

OPTIMALISASI TERMINAL OEBOBO (TIPE B) DI KOTA KUPANG

" OPTIMIZATION OF OEBOBO TERMINAL (TYPE B) IN KUPANG CITY"

Reza Henderikus Bekuliu^{1*}, Yuanda Patria Tama², Edi Purwanto³

Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Bekasi, Indonesia

*E-mail: rhenderikus@gmail.com

Riwayat perjalanan naskah

Tanggal diterima : 21 September 2023, Tanggal direvisi : 21 September 2023, Tanggal disetujui 21 September 2023, Tanggal diterbitkan *online*: 21 September 2023.

Abstract

The city of Kupang is a city with the status of the capital of East Nusa Tenggara Province which is located between 10°36'14" - 10°39'58" South latitude and 123°32'23" - 123°37'01" East longitude with an area of 180,27 Km² or 18,027 Ha. With its position as the capital of East Nusa Tenggara Province, Kupang City is the center of government, economic center and education center. This influences the movement of people from districts to cities for various purposes of life and also influences the number of residents who continue to grow from year to year. This terminal is addressed at Jalan Raya Frans Seda No.17, Kayu Putih Village, Eobobo District, Kupang City, East Nusa Tenggara with an area of 20,000m². The City Transport that has routes at this Terminal includes route 7, route 10 and route 27 which pick up and drop off passengers at the Oebobo Terminal not inside the terminal but outside the terminal every day as well as non-route transport, namely taxis and motorbike taxis. What passengers expect is that passengers are more comfortable taking public transportation outside the terminal than inside the terminal. Taking this into account, the Oebobo terminal is required to provide services in order to create an effective and efficient transportation system for the people of Kupang City.

Keywords: terminal optimization, terminal facility requirements, terminal circulation.

Abstrak

Kota Kupang merupakan sebuah kota yang berstatus sebagai Ibu Kota Provinsi Nusa Tenggara Timur yang memiliki kedudukan antara 10°36'14" - 10°39'58" lintang Selatan dan 123°32'23" - 123°37'01" bujur Timur dengan luas wilayah 180,27 Km² atau 18.027 Ha. Dengan kedudukan sebagai Ibu Kota Provinsi Nusa Tenggara Timur menjadikan Kota Kupang sebagai pusat pemerintahan, pusat perekonomian dan pusat pendidikan. Hal tersebut mempengaruhi perpindahan penduduk dari kabupaten ke kota untuk berbagai tujuan hidup dan juga mempengaruhi terhadap jumlah penduduk yang terus bertamah dari tahun ke tahun. Terminal ini beralamatkan pada Jalan Raya Frans Seda No.17, Kelurahan Kayu Putih Kecamatan Eobobo Kota Kupang Nusa Tenggara Timur dengan luas 20.000m². Adapun Angkutan Kota yang memiliki rute trayek pada Terminal ini yaitu diantaranya trayek 7, trayek 10 dan trayek 27 yang menaik turunkan penumpang di Terminal Oebobo tidak didalam terminal melainkan diluar terminal setiap harinya serta angkutan tidak dalam trayek yaitu taksi dan ojek. Yang diharapkan oleh penumpang oleh penumpang mengakibatkan para penumpang lebih nyaman naik angkutan umum diluar terminal dari pada didalam terminal. Memperhatikan hal tersebut terminal Oebobo dituntut memberikan pelayanan dalam rangka mewujudkan system transportasi efektif dan efisien bagi masyarakat Kota Kupang.

Kata Kunci: optimalisasi terminal, kebutuhan fasilitas terminal, sirkulasi terminal.

PENDAHULUAN

Kota Kupang merupakan sebuah kota yang berstatus sebagai Ibu Kota Provinsi Nusa Tenggara Timur yang memiliki kedudukan antara 10°36'14" - 10°39'58" lintang Selatan dan 123°32'23" - 123°37'01" bujur Timur dengan luas wilayah 180,27 Km² atau 18.027 Ha. Dengan kedudukan sebagai Ibu Kota Provinsi Nusa Tenggara Timur menjadikan Kota Kupang sebagai pusat pemerintahan, pusat perekonomian dan pusat pendidikan. Hal tersebut mempengaruhi perpindahan penduduk dari kabupaten ke kota untuk berbagai tujuan hidup dan juga mempengaruhi terhadap jumlah penduduk yang terus bertamah dari tahun ke tahun. Saat

ini angkutan umum yang beroperasi di Kota Kupang adalah angkutan antar kota dan Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP). Terdapat 5 terminal di Kota Kupang yaitu 1 terminal tipe A yaitu Terminal Bimoku 1 terminal tipe B yaitu, Terminal Oebobo, dan 3 Terminal tipe C yaitu Terminal Kota Lama, Terminal Tabun dan Terminal Bello. Terminal Oebobo merupakan Terminal dengan tipe B yang lebih berfokus kepada pemberhentian dan pemberangkatan bus AKDP yang terdapat pada Kota Kupang. Terminal ini beralamatkan pada Jalan Raya Frans Seda No.17, Kelurahan Kayu Putih Kecamatan Eobobo Kota Kupang Nusa Tenggara Timur dengan luas 20.000m². Adapun Angkutan Kota yang memiliki rute trayek pada Terminal ini yaitu diantaranya trayek 7, trayek 10 dan trayek 27 yang menaik turunkan penumpang di Terminal Oebobo tidak didalam terminal melainkan diluar terminal setiap harinya serta angkutan tidak dalam trayek yaitu taksi dan ojek. Selain itu, sirkulasi kendaraan di dalam Terminal Oebobo tidak teratur dan kondisinya didalam kawasan terminal sendiri yang masih kurang memadai untuk memenuhi pelayanan terdapat fasilitas yang belum tersedia pada terminal ini, seperti menara pengawas, jalur evakuasi bencana dalam terminal, telepon umum, tempat penitipan barang, dan ruang laktasi. Hal ini juga berdampak pada angkutan AKDP yang memasuki Terminal Oebobo, selain itu angkutan AKDP yang tidak memasuki terminal, menaik turunkan penumpang diluar terminal. Serta terdapat titik konflik pergerakan kendaraan angkutan umum, kendaraan pribadi dan pergerakan orang. Yang diharapkan oleh penumpang oleh penumpang mengakibatkan para penumpang lebih nyaman naik angkutan umum diluar terminal dari pada didalam terminal. Memperhatikan hal tersebut terminal Oebobo dituntut memberikan pelayanan dalam rangka mewujudkan system transportasi efektif dan efisien bagi masyarakat Kota Kupang.

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian optimalisasi terminal ini dilakukan pada Terminal Oebobo yang merupakan terminal tipe B yang terdapat pada Kelurahan Kayu Putih, Kecamatan Eobobo, Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur. Penelitian ini dilakukan secara terjadwal dimulai saat pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan di Kota Kupang selama 4 bulan mulai 06 Maret 2023 hingga 23 Juni 2023. Penulis melakukan survei tambahan berupa survei inventarisasi terminal dan survei statis.

B. Teknik Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer yang diperoleh dari hasil survei dan data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait.

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari survei langsung pada Terminal Oebobo Kota Kupang, survei yang dilakukan yaitu survei inventarisasi terminal untuk mengetahui kinerja pelayanan Terminal Oebobo, kondisi saat ini bangunan dan fasilitas yang tersedia, serta sirkulasi pergerakan kendaraan dan orang didalam terminal. Kemudian melaksanakan survei statis untuk mengetahui jumlah kendaraan yang datang dan berangkat di terminal, mengetahui jumlah penumpang didalam kendaraan, mengetahui *headway* dan frekuensi angkutan umum.

2. Data Sekunder

Berupa data yang diperoleh dari beberapa instansi-instansi pemerintahan atau berbagai sumber yang berkaitan dengan data yang akan digunakan untuk mendapatkan gambaran umum dan fakta-fakta yang berkaitan dengan permasalahan yang ada pada lokasi penelitian, adapun data yang diperoleh yaitu data trayek beserta jumlah kendaraan yang

beroperasi di Terminal Oebobo Kota Kupang dan data desain layout eksisting Terminal Oebo Kota Kupang.

C. Metode Analisis Data

Dalam proses analisis menggunakan dua metode yakni metode kuantitatif dan metode kualitatif. Metode kuantitatif digunakan untuk pengukuran data satuan angka maupun bentuk data kualitatif yang diangkakan berkaitan dengan kinerja pelayanan terminal. Sementara Metode kualitatif digunakan untuk menggambarkan kondisi lokasi kajian yang tidak dapat disajikan secara kuantitatif. Analisis ini berupa uraian deskriptif tentang objek kajian, penjelasan keadaan yang seharusnya berpedoman pada suatu aturan ataupun landasan hukum. Analisis diawali dengan identifikasi masalah dimana dilakukan perumusan masalah sebagai inti dari permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan laporan. Dilanjutkan dengan pengumpulan data berupa data primer dan sekunder. Setelah data terkumpul dilakukan analisis data yang merupakan tahapan inti dari suatu penelitian dimana dalamnya mencakup analisis kondisi terminal eksisting, analisis berdasarkan preferensi pengguna jasa, rekomendasi perencanaan fasilitas sesuai preferensi pengguna jasa, dan usulan desain dan sirkulasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kondisi Eksisting Terminal Oebobo

Terminal Oebobo merupakan Terminal dengan tipe B yang lebih berfokus kepada pemberhentian dan pemberangkatan bus AKDP yang terdapat pada Kota Kupang. Terminal ini beralamatkan pada Jalan Raya Frans Seda No.17, Kelurahan Kayu Putih Kecamatan Eobobo Kota Kupang Nusa Tenggara Timur dengan luas 20.000 m². Adapun Angkutan Kota yang memiliki rute trayek pada Terminal ini yaitu diantaranya trayek 7, trayek 10 dan trayek 27 dan memiliki 9 trayek AKDP yang dengan total armada yang beroperasi adalah sebanyak 91 armada.

1) Ketersediaan Fasilitas Utama pada Terminal Oebobo

Jenis pelayanan yang ada di Terminal Oebobo menggunakan standar pelayanan terminal penumpang yang ada pada Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Berikut merupakan Perbandingan ketersediaan fasilitas Utamayang ada pada Terminal Oebobo PM 24 Tahun 2021.

Tabel 1. Ketersediaan Fasilitas Utama Pada Terminal Oebobo.

FASILITAS UTAMA	ADA	TIDAK ADA
a. Jalur keberangkatan kendaraan	√	
b. Jalur kedatangan kendaraan	√	
c. Ruang tunggu penumpang ,pengantar atau penjemput	√	
d. Tempat parkir kendaraan	√	
e. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup	√	
f. Perlengkapan jalan	√	
g. Fasilitas penggunaan teknologi	√	
h. Media informasi	√	
i. Penanganan pengemudi	√	
j. Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (customer service)		√
k. Fasilitas pengawasan keselamatan	√	
l. Jalur kedatangan penumpang	√	

m. tunggu keberangkatan	√	
n. Ruang pembelian tiket	√	
o. Ruang pembelian tiket untuk bersama	√	
p. Outlet pembelian tiket secara online		√
q. Pusat informasi	√	
r. Papan perambuan dalam terminal	√	
s. Papan pengumuman	√	
t. Layanan bagasi		√
u. Ruang penitipan barang		√
v. Tempat berkumpul darurat		√
w. Jalur evakuasi bencana dalam terminal		√

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Tabel 2. Ketersediaan Fasilitas Penunjang Pada Terminal Oebobo.

FASILITAS PENUNJANG	ADA	TIDAK ADA
a. Fasilitas penyandang cacat		√
b. Fasilitas keamanan (checking,metal detector,cctv)		√
c. Fasilitas pelayanan keamanan		√
d. Fasilitas istirahat awak kendaraan		√
e. Fasilitas ramp check		√
f. Fasilitas pengendapan kendaraan		√
g. Fasilitas bengkel bus		√
h. Fasilitas kesehatan		√
i. Fasilitas peribadatan		√
j. Tempat transit penumpang (hall)		√
k. Alat pemadam kebakaran	√	

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Tabel 3. Ketersediaan Fasilitas Umum Pada Terminal Oebobo.

FASILITAS UMUM	ADA	TIDAK ADA
a. Toilet	√	
b. Fasilitas park and ride	√	
c. Tempat istirahat awak kendaraan		√
d. Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan		√
e. Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang		√
f. Fasilitas kebersihan,perawatan terminal dan janitor		√
g. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum		√
h. Fasilitas perdagangan pertokoan ,kantin pengemudi	√	
i. Area merokok	√	
j. Fasilitas restoran		√
k. Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM)		√
l. Fasilitas pengantar barang (trolley dan tenaga angkut)		√
m. Fasilitas telekomunikasi dan areadengan jaringan internet		√
n. Fasilitas penginapan		√
o. Fasilitas keamanan		√
p. Ruang anak-anak		√
q. Media pengaduan layanan	√	
r. Fasilitas umum lain sesuai kebutuhan		

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berikut merupakan ketersediaan fasilitas pada Terminal Oebobo berdasarkan PM No. 40 Tahun 2015 :



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 1. Persentase ketersediaan fasilitas utama di Terminal Oebobo.

Berdasarkan gambar dapat diketahui bahwa untuk kelayakan kondisi fasilitas di Terminal Oebobo Kota Kupang menurut Peraturan Menteri No. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, kondisi fasilitas yang sudah tersedia di Terminal Oebobo 55% yang tersedia dan 45% yang tidak tersedia. Berikut fasilitas yang belum tersedia di Terminal Oebobo.

- lajur pejalan kaki
- jalur evakuasi
- informasi fasilitas keselamatan
- informasi fasilitas kesehatan
- informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan
- fasilitas keamanan
- petugas keamanan
- jadwal kedatangan dan keberangkatan
- jadwal angkutan umum
- rumah makan
- tempat istirahat awak kendaraan
- drainase
- fasilitas peribadatan/musholla
- informasi angkutan lanjutan 3
- ruang ibu menyusui

2. Analisis Berdasarkan Preferensi Pengguna Jasa

1) Perhitungan Sampel

Berikut merupakan penentuan jumlah sampel wawancara menggunakan rumus Slovin dengan *margin error* sebesar 10% dari penumpang perhari yang masuk ke terminal yaitu 1141 orang yang terdiri dari jumlah penumpang AKDP 384 orang dan jumlah penumpang angkot yang masuk kedalam terminal sebanyak 757 orang.

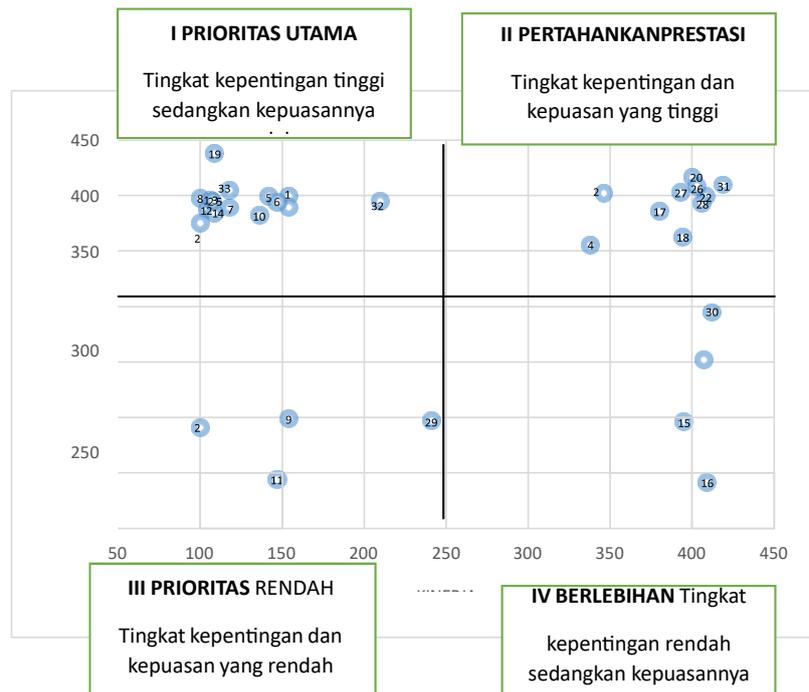
$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{1141}{1 + (1141 \times 0,1^2)}$$

$$n = \frac{1141}{1 + 11,41}$$

$$n = 91,941 = 91 \text{ orang}$$

2) Tingkat Kesesuaian Kinerja dan Kepentingan Fasilitas Terminal



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 2. Kuadran Analisis IPA.

Berdasarkan hasil dari analisis menggunakan aplikasi SPSS 16.0, dapat dilihat diatas yaitu Kuadran Analisis IPA yang memuat fasilitas – fasilitas yang membutuhkan penanganan terlebih dahulu yaitu fasilitas yang diprioritaskan sesuai dengan letak kuadrannya masing – masing. Berdasarkan diagram Kartecius yang disajikan pada gambar di atas sesuai dengan analisa tingkat kepentingan dan kepuasan fasilitas pelayanan penumpang di Terminal Oebobo sehingga bisa memudahkan peningkatan fasilitas pelayanan dengan melihat prioritas yang ditujukan pada diagram tersebut.

a. Kuadran 1 (Prioritas Utama)

Atribut-atribut yang berada dalam kuadran ini harus lebih diprioritaskan dan diperbaiki, sehingga tingkat kepuasan penumpang terhadap fasilitas pelayanan menjadi lebih baik lagi. Atribut ini memiliki nilai kepentingan yang tinggi akan tetapi nilai kepuasannya sangat rendah. Beberapa atribut yang berada pada kuadran ini ialah lajur pejalan kaki, jalur evakuasi, pos, fasilitas dan petugas kesehatan, pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum, informasi fasilitas keselamatan, informasi fasilitas kesehatan, fasilitas keamanan, petugas keamanan, jadwal kedatangan dan keberangkatan, jadwal angkutan umum, fasilitas peribadatan/musholla, tempat istirahat awak kendaraan, tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi, ruang ibu menyusui.

b. Kuadran 2 (Pertahankan Prestasi)

Atribut yang berada dalam kuadran ini merupakan atribut yang dianggap penting oleh responden dan mendapat kepuasan yang sangat baik, sehingga penumpang merasa puas. Atribut tersebut terdiri atas fasilitas keselamatan jalan, alat pemadam kebakaran, ruang tunggu, ruang terbuka hijau, lampu penerangan ruangan, jalur pemberangkatan, toilet, fasilitas dan petugas kebersihan, jalur kedatangan, tempat naik/turun penumpang.

c. Kuadran 3

Atribut yang termasuk ke dalam kuadran ini dianggap kurang penting oleh pengguna

jasa dan kepuasan pada atribut ini kurang. Atribut pada kuadran ini kurang berpengaruh terhadap kepuasan pengguna jasa, atribut tersebut ialah informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan, media pengaduan gangguan keamanan, area merokok, informasi pelayanan.

d. Kuadran 4 (Berlebihan)

Atribut yang pada kuadran ini di anggap tidak terlalu penting oleh penumpang tetapi pelayanannya memuaskan kantor penyelenggara terminal, petugas operasional terminal, rumah makan, informasi angkutan lanjutan

3. Rekomendasi Perencanaan Fasilitas Sesuai Preferensi Pengguna Jasa

Tabel 4. Luas Kebutuhan Fasilitas Usulan.

NO	FASILITAS	USULAN LUAS (M ²)
A. FASILITAS UTAMA		
1	Jalur Kedatangan	342
2	Jalur Keberangkatan	342
3	Areal Lintas	65
4	Tempat Parkir Kendaraan Pribadi	120
5	Ruang Tunggu	63
6	Bangunan Kantor Terminal	54
7	Pos Retribusi	6
8	Loket Penjualan Tiket	9
B. FASILITAS PENUNJANG		
1	Ruang Istirahat Awak Kendaraan	40
2	Fasilitas Peribadatan /Musholla	17,5
3	Toilet	14
4	Kios / Kantin	37,8
5	Bengkel	100
6	Ruang Ibu Menyusui	12
7	Ruang Fasilitas Kesehatan	15
8	Fasilitas keamanan	23
JUMLAH		1205

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan hasil analisis pada **Tabel 4.** maka dapat diketahui bahwa kebutuhan lahan terminal untuk fasilitas – fasilitas usulan untuk Terminal Oebobo adalah seluas 1.205 m². Sementara luas lahan Terminal Oebobo yaitu seluas 2.268 m². Maka untuk lahan yang masih tersedia dapat dijadikan sebagai fasilitas – fasilitas yang lain dengan harapan untuk dapat meningkatkan kinerja pelayanan Terminal Oebobo.

4. Usulan Desain dan Sirkulasi

1) Usulan Layout Terminal

Usulan ini diajukan untuk mencakup kelengkapan fasilitas dan kesesuaian fasilitas di Terminal Oebobo di Kota Kupang. Dengan layout usulan ini diharapkan nantinya dapat mewujudkan Terminal Oebobo menjadi terminal yang lebih lengkap fasilitasnya dan lebih memberikan kepuasan bagi penggunanya.

Berikut merupakan usulan layout Terminal Oebobo beserta dengan fasilitas – fasilitasnya

:



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 3. Layout Kondisi Usulan Terminal Tipe B Oebobo.

2) Sirkulasi Kendaraan Terminal Oebobo



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 4. Sirkulasi Usulan Angkutan Umum.



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 5. Sirkulasi Usulan Kendaraan Pribadi.

Sirkulasi pergerakan kendaraan angkutan umum dimulai saat kendaraan angkutan umum memasuki terminal melalui pintu masuk terminal. Selanjutnya kendaraan angkutan umum memasuki area terminal yaitu jalur kedatangan untuk menurunkan penumpang, lalu bergerak menuju area menunggu keberangkatan, lalu ketika sudah saatnya berangkat kendaraan angkutan umum bergerak menuju jalur keberangkatan angkutan umum untuk menaikkan penumpang.

Sedangkan Sirkulasi pergerakan kendaraan dimulai ketika kendaraan memasuki terminal, lalu bergerak menuju jalur kedatangan, lalu diakhiri dengan keluar dari terminal. Pada Terminal Oebobo belum terdapat tempat parkir untuk kendaraan pribadi berupa mobil, dan hanya terdapat tempat parkir untuk kendaraan sepeda motor saja. Sehingga mobil pribadi parkir pada tempat parkir angkutan umum serta minimnya rambu penunjuk arah baik untuk kendaraan angkutan umum maupun kendaraan pribadi yang menyebabkan terjadinya konflik kendaraan angkutan umum dan kendaraan angkutan pribadi.

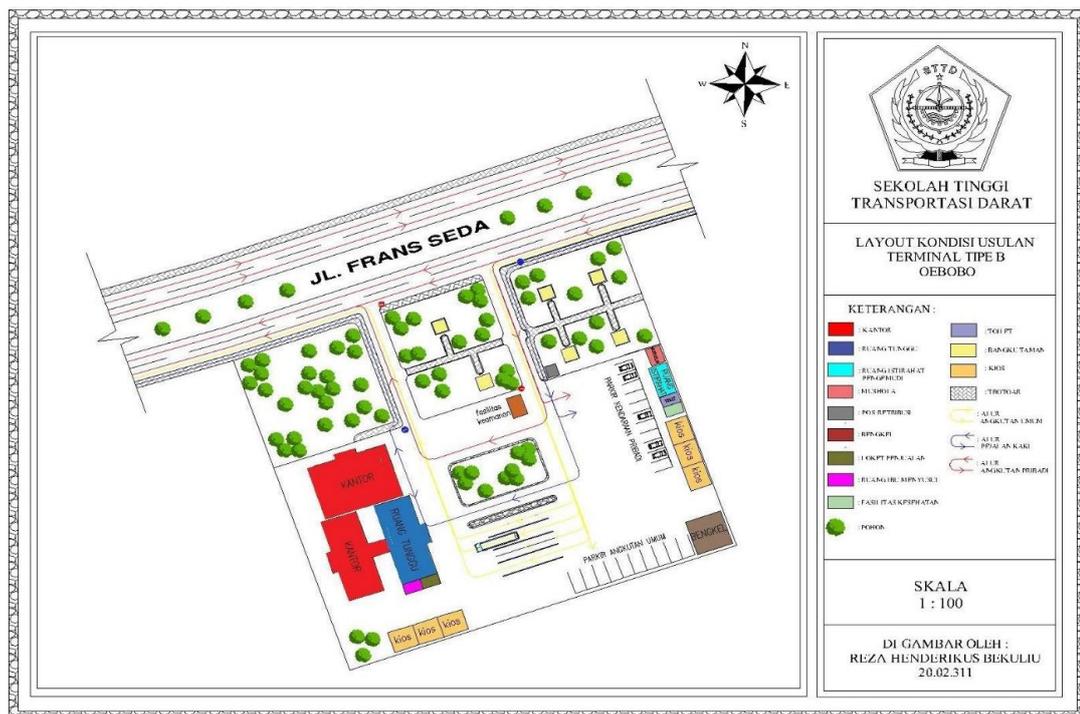
3) Sirkulasi Pejalan Kaki

Sirkulasi pejalan kaki dimulai pada saat penumpang turun dari kendaraan angkutan umum maupun kendaraan pribadi serta ketika orang memasuki terminal melalui pintu masuk terminal. Serta diakhiri dengan pergerakan orang menuju kendaraan angkutan umum yang akan berangkat dan jika penumpang yang tidak berganti moda diakhiri dengan pergerakan menuju pintu keluar terminal.

Pada Terminal Oebobo sirkulasi pergerakan orang masih terjadi konflik pergerakan baik dengan kendaraan angkutan umum maupun kendaraan pribadi. Serta kurangnya fasilitas pejalan kaki yang hanya terdapat lampu penerangan saja menyebabkan terjadinya konflik antara pejalan kaki dengan baik kendaraan angkutan umum maupun kendaraan pribadi.



Sumber: Hasil Analisis, 2023
Gambar 6. Sirkulasi Usulan Pejalan Kaki.



Sumber: Hasil Analisis, 2023
Gambar 7. Usulan Sirkulasi Gabungan Terminal Tipe B Oebobo.

KESIMPULAN

Berdasarkan pada hasil penilaian terhadap fasilitas yang ada pada Terminal Oebobo menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan masih ada ada fasilitas utama maupun fasilitas penunjang yang belum tersedia ataupun perlu ditingkatkan lagi kinerjanya.

Berdasarkan perhitungan dan analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Hasil analisis fasilitas di Terminal Oebobo berdasarkan pada PM No. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggara Terminal Penumpang Angkutan Jalan, dapat diketahui bahwa masih ada beberapa fasilitas yang masih belum tersedia di Terminal Oebobo yaitu lajur pejalan kaki, jalur evakuasi, tempat isitirahat awak kendaraan, dan sebagainya. Persentase fasilitas yang masih belum tersedia mencapai 45%. Kondisi fasilitas yang sudah ada sudah dalam kondisi baik. Tetapi, tetap perlu dilakukan penambahan fasilitas yang masih belum tersedia dan pengoptimalan fasilitas yang sudah ada.
2. Optimalisasi Terminal Oebobo dilakukan dengan cara melakukan penambahan fasilitas yang masih belum tersedia dan mengatur ulang atau melakukan pengoptimalan fasilitas sesuai dengan fungsinya sesuai Peraturan Menteri No. 40 Tahun 2015. Kemudian melakukan perhitungan luas dari fasilitas yang direncanakan, berdasarkan hasil analisis kebutuhan fasilitas Terminal Oebobo membutuhkan luas lahan sebesar 1.205 m². Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan metode Importance Performance Analysis (IPA) pada kuadran satu, fasilitas yang perlu ditambahkan pada Terminal Oebobo adalah lajur pejalan kaki, jalur evakuasi, pos, fasilitas, dan petugas kesehatan, pos, fasilitas, dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum, informasi fasilitas keselamatan, informasi fasilitas kesehatan, informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor, petugas keamanan, jadwal angkutan umum, dan loket penjualan tiket.
3. Hasil analisis sirkulasi pada Terminal Oebobo sebelumnya belum memiliki arus sirkulasi yang jelas, maka diberikan usulan pengaturan sirkulasi di Terminal Oebobo Kota Kupang. Usulan tersebut adalah membedakan pola pergerakan antara kendaraan penumpang umum, kendaraan pribadi dan pejalan kaki. Pola pergerakan ini dibedakan bertujuan agar sirkulasi kendaraan dan sirkulasi orang menjadi aman dan teratur. Serta untuk menghindari konflik dan tidak saling bersinggungan antar pola pergerakan.

SARAN

1. Menyediakan fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang masih belum tersedia di Terminal Oebobo guna memenuhi standar pelayanan terminal tipe B yang diatur pada PM No. 40 Tahun 2015 agar kinerja pelayanan terminal dapat optimal.
2. Mengusulkan desain rencana penataan fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal guna meningkatkan kinerja Terminal Oebobo.
3. Melakukan pengaturan sirkulasi pada pola pergerakan kendaraan angkutan umum, kendaraan pribadi, dan pejalan kaki guna menciptakan sirkulasi pergerakan terminal yang aman dan teratur sehingga tidak menimbulkan konflik yang bias mengganggu kinerja pelayanan di terminal.

REFERENSI

- _____. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- _____. (2013). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- _____. (2014). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

_____. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan.

_____. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

_____. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Abubakar. (1995). Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib.

RD, E. A., & Indriani, M. (2020). Kajian Kinerja Pelayanan Terminal Angkutan Umum (Studi Kasus: Terminal Makale Tana Toraja).

Yoso Astanto, T., Sugiarto Waloejo, B., & Meru Utomo, D. (2019). Evaluasi Kinerja Operasional dan Kinerja Pelayanan Terminal Kertonegoro Kabupaten Ngawi.

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

Tim PKL Kota Kupang, 2023, Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kota Kupang, Laporan Umum : DIII Manajemen Transportasi Jalan.