

REVITALISASI TERMINAL TIPE B PPS YANG DITUNJANG TRANSFORMASI TERMINAL TIPE C MARTAPURA MENJADI SHELTER DI KABUPATEN BANJAR

REVITALIZATION OF TYPE B PPS TERMINAL SUPPORTED BY THE TRANSFORMATION OF MARTAPURA TYPE C TERMINAL INTO SHELTER IN BANJAR REGENCY

Tantio Fauzi Emry, Febri Nur Prasetyo, Sugita

Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Jalan Raya Setu

Km 3.5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat, Indonesia

E-mail: emrymaning732@gmail.com

Abstract

Currently, the passenger terminal that operates serving public transportation in Martapura District, Banjar Regency, namely the Martapura Type C Terminal, the PPS Type B Terminal itself has not been active serving public transportation for a long time and many facilities are damaged or unavailable. So, the PPS Type B Terminal needs to be revitalized. The Martapura Type C Terminal itself will be transformed into a shelter because of the plan to add the Banjarbakula BRT corridor to support public transportation passenger services. The purpose of this study is to provide the main and supporting facilities at the PPS Type B Terminal in accordance with the Minimum Service Standards (SPM) for Terminal Implementation. In this study, primary data obtained through field surveys and secondary data obtained from related agencies and the 2023 Banjar Regency Field Practice Report were used. The results of the analysis show that the PPS Type B Terminal only has 27% of the main facilities and 75% of the Minimum Service Standards (SPM). In the PPS Type B Terminal supervision area, there are Jalan Menteri Empat and Jalan Pasar Terminal with a V/C Ratio of 0.73; 0.69 and LOS C. After the revitalization of the Type B PPS V/C Ratio of Jalan Menteri Empat changed to 0.79 and Jalan Pasar Terminal changed to 0.75 with LOS D. Martapura Shelter Layout is located in the expansion of the Martapura Type C Terminal.

Keywords: Terminal, Revitalization, Shelter

Abstrak

Saat ini terminal penumpang yang beroperasi melayani angkutan umum di Kecamatan Martapura Kabupaten Banjar yaitu Terminal Tipe C Martapura, Terminal Tipe B PPS sendiri sudah lama tidak aktif melayani angkutan umum dan banyak fasilitas yang rusak maupun belum tersedia. Maka, Terminal Tipe B PPS tersebut perlu di revitalisasi. Terminal Tipe C Martapura sendiri akan ditransformasikan menjadi shelter sebab rencana penambahan koridor BRT Banjarbakula guna menunjang pelayanan penumpang angkutan umum. Tujuan dari penelitian ini adalah menyediakan fasilitas utama maupun penunjang pada Terminal Tipe B PPS sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Penyelenggaraan Terminal. Dalam penelitian ini menggunakan data primer yang didapatkan melalui survei lapangan dan data sekunder yang didapatkan dari instansi terkait serta Laporan Praktik Lapangan Kabupaten Banjar Tahun 2023. Hasil analisis menunjukkan bahwasanya Terminal Tipe B PPS hanya memiliki fasilitas utama sebanyak 27% dan fasilitas penunjang sebanyak 75% dari Standar Pelayanan Minimal (SPM). Pada daerah pengawasan Terminal Tipe B PPS terdapat Jalan Menteri Empat dan Jalan Pasar Terminal dengan V/C Ratio 0,73; 0,69 dan LOS C. Setelah dilakukan revitalisasi Terminal Tipe B PPS V/C Ratio Jalan Menteri Empat berubah menjadi 0,79 dan Jalan Pasar Terminal berubah menjadi 0,75 dengan LOS D. Layout Shelter Martapura terletak pada perluasan lahan Terminal Tipe C Martapura.

Kata kunci: Terminal, Revitalisasi, Shelter

Pendahuluan

Transportasi merupakan bagian yang sangat penting bagi manusia dalam kehidupan sehari-hari. Transportasi dibutuhkan untuk menunjang perpindahan tempat dari satu tempat ke tempat yang lain. Manfaat lain dari transportasi yaitu untuk menunjang, menggerakkan, serta mendorong perkembangan

kawasan sebagai usaha untuk pemeratakan serta meningkatkan pembangunan. Di Kabupaten Banjar sendiri memiliki beberapa permasalahan di bidang transportasi terutama dalam pelayanan terminal penumpang. Terminal penumpang di Kabupaten Banjar sendiri merujuk pada Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 4 Tahun 2021 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar Tahun 2021-2024 terdapat 3 Tipe Terminal yaitu Terminal Penumpang Tipe A di Kecamatan Gambut; Terminal Tipe B di Kecamatan Martapura; dan Terminal Tipe C di 18 Kecamatan lainnya. Namun, kondisi eksisting saat ini terdapat 2 terminal penumpang pada Kecamatan Martapura yaitu Terminal Tipe B PPS dan Terminal Tipe C Martapura . Padahal jika merujuk pada Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 4 Tahun 2021 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar hanya terdapat 1 terminal di Kecamatan Martapura yaitu Terminal Tipe B PPS.

Saat ini, Terminal Tipe B PPS sendiri sudah lama tidak aktif melayani angkutan umum dan banyak fasilitas yang rusak maupun belum tersedia sedangkan Terminal Tipe C Martapura melayani 3 trayek Angkutan Pedesaan yaitu Trayek A (Martapura - Gambut), Trayek C (Martapura - Riam Kanan), dan Trayek D (Martapura - Simpang Empat) dengan total melayani 94 rit Angkutan Pedesaan dalam sehari.

Tinjauan Pustaka

Revitalisasi

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 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.

Transformasi

Secara etimologis Transformasi merupakan perubahan rupa (bentuk, sifat, fungsi, dsb). Menurut Webster Dictionary (1970), Transformasi berarti perubahan menjadi sesuatu, transformasi dapat dianggap sebagai sebuah proses pemalihan total dari suatu bentuk menjadi sebuah sosok baru yang dapat diartikan sebagai tahap akhir dari sebuah proses perubahan, sebagai sebuah proses yang dijalani secara bertahap baik faktor ruang dan waktu yang menjadi hal yang sangat mempengaruhi dalam perubahan tersebut.

Terminal Penumpang

Menurut Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat (13) Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, peran pelayanan terminal penumpang terdiri dari:

- a. Terminal penumpang tipe A merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antarprovinsi.
- b. Terminal penumpang tipe B merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi.
- c. Terminal penumpang tipe C merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan perkotaan atau pedesaan serta dapat dipadukan dengan Simpul moda lain.

Fasilitas Terminal

Fasilitas utama terminal meliputi areal keberangkatan, areal kedatangan, areal menunggu angkutan, ruang tunggu penumpang, bangunan kantor terminal, pos pemeriksaan KPS, loket penjualan tiket, rambu-rambu petunjuk informasi, dan parkir kendaraan pengantar. Fasilitas penunjang terminal meliputi toilet, fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil/menyusui, kantin/kios, pos kesehatan, pos polisi, mushola, alat pemadam kebakaran, dan fasilitas umum.

Sirkulasi

Alur sirkulasi dapat diartikan sebagai “tali” yang mengikat ruang- ruang suatu bangunan atau suatu deretan ruang-ruang dalam maupun luar, menjadi saling berhubungan. Oleh karena itu kita bergerak dalam waktu melalui suatu tahapan ruang. Kita merasakan ruang ketika kita berada di dalamnya dan ketika kita menetapkan tempat tujuan. (Appang Allo et al. 2023).

Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas didefinisikan sebagai perbandingan antara jumlah kendaraan yang melalui suatu titik tertentu dengan interval waktu pengamatan berdasarkan penyesuaian kendaraan terhadap satuan mobil penumpang (Anshari 2014).

Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan didefinisikan sebagai arus maksimum yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu. Ada dua faktor yang mempengaruhi nilai kapasitas ruas jalan yaitu faktor jalan dan faktor lalu lintas. Faktor jalan yang dimaksud berupa lebar lajur, hambatan samping, jalur tambahan atau bahu jalan, keadaan permukaan, alinyemen dan kelandaian jalan.

Tingkat Pelayanan atau *Level of Service (LOS)*

(Khisty, 2005) menyebutkan bahwa tingkat pelayanan (level of service, LOS) adalah suatu ukuran kualitatif yang menjelaskan kondisi- kondisi operasional di dalam suatu aliran lalu lintas dan persepsi dari pengemudi dan/atau penumpang terhadap kondisi-kondisi tersebut. Kondisi-kondisi yang dimaksud adalah kecepatan dan waktu tempuh, kebebasan bermanuver, perhentian lalu lintas dan kemudahan serta kenyamanan. (Arrang & Rangan, 2020)

Teori Antrian

Teori antrian (queueing) sangat perlu dipelajari dalam usaha mengenal perilaku pergerakan arus lalu lintas baik manusia maupun kendaraan (Morlok, 1978 dan Hobbs, 1979).

Alih Gerak (Manuver) Kendaraan Dan Konflik – Konflik

Menurut (Harianto, 2004) Keberadaan persimpangan pada suatu jaringan jalan, ditunjukkan agar kendaraan bermotor, pejalan kaki (pedestrian), dan kendaraan tidak bermotor dapat bergerak dalam arah yang berbeda dan pada waktu yang bersamaan. Dengan demikian pada persimpangan, akan terjadi suatu keadaan yang menjadi karakteristik yang unik dari persimpangan yaitu munculnya konflik yang berulang sebagai akibat dari pergerakan (manuver) tersebut.

Model Trend untuk Peramalan

Analisis trend adalah suatu analisis yang digunakan guna melakukan peramalan atau perkiraan pada masa yang akan datang. Saat melakukan peramalan diperlukan berbagai macam informasi pada periode yang relatif panjang (Rahmawati, 2015).

MSD (*Mean Square Deviation*)

MSD adalah ukuran rata-rata dari kuadrat dari galat, yaitu rata-rata kuadrat perbedaan nilai antara nilai perkiraan dengan nilai sebenarnya.

Metodologi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Terminal Tipe B PPS dan Terminal Tipe C Martapura Kabupaten Banjar pada tahun 2023. Dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis kualitatif dan kuantitatif dengan cara mendeskripsikan semua informasi dan menyajikannya ke dalam layout, gambar maupun tabel. Data yang digunakan terdiri dari data primer dan data sekunder.

a. Data primer

Data primer diperoleh dari survei dan pengamatan lapangan melalui survei statis angkutan umum untuk mengetahui banyaknya angkutan umum yang masuk dan keluar terminal. Target data yang diperlukan yaitu data kendaraan masuk dan keluar terminal, data penumpang yang diangkut oleh angkutan umum di terminal, data frekuensi angkutan umum, dan data *headway* angkutan umum.

b. Data sekunder

Data sekunder diperoleh dari Dinas Perhubungan (Dishub), Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil (Disdukcapil), Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (DPUPR) Kabupaten Banjar, serta Laporan Praktik Kerja Lapangan (PKL) Tahun 2023 di Kabupaten Banjar. Target data yang diperlukan yaitu Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar, data trayek angkutan umum, *layout* terminal, data jaringan jalan, data inventarisasi terminal, dan data lalu lintas kendaraan di Kabupaten Banjar.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari 3 analisis, yaitu analisis kondisi eksisting Terminal Tipe B PPS dan Terminal Tipe C Martapura, Upaya revitalisasi Terminal Tipe B PPS dan transformasi Terminal Tipe C Martapura menjadi shelter, serta analisis desain rencana Terminal Tipe B PPS dan Shelter Martapura.

a. Analisis kondisi eksisting Terminal Tipe B PPS dan Terminal Tipe C Martapura

Analisis ini meliputi daerah lingkungan terminal dan daerah pengawasan terminal. Pada daerah lingkungan terminal dilakukan analisis mengenai lokasi terminal, permintaan angkutan umum di terminal, ketersediaan fasilitas terminal. Sedangkan pada daerah pengawasan terminal dilakukan analisis mengenai kondisi lalu lintas ruas jalan.

b. Upaya revitalisasi Terminal Tipe B PPS dan transformasi Terminal Tipe C Martapura menjadi shelter

Dalam upaya revitalisasi Terminal Tipe B PPS meliputi analisis kebutuhan fasilitas utama maupun penunjang terminal, analisis antrian pelayanan naik dan turun penumpang, dan analisis daerah pengawasan terminal.

c. Analisis desain rencana Terminal Tipe B PPS dan Shelter Martapura

Analisis desain rencana ini meliputi analisis layout rencana Terminal Tipe B PPS, desain sirkulasi kendaraan Terminal Tipe B PPS, dan layout rencana Shelter Martapura.

Hasil dan Pembahasan

Analisis Kondisi Eksisting Terminal Tipe B PPS dan Terminal Tipe C Martapura

a. Lingkungan kerja terminal

Terminal Tipe B PPS berlokasi di Jl. Menteri Empat, Kawasan Sekumpul, Martapura, Kabupaten Banjar. Terminal PPS ini secara geografis terletak sangat strategis karena langsung terhubung dengan Jalan Nasional (Jl. A. Yani). Namun, terminal ini sudah lama tidak berfungsi melayani angkutan umum serta fasilitas utama, penunjang dan umum masih banyak belum tersedia. Sedangkan Terminal Tipe C Martapura berlokasi di Jl. A. Yani No. 57, Cindai Alus, Martapura, Kabupaten Banjar. Terminal Tipe C Martapura saat ini terdapat 3 Trayek Angkutan Pedesaan yang beroperasi dengan jumlah total 48 armada. Berikut merupakan permintaan angkutan umum di Terminal Tipe C Martapura dalam sehari:

Tabel 1. 1 Rekap Permintaan Jumlah Penumpang Dan Jumlah Armada Eksisting Pada Terminal Tipe C Martapura

Trayek	Armada (Rit/hari)	Penumpang (Orang/hari)
A	42	200
C	12	72
D	40	120
Total	94	392

Sumber: Hasil Analisis

b. Daerah pengawasan terminal

Daerah pengawasan terminal meliputi analisis kinerja ruas yang terdampak langsung oleh aktivitas terminal. Berikut merupakan inventarisasi dan kinerja ruas jalan daerah pengawasan terminal:

Tabel 1. 2 Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Pada Daerah Pengawasan Terminal Tipe B PPS

Nama Jalan	Kapasitas (smp/jam)	2023		
		Volume Total (smp/jam)	V/C Ratio	LOS
Jl. Menteri Empat	2580	1878	0,73	C
Jl. Ahmad Yani	5410	2606	0,48	C
Jl. Pasar Terminal	1209	837	0,69	C

Sumber: Hasil Analisis

Upaya Revitalisasi Terminal Tipe B PPS dan Transformasi Terminal Tipe C Martapura

Analisis pelayanan terminal untuk mengetahui luasan fasilitas utama dan penunjang, antrian pelayanan naik dan turun penumpang. Berikut merupakan hasil analisis pelayanan terminal:

Tabel 1. 3 Rekapitulasi Fasilitas Utama dan Penunjang Terminal Tipe B PPS

Fasilitas	Luas Rencana (m ²)
Utama	
Areal Kedatangan	171
Areal Keberangkatan	556,2
Areal Parkir Kendaraan Pribadi	120
Ruang Tunggu Penumpang	370
Kantor Terminal	100
Ruang Istirahat Sopir	40
Loket Penjualan Tiket	3
Ruang Informasi	10
Bengkel	100
Penunjang	
Mushola	17,5
Toilet	14
Kios/kantin	222
Taman	2.042
Total Luas Rencana	3765,7

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 1. 4 Antrian Pelayanan Penumpang Naik Terminal Tipe B PPS

Waktu Pelayanan (jam)	Lama Pengamatan (jam)	Jumlah Kendaraan Berangkat (kend)	Penumpang Naik	Lama Rata-rata Pelayanan (jam)	Jumlah Kendaraan Tiba (λ) (kend/jam)	Jumlah Pelayanan (s)	Tingkat Pelayanan (μ) (kend/jam)	Intensitas Lalu Lintas (ρ)	Panjang Antrian Rata-rata (q) (kend)
Angdes									
Pagi (07.00-10.00)	3	15	49	0,01	5	8	73,5	0,009	0
Siang (10.00-14.00)	4	49	101	0,02	12	8	47,5	0,032	0
Sore (14.00-18.00)	4	30	66	0,01	8	8	72,7	0,013	0

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 1. 5 Antrian Pelayanan Penumpang Turun Terminal Tipe B PPS

Waktu Pelayanan (jam)	Lama Pengamatan (jam)	Jumlah Kendaraan Datang (kend)	Penumpang Turun	Lama Rata-rata Pelayanan (jam)	Jumlah Kendaraan Tiba (λ) (kend/jam)	Jumlah Pelayanan (s)	Tingkat Pelayanan (μ) (kend/jam)	Intensitas Lalu Lintas (ρ)	Panjang Antrian Rata-rata (q) (kend)
Angdes									
Pagi (07.00-10.00)	3	18	38	0,01	6	8	94,7	0,008	0
Siang (10.00-14.00)	4	48	95	0,03	12	8	37,9	0,040	0
Sore (14.00-18.00)	4	28	43	0,01	7	8	83,7	0,010	0

Sumber: Hasil Analisis

Analisis Daerah Pengawasan Terminal Tipe B PPS

Analisis daerah pengawasan terminal ini meliputi analisis kinerja ruas dan simpang serta antrian pada pintu masuk keluar terminal. Dalam analisis ini bermaksud untuk mengetahui perubahan kinerja daerah pengawasan terminal sesudah Terminal Tipe B PPS direvitalisasi. Untuk mengetahui perubahan kinerja ruas jalan dan simpang yang menjadi daerah pengawasan Terminal Tipe B PPS, perlu diperkirakan peningkatan volume lalu lintas pada tahun 2028.

Dalam memperkirakan peningkatan volume lalu lintas, digunakan persamaan regresi yang didapatkan dari Laporan Umum Praktik Kerja Lapangan (PKL) Kabupaten Banjar Tahun 2023. Dari persamaan regresi tersebut dapat digunakan untuk mengetahui perjalanan sebelum dilakukan revitalisasi terminal dengan sesudah dilakukan revitalisasi terminal sehingga didapatkan tingkat pertumbuhan perjalanan yang selanjutnya diterapkan untuk memperkirakan volume lalu lintas. Persamaan regresi tersebut terdiri dari 3 variabel, yaitu X1 (Pendapatan Keluarga), X2 (Penduduk yang melakukan perjalanan), dan X3 (Kepemilikan Kendaraan).

Berikut merupakan persamaan regresi Kabupaten Banjar:

$$Y: 0,91 + 1,208 X1 + 0,068 X2 + 0,29 X3$$

Sumber: Laporan Umum Praktik Kerja Lapangan (PKL) Kabupaten Banjar, 2023

Keterangan:

Y = Perjalanan (Perjalanan/hari)

X1 = Pendapatan Keluarga (Juta Rupiah)

X2 = Penduduk yang melakukan perjalanan (Orang)

X3 = Kepemilikan Kendaraan (Kendaraan)

Dari masing-masing variabel tersebut memiliki tingkat pertumbuhan yang didapatkan dari data sekunder 5 tahun ke-belakang.

Tabel 1. 6 Tingkat Pertumbuhan Variabel Regresi Kabupaten Banjar

Tahun	Variabel		
	X1	X2	X3
2018	1.578.943,42	580026	229505
2019	1.663.087,64	588066	245687
2020	1.718.775,20	565635	315125
2021	1.843.984,28	572109	252214
2022	2.137.424,98	579910	268180
Tingkat Pertumbuhan (i)	7%	1,28%	2%

Sumber: Laporan Umum Praktik Kerja Lapangan
(PKL) Kabupaten Banjar, 2023

Tabel 1. 7 Kinerja Ruas Jalan Pada Daerah Pengawasan Terminal Tipe B PPS Setelah Direvitalisasi

Nama Jalan	Kapasitas (smp/jam)	2023			2028		
		Volume Total (smp/jam)	V/C Ratio	LOS	Volume Total (smp/jam)	V/C Ratio	LOS
Jl. Menteri Empat	2580	1878	0,73	C	2046	0,79	D
Jl. Ahmad Yani	5410	2606	0,48	C	2840	0,52	C
Jl. Pasar Terminal	1209	837	0,69	C	912	0,75	D

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 1. 8 Antrian Pintu Masuk Terminal Tipe B PPS

Waktu Pelayanan (Jam)	Lama Pengamatan (Jam)	Jumlah Kendaraan Datang (kend)	Lama Rata-rata Pelayanan (jam)	Jumlah Kendaraan Tiba (λ) (kend/jam)	Tingkat Pelayanan (μ) (kend/jam)	Intensitas Lalu Lintas (ρ)	Panjang Antrian Rata-rata (q) (kend)
Pagi (07.00-10.00)	3	18	0,005	6	200	0,03	0
Siang (10.00-14.00)	4	48	0,01	12	100	0,12	0
Sore (14.00-17.00)	3	28	0,008	9	129	0,07	0

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 1. 9 Antrian Pintu Keluar Terminal Tipe B PPS

Waktu Pelayanan (Jam)	Lama Pengamatan (Jam)	Jumlah Kendaraan Berangkat (kend)	Lama Rata-rata Pelayanan (jam)	Jumlah Kendaraan Tiba (λ) (kend/jam)	Tingkat Pelayanan (μ) (kend/jam)	Intensitas Lalu Lintas (ρ)	Panjang Antrian Rata-rata (q) (kend)
Pagi (07.00-10.00)	3	15	0,004	5	240	0,021	0
Siang (10.00-14.00)	4	15	0,003	4	320	0,013	0
Sore (14.00-17.00)	3	15	0,004	5	240	0,021	0

Sumber: Hasil Analisis

Pada pintu masuk dan keluar terminal saat pagi, siang, dan sore dapat diketahui bahwasanya intensitas lalu lintas (ρ) < 1 yang menunjukkan bahwasanya antrian yang terjadi lancar. Dari kinerja ruas jalan dan antrian pintu Terminal Tipe B PPS menunjukkan bahwasanya angkutan umum melintas di ruas jalan, masuk, serta keluar terminal dengan lancar.

Kajian Perencanaan Fasilitas Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum

Sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DJRD/96 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum menjelaskan bahwa Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) terdiri dari halte/shelter dan tempat

perhentian bus (bus stop). Penyelenggaraan halte/shelter dimaksudkan sebagai tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Dalam menunjang sistem integrasi yang baik antar simpul transportasi di Kabupaten Banjar yaitu antara Terminal Tipe B PPS maka dibutuhkan fasilitas yang mendukung keterpaduan antarmoda tersebut.

Untuk lokasi shelter rencana terletak pada tata guna lahan Terminal Tipe C Martapura di Jalan A. Yani Segmen 2 No. 57, Cindai Alus, Martapura, Kabupaten Banjar. Letak terminal ini masih berada di Jalan Nasional dan berada di Kawasan CBD Kabupaten Banjar yang berupa Pusat Pemerintahan. Terminal Tipe C Martapura sendiri direncanakan akan ditransformasikan menjadi shelter karena agar sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar yang hanya terdapat 1 Terminal Tipe B pada Kecamatan Martapura. Hal ini juga didukung oleh rencana penambahan koridor Bus BRT Trans Banjarbakula pada sepanjang Jalan A. Yani, Kabupaten Banjar. Maka, sangat dibutuhkan fasilitas shelter tersebut guna melayani penumpang yang akan naik Bus BRT Trans Banjarbakula serta menunjang optimalisasi kinerja pelayanan penumpang Terminal Tipe B PPS. Standar ukuran minimum shelter/halte yaitu 4m x 2m x 1,5m dan dapat menampung penumpang sebanyak 20 orang pada kondisi biasa.

Analisis Desain Rencana Terminal Tipe B PPS Dan Shelter Martapura

a. Layout Rencana Terminal Tipe B PPS



Gambar 1. 1 Layout Rencana Terminal Tipe B PPS

Sumber: Hasil Analisis

b. Desain Pola Sirkulasi Kendaraan Terminal Tipe B PPS



Gambar 1. 2 Desain Sirkulasi Angkutan Umum Terminal Tipe B PPS

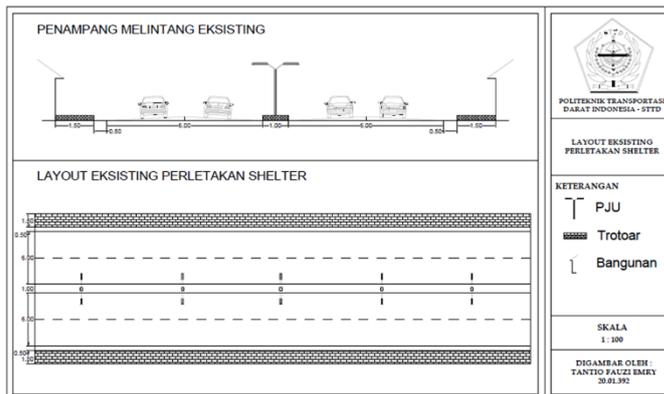
Sumber: Hasil Analisis



Gambar 1. 3 Desain Sirkulasi Kendaraan Pribadi Terminal Tipe B PPS

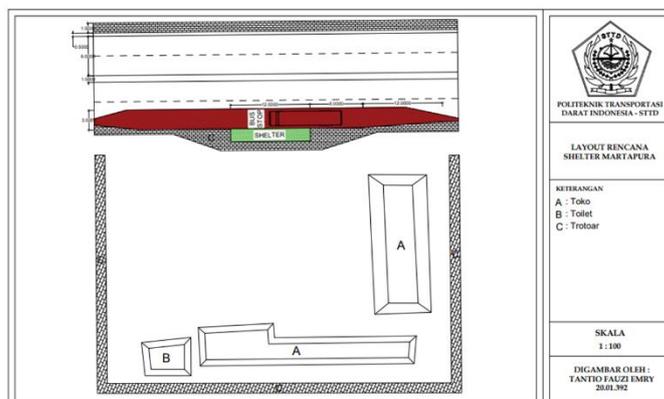
Sumber: Hasil Analisis

c. Layout Rencana Shelter Martapura



Gambar 1. 4 Layout Perletakan Eksisting Shelter Martapura

Sumber: Hasil Analisis



Gambar 1. 5 Layout Rencana Shelter Martapura

Sumber: Hasil Analisis

Kesimpulan

Berdasarkan analisa yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi eksisting Terminal Penumpang Tipe B di Kecamatan Martapura, Kabupaten Banjar belum sesuai dengan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2021 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar 2021-2024. Yaitu Terminal Tipe C Martapura yang seharusnya Terminal Tipe B PPS yang berlokasi pada Kawasan Sekumpul, Kecamatan Martapura, Kabupaten Banjar dengan luas lahan sebesar 6.806 m². Namun, saat ini Terminal Tipe B PPS hanya memiliki fasilitas utama sebanyak 27% dan fasilitas penunjang sebanyak 75% dari Standar Pelayanan Minimal (SPM) dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 serta seluruh fasilitas utama yang tersedia dalam kondisi buruk dan sudah tidak berfungsi. Pada daerah pengawasan Terminal Tipe B PPS terdapat Jalan Pasar Terminal serta Jalan Menteri Empat dengan hambatan samping sangat tinggi dan tinggi yang berupa pertokoan, perkantoran, dan sekolah. Ruas jalan tersebut memiliki tingkat pelayanan/ Level Of Service (LOS) C.
2. Revitalisasi Terminal Tipe B PPS dilakukan dengan menggunakan analisis pelayanan terminal untuk mengetahui luasan fasilitas utama maupun penunjang terminal, antrian pelayanan naik dan turun penumpang, serta analisis daerah pengawasan Terminal Tipe B PPS untuk mengetahui kinerja daerah pengawasan Terminal Tipe B PPS yang meliputi ruas jalan dan antrian pintu masuk serta keluar Terminal Tipe B PPS. Selanjutnya dilakukan analisis desain rencana layout rencana Terminal Tipe B PPS dan Shelter Martapura.
3. Setelah Terminal Tipe B PPS direvitalisasi, terjadi perubahan kinerja daerah pengawasan terminal yang meliputi ruas jalan dan antrian pintu terminal. V/C Ratio pada ruas Jalan Menteri Empat mengalami kenaikan dari 0,73 menjadi 0,79 dengan Level Of Service (LOS) "C" menjadi "D" dan V/C Ratio pada ruas Jalan Pasar Terminal juga mengalami kenaikan dari 0,69 menjadi 0,75 dengan Level Of Service (LOS) dari "C" menjadi "D". Pada pintu masuk dan keluar terminal saat pagi, siang, dan sore memiliki intensitas lalu lintas ($p < 1$) yang menunjukkan bahwasanya antrian yang terjadi lancar sehingga tidak mengganggu arus lalu lintas pada ruas jalan dan angkutan umum untuk masuk serta keluar terminal.
4. Layout rencana Terminal Tipe B PPS pada areal kedatangan dan keberangkatan membutuhkan 1 jalur angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan 1 jalur Angkutan Pedesaan (Angdes). Fasilitas yang terdapat di Terminal Tipe B PPS meliputi areal kedatangan, areal keberangkatan, areal menunggu angkutan umum, areal parkir kendaraan pribadi, ruang tunggu penumpang, kantor terminal, ruang istirahat sopir, loket penjualan tiket, ruang informasi, bengkel, mushola, toilet, kios/kantin, dan taman.
5. Layout Shelter Martapura terletak pada perluasan lahan Terminal Tipe C Martapura. Sebagian besar fasilitas Terminal Tipe C Martapura dialih fungsikan pada Terminal Tipe B PPS. Pada luasan Shelter Martapura masih terdapat fasilitas parkir kendaraan dan toilet.

Saran

1. Melakukan optimalisasi kinerja pelayanan Terminal Tipe B PPS setelah direvitalisasi.
2. Dilakukannya Rekayasa Lalu Lintas pada ruas Jalan Menteri Empat dan Jalan Pasar Terminal dengan mengurangi hambatan samping yaitu dengan memindahkan parkir on street menjadi parkir off street pada fasilitas pertokoan di sekitar Terminal Tipe B PPS agar V/C Ratio ruas jalan tersebut menurun dan tingkat pelayanan/ Level Of Service (LOS) dapat meningkat.
3. Penelitian dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah dan/ atau instansi terkait untuk pelaksanaan usulan diatas.

Daftar Pustaka

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 18 Tahun 2010 Tentang Pedoman Revitalisasi Kawasan. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta.

- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta.
- Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 4 Tahun 2021 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar Tahun 2021-2041. Banjar.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. 1996. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271 /HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. 1996. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.
- Abubakar, I. (1995). Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib, 204.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. Jaringan Transportasi Teori Dan Analisis. Edisi Pertama. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Anshari, Agung Sukma. 2014. 'E-Journal Graduate Unpar Part C-Civil Engineering' 1 (1).
- Appang Allo, Michail Y, Syamsuddin Mustafa, Lisa Amalia, Jalan Urip Sumoharjo Km, and Makassar -Sulawesi Selatan. 2023. 'Analisis Pola Sirkulasi Kendaraan Terminal Tipe B Di Kabupaten Toraja Utara'. JaS) 5 (1). <https://ejournalfakultasteknikunibos.id/index.php/jas/>.
- Arrang, Abdias Tandi, and Rusan Rangan. 2020. 'ARUS LALU LINTAS, APASITAS DAN TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN DALAM KOTA RANTEPAO'.
- Frans, J. H., Hunggurami, E., & Ndoen, P. M. C. (2017). Evaluasi Dan Pengembangan Kapasitas Terminal Bus Kota Kupang. Jurnal Teknik Sipil, 6(2), 129–142.
- Kamus. 2016. Pada KBBI Daring. <<https://kbbi.kemdikbud.go.id>>. Diakses 7 Maret 2024.
- Morlock, Edward K. 1988 . Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi.Erlangga : Jakarta.
- Nugroho Julianto, Eko. n.d. 'HUBUNGAN ANTARA KECEPATAN, VOLUME DAN KEPADATAN LALU LINTAS RUAS JALAN SILIWANGI SEMARANG'.
- Roads Service Transportation Unit. (2005). Bus Stop Design Guide Adelaide: Regional Development.
- Suilawati, Sri. 2022. "Evaluasi Kinerja Terminal Biak Di Kota Luwuk." SIPARSTIKA: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik 1 (2): 42–57. <https://doi.org/10.55114/siparstika.v1i2.388>.
- Tamin, O. Z., & Perencanaan, P. T. (2008). Rekayasa Transportasi: Teori. Contoh Soal, dan Aplikasi, Penerbit ITB, Bandung.
- Tim Praktik Kerja Lapangan Kabupaten Banjar. (2023). Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat Kabupaten Banjar (pp. 1– 2.583).