket Penjualan Tiket;
- d. Pelayanan Pengguna Terminal dari Perusahaan Bus (*Customer Service*);
- e. Outlet Pembelian Tiket Secara Online;
- f. Jalur Pejalan Kaki yang Ramah Terhadap Orang Dengan Kebutuhan Khusus;
- g. Tempat Berkumpul Darurat.

2. Evaluasi Fasilitas Penunjang Terminal Kediri

Tabel V. 5 Evaluasi Fasilitas Penunjang Terminal Kediri

No	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Tidak Baik	Sesuai	Tidak Sesuai
Fasilitas Penunjang							
1	Fasilitas Penyanggung Cacat dan Ibu Hamil atau Menyusui		✓				
2	Pos Kesehatan		✓				
3	Fasilitas Kesehatan	✓		✓		✓	
4	Fasilitas Peribadatan	✓		✓		✓	
5	Pos Polisi		✓				
6	Alat Pemadam Kebakaran		✓				

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan identifikasi fasilitas penunjang menggunakan Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Kediri tidak terdapat 4 fasilitas penunjang atau semua fasilitas penunjang tidak terpenuhi yang meliputi:

- a. Fasilitas Penyanggung Disabilitas dan Ibu Hamil atau Menyusui;
- b. Pos Kesehatan;
- c. Pos Polisi;
- d. Alat Pemadam Kebakaran.

3. Evaluasi Fasilitas Umum Terminal Kediri

Tabel V. 6 Evaluasi Fasilitas Umum Terminal Kediri

No	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Tidak Baik	Sesuai	Tidak Sesuai
Fasilitas Umum							
1	Toilet	✓			✓	✓	
2	Rumah Makan	✓		✓		✓	
3	Fasilitas Telekomunikasi		✓				
4	Tempat Istirahat Awak Kendaraan		✓				
5	Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan		✓				
6	Fasilitas Pemantauan Kualitas Udara dan Gas Buang		✓				
7	Fasilitas Kebersihan	✓			✓	✓	
8	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum		✓				
9	Fasilitas Perdagangan atau Pertokoan	✓		✓		✓	
10	Fasilitas Penginapan		✓				
11	Area Merokok		✓				
12	Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)		✓				
13	Fasilitas Pengantar Barang (Trolley dan Tenaga Angkut)		✓				
14	Fasilitas telekomunikasi dan/atau Area Dengan Jaringan Internet		✓				
15	Ruang Anak-Anak		✓				
16	Media Pengaduan Layanan		✓				

Sumber: Hasil Analisis

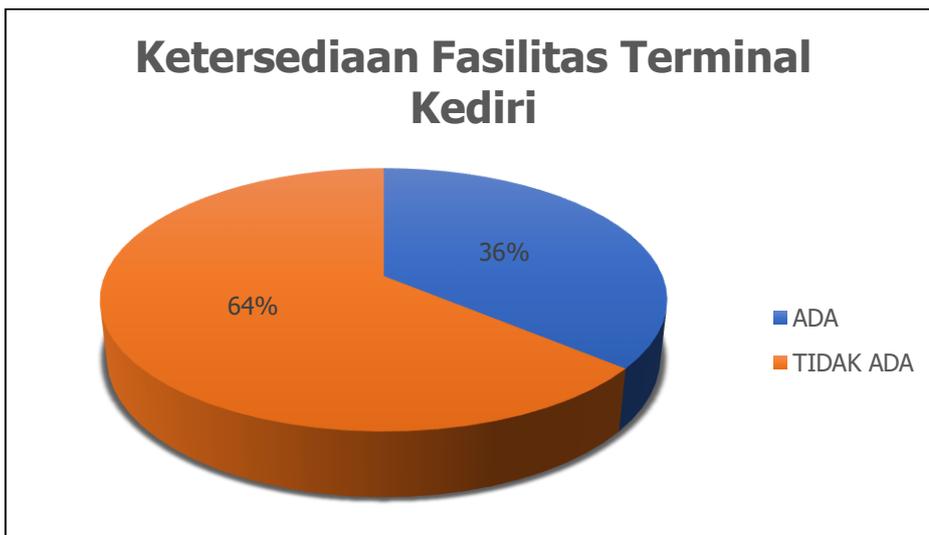
Berdasarkan identifikasi fasilitas umum menggunakan Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Kediri tidak terdapat 12 fasilitas umum meliputi:

- a. Fasilitas Telekomunikasi;
- b. Tempat Istirahat Awak Kendaraan;
- c. Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan;

- d. Fasilitas Pemantau Kualitas Udara dan Gas Buang;
- e. Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum;
- f. Fasilitas Penginapan;
- g. Area Merokok;
- h. Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM);
- i. Fasilitas Pengantar Barang (trolley dan tenaga angkut);
- j. Ruang anak-anak;
- k. Media Pengaduan Layanan.

Jika dilihat dari tabel diatas fasilitas utama,penunjang maupun umum yang ada di terminal Kediri saat ini masih perlu perbaikan, baik perubahan ataupun penambahan fasilitas, masih banyak terdapat fasilitas utama maupun penunjang yang masih belum ada terminal Hal ini yang menjadi penyebab kurangnya minat masyarakat untuk naik atau turun didalam terminal.

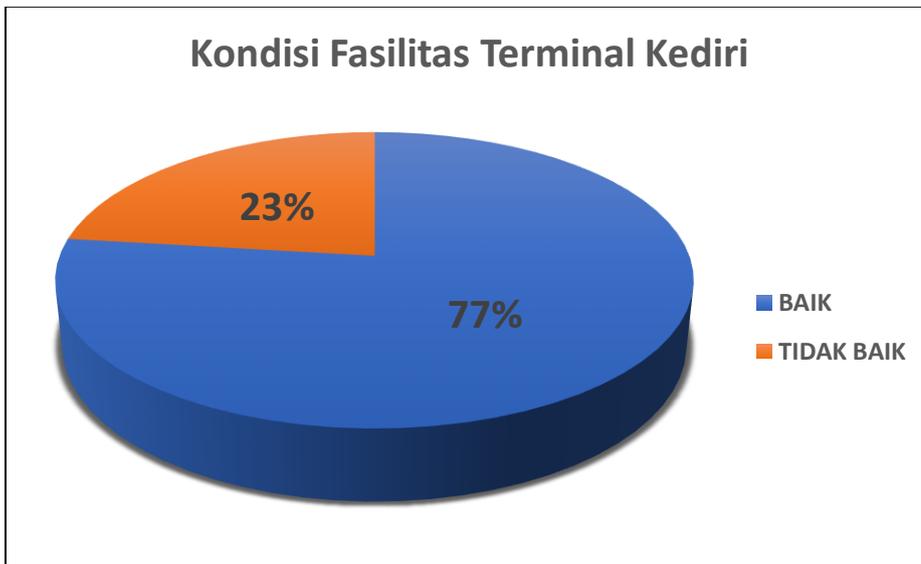
Pada evaluasi fasilitas terminal saat ini, ada beberapa fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan fasilitas umum yang tidak tersedia. Selain itu juga ada beberapa fasilitas yang sudah ada namun tidak sesuai dengan fungsi seharusnya berdasarkan standar yang telah ditentukan pada PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, berikut merupakan diagram presentase ketersediaan fasilitas,kondisi fasilitas, dan pemanfaatan fasilitas:



Sumber: Hasil Analisis

Gambar V. 3 Persentase Ketersediaan Fasilitas Terminal Kediri

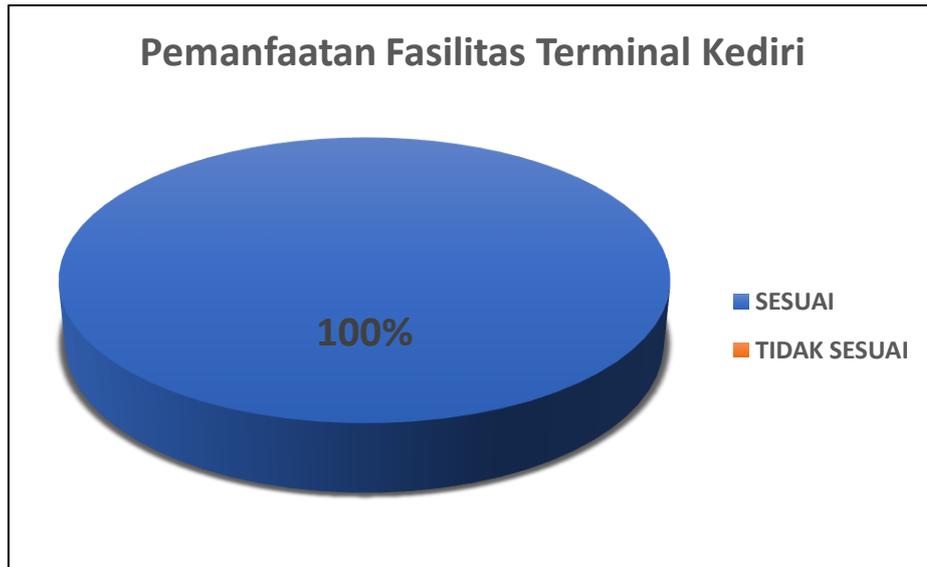
Berdasarkan identifikasi fasilitas yang terdapat pada Terminal Kediri menggunakan Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Kediri memiliki 36% fasilitas yang tersedia dan 64% fasilitas yang tidak tersedia.



Sumber: Hasil Analisis

Gambar V. 4 Persentase Kondisi Fasilitas Terminal Kediri

Berdasarkan kondisi fasilitas yang tersedia pada Terminal Kediri menggunakan Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Kediri memiliki 77% kondisi fasilitas dalam keadaan baik dan 23% fasilitas dalam kondisi tidak baik.



Sumber: Hasil Analisis

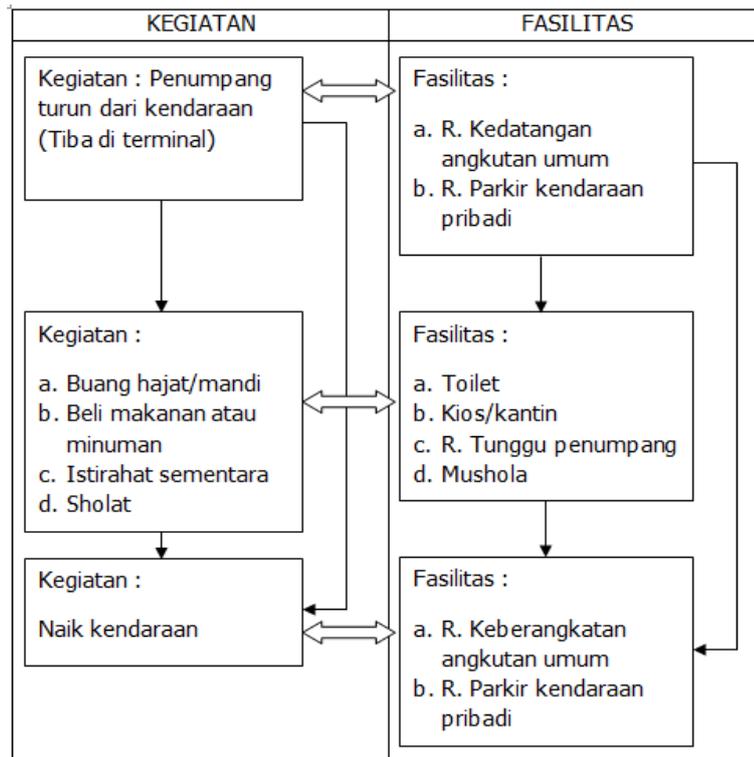
Gambar V. 5 Persentase Pemanfaatan Fasilitas Terminal Kediri

Berdasarkan pemanfaatan fasilitas yang tersedia pada Terminal Kediri menggunakan Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Kediri memiliki 100% sesuai dengan pemanfaatannya.

4. Kebutuhan fasilitas utama dan penunjang

a) Penumpang Angkutan Umum

Hubungan dan urutan kegiatan penumpang dengan fasilitas yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:



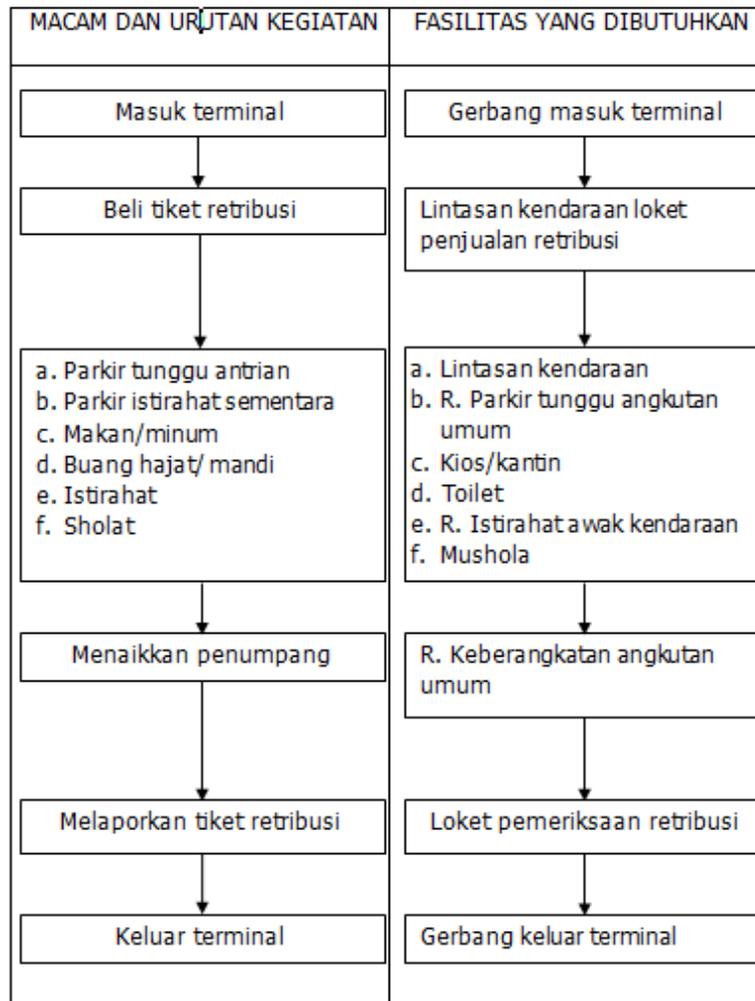
Sumber : Iskandar. Ab dkk, 1995

Gambar V. 6 Hubungan dan Urutan Penumpang dengan Fasilitas

Berdasarkan gambar hubungan macam dan urutan kegiatan penumpang dengan ruang yang dibutuhkan dapat dijelaskan bahwa setelah turun dari kendaraan biasanya penumpang melakukan aktivitas 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 perkotaan. Begitu juga dengan ruang keberangkatan angkutan perkotaan. Setelah penumpang beristirahat, penumpang akan melanjutkan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum. Angkutan umum yang siap untuk diberangkatkan berada pada ruang keberangkatannya masing-masing.

b) Awak Kendaraan

Hubungan macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dengan ruang yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:



Sumber : Iskandar. Ab dkk, 1995

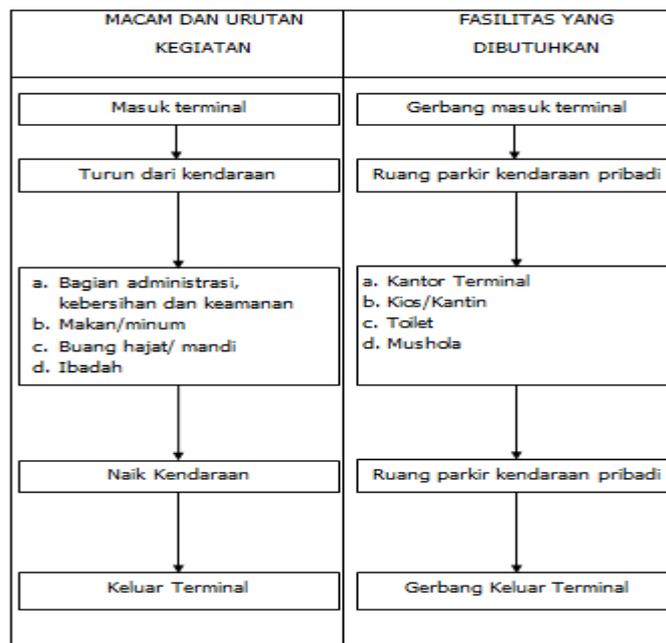
Gambar V. 7 Hubungan dan Urutan kegiatan awak kendaraan dengan ruang

Berdasarkan gambar hubungan macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dengan ruang yang dibutuhkan 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 membayar retribusi. 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 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. Bila diperlukan, dapat disediakan pos pemeriksaan retribusi yang terletak di dekat pintu keluar Terminal. Untuk fasilitas yang tidak ada pada kondisi eksisting terminal yaitu ruang istirahat sopir.

c) Pengelola Terminal

Hubungan macam dan urutan kegiatan Pengelola Terminal dengan fasilitas yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:



Sumber : Iskandar. Ab dkk, 1995

Gambar V. 8 Hubungan dan Urutan Kegiatan Pengelola Terminal dengan Fasilitas

Berdasarkan gambar hubungan macam dan urutan kegiatan pengelola terminal dengan ruang yang dibutuhkan dapat dijelaskan bahwa hubungan macam dan urutan kegiatan pengelola terminal dengan fasilitas yang dibutuhkan adalah ruang parkir kendaraan pribadi yang dapat digunakan pengelola untuk meletakkan kendaraan miliknya. Sedangkan untuk keperluan pengelola Terminal dibutuhkan beberapa ruangan seperti Ruang Kepala Terminal, Ruang Informasi dan Ruang Pengawas. Selain itu diperlukan juga toilet dan kantin yang terletak tidak jauh dari ruang pengelola. Oleh karena itu, pada desain layout Terminal beberapa ruangan tersebut perlu diletakan berdekatan.

Informasi mengenai Kebutuhan fasilitas terminal adalah sebagai berikut :

Tabel V. 7 Informasi Kebutuhan Fasilitas Terminal

No.	Fasilitas Terminal	Keterangan
1	Jalur Keberangkatan	✓
2	Tempat Naik turun Penumpang	✓
3	Loket Penjualan Tiket	✓
4	Pos Kesehatan	✓
5	Pos Polisi	✓
6	Alat Pemadam Kebakaran	✓
7	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	✓
8	Media Informasi	✓
9	Toilet	✓

Sumber: Hasil Analisis

dapat dilihat pada tabel diatas merupakan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan untuk Terminal Kediri fasilitas tersebut merupakan Fasilitas yang akan direvitalisasi dikarenakan sangat dibutuhkan dalam kinerja pelayanan Terminal ini.

5. Perhitungan fasilitas utama dan penunjang

a. Fasilitas Utama

1) Jalur Kedatangan dan Keberangkatan

Idealnya, 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. Dalam hal ini jalur rencana dibagi menjadi 1 jalur guna menunjang angkutan perkotaan yang ada di Kabupaten Tabanan. Berikut perhitungan jalur rencana yang dibutuhkan:

Tabel V. 8 Perhitungan Jalur rencana yang dibutuhkan

No.	Trayek	Jam Sibuk (Detik)	Rit/hari	Jumlah Pnp/hari	Waktu Turun Penumpang (Detik)	Periode Kedatangan (Detik)	Rata-rata Pnp/hari (Orang)	Waktu Menurunkan Pnp (Detik)	Jalur yang dibutuhkan
		1	2	3	4	a = (1) : (2)	b = (3) : (2)	c = b x (4)	d = c : a
1	Kediri - Tabanan - Tuailang	14400	5	38	5	2880	7,6	38	0,013194444
2	Kaba Kaba - Kediri - Tabanan	14400	10	25	5	1440	2,5	12,5	0,008680556

Sumber: Hasil Analisis

2) Area Parkir Kendaraan Umum

Area parkir kendaraan umum adalah pelataran parkir kendaraan umum untuk beristirahat dan siap menuju lajur keberangkatan. Perhitungan luas Area dapat menggunakan pendekatan yang sama dengan perhitungan luas area pemberangkatan. Analisis usulan luas area parkir kendaraan umum ini menggunakan beberapa tipe sudut parkir yaitu sudut 90°, sudut 60°, dan sudut 45° untuk angkutan perkotaan (angkot). Informasi mengenai Analisis perhitungan usulan luas area parkir kendaraan umum dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel V. 9 Analisis Perhitungan Usulan Luas Area Parkir Kendaraan Umum

No.	Jalur yang dilalui	n	Sudut 0° $7 \times (20 \times n)$	Sudut 45° $19,6 \times (28 + [5 \times (n - 1)])$	Sudut 60° $22,6 \times (25,6 + [4 \times (n - 1)])$	Sudut 90° $9,5 \times (18 \times n)$
1	Jalur 1	1	140	548	579	171

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan perhitungan luas jalur kedatangan dan keberangkatan dapat diketahui bahwa untuk luas jalur kedatangan dan keberangkatan menurut model parkirnya adalah sebagai berikut:

a) Model parkir dengan posisi sejajar (0°)

$$= 140 \text{ m}^2$$

b) Model parkir dengan posisi miring (45°)

$$= 548 \text{ m}^2$$

c) Model parkir dengan posisi miring (60°)

$$= 579 \text{ m}^2$$

d) Model parkir dengan posisi tegak lurus (90°)

$$= 171 \text{ m}^2$$

Dari hasil perhitungan di atas maka yang akan digunakan yaitu model sudut 90° . hal ini dikarenakan luas lahan yang ada di terminal sangat terbatas. Jadi luas masing-masing untuk jalur kedatangan dan keberangkatan adalah 171m^2 .

3) Areal Lintas

Areal lintas merupakan area yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum yang akan langsung melanjutkan perjalanan setelah menurunkan penumpang atau menaikkan penumpang. Untuk menghitung luas areal lintas dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

Tabel V. 10 Perhitungan Luas Areal Lintas

No.	Jalur yang dilalui	n	Areal Lintas (m^2)
			$13 \times (5 \times n)$
1	Jalur 1	1	65

Sumber: Hasil Analisis

Dari hasil perhitungan diatas didapat untuk luas Areal Lintasnya adalah 65 m^2 .

4) Ruang Tunggu Penumpang

Ruang Tunggu Penumpang merupakan tempat menunggu yang disediakan bagi penumpang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang umum. Untuk menghitung luas ruang tunggu penumpang dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

Tabel V. 11 Perhitungan Luas Ruang Tunggu Penumpang

No.	Trayek	Jumlah Pnp/Jam (Orang)	Luas Ruang Tunggu (m^2)
		n	$1,2 \times (0,75 \times 70\% \times n \times 50)$
1	Kediri - Tabanan - Tuailang	4	126
2	Kaba Kaba - Kediri - Tabanan	3	94,5
Total Luas Ruang Penumpang			220,5

Sumber: Hasil Analisis

Dari hasil perhitungan diatas didapat untuk luas Ruang Tunggu Penumpang adalah 5,1 m² dan dapat menampung 7 penumpang.

5) Bangunan Kantor Terminal

Bangunan kantor Terminal dapat berupa sebuah bangunan yang biasanya berada di dalam wilayah Terminal. Bangunan kantor Terminal digunakan untuk kegiatan pengaturan administrasi dan operasional Terminal. Berdasarkan ketentuan yang ada karena Terminal Kediri merupakan Terminal cabang maka di Terminal Kediri ini dibutuhkan lahan untuk bangunan kantor Terminal seluas 36m².

Tabel V. 12 Kebutuhan lahan untuk bangunan kantor terminal kediri

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

Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

6) Jalur Pejalan Kaki

Jalur Pejalan Kaki merupakan Jalur yang diperuntukkan khusus untuk pejalan kaki sehingga sirkulasi pejalan kaki tidak tercampur dengan angkutan perkotaan maupun kendaraan pribadi. Untuk jalur pejalan kaki memiliki luas 45m².

7) Ruang Parkir Kendaraan Pribadi

Luas kebutuhan untuk parkir kendaraan pribadi ditetapkan menggunakan ketentuan menurut jumlah fasilitas jalur (n) yang ada, sehingga dapat diketahui bahwa untuk kebutuhan parkir kendaraan pribadi dengan jumlah lajur sebanyak 1 jalur adalah dengan panjang 15 m dan lebar 8 m sehingga didapatkan luasan rata-rata 120 m².

Tabel V. 13 Perhitungan Kebutuhan Parkir kendaraan Pribadi

No.	Jumlah Jalur	Panjang (m)
1	Jumlah Jalur < 10	15
2	Jumlah Jalur 10 - 20	20
3	Jumlah Jalur > 20	30

Sumber: Sakti Adji Adisasmita, 2011

8) Mushola

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

Tabel V. 14 Perhitungan Kebutuhan Luas mushola

No.	Jumlah Jalur	Luas lahan m ²
1	Jumlah jalur 1 - 5	17,5 m ²
2	Jumlah jalur 6 - 10	35 m ²
3	Jumlah jalur 10 - 15	52,5 m ²
4	Jumlah jalur 15 - 20	70 m ²
5	Jumlah jalur > 20	87,5 m ²

Sumber: Sakti Adji Adisasmita, 2011

9) Kamar Kecil atau Toilet

Kebutuhan luas fasilitas kamar kecil atau toilet bisa menggunakan rumus berikut:

Rumus:

$$\begin{aligned}\text{Luas} &= 80\% \times \text{Luas Musholla} \\ &= 80\% \times 19,5 \\ &= 15,6 \text{ m}^2\end{aligned}$$

5.2.2 Sirkulasi pergerakan di Terminal Kediri

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

Berikut kondisi sirkulasi pergerakan yang ada di dalam Terminal Kediri:

1. Sirkulasi Kendaraan Angkutan Perkotaan

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

2. Sirkulasi Kendaraan Pribadi

Sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi dimulai ketika kendaraan memasuki terminal melalui pintu masuk terminal, kemudian menurunkan

atau manaikan orang. Kebanyakan kendaraan pribadi hanya sebagai pengantar dan langsung meninggalkan Terminal.

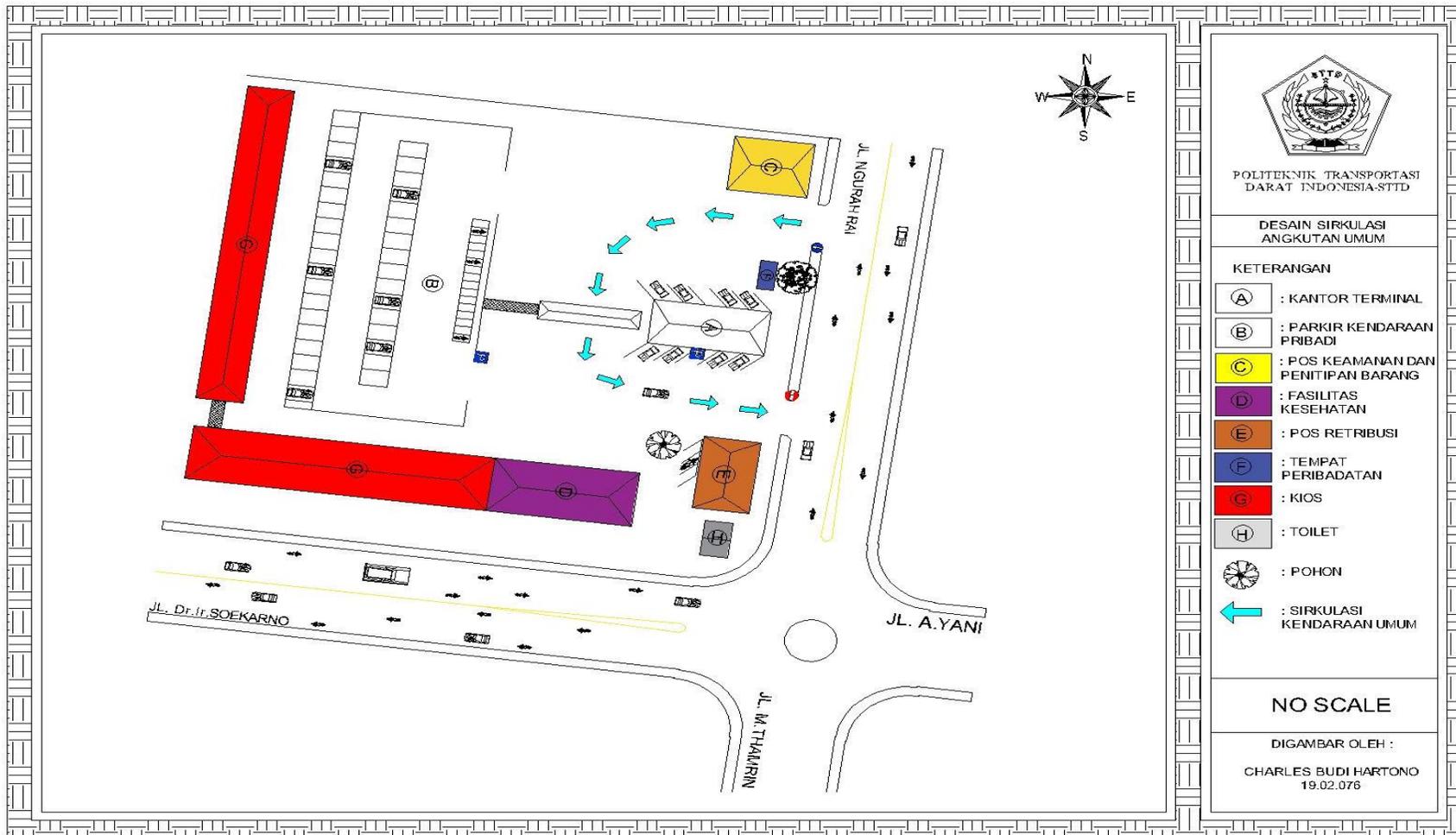
Sirkulasi kendaraan pribadi di Terminal Kediri tidak tertata dengan baik dikarenakan masih banyak kendaraan pribadi ada yang keluar Terminal menggunakan pintu masuk Terminal sehingga menyebabkan konflik dengan Angkutan Perkotaan.

3. Sirkulasi Pergerakan Orang atau Pejalan Kaki

Sirkulasi Pergerakan orang atau pejalan kaki didalam Terminal Kediri dimulai ketika pejalan kaki memasuki Terminal Kediri melalui pintu masuk kemudian berjalan menuju Tempat tunggu penumpang/kantin untuk menunggu keberangkatan dari angkutan Perkotaan ataupun hanya pergi ke kantin untuk membeli makanan. Selanjutnya keluar dari terminal baik dengan angkutan Perkotaan/pribadi ataupun dengan berjalan kaki.

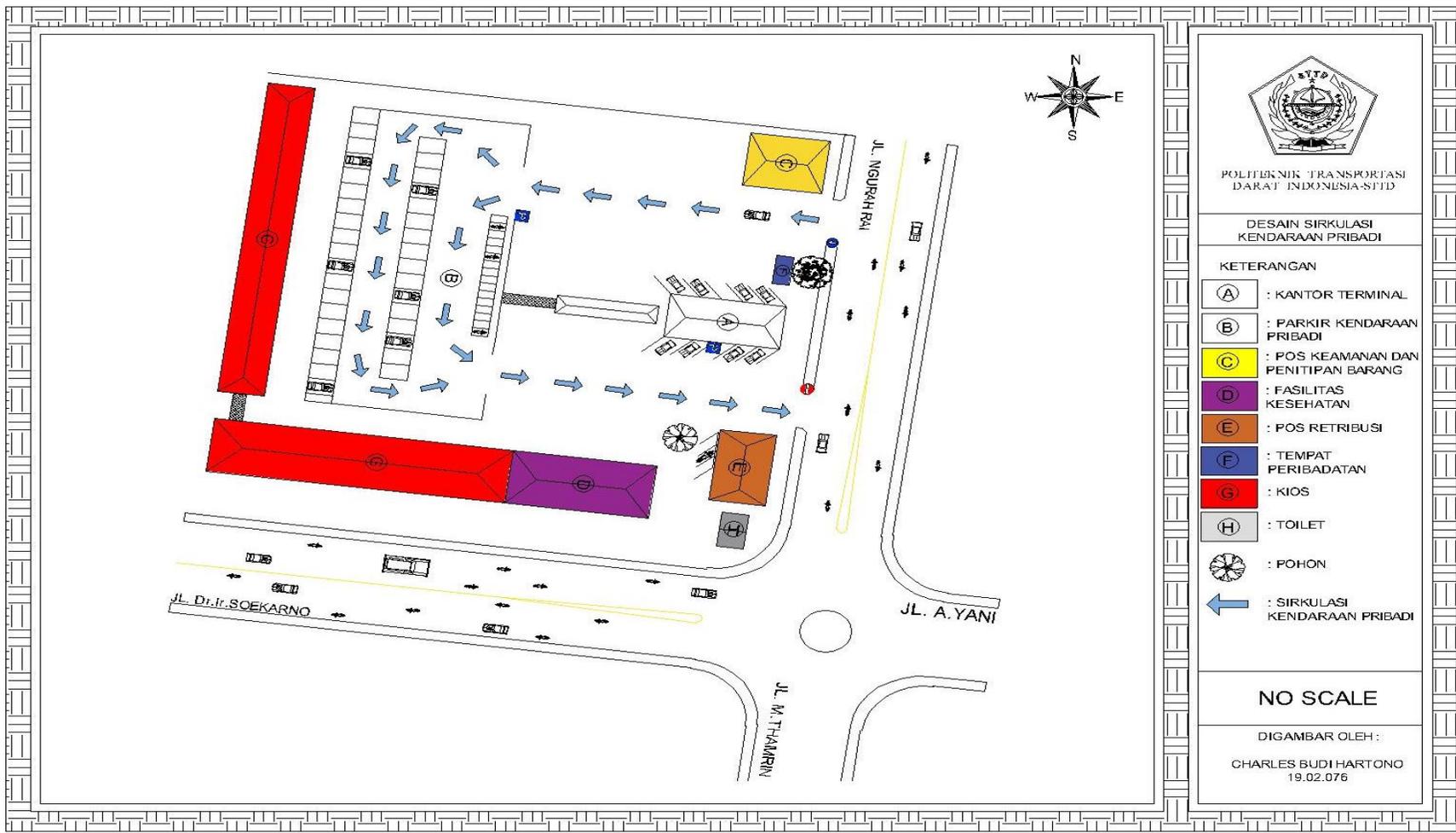
Sirkulasi Pejalan kaki di Terminal Kediri masih terdapat konflik dengan sirkulasi kendaraan pribadi maupun Angkutan Perkotaan. Konflik terjadi saat pejalan kaki masuk Terminal melalui pintu masuk menuju tempat keberangkatan angkutan umum untuk melanjutkan perjalanan sesuai dengan tujuan dan pejalan kaki keluar menggunakan pintu masuk Terminal sehingga menyebabkan sirkulasi pergerakan menjadi tidak lancar.

Untuk lebih jelasnya dari sirkulasi kendaraan angkutan Perkotaan, sirkulasi kendaraan pribadi, maupun pejalan kaki yang ada di dalam Terminal Kediri dapat dilihat dari gambar arus sirkulasi berikut:



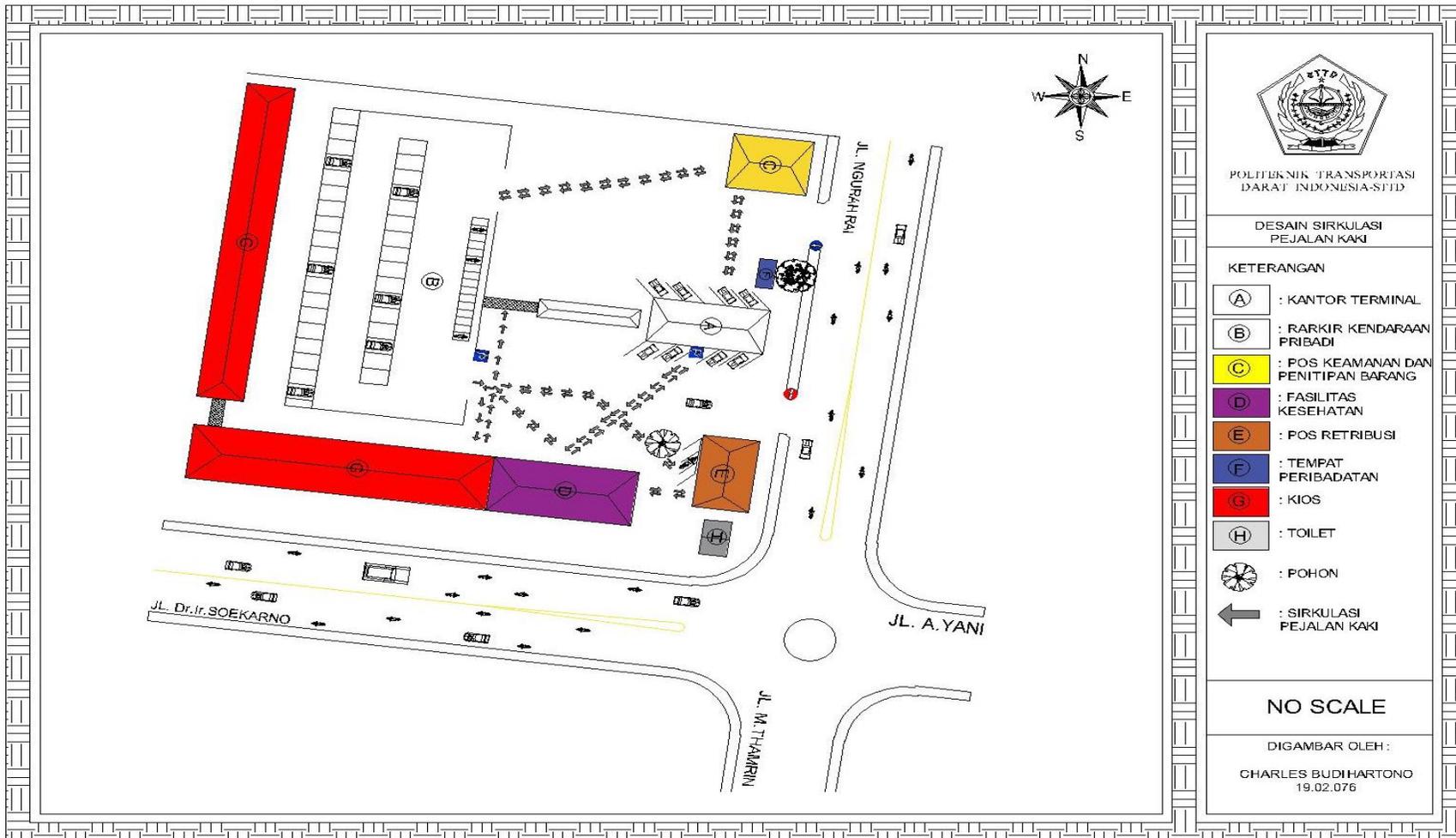
Sumber: Hasil Analisis

Gambar V. 9 Desain Sirkulasi Kendaraan Umum



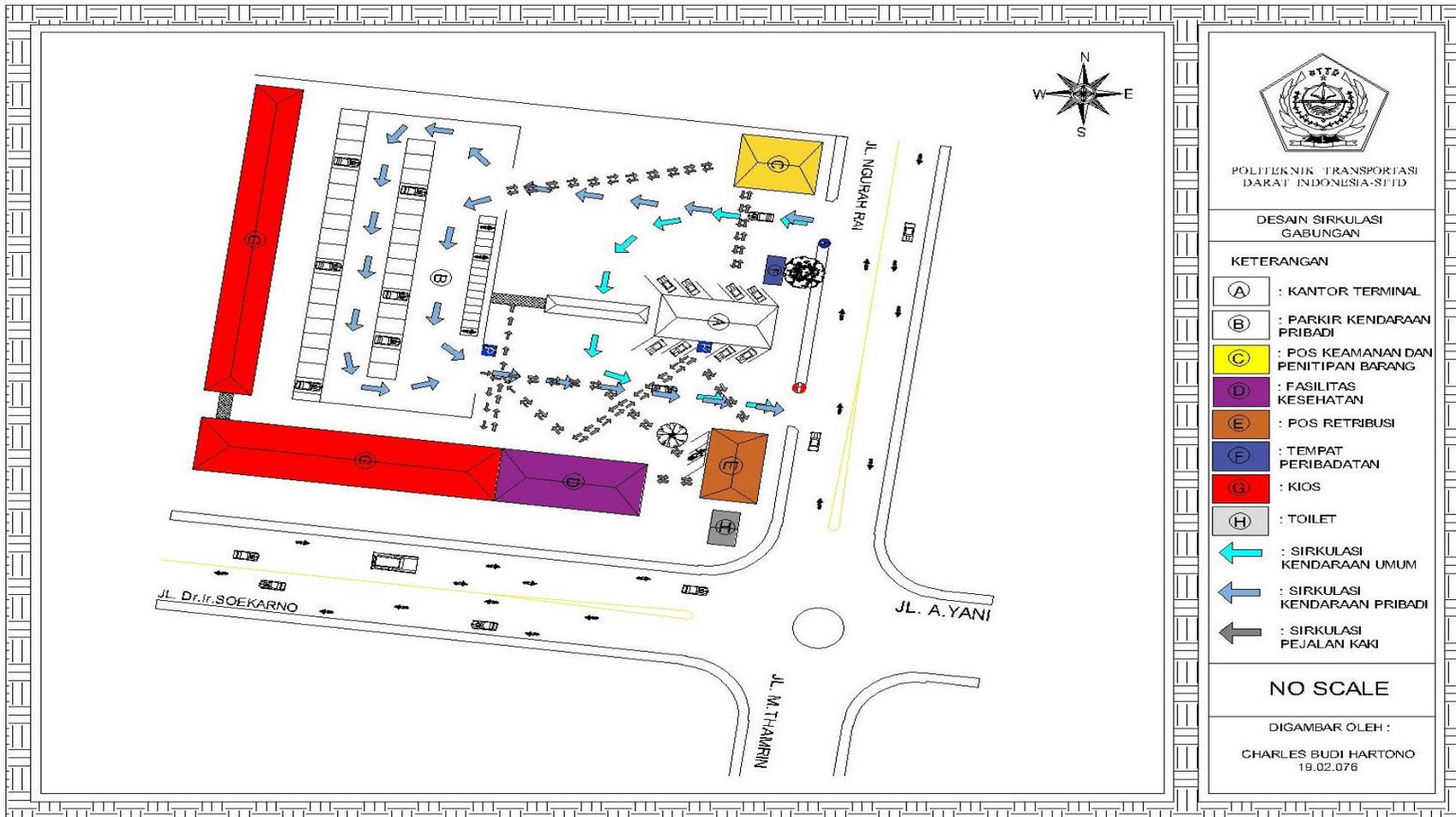
Sumber: Hasil Analisis

Gambar V. 10 Desain Sirkulasi Angkutan Pribadi



Sumber: Hasil Analisis

Gambar V. 11 Desain Sirkulasi Pejalan Kaki



Sumber: Hasil Analisis

Gambar V. 12 Desain Sirkulasi Gabungan

5.3. Analisis Kinerja Jaringan Jalan Daerah Pengawasan Terminal

Daerah pengawasan Terminal Kediri dapat dilihat dari kinerja ruas jalan. Kinerja ruas jalan yang dilakukan di daerah kawasan Terminal Kediri dapat dianalisis dari pengolahan survei inventarisasi ruas yang dilakukan di daerah kawasan Terminal Kediri. data inventarisasi ruas dapat dilihat pada table V. 2.

5.3.1. Kinerja lalu lintas eksisting di Daerah Pengawasan Terminal Kediri

Kinerja Lalu Lintas Eksisting di Daerah Pengawasan Terminal merupakan kinerja lalu lintas yang didapatkan pada saat melakukan survey langsung dilapangan yaitu sekitar Daerah Pengawasan Terminal. Kondisi eksisting ini merupakan keadaan lalu lintas sebelum dilakukan revitalisasi Terminal. Berikut merupakan kinerja ruas jalan yang ada di ruas jalan Ngurah Rai berdasarkan survey Traffic Counting sebagai berikut.

Tabel V. 15 Kinerja Lalu lintas Eksisting di Daerah pengawasan Terminal Kediri

No.	Ruas	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C
1	Jln. Ngurah Rai	825	3001,50	0,275

Sumber: Hasil Analisis

5.3.2. Dampak kinerja lalu lintas akibat adanya Revitalisasi Terminal Kediri

Keberadaan Terminal Penumpang Tipe C di Jl. Ngurah Rai tentunya akan memberikan dampak bagi kinerja jalan akibat sirkulasi dan pemberhentian angkutan perkotaan di kawasan terminal. Diketahui bahwa sebelum adanya revitalisasi, angkutan perkotaan menaik dan menurunkan penumpang dibahu ruas jalan Ngurah Rai, Setelah adanya Revitalisasi maka penumpang menjadi naik dan turun di dalam terminal tersebut yang menyebabkan hambatan samping berkurang, kapasitas jalan naik dan V/C ratio menurun, sehingga didapatkan kinerja lalu lintas setelah adanya revitalisasi terminal Kediri yang akan ditampilkan pada Tabel V.16 sebagai berikut.

Tabel V. 16 Dampak Kinerja lalu lintas akibat adanya revitalisasi

No.	Ruas	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C
1	Jln. Ngurah Rai	825	3066,75	0,26

Sumber: Hasil Analisis

5.3.3. Perbandingan V/C ratio

Perbandingan V/C Ratio merupakan perbandingan antara volume yang melintas dengan kapasitas pada suatu ruas jalan tertentu. Besarnya volume lalu-lintas diperoleh berdasarkan survei yang dilakukan, sedangkan besarnya kapasitas diperoleh dari lingkungan ruas jalan seperti hambatan samping dan survei geometrik yang meliputi potongan melintang, persimpangan, alinyamen horizontal, dan alinyamen vertikal. Dibawah ini ditampilkan perbandingan V/C Ratio pada Daerah Pengawasan Terminal Kediri eksisting dan setelah adanya revitalisasi terminal dengan menyantumkan tingkat pelayanan pada Tabel V.17 Sebagai berikut:

Tabel V. 17 Perbandingan V/C Ratio setelah adanya Terminal

No.	Ruas	V/C rasio eksisting	Ruas	V/C rasio setelah
1	Jln. Ngurah Rai	0,275	Jln. Ngurah Rai	0,26

Sumber: Hasil Analisis

Dapat dilihat tabel diatas diketahui bahwa Jalan Ngurah Rai Mengalami penurunan namun tidak dengan volume kendaraan dikarenakan jumlah angkutan kota tetap sama dengan sebelum dan setelah adanya revitalisasi Terminal.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Dari hasil evaluasi maupun analisa yang telah dilakukan pada kondisi eksisting Terminal Jati dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari hasil identifikasi kondisi eksisting di Terminal Kediri merupakan terminal tipe C yang ada di Kabupaten Tabanan. Terminal ini terletak di Jl Ngurah Rai yang merupakan jalan kolektor primer dengan tipe jalan 2/2 UD dengan lebar efektif 8 m dan volume lalu lintas yang tidak terlalu tinggi dengan V/C ratio 0,27. Terminal Kediri ini memiliki luas tanah 2.093 m² dengan melayani kendaraan umum angkutan perkotaan. Terminal Kediri melayani 2 trayek angkutan perkotaan dengan jumlah keseluruhan armada ada 20 armada yang beroperasi, namun pada saat ini fungsi terminal dialihkan menjadi lahan parkir dan pada waktu tertentu menjadi lahan perdagangan. Untuk Kondisi fasilitas eksisting Terminal Kediri memiliki 6 fasilitas utama dan 2 fasilitas penunjang dan juga 2 fasilitas umum.
2. Dari hasil evaluasi fasilitas utama, penunjang maupun umum yang ada di terminal Kediri saat ini masih perlu perbaikan, baik perubahan ataupun penambahan fasilitas, masih banyak terdapat fasilitas utama maupun penunjang yang masih belum ada di terminal Kediri. Hal ini yang menjadi penyebab kurangnya minat masyarakat untuk naik atau turun didalam terminal. setelah dilakukan revitalisasi terminal dengan menambah dan mengubah fasilitas terminal tersebut diharapkan pengguna angkutan umum akan meningkat karna sudah terdapat fasilitas yang memadai, dan untuk kinerja pelayanan terminal lebih optimal dan meningkat dikarenakan sirkulasi didalam terminal yang sudah tertata agar tidak terjadi lagi penyimpangan angkutan umum, kendaraan pribadi maupun pejalan kaki.
3. Sebelum dilakukan revitalisasi di Terminal Kediri di Jl. Ngurah Rai memiliki volume kendaraan 825, Kapasitas 3001,5 dengan V/C ratio 0,275 setelah dilakukannya revitalisasi, volume kendaraan tetap sama

dan terjadi penurunan V/C ratio menjadi 0,6 dikarenakan hambatan samping berupa angkutan yang menurun naikan penumpang diruas jalan Ngurah Rai sudah tidak ada.

6.2 Saran

1. Menyediakan fasilitas utama dan penunjang yang belum tersedia di lingkungan kerja terminal Kediri (Tipe C) dengan standar yang sudah ditentukan dalam PM 24 tahun 2021.
2. Melakukan pengaturan dan pengawasan secara teratur pada sirkulasi Terminal sehingga arus lalu lintas dalam Lingkungan Kerja Terminal Kediri dan pada Daerah Pengawasan Terminal Kediri aman dan lancar.

DAFTAR PUSTAKA

_____, 2010. *Peraturan Menteri Nomor 18 tentang Pedoman Revitalisasi Kawasan, Jakarta.*

_____, 2013. *Peraturan Menteri Nomor 98 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, Jakarta.*

_____, 2015. *Peraturan Menteri Nomor 96 tentang Peraturan Menteri tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Jakarta.*

_____, 2015. *Peraturan Menteri Nomor 132 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, Jakarta.*

_____, 2019. *Peraturan Menteri Nomor 15 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Jakarta.*

_____, 2021. *Peraturan Menteri Nomor 24 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, Jakarta.*

_____, 2021. *Peraturan Pemerintah Nomor 30 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta*

Warpani, S. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. ITB. Bandung

Morlok, E.K. 1991. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga.

Abubakar, I. dkk., 1995. Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

Adisasmita, Sakti Adji, 2011. Transportasi dan pengembangan wilayah. Yogyakarta: Penerbit Graha Ilmu.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Foto Dokumentasi Jalur Keberangkatan Terminal Kediri



Lampiran 2 Foto Dokumentasi Jalur Kedatangan Terminal Kediri



Lampiran 3 Foto Dokumentasi Ruang Tunggu Terminal Kediri



Lampiran 4 Foto Tempat Parkir Kendaraan Terminal Kediri



Lampiran 5 Foto Dokumentasi Media Informasi Terminal Kediri



Lampiran 6 Foto Dokumentasi Tempat Peribadatan Terminal Kediri



Lampiran 7 Foto Dokumentasi Toilet Terminal Tabanan



Lampiran 8 Foto Dokumentasi Fasilitas Perdagangan Terminal Kediri



Lampiran 10 Foto Dokumentasi Pagi hari Terminal Kediri



Lampiran 11 Foto Dokumentasi Malam hari Terminal Kediri



Lampiran 9 desain Terminal Kediri Setelah Direvitalisasi

