

TUGAS AKHIR

**EVALUASI KINERJA TEKNIS PELAYANAN TERMINAL
ANGKUTAN UMUM KOTA KUTACANE
(Studi Kasus)**

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Disusun Oleh:

SYAHREZA MUHAMMAD IQBAL
1307210156



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Syahreza Muhammad Iqbal

NPM : 1307210156

Program Studi : Teknik Sipil

Judul Skripsi : Evaluasi Kinerja Teknis Pelayanan Terminal Angkutan Umum Kota Kutacane (Studi Kasus)

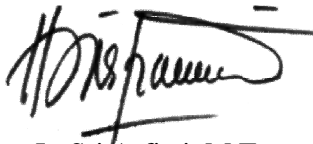
Bidang ilmu : Transportasi.

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim Penguji dan diterima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Maret 2018

Mengetahui dan menyetujui:

Dosen Pembimbing I / penguji



Ir. Sri Asfiati, M.T

Dosen Pembimbing II /penguji



Ir. Zulkijyah, M.T

Dosen Pemanding I / Penguji



Hj. Irma Dewi, ST, MSc

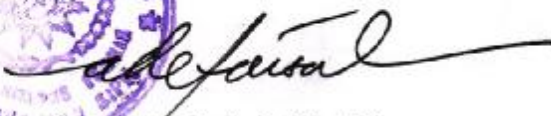
Dosen Pemanding II / Peguji



Dr. Ade Faisal, ST, MSc



Program Studi Teknik Sipil
Ketua,



Dr. Ade Faisal, ST, MSc

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : Syahreza Muhammad Iqbal
Tempat /Tanggal Lahir : Lawe Desky, 10 Oktober 1994
NPM : 1307210156
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil,

menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa laporan Tugas Akhir saya yang berjudul:

“Evaluasi Kinerja Teknis Pelayanan Terminal Angkutan Umum Kota Kutacane”,

bukan merupakan plagiarisme, pencurian hasil karya milik orang lain, hasil kerja orang lain untuk kepentingan saya karena hubungan material dan non-material, ataupun segala kemungkinan lain, yang pada hakekatnya bukan merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinal dan otentik.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidaksesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia diproses oleh Tim Fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan/kesarjanaan saya.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri dan tidak atas tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas akademik di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Februari 2018

Saya yang menyatakan,



Syahreza M Iqbal

ABSTRAK

EVALUASI KINERJA TEKNIS PELAYANAN TERMINAL ANGKUTAN UMUM KOTA KUTACANE (STUDI KASUS TERMINAL TERPADU KUTACANE)

Syahreza Muhammad Iqbal

1307210156

Ir. Sri Asfiati, MT

Ir. Zurkiyah, MT

Terminal adalah tempat pelayanan umum, tempat turun naiknya penumpang, tempat perpindahan antar angkutan umum serta tempat mengatur kedatangan dan keberangkatan angkutan umum. Terminal terpadu Kutacane merupakan terminal tipe B. Untuk mengevaluasi kinerja teknis terminal terpadu Kutacane dilakukan penelitian tujuannya agar dapat mengetahui bagaimana tingkat pelayanan di terminal terpadu Kutacane. Agar mendapatkan hasil yang akurat harus dimulai dari survey lokasi, menghitung angkutan umum yang keluar dan masuk serta menghitung kendaraan yang masuk pelataran parkir. Survey dilakukan selama 3 hari Sabtu, Minggu, Senin dari jam 06.00 – 18.00. Setelah semua data didapat maka dapat dilakukan pengolahan untuk mendapatkan hasil penelitian. Pengolahan data diambil 1 hari terdapat untuk mewakili data yang lainnya dan hari terdapat terjadi pada hari senin dengan jumlah angkutan umum 199 kendaraan/jam. Dari pengolahan dapat disimpulkan bahwa masih kurangnya pelayanan di terminal terpadu Kutacane karena banyak fasilitas-fasilitas terminal yang kurang baik. Untuk perparkiran didapat jumlah kendaraan yang parkir maksimum AKAP 3 kendaraan/jam, AKDP 1 kendaraan/jam, AKDES 16 kendaraan/jam. Sedangkan daya tampung parkir yang tersedia untuk jenis-jenis angkutan umum: AKAP 14 kendaraan/jam, AKDP 52 kendaraan/jam dan AKDES 152 kendaraan/jam.

Kata Kunci: Terminal, Angkutan umum, Pelayanan.

ABSTRACT

TECHNICAL PERFORMANCE EVALUATION OF TERMINAL SERVICES PUBLIC TRANSPORT CITY KUTACANE (CASE STUDY TERMINAL TERPADU KUTACANE)

Syahreza Muhammad Iqbal
1307210156
Ir. Sri Asfiati, MT
Ir. Zurkiyah, MT

Terminal is a public service, where the ups and downs of passengers, place of transfer between public transport as well as the place to set the arrival and departure of public transport. Terminal Terpadu Kutacane is a terminal type B. In order to evaluate the technical performance of the terminal Terpadu Kutacane research purpose in order to determine how the level of service at the terminal Terpadu Kutacane. In order to obtain accurate results must be started from the survey locations, calculate public transportation in and out and counting vehicles entering the parking lot. The survey was conducted for 3 Saturday, Sunday, Monday of hours of 06:00 to 18:00. After all the data is obtained, the processing can be done to get the results. Processing of the data is taken one day there to represent other data and today there occurred on Monday with a number of 199 public transport vehicles/hour. Of processing can be concluded that there is a lack of service in terminal Terpadu Kutacane because a lot of terminal facilities that are less good. For parking gained maximum number of vehicles parked AKAP 3 vehicles/hours, AKDP 1 vehicles/hours, AKDES 16 vehicles/hours. While capacity is parking available for other types of public transport: AKAP 14 vehicles/hours, AKDP 52 vehicles/hours and AKDES 152 vehicles/hours.

Keywords: Terminal, Public Transport, Services.

KATA PENGANTAR

Dengan nama Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Segala puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan karunia dan nikmat yang tiada terkira. Salah satu dari nikmat tersebut adalah keberhasilan penulis dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini yang berjudul “Evaluasi Kinerja Teknis Pelayanan Terminal Angkutan Umum Kota Kutacane (Studi Kasus Terminal Terpadu Kutacane)” sebagai syarat untuk meraih gelar akademik Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU), Medan.

Banyak pihak telah membantu dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini, untuk itu penulis menghaturkan rasa terima kasih yang tulus dan dalam kepada:

1. Ibu Ir. Sri Asfiati, MT selaku Dosen Pembimbing I yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
2. Ibu Ir. Zurkiyah, MT selaku Dosen Pembimbing II yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
3. Bapak Dr. Ade Faisal, sebagai Ketua Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Ibu Irma Dewi ST, M.Si sebagai sekretaris Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Munawar Alfansury Siregar ST, MT selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Seluruh Bapak/Ibu Dosen di Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan ilmu ketekniksipilan kepada penulis.
7. Kedua orang tua penulis yang telah bersusah payah membesarkan dan membiayai studi penulis.
8. Bapak/Ibu Staf Administrasi di Biro Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

9. Sahabat-sahabat penulis dari kelas B 3 malam dan A 3 malam, dan lainnya yang tidak mungkin namanya disebut satu per satu.

Tugas Akhir ini tentunya masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu penulis berharap kritik dan masukan untuk menjadi bahan pembelajaran berkesinambungan penulis di masa depan. Semoga laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi dunia konstruksi teknik sipil.

Medan, Februari 2018

Syahreza Muhammad Iqbal

DAFTAR ISI

| | |
|--|------|
| LEMBAR PENGESAHAN | ii |
| LEMBAR PERNYATAN KEASLIAN SKRIPSI | iii |
| ABSTRAK | iv |
| <i>ABSTRACT</i> | v |
| KATA PENGANTAR | vi |
| DAFTAR ISI | viii |
| DAFTAR TABEL | xi |
| DAFTAR GAMBAR | xii |
| DAFTAR NOTASI | xiii |
| DAFTAR SINGKATAN | xiv |
| BAB 1 PENDAHULUAN | |
| 1.1. Latar Belakang | 1 |
| 1.2. Rumusan masalah | 2 |
| 1.3. Ruang lingkup | 2 |
| 1.4. Tujuan Penelitian | 3 |
| 1.5. Manfaat Penelitian | 3 |
| 1.6. Sistematika Penulisan | 3 |
| BAB 2 STUDI PUSTAKA | |
| 2.1. Pengertian Transportasi | 5 |
| 2.1.1 Transportasi Sebagai Sebuah Sistem | 6 |
| 2.2. Pengertian Terminal | 7 |
| 2.2.1 Fungsi Terminal | 9 |
| 2.2.2 Jenis dan Tipe Terminal Serta Fungsinya | 11 |
| 2.2.3 Persyaratan Teknis Tipe Terminal | 14 |
| 2.2.4 Analisa Terminal | 16 |
| 2.2.5 Karakteristik Terminal Penumpang | 17 |
| 2.2.6 Fasilitas-Fasilitas Terminal Penumpang | 18 |
| 2.3. Kinerja dan Konsep Tingkat Pelayanan Terminal | 21 |
| 2.3.1 Kapasitas Terminal | 22 |
| 2.3.2 Tingkat Pelayanan Terminal | 23 |

| | | |
|---|--|----|
| 2.3.3 | Kualitas Pelayanan | 24 |
| 2.3.4 | Kecepatan Operasi | 24 |
| 2.3.5 | Kecepatan Komersial | 25 |
| 2.3.6 | <i>Headway</i> | 25 |
| 2.4. | Sistem Sirkulasi Terminal | 26 |
| 2.4.1 | Teori Antrian | 26 |
| 2.4.2 | Proses Pada Sistem Antrian | 28 |
| 2.5. | Parkir | 30 |
| 2.5.1 | Sarana Parkir | 30 |
| 2.5.2 | Dimensi dan Pola Parkir Kendaraan | 31 |
| BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN | | |
| 3.1. | Bagan Alir | 33 |
| 3.2. | Survey Lokasi | 34 |
| 3.3. | Lokasi Penelitian | 34 |
| 3.4. | Model Atau Pendekatan Masalah yang Digunakan | 35 |
| 3.5. | Waktu dan Pengambilan Data | 35 |
| 3.5.1 | Tenaga dan Peralatan | 36 |
| 3.5.2 | Data-Data yang Diperoleh | 36 |
| 3.5.2.1 | Pengambilan Data Sekunder | 36 |
| 3.5.2.2 | Pengambilan data Primer | 38 |
| 3.5.2.3 | Pengambilan Kuisisioner | 39 |
| 3.6. | Prosedur Pengolahan Data | 39 |
| 3.7. | Teknik Analisa dan Pengolahan Data | 39 |
| BAB 4 REKAPITULASI DAN PENGOLAHAN DATA | | |
| 4.1. | Gambaran Umum | 41 |
| 4.2. | Data | 41 |
| 4.2.1 | Analisa Kepuasan Pengguna Jasa Terpadu | 42 |
| 4.3. | Evaluasi Terminal Terpadu Kutacane | 43 |
| 4.3.1 | Kondisi Fisik Terminal | 43 |
| 4.3.2 | Infrastruktur yang Tersedia | 43 |
| 4.3.3 | Fasilitas Utama Yang Tersedia | 44 |
| 4.3.4 | Fasilitas Utama yang Tidak Tersedia | 45 |

| | | |
|----------------------------|--|----|
| 4.3.5 | Fasilitas Penunjang yang Tersedia | 46 |
| 4.3.6 | Kondisi Lingkungan Terminal | 46 |
| 4.3.7 | Trayek Angkutan Umum | 47 |
| 4.4. | Analisa Kualitas Tingkat Pelayanan | 48 |
| 4.4.1 | Waktu Putar | 49 |
| 4.4.2 | Kecepatan Operasi | 49 |
| 4.4.3 | Kecepatan Komersial | 49 |
| 4.5. | Kapasitas Terminal | 49 |
| 4.5.1 | Jumlah selisih Kendaraan yang Masuk dan keluar | 49 |
| 4.5.2 | Kapasitas Angkutan Dalam terminal | 51 |
| 4.5.3 | Kapasitas parkir | 52 |
| 4.5.3.1 | Daya Tampung parkir | 54 |
| 4.5.3.2 | Jumlah Parkir Maksimum | 55 |
| 4.6. | <i>Headway</i> | 56 |
| BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN | | |
| 5.1. | Kesimpulan | 59 |
| 5.2. | Saran | 59 |
| DAFTAR PUSTAKA | | 61 |
| LAMPIRAN | | |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP | | |

DAFTAR TABEL

| | | |
|------------|---|----|
| Tabel 2.1 | Kebutuhan Luas Terminal (m ²) Berdasarkan Tipe dan Fungsi | 15 |
| Tabel 2.2 | Waktu Pelayanan Kendaraan dan Penumpang Di Terminal Bus Antar Kota | 17 |
| Tabel 2.3 | Komponen Fasilitas Aktifitas Terminal | 21 |
| Tabel 2.4 | Standart Efisiensi Pelayanan | 21 |
| Tabel 3.1 | Perincian Terminal Bandar Kajum | 37 |
| Tabel 3.2 | Perincian Bangunan Terminal Bandar Kajum | 37 |
| Tabel 3.3 | Jumlah Bus AKAP Perhari (Pengelola Terminal) | 38 |
| Tabel 3.4 | Jumlah Bus AKDP Perhari (Pengelola Terminal) | 38 |
| Tabel 3.5 | Jumlah Bus AKDES Perhari (Pengelola Terminal) | 38 |
| Tabel 4.1 | Hasil Responden Kuisisioner Penumpang | 42 |
| Tabel 4.2 | Fasilitas Utama Dasar Terminal Terpadu Kutacane | 45 |
| Tabel 4.3 | Fasilitas Penunjang Dasar Terminal Terpadu Kutacane | 46 |
| Tabel 4.4 | Trayek Bus AKAP | 47 |
| Tabel 4.5 | Trayek Bus AKDP | 47 |
| Tabel 4.6 | Trayek Bus AKDES | 48 |
| Tabel 4.7 | Jumlah Kendaraan yang Masuk pengamatan | 48 |
| Tabel 4.8 | Kendaraan Masuk Terminal Hari Senin | 50 |
| Tabel 4.9 | Kendaraan Keluar terminal Hari Senin | 50 |
| Tabel 4.10 | Angkutan dalam terminal | 51 |
| Tabel 4.11 | AKAP Memasuki Pelataran Parkir | 52 |
| Tabel 4.12 | AKDP Memasuki Pelataran Parkir | 53 |
| Tabel 4.13 | AKDES Memasuki Pelataran Parkir | 53 |
| Tabel 4.14 | Volume Maksimum Angkutan yang Parkir | 55 |
| Tabel 4.15 | Volume Maksimum Angkutan yang Parkir | 55 |
| Tabel 4.16 | Persentase Volume/Jumlah Kendaraan yang Parkir dengan Kapasitas Pelataran Parkir yang Ada | 56 |
| Tabel 4.17 | <i>Headway</i> Rata-Rata Kedatangan Angkutan | 57 |
| Tabel 4.18 | <i>Headway</i> Rata-Rata Keberangkatan Angkutan | 57 |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|------------|--|----|
| Gambar 2.1 | Bagan Proses Arus yang Sederhana Terminal | 16 |
| Gambar 2.2 | Pola Sirkulasi Kendaraan dan Penumpang di terminal | 26 |
| Gambar 2.3 | Model <i>Single Channel Single Phase</i> | 29 |
| Gambar 2.4 | Model <i>Multi Channel Single Phase</i> | 29 |
| Gambar 2.5 | Pola Parkir Paralel dan Menyudut | 32 |
| Gambar 3.1 | Bagan alir | 33 |
| Gambar 3.2 | Layout Terminal Terpadu Kutacane | 34 |
| Gambar 4.1 | Letak Lokasi Terminal Terpadu Kutacane | 42 |

DAFTAR NOTASI

| | |
|----------|---|
| T_r | = Waktu Putar |
| T_o | = Waktu Operasi |
| T_t | = Waktu Untuk Menurunkan dan Menaikan Penumpang di terminal |
| V_o | = Kecepatan Operasi |
| V_c | = Kecepatan Komersial |
| h | = <i>Headway Time</i> |
| L | = Jarak |
| Σ | = Jumlah |
| F | = Frekuensi |

DAFTAR SINGKATAN

| | |
|-------|--------------------------------|
| AKAP | = Angkutan Kota Antar Propinsi |
| AKDP | = Angkutan Kota Dalam Propinsi |
| AKDES | = Angkutan Pedesaan |

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Bertambahnya jumlah penduduk di Kabupaten Aceh Tenggara menyebabkan kegiatan rutinitas di kabupaten tersebut semakin berkembang pula. Rutinitas yang dapat mempengaruhi kegiatan ekonomi ini juga sangat di pengaruhi oleh sarana dan prasarana. Hal ini tidak terlepas dari kemampuan terminal dan jalan raya sebagai prasarana yang memiliki tingkat pelayanan yang baik agar dapat menghubungkan kota ke kota lain atau ke propinsi lain. Permasalahan pada terminal sebagai titik simpul adalah kurang optimalnya terminal jika harus melayani seluruh trayek kendaraan umum, terutama angkutan pedesaan yang akan ke kota Kutacane tidak lagi ke terminal, karena kurang efektif, akhirnya pergantian moda angkutan dilakukan pada pintu-pintu masuk ke kota Kutacane. Hal ini juga kurang memuaskan bagi penumpang angkutan, karena diharuskan turun naik barang dan tambahan ongkos transportasi serta mengganggu aktivitas lalu lintas. Penataan mungkin perlu dilakukan, terutama pembangunan sub terminal untuk mengatasi dan memudahkan perpindahan moda angkutan, sehingga lebih efektif dan efisien. Sedangkan untuk pergantian moda angkutan pedesaan dari kecamatan-kecamatan tidak menjadi kendala, karena angkutan pedesaan dapat langsung ke terminal terpadu Kutacane dan penumpang dapat langsung melakukan pergantian moda angkutan.

Terminal terpadu Kutacane adalah terminal yang diharapkan dapat memenuhi kebutuhan angkutan umum masyarakat kota Kutacane dan sekitarnya, namun dalam melakukan aktivitasnya ada angkutan umum yang seharusnya berhenti didalam terminal dan memarkirkannya di areal parkir pada setiap trayeknya ternyata lebih banyak melakukannya di luar terminal sehingga sering mengakibatkan kemacetan di jalan raya yang merupakan jalur antar propinsi dan kabupaten.

Terminal terpadu Kutacane merupakan terminal tipe B dan terminal ini berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar propinsi (AKAP), angkutan lintas batas antar negara, angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota, dan angkutan pedesaan. Karena memberikan manfaat yang sangat besar bagi masyarakat, maka atas dasar tersebut penulis mengadakan penelitian guna menganalisa evaluasi atas dasar dan teknis terminal terpadu Kutacane Aceh Tenggara.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya diatas, batasan masalah yang dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana fungsi terminal terpadu Kutacane sebagai terminal utama di kota Kutacane?
2. Seberapa besarkah pengaruh volume angkutan umum pada waktu terpadat terhadap ruang parkir yang ada di dalam terminal terpadu Kutacane?

1.3. Ruang Lingkup

Bertambahnya pertumbuhan ekonomi dan kebutuhan angkutan umum yang tidak diimbangi dengan kondisi dan fasilitas yang ada di dalam terminal sehingga terjadi adanya aktifitas-aktifitas secara individu diluar terminal. Terdapat beberapa permasalahan yang terjadi didalam terminal terpadu Kutacane yang mengakibatkan kinerja dan tingkat pelayanan yang menurun, antara lain:

1. Penelitian ini hanya dilakukan di dalam terminal terpadu Kutacane.
2. Sirkulasi angkutan umum yang tidak beraturan mengurangi fungsi dari terminal.
3. Mendata angkutan yang masuk, keluar dan yang parkir didalam terminal terpadu Kutacane.
4. Tidak ada dukungan papan informasi, petunjuk atau jadwal keberangkatan yang di sediakan pengelola terminal.

1.4. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini dilakukan yaitu:

1. Untuk mengetahui bagaimana fungsi terminal terpadu Kutacane sebagai terminal utama di kota Kutacane.
2. Untuk mengetahui berapa banyak volume angkutan umum terpadu pada waktu tertentu dalam satu hari.

1.5. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menambah wawasan dan pengetahuan peneliti tentang pengaruh pelayanan jasa terhadap kualitas terminal.
2. Sebagai sumber informasi dalam melakukan penelitian selanjutnya sehingga hasilnya dapat lebih baik dari penelitian terdahulu.
3. Sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan kebijakan bagi instansi terkait pemerintahan kota Kutacane, untuk memaksimalkan tingkat pelayanan sesuai dengan tipe terminal terpadu Kutacane.

1.6. Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran umum, maka penulisan tugas akhir ini di bagi dalam 5 (lima) bab. Pembagian dimaksudkan untuk mempermudah pembahasan, dimana uraian yang dibuat dalam penelitian dapat dimengerti. Pembagian dalam penelitian yang dimaksud adalah:

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam bab ini dikemukakan tentang latar belakang penelitian, perumusan masalah, ruang lingkup, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini dikemukakan teori-teori yang di jadikan dasar analisis dan pembahasan masalah, serta beberapa defenisi dari studi pustaka yang berhubungan dengan penelitian.

BAB 3 METEDOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini dikemukakan pendekatan dari teori kemudian di uraikan menjadi suatu usulan pemecahan masalah yang berbentuk langkah-langkah pemecahan.

BAB 4 ANALISA DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini dikemukakan tentang kajian atas hasil dari pengelolaan data yang di peroleh serta analisis dari hasil pengolahan data dimaksud.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini dikemukakan kesimpulan yang dapat ditarik dari hasil penelitian dan memberikan saran berupa rekomendasi perbaikan kualitas pelayanan terminal.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Transportasi

Dalam kehidupan setiap orang pastinya terlibat dalam transportasi dalam beraneka ragam bentuk dan cara. Pada akhirnya, semua orang akan berinteraksi dalam dimensi ruang dan waktu dan interaksi ini akan terungkap dalam wujud pergerakan manusia, barang dan informasi.

Pengertian transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *porte* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu (manusia atau barang) dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Manusia tidak akan hidup bila hanya mengandalkan apa yang ada pada diri dan batas jangkauannya saja. Untuk itulah manusia harus dapat bergerak dalam arti berpindah dan memindahkan sesuatu dari satu tempat ketempat lain, sehingga pemenuhan kebutuhan dapat terpenuhi. Usaha perpindahan ini disebut dengan transportasi.

Transportasi atau pengangkutan dapat didefinisikan sebagai suatu proses pergerakan atau perpindahan orang/barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu teknik atau cara tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu (Miro, 1997). Sistem transportasi jalan raya terdiri dari 3 komponen pokok, yang satu sama lainnya saling mendukung, ketiga komponen tersebut adalah pelaku perjalanan, pelaku angkutan, prasarana angkutan.

Pelaku perjalanan adalah manusia, cepat atau lambat kendaraan berjalan pada suatu jalan, tergantung pada manusia, sebagai pengemudi kendaraan, jenis kendaraan dan prasarana angkutan. Dalam mengikuti laju pertumbuhan lalu lintas khususnya transportasi perkotaan, dibutuhkan prasarana yang mampu melayani kelancaran lalu lintas. Oleh sebab itu diperlukan suatu sistem pengendalian dan pengelolaan lalu lintas, pengendalian lalu lintas ini berhubungan dengan masalah pengelolaan dan pergerakan kendaraan, dimana pengaturan lalu lintas disini

bukanlah mengurangi kepentingan atau membatasi pergerakan lalu lintas jalan raya, tapi untuk menjamin lalu lintas bergerak lancar, aman dan nyaman bagi yang berkendara maupun pejalan kaki.

Suatu transportasi dikatakan baik apabila waktu perjalanan cukup cepat dan tidak mengalami kecelakaan, frekuensi pelayanan cukup, serta aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman (Miro, 1997) mengungkapkan transportasi bukanlah tujuan akhir, tapi merupakan suatu alat untuk mencapai maksud lain dan sebagai akibat adanya pemenuhan kebutuhan (*derived demand*) karena keberadaan kegiatan manusia dan timbul dari permintaan atas komoditas jalan.

Pengertian yang lebih luas transportasi sebagai fungsi kegiatan yang integral terhadap hampir seluruh aspek kehidupan, merupakan alat yang berfungsi memberi pelayanan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sehingga sistem pergerakan menjadi lebih ekonomis, efektif dan efisien.

2.1.1. Transportasi Sebagai Suatu Sistem

Jika ditelaah menurut pengertiannya transportasi sebagai suatu usaha untuk dapat memindahkan/membawa barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, maka transportasi jika diuraikan terdapat suatu yang pindah atau dibawa, sesuatu yang memindahkan, adanya suatu tempat asal serta adanya juga tujuan berupa suatu tempat yang kesemuanya merupakan suatu mata rantai yang saling berkaitan yang membentuk suatu kesatuan. Bentuk seperti diatas diistilahkan sebagai "sistem". Sistem itu sendiri dapat didefinisikan sebagai suatu grup atau kumpulan dari beberapa bagian atau elemen yang saling berkaitan yang digunakan untuk satu tujuan tertentu dan apabila terjadi suatu perubahan pada salah satu komponen akan menimbulkan pengaruh terhadap komponen-komponen lainnya. Sebagai suatu sistem transportasi diuraikan atas 5 komponen yaitu:

1. Manusia dan barang
2. Kendaraan (alat angkut).
3. Jalan.

4. Terminal.
5. Sistem pengoperasian.

Kelima pokok transportasi tersebut, menjalin suatu mata rantai keterkaitan dimana perubahan yang terjadi pada salah satu komponen akan mempunyai dampak terhadap komponen-komponen lainnya pada akhirnya berpengaruh terhadap sistem transportasi secara keseluruhan. Diantara kelima komponen pokok sistem diatas, tiga diantaranya adalah kendaraan, jalan dan terminal merupakan elemen-elemen dasar pertumbuhan fisik sistem transportasi. Shubungan adanya elemen-elemen sistem transportasi, transportasi dapat di klasifikasikan berdasarkan jalan atau permukaan jalan yang digunakan, alat angkut yang dipakai dan tenaga penggerak yang menggerakkan.

Salah satu pengklasifikasian tersebut adalah:

1. Transportasi darat yang terdiri dari:
 - a. Trans Jalan Raya (*Road Transportation*).
 - b. Trans Rel (*Rail Transportation*).
2. Transportasi melalui air (*Water Transportation*) yang berupa:
 - a. Trans Air Pedalaman (*In land transportation*).
 - b. Trans laut (*ocean transportation*).
3. Transportasi udara (*Air transportation*).

2.2. Pengertian Terminal

Dalam mengikuti perkembangan arus lalu lintas khususnya transportasi perkotaan dituntut adanya persediaan prasarana yang mampu melayani kelancaran pergerakan arus lalu lintas. Salah satu prasarana yang sangat penting peranannya dalam sistem transportasi kota adalah terminal.

Terminal dalam sistem jaringan jalan adalah prasarana transportasi dan merupakan simpul jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok pelayanan umum, tempat turun naiknya penumpang, tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan.

Terminal juga didefinisikan sebagai tempat bagi kendaraan umum dalam menghubungkan suatu tempat ke tempat lainnya, yang secara khusus dapat

dikenali melalui dua fungsi utama terminal yaitu terminal angkutan barang dan terminal angkutan penumpang.

Sedangkan pengertian terminal menurut Morlok, terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem, serta merupakan komponen penting dari sistem transport.

Pengertian terminal umum yang dirumuskan oleh badan kerjasama pembinaan umum terminal, Direktorat Jendral Bina Marga dan Direktorat Perhubungan Darat adalah sebagai berikut:

1. Terminal adalah prasarana angkutan, tempat kendaraan umum mengambil dan menurunkan penumpang atau barang, tempat perpindahan penumpang atau barang dari moda transportasi lainnya, yang terjadi akibat tuntutan efisiensi transportasi.
2. Terminal adalah tempat pengendalian, pengawasan, dan pengaturan sistem perizinan arus angkutan penumpang dan barang.
3. Terminal adalah prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang.
4. Terminal adalah unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan suatu wilayah atau kota.

Secara umum terminal merupakan salah satu komponen dari sistem transportasi tersebut. Sesuai pengertian diatas, maka akan tercermin bahwa fungsi terminal dapat berupa keadaan yang sederhana sampai yang rumit dibandingkan dengan fungsi-fungsi komponen transportasi lainnya. Terminal mempunyai fungsi yang penting dalam pengelolaan jalan raya, maka dengan sendirinya diperlukan sesuatu perencanaan dan penataan yang baik.

Seperti yang diuraikan terlebih dahulu, bahwa dalam sistem transportasi terdapat suatu tempat asal dan adanya satu tujuan. Sebagai tempat asal dan tujuan dalam suatu sistem transportasi terminal adalah titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem. Dalam bahasa yang sederhana terminal dapat didefinisikan sebagai titik awal dan titik akhir dari suatu transportasi. Demikian juga dengan proses bongkar muat barang dilaksanakan pada tempat tertentu dengan ruang bangun kendaraan dan tempat bongkar muat dapat

dioptimalkan, sehingga diperoleh pelayanan yang lebih baik serta biaya operasi yang lebih murah.

Dalam hubungan ini secara lebih luas terminal dapat diartikan angkutan penumpang/barang/berawal/berakhir atau dialihkan sebelum/setelah pergerakan kendaraan termasuk fasilitas-fasilitas perbaikan kendaraan. Dengan pengertian seperti uraian diatas tanpa memperhatikan lokasi dan tipenya, terminal merupakan esensial dari sistem transportasi.

2.2.1. Fungsi Terminal

Setelah memahami pengertian terminal, sebelum sampai pada analisa terminal maka sangat perlu memahami fungsi suatu terminal. Dengan memahami fungsi terminal diharapkan pemahaman akan terminal akan lebih mendalam sehingga mempermudah analisisnya.

Fungsi terminal untuk menyediakan sarana masuk dan keluar bagi objek-objek yang digerakkan, penumpang atau barang, menuju atau meninggalkan sistem. Fungsi terminal seperti deskripsi diatas merupakan gambaran dari fungsi terminal secara keseluruhan pada semua model sistem transportasi. Kehadiran terminal dalam transportasi darat umumnya diperlukan untuk memenuhi beberapa fungsi berikut ini.

1. Tempat pemusatan lalu lintas.

Lalu lintas penumpang atau barang yang bergerak dari suatu tempat asal ke tempat tujuan yang bervariasi, sebagian penumpang atau barang mungkin akan diangkat ke daerah lain. Jika untuk melayani setiap mobilitas barang atau penumpang yang bergerak tersebut mengakibatkan suatu pergerakan lalu lintas maka yang akan terjadi adalah arus lalu lintas yang sibuk dan tidak teratur. Untuk lebih mengefisienkan pelayanan suatu barang tersebut maka lalu lintas dengan berbagai arah dan tujuan tersebut perlu dipusatkan pada suatu tempat tertentu sehingga pelayanan dan kondisinya akan lebih mudah.

2. Tempat pemrosesan barang dan penumpang.

Sebagai suatu bentuk pelayanan jasa, sistem transportasi dapat seharusnya

memberikan kepuasan terhadap pemakainya. Penumpang yang melakukan perjalanan haruslah merasa aman, nyaman dan tenang. Begitu juga dengan pengiriman barang-barang yang diangkut hendaklah sampai ditempat tujuan dengan aman dan utuh. Dengan maksud ini penumpang haruslah diberi tiket, dan barang-barang yang sudah diperiksa haruslah diberi label sehingga penumpang dan barang yang akan diangkut jelas identitasnya serta asal tujuannya. Pemrosesan ini dilakukan di terminal.

3. Tempat pengelompokan dan pemisahan barang dan penumpang.

Di antara sejumlah barang dan penumpang dengan variasi tujuan dan jenisnya, kemungkinan ditemukan penumpang-penumpang dan barang dengan tujuan dan bentuk komoditas yang sama. Untuk mempermudah pelayanan dengan jasa ini mereka perlu dikelompokkan dengan bentuk dan komoditas yang sama.

4. Tempat bongkar muat.

Sebelum atau meninggalkan sistem transportasi, penumpang atau barang yang diangkut haruslah dipindahkan/dibongkar dari sistem sebelumnya. Untuk proses ini perlu ruang tunggu bagi penumpang, tempat pembongkaran dan penumpukan barang.

5. Tempat penyimpanan.

Penumpang atau barang yang memanfaatkan suatu sistem transportasi yang tidak segera mendapatkan pelayanan, hal ini biasa disebabkan oleh keterbatasan alat angkut ataupun karena adanya berbagai proses yang akan dilayani, misalnya pengelompokan pemberian tiket, pemberian label dan lain sebagainya. Dalam selang waktu tersebut harus ditempatkan dalam ruang yang nyaman dan barang yang akan di angkut dapat disimpan dengan aman.

6. Peralihan lalu lintas.

Untuk mencapai efisien, adakalanya penumpang atau barang yang diangkut oleh sistem transportasi tidak langsung dibawa ke tempat tujuan melainkan penumpang atau barang tersebut harus dialihkan (ditransfer) ke sistem angkutan lainnya, baik dengan moda yang sama maupun yang berbeda.

7. Tempat tersedianya berbagai tempat jasa pelayanan.
Terutama untuk satu perjalanan yang panjang dan melelahkan, baik bagi yang pemakai jasa angkutan maupun orang-orang yang mengoperasikan jasa angkutan tersebut, membutuhkan berbagai jasa pelayanan berupa akomodasi (makan, minum), sanitasi, tempat ibadah dan sebagainya. Kebutuhan tersebut mereka peroleh sebelum mereka meneruskan perjalanan.
8. Tempat perbaikan dan pemeliharaan.
Untuk suatu jaminan pelayanan yang baik terhadap pengguna jasa angkutan kendaraan sebagai perangkat vital sistem transportasi harus selalu dalam kondisi baik dan siap pakai sehingga tidak menimbulkan masalah dalam perjalanan. Untuk ini kendaraan-kendaraan harus senantiasa di periksa serta diperbaiki bila ada kerusakan.

Menurut Morlok (1984) fungsi-fungsi terminal transportasi adalah:

1. Memuat penumpang atau barang keatas kendaraan transportasi serta membongkar/menurunkannya.
2. Memindahkan dari suatu kendaraan ke kendaraan lain.
3. Menampung penumpang atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat.
4. Kemungkinan untuk memproses barang, membungkus untuk diangkut.
5. Menyediakan kenyamanan penumpang.
6. Menyiapkan dokumentasi perjalanan.
7. Menimbun muatan, menyiapkan rekening, memilih rute.
8. Menjual tiket penumpang, memeriksa pesanan tempat.
9. Menyimpan kendaraan, memelihara, dan menentukan tugas selanjutnya.
10. Mengumpulkan penumpang dan barang di dalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut dan menurunkan mereka sesudah tiba di tempat tujuan.

2.2.2. Jenis dan Tipe Terminal Serta Fungsinya

Ada dua jenis terminal menurut objek yang dilayani, yaitu:

1. Terminal Penumpang

Terminal Penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra moda transportasi serta mengatur kedatangan pemberangkatan kendaraan angkutan penumpang umum. Unsur penting bagi eksistensi sebuah terminal penumpang adalah adanya angkutan umum dan penumpang, tanpa keduanya terminal tidak bermakna apapun hanya sebatas sebuah bangunan.

2. Terminal Barang

Terminal Barang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan moda transportasi angkutan barang.

Meskipun terminal dapat dibeda-bedakan seperti uraian diatas, namun ada kalanya suatu terminal mencakup sekaligus sebagai terminal penumpang dan barang. Begitu juga dengan bentuk terminal bukan berarti bentuk-bentuk tersebut harus terpisah, melainkan juga biasa berupa satu kesatuan berbentuk suatu terminal gabungan (*join use terminal*).

Sesuai dengan Pasal 41 Bab VI Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993, Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan dan Pasal 2 Bab II Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, mengklasifikasikan terminal menjadi tiga tipe yaitu:

1. Terminal penumpang tipe A, adalah terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi (AKAP) dan angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (ANGKOT) dan angkutan pedesaan (ANGDES). Persyaratan lokasi terminal tipe A meliputi beberapa persyaratan:
 - a. Terletak di ibu kota propinsi, kota atau kabupaten dalam jaringan trayek antar propinsi dan antar lalulintas batas Negara.
 - b. Terletak di jalan arteri atau sekurang-kurangnya kls III.A.
 - c. Jarak antar terminal tipe A sekurang-kurangnya 20 km di pulau Jawa, 30 km dipulau Sumatera dan 50 km di pulau lainya.
 - d. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk pulau

Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya.

- e. Mempunyai jalan akses masuk dan keluar kendaraan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 100 m di pulau Jawa dan 50 m di pulau lainnya.
2. Terminal penumpang tipe B, adalah terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (ANGKOT) dan angkutan pedesaan (ANGDES). Persyaratan lokasi terminal tipe B meliputi beberapa persyaratan:
 - a. Terletak di kota atau kabupaten dalam jaringan trayek antar kota dalam Propinsi.
 - b. Terletak di jalan arteri atau kolektor sekurang-kurangnya di jalan kls IIIB.
 - c. Jarak antar terminal penumpang tipe B sekurang-kurangnya 15 km di pulau Jawa dan 30 km di pulau lainnya.
 - d. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 3 Ha di pulau Jawa dan Sumatera, dan 2 Ha di pulau lainnya.
 - e. Mempunyai jalan akses masuk ataupun keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 50 m di pulau Jawa dan 30 m di pulau lainnya.
 3. Terminal penumpang tipe C, adalah terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan (ANGDES). Persyaratan lokasi terminal tipe C meliputi beberapa persyaratan, yaitu:
 - a. Terletak di wilayah kabupaten dan terletak didalam jaringan trayek angkutan pedesaan.
 - b. Terletak di jalan kolektor atau local dengan kelas jalan paling tinggi kelas IIIA.
 - c. Tersedia lahan yang sesuai dengan dengan permintaan angkutan.
 - d. Mempunyai jalan akses masuk atau keluar kendaraan dari terminal sesuai dengan kebutuhan kelancaran lalu-lintas di sekitar terminal.

Klasifikasi terminal ini yang biasanya mendasari kriteria suatu perencanaan karena dengan fungsi pelayanan yang berbeda tentu akan menuntut fasilitas yang berbeda pula. Namun konsep perencanaan diantara ketiganya tidak akan berbeda

sebagai fasilitas yang melayani perpindahan pergerakan penumpang pemakai jasa layanan angkutan.

Dalam suatu kota dibutuhkan adanya terminal tipe A atau sebuah Terminal tipe B dan beberapa terminal tipe C, dimana jumlah dan sebarannya tergantung pada jumlah penumpang yang dilayani dan bentuk kota. Biasanya Terminal tipe C terletak dipinggir kota yang merupakan titik pertemuan antara angkutan kota dan angkutan pedesaan sehingga banyaknya terminal lokal tergantung banyaknya titik pertemuan antara angkutan kota dan angkutan pedesaan

2.2.3. Persyaratan Teknis Tipe Terminal

Untuk masing-masing tipe terminal memiliki persyaratan teknis yang berbeda. Adapun persyaratan teknis suatu terminal dapat dilihat dari:

1. Luas terminal penumpang.

Untuk masing-masing tipe terminal memiliki luas yang berbeda, tergantung wilayah dan tipenya dengan ketentuan ukuran minimal:

- a. Untuk terminal tipe A di pulau Jawa dan Sumatera seluas 5 Ha, dan pulau lainnya 3 Ha.
- b. Untuk terminal tipe B di pulau Jawa dan Sumatera seluas 3 Ha, dan pulau lainnya 2 Ha.
- c. Untuk terminal tipe C tergantung kebutuhan.

2. Akses.

Akses jalan masuk dari jalan umum ke terminal, berjarak minimal:

- a. Untuk terminal tipe A pulau Jawa 100 m dan pulau lainnya 30 m.
- b. Untuk terminal penumpang tipe c sesuai dengan kebutuhan.

3. Penentuan lokasi.

Penentuan lokasi dan letak terminal penumpang dilaksanakan oleh:

- a. Direktorat Jendral Perhubungan Darat, setelah mendengar pendapat Gubernur Kepala Daerah Tingkat I, untuk terminal penumpang tipe A.
- b. Gubernur Kepala Daerah Tingkat I, setelah mendapat persetujuan Direktur Jendral Perhubungan darat ,untuk terminal penumpang tipe B.
- c. Bupati Kepala Daerah/Walikota madya Tingkat II setelah mendapat

persetujuan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I, untuk penumpang tipe C.

Kebutuhan luas terminal penumpang berdasarkan tipe dan fungsinya secara rinci seperti disajikan dalam Tabel 2.1.

Tabel 2.1. Kebutuhan luas terminal (m²) berdasarkan tipe dan fungsinya (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996).

| Kendaraan | Tipe A | Tipe B | Tipe C |
|----------------------|--------|--------|--------|
| Ruang parkir AKAP | 1.120 | - | - |
| Ruang parkir AKDP | 540 | 540 | - |
| Ruang parkir AK | 800 | 800 | 800 |
| Ruang parkir ADES | 900 | 900 | 900 |
| Ruang parkir pribadi | 600 | 500 | 200 |
| Ruang service | 500 | 500 | - |
| Ruang bensin | 500 | - | - |
| Sirkulasi kendaraan | 3.960 | 2.740 | 1.100 |
| Bengkel | 150 | 100 | - |
| Ruang istirahat | 50 | 40 | 30 |
| Gudang | 25 | 20 | - |
| Ruang parkir | 1.980 | 1.370 | 550 |
| Pemakai Jalan | | | |
| Ruang tunggu | 2.625 | 2.250 | 480 |
| Sirkulasi orang | 1.050 | 900 | 192 |
| Kamar mandi | - | 60 | - |
| Kios | - | - | - |
| Mushollah | 72 | 72 | 40 |
| Operasional | | | |
| Ruang administrasi | 78 | 59 | 39 |
| Ruang pengawas | 23 | 23 | 16 |
| Loket | 3 | 3 | 3 |
| Peron | 4 | 4 | 3 |
| Retribusi | 6 | 6 | 6 |
| Ruang informasi | 12 | 10 | 8 |
| Kendaraan | | | |
| Ruang P3K | 45 | 30 | 15 |
| Ruang perkantoran | 150 | 100 | - |
| Ruang total | | | |
| Luas total | 23.494 | 17.255 | 1.554 |
| Luas cadangan | 23.494 | 17.255 | 1.554 |
| Kebutuhan lahan | 46.988 | 34.510 | 10.926 |

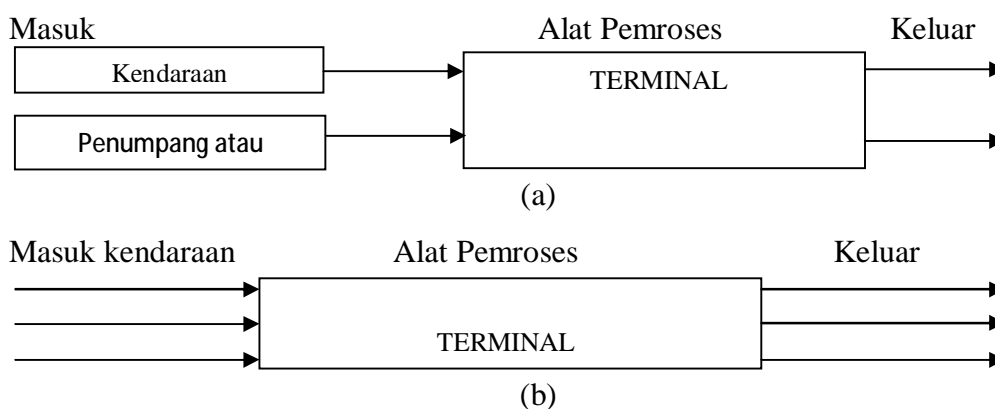
2.2.4. Analisa Terminal

Untuk dapat memahami karakteristik terminal perlu terlebih dahulu diuraikan atau dianalisa aspek kegiatan yang terjadi di terminal. Pada dasarnya, untuk menganalisa terminal, terminal dapat dianggap sebagai alat untuk memproses perangkat-perangkat yang terlibat dalam sistem transportasi tersebut. Pemrosesan tersebut memerlukan peralatan fisik, buruh dan perlengkapan serta aturan-aturan prosedur untuk mengatur operasi dan untuk menjamin bahwa semua fungsi dilakukan dengan cara yang sesuai dengan urutan yang benar.

Dan yang perlu diingat, juga diperlukan juga waktu bagi perangkat-perangkat sistem transportasi tersebut menjalani pemrosesan. Aspek diatas berpengaruh besar terhadap biaya operasi terminal disamping biaya lainnya. Jadi dapat disimpulkan, dengan penganalisaan terminal dapat diperoleh gambaran mengenai:

- a. Peralatan dan petugas yang dibutuhkan dalam terminal.
- b. Waktu pemrosesan di terminal.
- c. Analisa terminal.

Untuk menganalisa dalam terminal dapat digunakan bagan proses arus. Dari bagan proses ini dapat dilihat aktivitas-aktivitas dimana kendaraan-kendaraan atau satuan lalu lintas lain mengalami pemrosesan melalui sarana yang ada. Disini juga dapat diperlihatkan urutan kegiatan, urutan alternatif ataupun waktu yang diperlukan dalam menjalani proses. Bagan proses arus terminal yang sederhana dapat dilihat pada Gambar 2.1.



Gambar 2.1: Bagan Proses Arus yang Sederhana (Morlok).

Penggunaan bagan proses arus ini, dengan mempertimbangkan aspek-aspek diatas tetap dapat dianalisa desain terminal yang berbeda, beban lalu lintas yang berbeda maupun proses-proses yang berbeda.

2.2.5. Karakteristik Terminal Penumpang

Membahas terminal penumpang secara universal yang dapat mewakili semua terminal dengan bentuk, fungsi, letak yang berbeda sangat sulit. Terminal merupakan suatu infrastruktur dari system transportasi yang sangat kompleks.

Beberapa aktivitas yang terjadi di terminal ada kalanya berlangsung secara bersamaan (seperti penggunaan fasilitas perbaikan), kadang kala secara paralel (seperti proses retribusi di gerbang masuk) dan lain sebagainya.

Akibat pengaturan yang kurang baik atau keterbatasan sarana-sarana penumpang di terminal aktivitas-aktivitas yang berlangsung tidak jarang mengalami kemacetan yang mengganggu. Perlu disadari dalam menelaah karakteristik terminal ini bahwa kegiatan-kegiatan di terminal bersifat “*stokastik*” yang artinya dalam mencari penyelesaian terhadap suatu aktivitas perlu dilihat hubungannya dengan variasi-variasi lain dalam volume kedatangan ataupun waktu yang dibutuhkan untuk memproses kendaraan, penumpang dan barang. Karakteristik penumpang untuk transportasi antar kota serta karakteristik terminal penumpang transportasi perkotaan dapat dilihat pada Tabel 2.2 dan Tabel 2.3.

Tabel 2.2: Waktu pelayanan kendaraan dan penumpang di terminal bus antar kota (Morlok, 1984).

| Kegiatan | Waktu rata – rata |
|--|---------------------|
| Waktu pelayanan bus di gerbang | 10 – 20 menit / bus |
| Waktu minimum untuk semua proses diterminal: | |
| • Keberangkatan | 15,37 menit |
| • Kedatangan | 3,25 menit |

Direktorat Jendral Perhubungan Darat, menyatakan terminal penumpang berdasarkan tingkat pelayanannya dinyatakan dengan jumlah arus minimum kendaraan per satuan waktu mempunyai ciri-ciri seperti berikut:

1. Terminal tipe A: 50 – 100 kendaraan / jam.
2. Terminal tipe B: 25 – 50 kendaraan / jam.
3. Terminal tipe C: 25 kendaraan / jam.

2.2.6. Fasilitas-Fasilitas Terminal Penumpang

Biasanya didalam terminal terdapat fasilitas-fasilitas yang disediakan bagi penumpang dan penghantar atau penjemput, kendaraan dan pengemudi, dan pengelola. Sesuai dengan Pasal 2 Bab II Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 31 Tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, fasilitas terminal terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang, adalah sebagai berikut:

- a. Fasilitas utama, fasilitas utama merupakan suatu fasilitas yang mutlak dimiliki dalam suatu terminal, yang antara lain:
 1. Areal keberangkatan, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan penumpang (*loading*) dan untuk memulai perjalanan.
 2. Areal kedatangan, atau pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang (*unloading*) yang dapat pula merupakan akhir dari perjalanan.
 3. Areal menunggu, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat dan siap untuk menuju jalur pemberangkatan.
 4. Areal lintas, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat sementara dan untuk menaikkan atau menurunkan penumpang.
 5. Areal tunggu, yaitu pelataran tempat menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang umum.
 6. Bangunan kantor terminal, yaitu suatu bangunan yang biasanya di gabung dengan menara pengawas yang berfungsi sebagai tempat

untuk memantau pergerakan kendaraan dan penumpang dari atas menara.

7. Pos pemeriksaan KPS (Kartu Pengawasan Setempat), yaitu pos yang biasanya berlokasi di pintu masuk dari terminal yang berfungsi memeriksa terhadap masing-masing angkutan umum yang memasuki terminal.
8. Loket penjualan tiket, yaitu suatu ruangan yang dipergunakan oleh masing-masing perusahaan untuk keperluan penjualan tiket bus yang melayani perjalanan dari terminal yang bersangkutan.
9. Rambu-rambu lalu-lintas dan petunjuk informasi yang berupa petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan, hal ini harus tersedia karena sangat penting untuk memberikan informasi bagi penumpang baik yang akan meninggalkan maupun baru tiba di terminal.

Suatu terminal penumpang dalam memenuhi fungsinya seperti uraian Tabel 2.1 memerlukan berbagai fasilitas sebagai sarana yang penunjang. Bentuk dan dimensi dari fasilitas-fasilitas yang akan diperlukan pada suatu terminal sangat tergantung pada bentuk-bentuk aktivitas yang terjadi maupun tingkat pelayanan yang di inginkan serta populasi yang akan terlibat didalamnya. Untuk memberikan jasa pelayanan yang lebih baik tentu saja diperlukan fasilitas terminal yang lebih lengkap. Untuk melayani tingkat kedatangan atau keberangkatan penumpang yang lebih tinggi diperlukan fasilitas-fasilitas yang lebih luas.

Beberapa hal yang perlu dipertimbangkan pada rencana pengadaan fasilitas-fasilitas terminal adalah:

1. Jenis lalu lintas.
2. Daya tampung /kapasitas.
3. Hubungan dengan transportasi lain.
4. Kecepatan dan efektifitas operasional.
5. Dampak terhadap lingkungan.
6. Tingkat pelayanan pemakai jasa.

Untuk suatu terminal penumpang secara garis besar dapat diberikan gambaran tentang beberapa fasilitas yang mungkin diperlukan:

- a. Fasilitas untuk kendaraan, berupa:
 - 1. *Pool* kendaraan.
 - 2. Pelataran pemberangkatan/kedatangan kendaraan angkutan.
- b. Fasilitas untuk pemakai jasa:
 - 1. Hal penumpang.
 - 2. Ruang tunggu penumpang.
 - 3. Penginapan.
- c. Fasilitas untuk pemberi jasa:
 - 1. Ruang untuk pengelola.
 - 2. Kantor perusahaan angkutan.
 - 3. Loker karcis dan retribusi.
- d. Fasilitas penunjang:
 - 1. Pusat informasi.
 - 2. Kios.
 - 3. Restoran.
 - 4. Bengkel.
 - 5. Pompa bahan bakar.
 - 6. Pos keamanan.
 - 7. Parkir kendaraan non angkutan.
 - 8. Taman.
 - 9. Mushollah.
 - 10. Kamar mandi/Toilet.

Fasilitas-fasilitas terminal seperti uraian diatas merupakan fasilitas-fasilitas penunjang yang sering dijumpai, pada sebagian terminal penumpang. Pada perencanaan suatu terminal, pengadaan fasilitas-fasilitas tersebut disesuaikan menurut kebutuhan dan kemampuan, dengan cara mengurangi yang kurang perlu dan melengkapi yang dirasakan kurang menurut skala prioritas.

Untuk pengadaan fasilitas-fasilitas bagi kendaraan diterminal erat hubungannya dengan studi terminal, sedangkan untuk pengadaan fasilitas-fasilitas lainnya diuraikan diatas dengan terlepas dari tinjauan arsitektur.

Tabel 2.3: Komponen Fasilitas Aktifitas Terminal (Morlok, 1984).

| Komponen Fasilitas Aktifitas Terminal | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|---|
| No | Aktifitas | Komponen Fasilitas Diperlukan |
| 1 | Kedatangan bus dari luar terminal | Lajur bus |
| 2 | Naiknya penumpang ke bus | Platform/Berth/Bus bay |
| 3 | Turunnya penumpang dari bus | Platform/Berth/Bus bay |
| 4 | Bus menunggu penumpang naik/turun | Platform/Berth/Bus bay |
| 5 | Penumpang menunggu bus | Platform atau ruang tunggu yang dilengkapi tempat duduk |
| 6 | Penumpang transfer bus | Platform/Berth/Bus bay |
| 7 | Pembelian tiket | Loket |
| 8 | Perawatan bus | Platform khusus/ bengkel kecil |

2.3. Kinerja dan Konsep Tingkat Pelayanan Terminal

Kinerja suatu terminal adalah tata cara pelayanan atau kerja terminal dalam melakukan fungsinya dengan membandingkan dengan standart yang telah ditentukan. Adapun parameter kinerja kendaraan yang di gunakan berdasarkan standar perhubungan.

1. Minimum Frekuensi.

Rata-rata 3 – 6 kendaraan/jam, minimum 1,5 – 2 kendaraan/jam.

2. Waktu Tunggu.

Rata-rata 5 – 10 menit, maksimum 10 – 20 menit.

3. Tingkat Perpindahan.

Rata-rata 0 – 1, maksimum 2.

Tabel 2.4 Standart Efisiensi Pelayanan (Dinas Perhubungan).

| Tingkat Pelayanan | Headway (menit) | |
|-------------------|-----------------|-------------|
| | Sibuk | Tidak Sibuk |
| A | < 2 | < 5 |
| B | 2 – 4 | 5 – 9 |
| C | 5 – 9 | 10 – 14 |
| D | 10 – 14 | 15 – 20 |
| E | 15 – 20 | 21 – 30 |
| F | > 20 | > 30 |

2.3.1. Kapasitas Terminal

Menurut Morlok (1985) pada dasarnya terdapat 2 konsep dalam kapasitas terminal, dimana kapasitas merupakan ukuran dari volume yang melalui terminal (atau sebagian dari terminal). Untuk konsep pertama, agar kemungkinan arus lalu lintas maksimum yang melalui terminal dapat terjadi, selalu harus terdapat satu satuan lalu lintas yang menunggu untuk memasuki tempat pelayanan secara mungkin sesudah tempat itu tersedia. Kondisi ini jarang dicapai untuk periode panjang, sebagian disebabkan karena arus transport biasanya mempunyai puncak, seperti periode puncak untuk pergi ketempat pekerjaan di daerah perkotaan ataupun puncak pada saat liburan di tempat-tempat wisata. Selain itu secara praktis, tertahannya jumlah arus yang besar akan mengakibatkan berbagai kelambatan arus yang besar yang mengganggu lalu-lintas, yaitu kelambatan yang secara ekonomi dan social tidak dapat diterima.

Defenisi kapasitas yang paling sederhana adalah jumlah maksimum kendaraan atau penumpang atau sejenisnya per unit waktu yang dapat dilayani atau diterima oleh satu sistem dalam kondisi yang layak.

Kapasitas dengan tingkat kedatangan hampir serupa, bedanya hanya pada peran masing-masing. Kapasitas lebih menuju ke fasilitasnya sedangkan tingkat kedatangan ke sisi permintaannya. Dalam kaitannya dengan sistem kedatangan dikenal dengan istilah *headway*. *Headway* adalah selang antara kedatangan kendaraan yang satu dengan kendaraan yang lain yang mengikutinya.

Kapasitas terminal juga sangat tergantung kepada luas areal dan jumlah lajur-lajur pelayanannya, lajur-lajur tersebut terdiri dari:

1. Lajur kedatangan dimana diperlukan tempat untuk menurunkan penumpang dan bagasi.
2. Lajur tempat parkir kendaraan untuk istirahat dalam hal ini bisa dilakukan perawatan, membersihkan kabin dan persiapan.
3. Lajur pelayanan, yaitu tempat kendaraan menaikkan penumpang dan bagasi.
4. Lajur tunggu, yaitu tempat kendaraan menunggu atau antri sebelum memasuki jalur pelayanan.

5. Lajur keberangkatan, yaitu tempat kendaraan siap di berangkatkan setelah terlebih dahulu dilakukan pengecekan administratif baik fisik maupun dokumen terhadap kendaraan penumpang.

2.3.2. Tingkat Pelayanan (*Level Of Service*) Terminal

Menurut Morlok (1984) setiap pengukuran praktis terhadap kapasitas harus menyadari bahwa ada beberapa batasan terhadap kelambatan yang masih dapat diterima. Misalkan satuan-satuan lalu lintas tiba dengan *headway* yang tetap, maka selama *headway* lebih besar dari waktu pelayanan, seluruh satuan lalu lintas akan dapat dilayani. Tapi apabila *headway* lebih kecil dari waktu pelayanan, maka suatu antrian akan terjadi. Apabila volume terus bertambah secara tak terbatas, yang mengakibatkan waktu total mendekati tak terhingga. Sudah barang tentu, pada sistem suatu yang sebenarnya, volume ini akan berkurang (*headway* bertambah) sesudah melewati suatu periode puncak, sehingga system tadi dapat berjalan kembali. Pada sistem yang sebenarnya *headway* waktu bisa berbeda-beda untuk kedatangan satuan-satuan lalu lintas. Satuan-satuan tersebut terkadang terkumpul bersama-sama misalnya seperti penumpang yang turun dari kendaraan. Dan terdapat juga kedatangan secara acak (*random*) dimana setiap orang memutuskan untuk berjalan sesuai dengan kehendaknya sendiri, tanpa tergantung pada orang lain. Untuk kasus kedatangan dengan *headway* yang berbeda-beda ini, walaupun volume akan menghasilkan *headway* rata-rata yang lebih besar dari waktu pelayanan yang konstan, namun masih mungkin terdapat kelambatan.

Apabila volume bertambah maka *headway* rata-rata akan berkurang, dan kemungkinan terjadinya kelambatan akan bertambah pula. Hubungan yang bermanfaat lainnya adalah mengenai waktu total dalam sistem kelambatan dan waktu pelayanan. Untuk masing-masing satuan lalu-lintas, waktu total adalah jumlah dari waktu akibat kelambatan dan waktu pelayanan. Dari data yang ada di kelompokkan menurut fungsi untuk mencapai tujuan penelitian. Pengelompokan data dan analisa data tersebut meliputi: Kinerja Rute dan operasi, Aspek Finansial. Parameter kinerja angkutan yang di gunakan adalah, kualitas pelayanan, *headway*, waktu tunggu, kecepatan kendaraan, waktu

perjalanan. Adapun kendaraan yang ditinjau adalah bus yang rute Kutacane-Medan.

2.3.3. Kualitas Pelayanan

Standar pelayanan (*service standard*) adalah merupakan parameter yang digunakan dalam menilai kualitas pelayanan kendaraan umum baik itu secara keseluruhan maupun pada trayek tertentu. Dalam menganalisa operasi pelayanan terminal dapat di tentukan dengan menganalisa Jarak rute (L), yaitu panjang dari titik awal rute sampai titik akhir rute dalam kilometer, Waktu operasi (To), waktu perjalanan dari titik awal rute sampai ke titik akhir rute. Biasanya waktu operasi diperoleh berdasarkan dari hasil survei dilapangan, waktu berhenti di terminal untuk menurunkan atau menaikkan penumpang dan biasanya waktu berhenti diterminal berupa ketentuan atau rencana yang akan ditetapkan. Sedangkan Waktu putar (Tr), yaitu waktu perjalanan pulang pergi pada suatu rute tertentu (waktu perjalanan dari titik awal rute sampai titik awal rute lagi). Waktu putar diperoleh berdasarkan hasil survai di lapangan dan dirumuskan:

$$Tr = 2(To+Tt) \quad (2.1)$$

Dimana:

Tt = Waktu berhenti di terminal untuk menurunkan atau menaikkan penumpang dan biasanya waktu berhenti diterminal berupa ketentuan atau rencana yang akan ditetapkan.

Tr = Waktu putar.

To = Waktu operasi.

2.3.4. Kecepatan Operasi

Kecepatan Operasi (Vo), yaitu kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik akhir rute dan dirumuskan:

$$Vo = 60 \times \frac{L}{T0} \quad (2.2)$$

Dimana:

V_0 = Kecepatan operasi.

L = Jarak.

T_0 = Waktu operasi angkutan.

2.3.5. Kecepatan Komersial

Kecepatan komersial (V_c), yaitu kecepatan perjalanan pulang pergi pada suatu rute (kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik rute dan tiba kembali di titik awal rute) dapat dihitung dengan Pers 2.3.

$$V_c = 120 \times \frac{L}{T_0} \quad (2.3)$$

Dimana:

V_c = Kecepatan komersil

L = Jarak.

T_0 = Waktu operasi.

2.3.6. *Headway Time*

Headway time (h), yaitu waktu antara keberangkatan satu kendaraan angkutan dengan kendaraan angkutan dibelakangnya pada suatu titik tertentu, atau selisih waktu kedatangan antara satu kendaraan dengan kendaraan berikutnya, biasanya pada bus stop satuan dalam (menit).

Dapat dihitung dengan persamaan.

$$h = \frac{60}{f} \quad (2.4)$$

Dimana:

h = *headway time* (menit).

f = frekuensi (kend/jam).

Rata-rata *headway* dapat dihitung dengan persamaan:

$$h = \frac{\sum f_i}{f} \quad (2.5)$$

Dimana:

h = *headway time* (menit)

f_i = Jumlah waktu (jam)

f = Frekuensi (kend/jam)

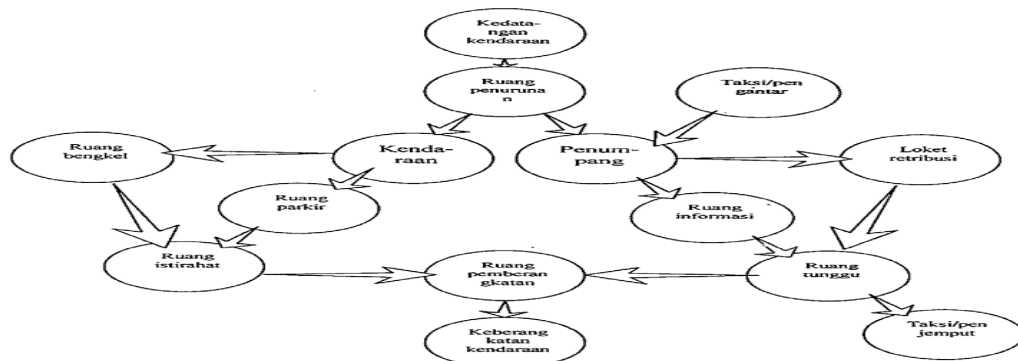
2.4. Sistem Sirkulasi Terminal

Fasilitas-fasilitas dalam suatu terminal biasanya saling berkaitan karena dihubungkan oleh suatu sistem gerak yang bekerja di dalamnya. Sistem gerak ini merangkai fasilitas dalam kerja berkesinambungan tanpa henti dari waktu ke waktu dalam suatu pola tertentu yang teratur yang dalam istilah transportasi disebut sirkulasi terminal.

Sistem sirkulasi terminal merupakan barometer yang jelas mengenai kinerja suatu terminal dapat menjadi ukuran paling mudah untuk menilai apakah terminal tersebut bekerja sesuai dengan yang diharapkan atau tidak. Sistem dasar suatu terminal secara umum dapat di jelaskan oleh diagram pada Gambar 2.2.

2.4.1. Teori Antrian

Suatu fenomena alam yang sering terjadi bila dimana *demand* suatu bentuk pelayanan pada waktu tertentu, melebihi kapasitas yang mampu diberikan menyebabkan terjadinya barisan antrian, tidak terkecuali terminal sebagai pusat pelayanan terminal dengan arus lalu lintas yang stokastik dan juga akan mengalami ketimpangan *suplay* dan *demand* pelayanan.



Gambar 2.2: Pola sirkulasi kendaraan dan penumpang di dalam terminal (Morlok, 1984).

Pertimbangan yang diambil tentang kapasitas pelayanan yang harus di sediakan sesuai dengan tingkat kedatangan yang akan dilayani haruslah tepat. Kekeliruan pada langkah ini, yaitu pada suatu perencanaan akan menimbulkan masalah-masalah lain terhadap perencanaan tersebut. Sebagai contoh adalah pemilihan mode transportasi yang sering dijumpai kebutuhan-kebutuhan masyarakat pemakai jasa angkutan umum karena harus berebutan dan berdesakan untuk memperoleh pelayanan.

Adanya ketidak puasan ini sering merupakan faktor penyebab tingginya penggunaan kendaraan pribadi dalam pemilihan moda pergerakan masyarakat. Pada waktu tertentu tidak jarang pula terjadinya fasilitas yang ada dalam keadaan menganggur karena sedikitnya jumlah populasi yang akan dilayani, sehingga keadaan fasilitas-fasilitas tersebut terasa berlebihan akibat pengembalian modal rendah.

Dari analisa diatas dapat terlihat beberapa kerugian yang diderita karena adanya barisan antrian dari pengangguran dari fasilitas-fasilitas pelayanan. Bila fasilitas yang disediakan kurang dari permintaan maka akan timbul barisan antri yang merupakan beban sosial serta kemungkinan menyebabkan beralihnya populasi pelayanan terbentuk pelayanan yang lain. Sudah barang tentu seorang perencana fasilitas pelayanan dapat membuat keputusan penetapan jumlah dan dimensi fasilitas-fasilitas penunjang pada fasilitas pelayanan yang direncanakan pada suatu keseimbangan ekonomis diantara biaya pelayanan (termasuk pengadaan biaya fasilitas) dan kerugian akibat antrian. Teori antrian merupakan suatu alat analisa yang sangat membantu di dalam memecahkan masalah tersebut. Teori ini memberikan informasi penting yang dibutuhkan dalam pengambilan keputusan dengan meramalkan berbagai karakteristik dari sistem antrian tersebut, jumlah rata-rata dari satuan lalu lintas yang berada dalam antrian dan jumlah rata-rata dalam sistem antrian (antrian dan pelayanan) adalah penting untuk mendimensi luas areal yang dibutuhkan. Selanjutnya guna memahami teori antrian, disini dijelaskan mengenai sistem antrian.

Formulasi teori antrian dapat memberikan berbagai informasi yang berguna untuk merencana dan menganalisis performasi berbagai sistem termasuk sistem pelayanan transportasi, sebagai contoh jumlah rata-rata dari satuan kendaraan yang berada didalam antrian dan jumlah rata-rata dalam sistem (antrian dan pelayanan) untuk menentukan cukup tidaknya area tempat menunggu bagi konsumen. Distribusi dari waktu menunggu dan waktu menunggu rata-rata ini penting untuk memperkirakan cukup tidaknya sistem pelayanan terhadap kendaraan.

Untuk menilai prestasi dari semua antrian, empat karakteristik antrian yang harus ditentukan (Morlok, 1995), yaitu:

1. Distribusi kedatangan atau distribusi *headway time* dari kedatangan lalu-lintas yang mungkin saja merata atau dapat mengikuti pola kedatangan poisson atau pola-pola lainnya.
2. Distribusi keberangkatan atau distribusi waktu pelayanan.
3. Jumlah saluran untuk pelayanan atau stasiun.
4. Disiplin antrian menentukan urutan satuan kendaraan yang akan dilayani.

2.4.2. Proses Pada Sistem Antrian

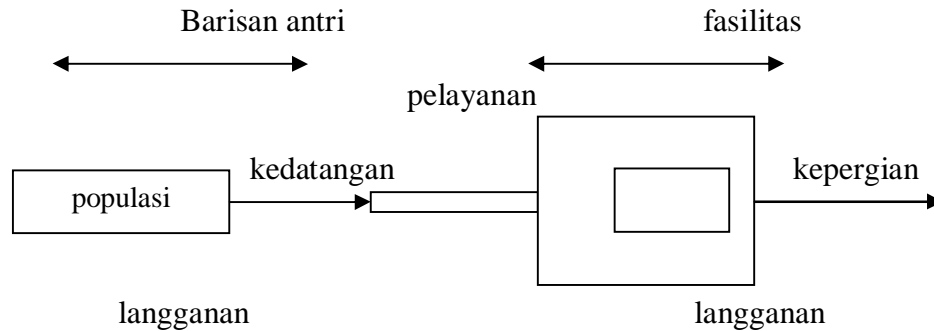
Sistem antrian adalah suatu sistem yang mencakup barisan antri dan gerbang pelayanan. Sedangkan populasi yang memerlukan pelayanan berbentuk dari waktu ke waktu dari suatu sumber disebut *cooling population*.

Populasi tersebut datang, dan gerbang membentuk barisan antrian. pada waktu tertentu salah satu atau beberapa anggota dari barisan antri tersebut dipilih untuk mendapatkan pelayan. Pemilihan ini didasarkan pada aturan-aturan tertentu yang disebut disiplin pelayanan. Populasi yang telah dilayani selanjutnya pergi meninggalkan gerbang pelayanan. Untuk lebih jelasnya struktur antrian dapat diklasifikasikan berdasarkan banyaknya gerbang atau jalur dan banyaknya tahap pelayanan yang ada. Dalam studi ini akan dibahas *single chanel phase* (gerbang tunggal satu atap) dan *multi chanel single phase* (gerbang ganda atau atap).

1. Gerbang Tunggal Satu Atap (*Single Channel Phase*)

Struktur antrian pada *single channel phase* ini hanya memiliki satu jalur

pelayanan dan dalam jalur ini hanya memiliki satu tahap saja. Struktur ini sangat sederhana dan dapat dilihat pada Gambar 2.3.



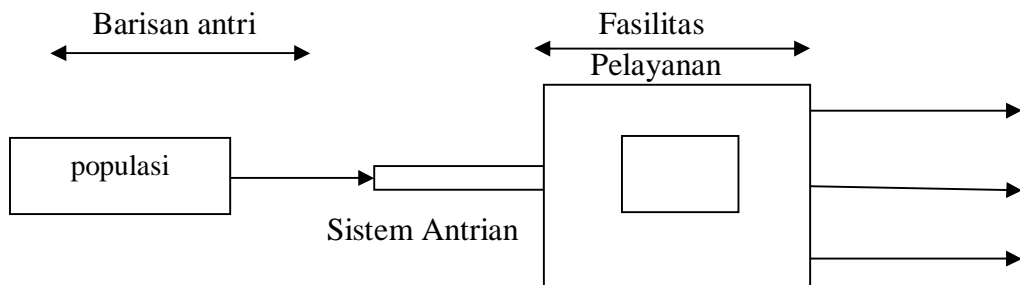
Sistem Antrian

Gambar 2.3: Model *Single Channel Single Phase* (Morlok, 1984).

2. Gerbang Ganda Satu Atap (*Multi Channel Single Phase*)

Multi channel single phase terjadi apabila dua atau lebih fasilitas pelayanan diakhiri oleh antrian tunggal. Salah satu dari contoh model ini adalah pembelian tiket yang dilayani lebih dari satu loket. Struktur ini dapat dilihat pada Gambar 2.4.

Untuk sistem antrian dengan stasiun tunggal (*single station*) distribusi kedatangan *poisson* atau distribusi *headway* kedatangan eksponensial, distribusi keberangkatan *poisson* atau distribusi waktu pelayanan eksponensial dan disiplin antrian FIFO (*First In First Out*).



Gambar 2.4: Model *Multi Channel Single Phase* (Morlok, 1984).

Dengan menganalisa proses pada suatu sistem antrian gambar diatas dapat disimpulkan bahwa suatu sistem antrian mempunyai empat karakteristik yang

harus dipatuhi dalam menyelesaikan masalah antrian. Keempat karakteristik itu adalah:

1. Kedatangan pribadi, yang meliputi tingkat kedatangan rata-rata dan probabilitas disrtibusi pelayan.
2. Pelayanan, yang meliputi tingkat pelayanan rata-rata dan probabilitas distribusi pelayanan.
3. Jumlah dan distribusi pelayanan.
4. Disiplin pelayanan.

2.5. Parkir

Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan baik kendaraan pribadi, angkutan umum, sepeda motor maupun truk adalah sangat penting. Kebutuhan tersebut sangat berbeda dan bervariasi tergantung dari bentuk dan karakteristik masing-masing kendaraan dengan desain dan lokasi parkir.

2.5.1. Sarana Parkir

Sebelum mengenal lebih jauh klasifikasi sarana parkir ini, perlu diketahui karakteristik-karakteristik utama dari suatu tempat parkir yang menjadi landasan untuk mengklasifikasikan tersebut. Pada prinsipnya ada tiga karakteristik utama dari suatu sarana parkir antara lain:

1. Tempat yang disediakan untuk parkir, dari karakteristik ini parkir dibedakan atas:
 - a. Parkir jalan, parkir jenis ini biasanya didesain sangat sederhana sepanjang *curb*.
 - b. Parkir di luar jalan, seperti terminal, lapangan parkir, gerbang parkir dan lain-lain.
2. Petugas yang memarkir kendaraan, dibedakan atas:
 - a. Parkir sendiri-sendiri oleh pengemudi.
 - b. Parkir oleh petugas khusus.
3. Konstruksi sarana parkir yang membedakan sarana parkir atas:
 - a. Sarana parkir berlantai tunggal.
 - b. Sarana parkir berlantai banyak.

Sedangkan berdasarkan fungsinya, sarana parkir di terminal dibedakan atas:

1. *Pool* kendaraan yang berfungsi untuk menyimpan kendaraan, pemilihan *pool* parkir berorientasi pada fasilitas tampung yang lebih besar.
2. Sarana pemberangkatan/keberangkatan.

Untuk menghitung jumlah kendaraan di dalam terminal dapat menggunakan persamaan dibawah ini.

$$\text{Jumlah angkutan dalam terminal} = (\sum A - \sum B) + \sum C \quad (2.6)$$

Dimana:

$\sum A$ = kendaraan masuk (kend/jam).

$\sum B$ = kendaraan keluar (kend/jam).

$\sum C$ = kendaraan yang sudah ada di dalam terminal.

2.5.2. Dimensi dan Pola Parkir Kendaraan

Selain dimensi kendaraan masalah yang sangat vital dalam suatu perencanaan terminal adalah pemilihan pada parkir kendaraan. Dimensi dari sarana-sarana parkir sebagai fasilitas utama dari suatu terminal, sangat ditentukan oleh pemilihan pola parkir. Untuk sarana parkir dengan fungsi dan karakteristik yang berbeda diperlukan tata pengaturan parkir kendaraan yang berbeda-beda pula.

Seperti *pool* kendaraan yang berfungsi untuk menyimpan kendaraan, pemilihan *pool* parkir harus sesuai pada kapasitas tampung yang lebih besar untuk dimensi parkir yang lebih kecil, sedangkan *pool* parkir pada pelataran pemberangkatan/kedatangan selain kapasitas, juga perlu di pertimbangkan keleluasan gerak kendaraan yang memasuki/meninggalkan tempat parkir tersebut. Pada dasarnya bentuk pola parkir dapat dibedakan atas Gambar 2.5.

1. Pola Parkir Paralel.
2. Pola Parkir Menyudut.

Pola parkir paralel, adalah tata penyusunan kendaraan dalam suatu garis paralel terhadap curb sehingga bumper belakang suatu kendaraan bertemu dengan bumper muka kendaraan belakangnya. Keuntungan dari pemilihan parkir

pararel antara lain:

1. Kendaraan yang diparkir tidak mempengaruhi kendaraan yang lain.
2. Tidak memerlukan tempat memutar.
3. Pergerakan kendaraan lebih mudah dan lebih cepat.
4. Tingkat kecelakaan yang di timbulkan lebih rendah

Sedangkan kerugian dari pola parkir ini antara lain:

1. Daya tampung kecil dan membutuhkan tempat yang luas.
2. Kendaraan yang keluar masuk harus berurutan.

Parkir menyudut, merupakan suatu bentuk penyusunan kendaraan sehingga bagian memanjang kendaraan memebentuk sudut terhadap curb. Keuntungan pemilihan pola parkir ini adalah:

1. Masing-masing kendaraan bebas keluar masuk.
2. Areal parkir yang dibutuhkan lebih kecil sehingga membutuhkan daya tampung yang lebih besar.

Kerugian pemilihan pola parkir ini:

1. Kendaraan yang parkir mengganggu kendaraan-kendaraan lain.
2. Tingkat kecelakaan yang ditimbulkan lebih tinggi.

Desain untuk ruang parkir dan gudang-gudang yang dibuat harus didasarkan pada ukuran kendaraan desain. Pada umumnya ruang yang disediakan untuk masing-masing adalah lebar 2,085 m dan panjang 5,94 m, lebar yang diperlukan adalah berbeda-beda tergantung pada sudut kendaran yang di parkir terhadap gang itu. Makin kecil sudut antara akses kendaraan yang di parkir dan gang, akan lebih kecil ruang yang dibutuhkan untuk gerakan kendaraan dan akan lebih sempit pula lebar gang yang dibutuhkan.



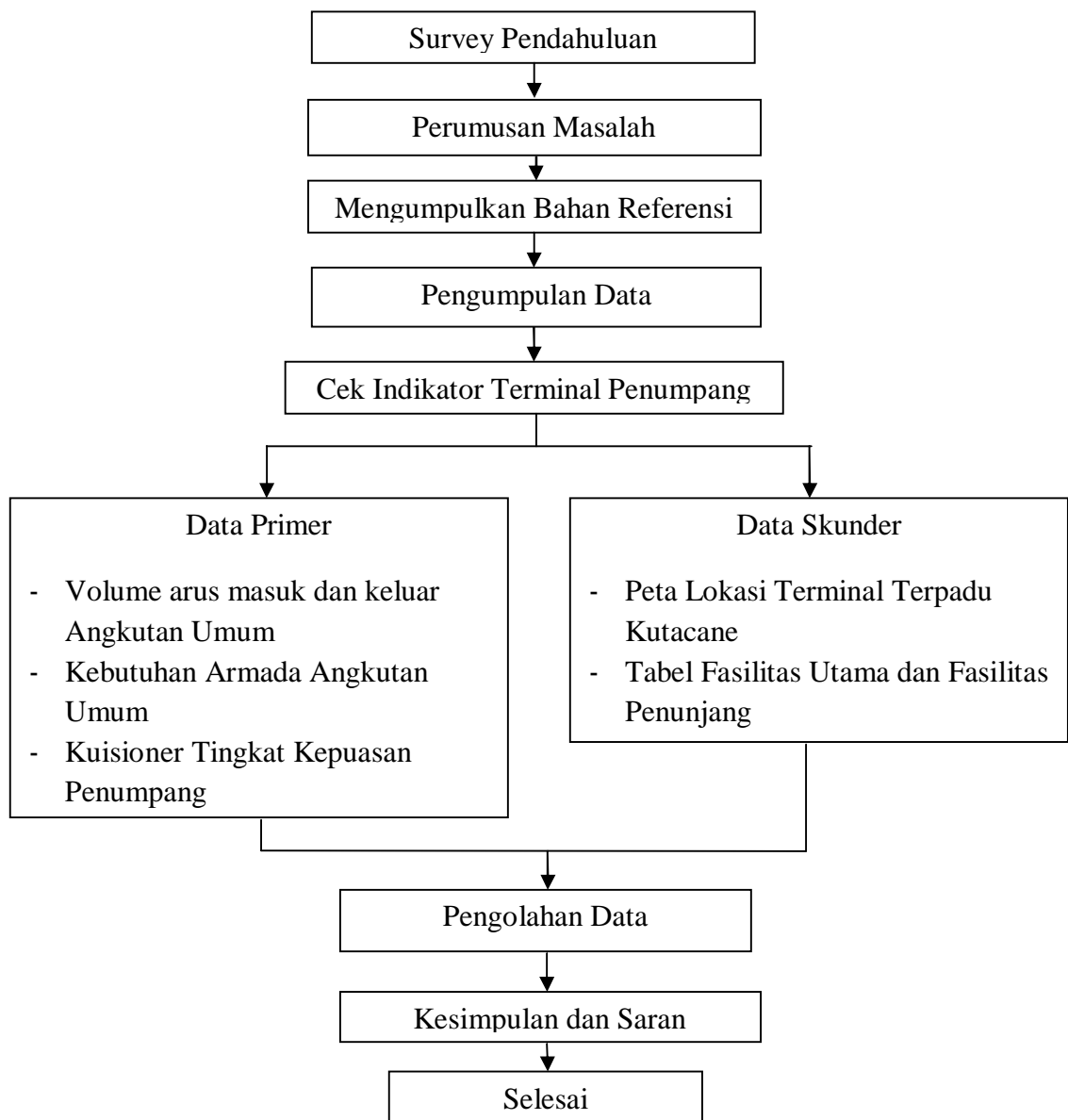
Gambar 2.5: Pola parkir Paralel dan Menyudut (Morlok, 1984).

BAB 3

METEDOLOGI PENELITIAN

3.1. Bagan Alir

Penulis membuat tugas akhir ini dengan langkah-langkah yang tertera pada bagan alir Gambar 3.1.



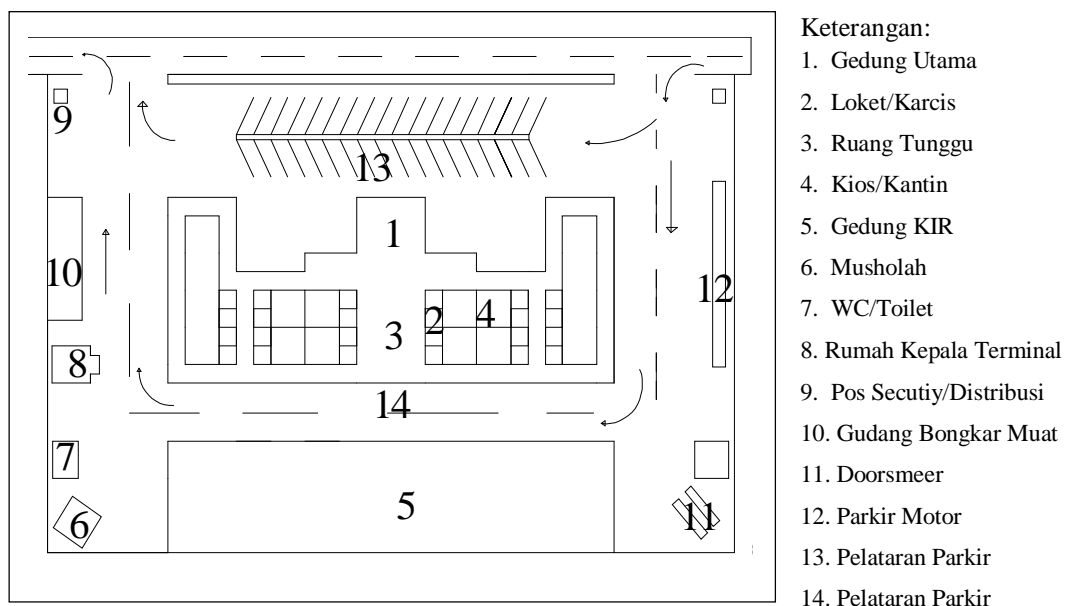
Gambar 3.1: Bagan alir penelitian.

3.2. Survei Lokasi

Survei yang dilakukan pada lokasi studi ini bertujuan untuk mengetahui gambaran umum kondisi lapangan. Survei ini juga dilakukan untuk mengetahui keadaan lingkungan dan lokasi terminal. Pada kegiatan ini dilakukan pengamatan secara visual terhadap lokasi yang diteliti untuk mendapatkan sejumlah informasi yang diperoleh melakukan wawancara dengan narasumber seperti wawancara dengan pihak terkait, wawancara dengan supir angkutan umum dan wawancara dengan pengguna jasa atau penumpang.

3.3. Lokasi Penelitian

Terminal terpadu Kutacane terletak di jalan Kutarih, kecamatan Babussalam, kota Kutacane Aceh Tenggara. Layout terminal terpadu Kutacane ditunjukkan pada Gambar 3.2.



Gambar 3.2: Layout Terminal Terpadu Kutacane.

Ditinjau dari sistem transportasi regional Aceh, wilayah kota Kutacane cukup strategis sebagai simpul transportasi yang menghubungkan beberapa daerah seperti Banda Aceh, Kabupaten Takengon, Kabupaten Gayo Lues, Aceh Singkil, kota Medan. Guna menunjang kota Kutacane sebagai salah satu kawasan strategis

di kabupaten Aceh Tenggara tentunya diperlukan fasilitas pelayanan umum yang memadai diantaranya adalah Terminal penumpang. Fungsi pelayanan terminal saat ini antara lain diperlukan bagi pelayanan angkutan kota dalam propinsi dan persinggahannya, angkutan antar kota antar propinsi dan persinggahannya, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Luas lahan terminal terpadu Kutacane yang tersedia saat ini \pm 3Ha. Dari luas yang ada sebagian besar telah digunakan untuk berbagai macam kegunaan seperti jalur kendaraan, kantor, kios, kantin, mushollah, MCK dan Lainnya.

3.4. Model atau Pendekatan Masalah yang Digunakan

Ada beberapa tahapan pendekatan yang dilakukan oleh penulis untuk melakukan studi Evaluasi Kinerja Teknis Pelayanan Terminal Terpadu Kutacane yaitu:

1. Melakukan penelitian terhadap tingkat kepuasan para pengguna jasa terminal.
2. Melakukan pengkajian secara teknis pelayanan Terminal Terpadu Kutacane terhadap jaringan trayek yang sudah ada.
3. Menganalisa hasil pengkajian yang telah didapat dari point pertama dan kedua.
4. Membuat kesimpulan yang berkaitan kondisi pelayanan jasa Terminal Terpadu Kutacane sehingga menghasilkan sebuah solusi atau rekomendasi untuk memberikan informasi atau bahan masukan bagi para pengambil keputusan dalam upaya meningkatkan pelayanan jasa Terminal.

3.5. Waktu dan Pengambilan Data

Pengambilan data dilakukan selama 3 hari yaitu mulai tanggal 15, 16 dan 17 Juli 2017, pada pukul 06.00 – 18.00. Pengamatan dilakukan pada titik pintu masuk, pintu keluar dengan mencatat jumlah kendaraan yang keluar dan masuk, mencatat jenis kendaraan, mencatat waktu kendaraan yang masuk dan keluar serta pengamatan juga dilakukan di pelataran perparkiran dengan mencatat jam kendaraan yang masuk perparkiran.

3.5.1. Tenaga dan Peralatan

Dalam penelitian ini memerlukan 3 tim survey yang terdiri dari 6 orang 2 di pintu masuk, 2 di pintu keluar dan 2 di pelataran perparkiran. Sebelum melakukan survey yang sebenarnya, telah di beri pengarahan kepada tim survey untuk mencatat data yang akurat dan benar. Peralatan yang digunakan dalam pengambilan data berupa buku tulis, ballpoint, jam tangan dan kuisisioner pertanyaan.

3.5.2. Data Data yang Diperoleh

Data-data yang dikumpulkan peneliti adalah:

a. Data sekunder yang didapat dari pengelola terminal terpadu Kutacane

Yaitu data yang diperoleh dari instansi yang terkait yaitu Dinas Perhubungan Kota Kutacane berupa data kendaraan yang wajib masuk terminal terpadu Kutacane, luas lahan terminal terpadu Kutacane dan luas sarana dan prasarana terminal terpadu Kutacane.

b. Data primer

Data primer ini yang didapat dari hasil penelitian selama 3 hari di lokasi terminal terpadu Kutacane. Data yang diperoleh adalah jumlah kendaraan yang masuk dan keluar terminal terpadu Kutacane, kendaraan yang ada di terminal Terpadu Kutacane dan kendaraan yang masuk pelataran parkir terminal terpadu Kutacane.

c. Kuisisioner

Yaitu data yang berisikan pertanyaan-pertanyaan yang berhubungan dengan pelayanan dan kinerja terminal terpadu Kutacane saat ini.

3.5.2.1. Pengambilan data sekunder

Data sekunder yaitu data yang sudah tersusun dari instansi terkait atau badan-badan terkait antara lain badan pengelolaan terminal terpadu Kutacane, Dinas Perhubungan kota Kutacane berupa data luas terminal, fasilitas terminal dan data angkutan (jumlah dan jenis angkutan). Adapun data-data yang diperoleh dapat di lihat pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1: Perincian terminal terpadu Kutacane (Pengelola terminal terpadu Kutacane).

| Perincian Terminal | Luas (m ²) |
|---|------------------------|
| Bangunan Gedung Utama | 1040 |
| Pelataran AKAP (Angkutan Kota Antar Propinsi) | 168 |
| Pelataran AKDP (Angkutan Kota Dalam Propinsi) | 624 |
| Pelataran AKDES (Angkutan Pedesaan) | 920 |
| Pelataran Mobil Pribadi / Taksi | 170 |

Bangunan gedung di dalam terminal terpadu Kutacane dapat di perinci masing-masing dengan luasnya seperti yang terlihat pada Tabel 3.2.

Tabel 3.2: Perincian bangunan gedung terminal terpadu Kutacane (Pengelola terminal terpadu Kutacane).

| Perincian Bangunan Gedung | Luas (M ²) |
|----------------------------|-------------------------|
| Ruang perkantoran | 250 |
| Ruang tunggu | 1440 |
| Kios / kantin | 160 |
| Ruang P3K | 40 |
| Ruang peristirahatan supir | 160 |
| Loket | 4 |
| Retribusi | 20 |
| Toilet | 12 |
| Mushola | 16 |
| Bengkel | - |
| Peron | 4 |
| Gudang | 65 |
| Ruang informasi | 4 |
| Ruang pengawas | 16 |

Daftar angkutan yang masuk terminal terpadu Kutacane dapat dilihat pada Tabel 3.3 – Tabel 3.5.

Tabel 3.3: Trayek bus AKAP terminal terpadu Kutacane (Pengelola terminal terpadu Kutacane).

| No | Nama Angkutan | Jumlah | Jurusan | jarak | waktu |
|----|---------------|--------|-----------------------|--------|-------|
| 1 | CV.BTN | 60 | Kutacane – Medan | 208 km | 6 jam |
| 2 | PT.Karsima | 20 | Kutacane – Medan | 208 km | 6 jam |
| 3 | Po.Pinem | 8 | Kutacane – Medan | 208 km | 6 jam |
| 4 | Sempati Star | 2 | Kutacane – Medan | 208 km | 6 jam |
| 5 | Po.Sempurna | 4 | Kutacane – Tarutung | 273 km | 8 jam |
| 6 | Po.Sebayang | 4 | Kutacane – Sidikalang | 130 km | 4 jam |

Tabel 3.4: Trayek bus AKDP terminal terpadu Kutacane (Pengelola terminal terpadu Kutacane).

| No | Nama Angkutan | Jumlah | Jurusan | jarak | waktu |
|----|-------------------|--------|------------------------|--------|--------|
| 1 | PT.Mentari Tour | 5 | Kutacane –Banda aceh | 425 km | 14 jam |
| 2 | PT.Mentari Jaya | 5 | Kutacane –Banda aceh | 425 km | 14 jam |
| 3 | PT.Flamboyan Tour | 5 | Kutacane –Banda aceh | 425 km | 14 jam |
| 4 | CV.Flamboyan Jaya | 5 | Kutacane –Lhoksumawe | 381 km | 10 jam |
| 5 | PT.Rencong Mas | 5 | Kutacane –Banda aceh | 425 km | 14 jam |
| 6 | PT.Putri Kembar | 5 | Kutacane –Maulaboh | 401 km | 11 jam |
| 7 | PT.Argalus | 5 | Kutacane –Takengon | 233 km | 7 jam |
| 8 | PT.Robi Karya | 5 | Kutacane –Takengon | 233 km | 7 jam |
| 9 | PT.Lauser | 5 | Kutacane –Blangkejeren | 97 km | 3 jam |
| 10 | PT.Atlas | 3 | Kutacane –Subussalam | 194 km | 6 jam |

Tabel 3.5: Trayek bus AKDES terminal terpadu Kutacane (Pengelola terminal terpadu Kutacane).

| No | Nama Angkutan | Jumlah | Jurusan | jarak | waktu |
|----|----------------|--------|---------------------|-------|----------|
| 1. | PT.ATT | 25 | Terminal–Lawe Pakam | 32 km | 50 menit |
| 2. | Kop.Lau Gerger | 25 | Terminal–Lawe Mamas | 13 km | 30 menit |
| 3. | CV.SPS | 25 | Terminal–Ngekeran | 12 km | 30 menit |
| 4. | CV.ALMA | 20 | Terminal–Lauser | 42 km | 60 menit |
| 5 | PT.Lauser | 25 | Terminal–ketambe | 66 km | 90 menit |

3.5.2.2. Pengambilan Data Primer

Pengambilan data dilakukan selama 3 hari yaitu mulai tanggal 15, 16 dan 17 Juli 2017, pada pulul 06.00 – 18.00. Pengamatan dilakukan pada titik pintu masuk, pintu keluar dengan mencatat jumlah kendaraan yang keluar dan masuk, mencatat jenis kendaraan, mencatat waktu kendaraan yang masuk dan keluar serta pengamatan juga dilakukan di pelataran perparkiran dengan mencatat jam kendaraan yang masuk perparkiran.

3.5.2.3. Pengambilan kuisisioner

Pengambilan kuisisioner adalah suatu metode pengambilan sampel sebagai narasumber yang akan disesuaikan dengan tujuan yang hendak dicapai yang dianggap telah mewakili dari masalah yang diteliti untuk menjawab pokok-pokok permasalahan. Berdasarkan sampel yang menjadi narasumber terdiri dari para penumpang. Adapun responden dalam penelitian ini adalah:

- a. Penumpang Terminal Bandar Kajum : 50 Orang

3.6. Prosedur Pengolahan Data

Prosedur yang digunakan dalam pengolahan data yaitu:

- a. Editing, yaitu data yang diperoleh, diperiksa dan diteliti kembali mengenai kelengkapan, kejelasan dan kebenarannya, sehingga terhindar dari kekurangan dan kesalahan
- b. Klarifikasi, yaitu mengelompokkan data yang telah dievaluasi menurut kerangka yang telah ditetapkan.
- c. Sistematisasi data, yaitu data yang telah dievaluasi dan diklarifikasikan disusun yang bertujuan menciptakan keteraturan dalam menjawab permasalahan sehingga mudah untuk dibahas.

3.7. Teknik Analisa dan Pengolahan Data

Setelah data-data terkumpul, maka dilakukan analisa atau pengolahan data dengan cara sebagai berikut:

1. Mengelompokkan data sesuai dengan klarifikasinya.
2. Melakukan pengamatan melalui pertanyaan kuisisioner lalu didapatkan persentase tingkat kepuasan pengguna jasa terminal dan para awak angkutan terhadap pelayanan terminal
3. Melakukan perhitungan kebutuhan armada angkutan umum yang melayani pada setiap trayek atau lintasan dengan memperhatikan selang kedatangan antar kendaraan atau lama waktu tunggu penumpang.
4. Menghitung perencanaan kapasitas parkir didalam terminal dengan mengetahui kepadatan kendaraan pada saat jam puncak terlebih dahulu.

5. Membandingkan hasil perhitungan jumlah angkutan umum dengan jumlah angkutan umum yang ada.
6. Memberi penilaian berupa kesimpulan dan saran terhadap hasil pengamatan dan survey yang telah dilakukan.

BAB 4

REKAPITULASI DAN PENGOLAHAN DATA

4.1. Gambaran Umum

Terminal terpadu Kutacane merupakan terminal penumpang tipe B yang melayani Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP), Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Pedesaan (AKDES), dan terminal ini berjarak 2 km dari pusat kota.

Ditinjau dari sistem transportasi regional Aceh, wilayah kota Kutacane dipandang cukup strategis sebagai simpul transportasi yang menghubungkan beberapa daerah seperti kota Medan, Kota Banda Aceh, Kabupaten Gayo, dan Kabupaten Takengon. Guna menunjang kota Kutacane sebagai salah satu wilayah strategi di Propinsi Aceh tentunya diperlukan fasilitas pelayanan terminal saat ini antara lain diperlukan bagi pelayanan angkutan antar kota dalam propinsi dan persinggahannya, angkutan antar kota antar propinsi dan persinggahannya, dan angkutan pedesaan.

Luas terminal bus Kutacane yang tersedia saat ini ± 3 Ha. Dari luas yang ada sebagian besar telah digunakan untuk berbagai macam kegunaan seperti jalur kendaraan, kios, kantin, Mushollah, dan MCK.

Berikut ini adalah gambar lokasi terminal, letak lokasi terminal Kutacane pada gambar Gambar 4.1.

4.2. Data

Data kuisisioner ini diberikan kepada para pengguna jasa terminal yaitu penumpang angkutan. Bentuk pertanyaan yang diajukan bersifat tertutup (*closed endend*), yaitu responden hanya memilih jawaban 1, 2 dan 3 dimana 1 = Setuju, 2 = Ragu-ragu, 3 = Tidak setuju. Jumlah pertanyaan kuisisioner yang diberikan oleh peneliti adalah 10 pertanyaan kuisisioner yang diberikan kepada 50 pengguna terminal secara acak, sehingga dapat mewakili pengguna jasa terminal.



Gambar 4.1: Lokasi Terminal Terpadu Kutacane.

4.2.1. Analisa Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Terpadu terhadap Pelayanan di Terminal Terpadu Kutacane.

Kuisisioner yang diberikan adalah berkaitan dengan kondisi fisik terminal Bandar Kajum dan fasilitas yang terdapat di terminal Bandar Kajum. Pengambilan sampel dilakukan secara acak dengan jumlah pertanyaan yang diberikan peneliti sebanyak 10 pertanyaan kepada 50 orang penumpang angkutan umum. Untuk hasil pertanyaan responden dapat dilihat pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1: Hasil tanggapan responden (Penumpang Angkutan) terkait tingkat kepuasan pelayanan Terminal Terpadu Kutacane.

| No | PERTANYAAN | S | R | TS |
|----|---|----|----|----|
| | Kepuasan pengguna Jasa (Penumpang Angkutan) | | | |
| 1 | Apakah terminal menyediakan jasa angkutan umum yang berfungsi untuk dapat memberikan pelayanan kemudahan, kenyamanan dan rasa aman kepada setiap penumpang angkutan umum? | 27 | 11 | 12 |
| 2 | Apakah menurut anda di terminal ini anda sering menunggu terlalu lama untuk menggunakan jasa suatu angkutan umum? | 4 | 14 | 32 |
| 3 | Apakah lokasi terminal ini terletak ditempat yang strategis, sehingga pengguna jasa dapat lebih mudah mengunjungi dari berbagai arah? | - | 3 | 47 |

Tabel 4.1: *Lanjutan.*

| No | PERTANYAAN | S | R | TS |
|----|--|----|----|----|
| | Kepuasan pengguna Jasa (Penumpang Angkutan) | | | |
| 4 | Apakah terminal memberikan fasilitas yang efektif dan cukup baik? | - | 7 | 43 |
| 5 | Apakah terminal ini pernah terjadi keributan sehingga mengganggu dan merugikan para penumpang? | 15 | 6 | 29 |
| 6 | Apakah terminal ini memberikan pelayanan yang baik apabila ada masalah tentang fasilitas terminal? | 27 | 21 | 2 |
| 7 | Apakah terminal pernah terjadi ketidakteraturan arus lalu lintas, sehingga menimbulkan kepadatan angkutan/kemacetan? | 25 | 12 | 13 |
| 8 | Apakah terminal mempunyai peraturan yang berlaku? | 46 | 4 | - |
| 9 | Apakah terminal selalu dalam pengawasan dari pihak petugas terminal? | 31 | 16 | 3 |
| 10 | Apakah kebersihan dan kenyamanan di terminal sudah sangat baik? | 13 | 15 | 22 |

4.3. Evaluasi Fungsi Terminal Terpadu Kutacane

4.3.1. Kondisi Fisik Terminal

Di dalam terminal terpadu Kutacane tumbuh beberapa pohon besar dibagian depan terminal. Pohon-pohon tersebut hanya dapat melindungi pelataran parkir depan saja dari sinar matahari secara langsung bagi yang mengantar atau memarkirkan kendaraan pribadinya di pelataran parkir terminal. Belum ada terdapat tumbuh pohon-pohon yang mampu membuat udara didalam terminal terasa sejuk.

4.3.2. Infrastruktur yang tersedia di terminal Terpadu Kutacane

a. Pelataran tempat parkir di terminal terpadu Kutacane

Ada beberapa bagian daerah parkir angkutan umum di terminal terpadu Kutacane yaitu pelataran untuk AKAP, AKDP, dan AKDES. Perkerasan jalan pada areal parkir terbuat dari aspal dengan kondisi yang baik.

b. Listrik penerangan di terminal terpadu Kutacane

Di terminal terpadu Kutacane, listrik dan lampu penerangan cukup layak. Pada saat malam hari, penerangan di berbagai titik tidak terdapat lampu yang

menyala dan menimbulkan rasa takut pada penumpang. Banyak titik lampu yang rusak tetapi tidak ada perbaikan dari pihak terminal terpadu Kutacane.

c. Air bersih di terminal terpadu Kutacane

Air bersih yang terdapat pada terminal terpadu Kutacane yaitu berasal dari sumur bor. Air yang biasanya digunakan untuk keperluan toilet/kamar kecil, digunakan juga oleh para penjual di kantin terminal untuk mencuci piring serta air bersih juga digunakan para supir angkutan untuk membersihkan kendaraan.

d. Jalan keluar dan masuk terminal terpadu Kutacane

Jalan masuk dan keluar yang dilewati oleh kendaraan para penumpang dalam keadaan cukup baik. Perkerasan aspal pada jalan keluar dan masuk tidak ada kendala lubang di jalan.

4.3.3. Fasilitas-fasilitas Utama yang tersedia di Terminal Terpadu Kutacane

a. Tempat bagi kendaraan umum untuk menaikkan penumpang

Di terminal terpadu Kutacane tersedia tempat bagi kendaraan umum untuk menaikkan penumpang dengan kondisi masih baik.

b. Tempat bagi kendaraan umum untuk menurunkan penumpang

Di terminal terpadu Kutacane tersedia tempat bagi kendaraan umum untuk menurunkan penumpang dengan kondisi yang cukup baik.

c. Tempat kendaraan umum untuk beristirahat dan siap menuju jalur keberangkatan

Pada terminal terpadu Kutacane dapat dijumpai tempat bagian angkutan umum yang masuk ke dalam terminal setelah melakukan perjalanan untuk beristirahat dan juga siap untuk menuju jalur keberangkatan dengan kondisi masih baik.

d. Bangunan Kantor Terminal

Di terminal terpadu Kutacane tersedia bangunan induk dan tempat penjualan tiket angkutan umum. Bangunan kantor terminal terletak sendiri dari bangunan induk terminal.

e. Tempat tunggu penumpang dan pengantar penumpang

Ruang tunggu untuk calon penumpang dan penumpang yang turun dari angkutan umum disediakan di terminal tempat penjualan tiket angkutan umum yang terletak pada bangunan induk terminal. Tempat tunggu dan pengantar penumpang disediakan bagi penumpang angkutan AKAP, AKDP, dan AKDES. Tempat tunggu penumpang dan pengantar ini dalam kondisi yang kurang baik. Hal ini terlihat dari tidak didukungnya fasilitas tempat duduk yang kurang baik, papan pengumuman keberangkatan dan penerangan pada bangunan yang sangat kurang baik.

f. Loket penjualan karcis

Lokasi penjualan tiket yang terdapat di bangunan induk terminal terpadu Kutacane tidak berfungsi semua. Bangunan loket terlihat tutup dan tidak semua loket perusahaan berada di dalam terminal.

4.3.4. Fasilitas-fasilitas Utama yang tidak Tersedia di Terminal Terpadu Kutacane.

Rambu-rambu dan papan informasi yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk, tarif dan jadwal keberangkatan.

Tabel 4.2: Fasilitas utama dasar terminal terpadu Kutacane.

| No | Fasilitas Utama Terminal Bandar Kajum | Kondisi |
|----|---|-------------------|
| 1 | Jalur keberangkatan umum | Ada |
| 2 | Jalur kedatangan umum | Ada |
| 3 | Tempat parkir angkutan umum | Ada |
| 4 | Tempat menunggu penumpang | Ada (kurang baik) |
| 5 | Bangunan kantor terminal | Ada |
| 6 | Loket penjualan tiket | Ada (tidak semua) |
| 7 | Pelataran parkir pengantar penumpang | Ada |
| 8 | Rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan | Tidak ada |

4.3.5. Fasilitas-fasilitas Penunjang yang Tersedia di terminal Terpadu Kutacane.

a. Kamar kecil/toilet

Pada terminal terpadu Kutacane tersedia kamar kecil/toilet yang terletak pada bangunan inti terminal. Kamar kecil/toilet tersebut memiliki kondisi yang cukup baik.

b. Mushollah

Di terminal terpadu Kutacane tersedia mushollah. Mushollah yang tersedia dalam di terletak sendiri dekat bangunan induk terminal. Kondisi mushollah baik hanya saja kurang terawat kebersihannya.

c. Kios/kantin

Untuk kios/kantin yang ada didalam terminal terpadu Kutacane dapat di temukan di bagian bangunan induk terminal. Bangunan kios/kantin kondisinya kurang baik karena banyak kerusakan pada bangunan kios/kantin.

Tabel 4.3: Fasilitas penunjang dasar terminal terpadu Kutacane.

| No | Fasilitas penunjang terminal Bandar Kajum | Kondisi |
|----|---|-----------------------|
| 1 | Mushola | Ada (baik) |
| 2 | Ruang informasi | Ada (tidak berfungsi) |
| 3 | Kios/kantin | Ada (kurang baik) |
| 4 | Kamarkecil/toilet | Ada (kurang baik) |

4.3.6. Kondisi Lingkungan Terminal

a. Tingkat kenyamanan terminal terpadu Kutacane

Di terminal terpadu Kutacane tidak banyak terdapat pohon-pohon besar yang tumbuh sehingga membuat lingkungan terminal terasa kurang sejuk. Pohon-pohon hanya terlihat pada bagian depan terminal saja. Sehingga terminal terpadu Kutacane dapat dinilai kurang baik.

b. Tingkat keamanan di terminal terpadu Kutacane

Keamana di terminal terpadu Kutacane didukung dengan pos jaga tetapi petugas penjaga pos tersebut sering tidak ada yang berjaga dan juga meninggalkan pos sebelum waktu penjagaannya selesai. Dan waktu malam hari tidak terdapat petugas pengelola terminal maupun petugas penjaga yang berada di terminal. Keamanan terminal terpadu Kutacane termasuk kurang baik.

c. kondisi kebersihan di terminal terpadu Kutacane

Tingkat pelayanan terminal terpadu Kutacane yang tinggi dengan kebutuhan armada yang banyak menyebabkan kondisi lingkungan terminal banyak terjadi pembuangan limbah termasuk pada kantin/kios yang ada dalam terminal. Kondisi kebersihan di terminal tersebut kurang terawat karena sering tidak terlihat adanya petugas kebersihan yang bertugas membersihkan terminal. Kebersihan terminal terpadu Kutacane masih kurang baik.

4.3.7. Trayek Angkutan Umum Terminal Terpadu Kutacane

Terdapat beberapa jenis angkutan umum yang beroperasi di terminal terpadu Kutacane berdasarkan trayek yang tertera pada Tabel 4.4 – 4.6.

Tabel 4.4: Trayek bus AKAP terminal terpadu Kutacane (Pengelola terminal terpadu Kutacane).

| NO | NAMA ANGKUTAN | JURUSAN | JARAK | WAKTU |
|----|---------------|-----------------------|--------|-------|
| 1 | CV.BTN | Kutacane – Medan | 208 km | 6 jam |
| 2 | PT.KARSIMA | Kutacane – Medan | 208 km | 6 jam |
| 3 | Po.PINEM | Kutacane – Medan | 208 km | 6 jam |
| 4 | SEMPATI STAR | Kutacane – Medan | 208 km | 6 jam |
| 5 | Po.SEMPURNA | Kutacane – Tarutung | 273 km | 8 jam |
| 6 | Po.SEBAYANG | Kutacane – Sidikalang | 130 km | 4 jam |

Tabel 4.5: Trayek bus AKDP terminal terpadu Kutacane (Pengelola terminal terpadu Kutacane).

| NO | NAMA ANGKUTAN | JURUSAN | JARAK | WAKTU |
|----|-----------------|----------------------|--------|--------|
| 1 | PT.MENTARI TOUR | Kutacane –Banda aceh | 546 km | 16 jam |
| 2 | PT.MENTARI JAYA | Kutacane –Banda aceh | 546 km | 16 jam |

Tabel 4.5: Lanjutan.

| NO | NAMA ANGKUTAN | JURUSAN | JARAK | WAKTU |
|----|-------------------|------------------------|--------|--------|
| 3 | PT.FLAMBOYAN TOUR | Kutacane –Banda aceh | 546 km | 16 jam |
| 4 | CV.FLAMBOYAN JAYA | Kutacane –Lhoksumawe | 381 km | 10 jam |
| 5 | PT.RENCONG MAS | Kutacane –Banda aceh | 546 km | 16 jam |
| 6 | PT.PUTRI KEMBAR | Kutacane –Maulaboh | 401 km | 11 jam |
| 7 | PT.ARGALUS | Kutacane –Takengon | 233 km | 7 jam |
| 8 | PT.ROBI KARYA | Kutacane –Takengon | 233 km | 7 jam |
| 9 | PT,LAUSER | Kutacane –Blangkejeren | 97 km | 3 jam |
| 10 | PT.ATLAS | Kutacane –Subulussalam | 194 km | 6 jam |

Tabel 4.6: Trayek bus AKDES terminal terpadu Kutacane (Pengelola terminal terpadu Kutacane).

| NO | NAMA ANGKUTAN | JURUSAN | JARAK | WAKTU |
|----|----------------|----------------------|-------|----------|
| 1. | PT.ATT | Terminal –Lawe Pakam | 32 km | 40 menit |
| 2. | KOP.LAU GERGER | Terminal –Lawe Mamas | 13 km | 20 menit |
| 3. | CV.SPS | Terminal –Ngkeran | 12 km | 20 menit |
| 4. | CV.ALMA | Terminal –Lauser | 30 km | 1 jam |

4.4. Analisa Kualitas Pelayanan Teknis

Dari hasil pengamatan selama 3 hari, diperoleh jumlah kendaraan rata-rata masuk kedalam terminal terpadu Kutacane. Jumlah ini diperhitungkan selama waktu pengamatan lapangan dari pukul 06 – 18.00 WIB dan diambil 1 hari terpadat untuk analisa data. Hasil pengamatan ini dapat dilihat pada Tabel 4.7.

Tabel 4.7: Jumlah kendaraan yang masuk pengamatan (Pengamatan).

| Jenis angkutan | Hari | | |
|----------------|-------|--------|-------|
| | Sabtu | Minggu | Senin |
| AKAP | 38 | 36 | 46 |
| AKDP | 19 | 17 | 26 |
| AKDES | 117 | 109 | 127 |
| TOTAL | 174 | 162 | 199 |

4.4.1. Waktu Putar

Yaitu waktu perjalanan pulang pergi suatu rute tertentu (waktu perjalanan dari titik awal rute sampai titik awal rute lagi). Data yang di ambil adalah bus BTN rute Kutacane – Medan. Dihitung dengan menggunakan Pers 2.1.

$$T_r = 2(T_0 + T_t)$$

$$T_0 = 6 \text{ jam} = 21600 \text{ detik}$$

$$T_t = 30 \text{ menit} = 1800 \text{ detik}$$

$$\begin{aligned} T_r &= 2(21600 + 1800) \\ &= 46800 \text{ detik} \end{aligned}$$

4.4.2. Kecepatan Operasi

Kecepatan operasi (V_o), yaitu kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik akhir rute. Dapat dihitung dengan menggunakan Pers 2.2.

$$V_o = 60 \times L/T_0$$

$$L = 208 \text{ km (jarak Kutacane-Medan)}$$

$$T_0 = 6 \text{ jam}$$

$$V_o = 60 \times \frac{208}{360}$$

$$V_o = 34,66 \text{ km/jam}$$

4.4.3. Kecepatan Komersial

Kecepatan komersial (V_c), yaitu kecepatan perjalanan pulang pergi pada suatu rute (kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik rute dan tiba kembali di titik awal rute). Dapat di hitung dengan Pers 2.3.

$$V_c = 120 \times L/T_0$$

$$= 120 \times \frac{208}{360}$$

$$= 69,33 \text{ km/jam}$$

4.5. Kapasitas Terminal

4.5.1. Jumlah Selisih Kendaraan yang Masuk dan Keluar Terminal

Dari data yang diperoleh pada terminal selama 3 hari, data kendaraan masuk dan kendaraan keluar dari terminal terpadu Kutacane yang dimulai dari pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 18.00 WIB dapat dilihat pada Tabel 4.8 dan Tabel 4.9.

Tabel 4.8: Kendaraan masuk terminal hari Senin per jam. (pengamatan)

| NO | JAM | AKAP | AKDP | AKDES | |
|--------|---------------|------|------|-------|-----|
| 1 | 06.00 - 07.00 | 1 | 1 | 5 | |
| 2 | 07.00 - 08.00 | 3 | 2 | 12 | |
| 3 | 08.00 - 09.00 | 5 | 4 | 14 | |
| 4 | 09.00 - 10.00 | 4 | 4 | 7 | |
| 5 | 10.00 - 11.00 | 2 | 2 | 8 | |
| 6 | 11.00 - 12.00 | 4 | 1 | 10 | |
| 7 | 12.00 - 13.00 | 4 | 2 | 17 | |
| 8 | 13.00 - 14.00 | 5 | 1 | 14 | |
| 9 | 14.00 - 14.00 | 4 | 2 | 15 | |
| 10 | 15.00 - 16.00 | 4 | 1 | 11 | |
| 11 | 16.00 - 17.00 | 5 | - | 12 | |
| 12 | 17.00 - 18.00 | 5 | - | 6 | |
| JUMLAH | | 46 | 20 | 131 | 197 |

Tabel 4.9: Kendaraan keluar terminal hari Senin per jam. (pengamatan)

| NO | JAM | AKAP | AKDP | AKDES |
|----|---------------|------|------|-------|
| 1 | 06.00 - 07.00 | - | - | 4 |
| 2 | 07.00 - 08.00 | 2 | - | 10 |
| 3 | 08.00 - 09.00 | 3 | 4 | 14 |
| 4 | 09.00 - 10.00 | 4 | 4 | 7 |
| 5 | 10.00 - 11.00 | 2 | 2 | 7 |
| 6 | 11.00 - 12.00 | 4 | 1 | 10 |
| 7 | 12.00 - 13.00 | 5 | 2 | 17 |
| 8 | 13.00 - 14.00 | 3 | 1 | 14 |

Tabel 4.9: *Lanjutan.*

| NO | JAM | AKAP | AKDP | AKDES | |
|--------|---------------|------|------|-------|-----|
| 9 | 14.00 - 14.00 | 5 | 2 | 14 | |
| 10 | 15.00 - 16.00 | 4 | 1 | 10 | |
| 11 | 16.00 - 17.00 | 5 | 1 | 12 | |
| 12 | 17.00 - 18.00 | 4 | - | 6 | |
| JUMLAH | | 41 | 18 | 125 | 184 |

4.5.2. Kapasitas Jumlah Angkutan Dalam Terminal

Ada beberapa angkutan yang sudah ada di dalam terminal terpadu Kutacane pukul 06.00 wib, AKAP 1 armada, AKDP 1, AKDES 3 armada. Jumlah angkutan dalam terminal dapat dihitung menggunakan persamaan 2.5.

$$\text{Jumlah angkutan dalam terminal} = (\sum A - \sum B) + \sum C$$

Pada pukul 06.00 – 07.00

$$\begin{aligned} \text{AKAP} &= (1 - 0) + 0 \\ &= 1 \text{ kendaraan} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{AKDP} &= (1 - 0) + 1 \\ &= 2 \text{ kendaran} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{AKDES} &= (5 - 4) + 3 \\ &= 4 \text{ kendaraan} \end{aligned}$$

Tabel 4.10: Hasil angkutan dalam terminal.

| NO | JAM | Jumlah Angkutan Dalam Terminal | | |
|----|---------------|--------------------------------|------|-------|
| | | AKAP | AKDP | AKDES |
| 1 | 06.00 – 07.00 | 1 | 1 | 1 |
| 2 | 07.00 – 08.00 | 1 | 2 | 2 |
| 3 | 08.00 – 09.00 | 2 | 0 | 1 |
| 4 | 09.00 – 10.00 | 1 | 0 | 1 |
| 5 | 10.00 – 11.00 | 0 | 0 | 1 |

Tabel 4.10: *Lanjutan.*

| NO | JAM | Jumlah Angkutan Dalam Terminal | | |
|----|---------------|--------------------------------|------|-------|
| | | AKAP | AKDP | AKDES |
| 6 | 11.00 – 12.00 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 12.00 – 13.00 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 13.00 – 14.00 | 2 | 0 | 0 |
| 9 | 14.00 – 15.00 | 0 | 0 | 1 |
| 10 | 15.00 – 16.00 | 0 | 0 | 1 |
| 11 | 16.00 – 17.00 | 0 | 1 | 0 |
| 12 | 17.00 – 18.00 | 1 | 0 | 0 |

4.5.3. Kapasitas Parkir

Dari data yang diperoleh pada terminal selama 3 hari, data kendaraan masuk pelatarann parkir terminal terpadu Kutacane yang dimulai dari pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 18.00 WIB. Jumlah kendaraan masuk pelataran parkir dapat dilihat pada Tabel 4.11, dan Tabel 4.13.

Tabel 4.11: AKAP yang memasuki pelataran parkir. (pengamatan)

| NO | PARKIR | SENIN |
|----|---------------|-------|
| 1 | 06.00 - 07.00 | 0 |
| 2 | 07.00 - 08.00 | 0 |
| 3 | 08.00 - 09.00 | 0 |
| 4 | 09.00 - 10.00 | 1 |
| 5 | 10.00 - 11.00 | 0 |
| 6 | 11.00 - 12.00 | 1 |
| 7 | 12.00 - 13.00 | 1 |
| 8 | 13.00 - 14.00 | 0 |
| 9 | 14.00 - 15.00 | 0 |
| 10 | 15.00 - 16.00 | 0 |

Tabel 4.11: *Lanjutan.*

| NO | PARKIR | SENIN |
|--------|---------------|-------|
| 11 | 16.00 - 17.00 | 0 |
| 12 | 17.00 - 18.00 | 0 |
| JUMLAH | | 3 |

Tabel 4.12: AKDP yang memasuki pelataran parkir. (pengamatan)

| NO | PARKIR | SENIN |
|--------|---------------|-------|
| 1 | 06.00 - 07.00 | 1 |
| 2 | 07.00 - 08.00 | 1 |
| 3 | 08.00 - 09.00 | 1 |
| 4 | 09.00 - 10.00 | 1 |
| 5 | 10.00 - 11.00 | 2 |
| 6 | 11.00 - 12.00 | 1 |
| 7 | 12.00 - 13.00 | 1 |
| 8 | 13.00 - 14.00 | 0 |
| 9 | 14.00 - 15.00 | 1 |
| 10 | 15.00 - 16.00 | 0 |
| 11 | 16.00 - 17.00 | 0 |
| 12 | 17.00 - 18.00 | 0 |
| JUMLAH | | 9 |

Tabel 4.13: AKDES yang memasuki pelataran parkir (pengamatan)

| NO | PARKIR | SENIN |
|----|---------------|-------|
| 1 | 06.00 - 07.00 | 3 |
| 2 | 07.00 - 08.00 | 3 |
| 3 | 08.00 - 09.00 | 4 |
| 4 | 09.00 - 10.00 | 3 |
| 5 | 10.00 - 11.00 | 4 |
| 6 | 11.00 - 12.00 | 4 |
| 7 | 12.00 - 13.00 | 5 |

Tabel 4.13: *Lanjutan.*

| NO | PARKIR | SENIN |
|--------|---------------|-------|
| 8 | 13.00 - 14.00 | 1 |
| 9 | 14.00 - 15.00 | 4 |
| 10 | 15.00 - 16.00 | 3 |
| 11 | 16.00 - 17.00 | 4 |
| 12 | 17.00 - 18.00 | 1 |
| JUMLAH | | 39 |

4.5.3.1. Daya Tampung Parkir

Luas area parkir terminal Bandar Kajum dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP) = 168 m²
2. Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP) = 624 m²
3. Angkutan Pedesaan (AKDES) = 920 m²

Degan luas pelataran setiap angkutan diatas dapat dibuat lebih terperinci lagi untuk mengetahui jumlah maksimum kendaraan yang dapat di tampung oleh terminal.

1. Untuk Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP)

$$\begin{aligned}
 \text{Luas pelataran parkir (PXL)} &= 5 \times 2 = 10 \text{ m}^2/\text{kendaraan} \\
 \text{Kapasitas pelataran parkir} &= \frac{168 \text{ m}^2}{10 \text{ m}^2/\text{kendaraan}} \\
 &= 17 \text{ kendaraan} \\
 &= \frac{17 \text{ kendaraan} \times 60 \text{ menit}}{30 \text{ menit}} \\
 &= 34 \text{ kendaraan/jam}
 \end{aligned}$$

2. Untuk Angkutan Kota dalam Propinsi (AKDP)

$$\begin{aligned}
 \text{Luas pelataran parkir (PXL)} &= 5 \times 2 = 10 \text{ m}^2/\text{kendaraan} \\
 \text{Kapasitas pelataran parkir} &= \frac{624 \text{ m}^2}{10 \text{ m}^2/\text{kendaraan}} \\
 &= 62 \text{ kendaraan} \\
 &= \frac{62 \text{ kendaraan} \times 60 \text{ menit}}{30 \text{ menit}}
 \end{aligned}$$

$$= 124 \text{ kendaraan/jam}$$

3. Untuk Angkutan Pedesaan (AKDES)

$$\text{Luas pelataran parkir (PXL)} = 5 \times 2 = 10 \text{ m}^2/\text{kendaraan}$$

$$\begin{aligned} \text{Kapasitas pelataran parkir} &= \frac{920 \text{ m}^2}{10 \text{ m}^2/\text{kendaraan}} \\ &= 92 \text{ kendaraan} \\ &= \frac{92 \text{ kendaraan} \times 60 \text{ menit}}{15 \text{ menit}} \\ &= 368 \text{ kendaraan/jam} \end{aligned}$$

4.5.3.2. Jumlah Angkutan yang Parkir Maksimum

Dari jumlah selisih angkutan masuk dengan keluar terminal seperti yang diberikan pada bahasan sebelumnya, maka dapat jumlah/volume maksimum angkutan saat memasuki pelataran parkir yang diambil dari data hasil pengolahan lapangan seperti yang tertera pada lampiran dan juga jumlah angkutan yang dapat ditampung oleh terminal untuk masing-masing jenis angkutan dalam terminal. Volume maksimum kendaraan yang memasuki pelataran parkir dapat dilihat pada Tabel 4.14 sedangkan tabel daya tampung dapat dilihat pada tabel 4.15.

Tabel 4.14: Kendaraan angkutan umum yang parkir di terminal (pengamatan).

| Jenis angkutan | Jumlah |
|----------------|------------------|
| AKAP | 3 kendaraan/jam |
| AKDP | 9 kendaraan/jam |
| AKDES | 39 kendaraan/jam |

Tabel 4.15: Volume maksimum lahan parkir angkutan (pengolahan data).

| Jenis angkutan | Jumlah |
|----------------|-------------------|
| AKAP | 34 kendaraan/jam |
| AKDP | 124 kendaraan/jam |
| AKDES | 368 kendaraan/jam |

Dengan membandingkan kapasitas yang tersedia seperti yang telah diuraikan sebelumnya maka dapat dilihat persentase jumlah angkutan yang parkir maksimum dengan kapasitas parkir yang disediakan oleh terminal sesuai dengan jenisnya. Persentase itu dapat dilihat pada Tabel 4.16.

Tabel 4.16: Persentase volume/jumlah kendaraan yang parkir dengan kapasitas pelataran parkir yang ada.

| Jenis angkutan | Jumlah Parkir Maksimum | Kapasitas Pelataran Parkir | Persentase Pemakaian parkir (%) |
|----------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| AKAP | 3 | 34 | 8,82 |
| AKDP | 9 | 124 | 7,25 |
| AKDES | 39 | 368 | 10,59 |

4.6. Headway

Headway adalah selisih waktu antara kendaraan yang satu dengan kendaraan yang lainnya, *headway* ada dua yaitu *headway* masuk yaitu menghitung selisih waktu kedatangan di pintu masuk antara kendaraan satu dengan yang berikutnya dan *headway* keluar merupakan selisih waktu keberangkatan kendaraan antara bus yang satu dengan bus dibelakangnya di pintu keluar. Dari analisa data yang diperoleh dapat dihitung *headway* kendaraan berdasarkan jenis kendaraan. Hasil perhitungan dilihat pada Tabel 4.17 dan Tabel 4.18.

Untuk menghitung *headway* digunakan pers 2.4.

Pada pukul 06.00 – 07.00

$$\begin{aligned} \text{AKAP} &= 60 / 1 \\ &= 60 \text{ menit} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{AKDP} &= 60 / 1 \\ &= 60 \text{ menit} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{AKDES} &= 60 / 5 \\ &= 12,50 \text{ menit} \end{aligned}$$

Tabel 4.17: *headway* rata-rata kedatangan angkutan.(Pengolahan data)

| NO | JAM | KENDARAAN MASUK | | | HEADWAY (Menit) | | |
|--------|---------------|-----------------|------|-------|-----------------|-------|-------|
| | | AKAP | AKDP | AKDES | AKAP | AKDP | AKDES |
| 1 | 06.00 - 07.00 | 1 | 1 | 5 | 60,00 | 60,00 | 12,50 |
| 2 | 07.00 - 08.00 | 4 | 2 | 12 | 15,00 | 30,00 | 5,00 |
| 3 | 08.00 - 09.00 | 5 | 4 | 14 | 12,00 | 15,00 | 4,29 |
| 4 | 09.00 - 10.00 | 4 | 4 | 7 | 15,00 | 15,00 | 8,57 |
| 5 | 10.00 - 11.00 | 2 | 2 | 8 | 30,00 | 30,00 | 7,50 |
| 6 | 11.00 - 12.00 | 4 | 1 | 10 | 15,00 | 60,00 | 6,00 |
| 7 | 12.00 - 13.00 | 5 | 2 | 17 | 12,00 | 30,00 | 3,53 |
| 8 | 13.00 - 14.00 | 6 | 1 | 14 | 10,00 | 60,00 | 4,29 |
| 9 | 14.00 - 14.00 | 5 | 2 | 15 | 12,00 | 30,00 | 4,00 |
| 10 | 15.00 - 16.00 | 4 | 1 | 11 | 15,00 | 60,00 | 5,45 |
| 11 | 16.00 - 17.00 | 5 | - | 12 | 12,00 | - | 5,00 |
| 12 | 17.00 - 18.00 | 5 | - | 6 | 12,00 | - | 10,00 |
| JUMLAH | | 50 | 20 | 131 | 14,40 | 36,00 | 5,50 |

Tabel 4.18: *headway* rata-rata keberangkatan angkutan.(Pengolahan data)

| NO | JAM | KENDARAAN KELUAR | | | HEADWAY (Menit) | | |
|----|---------------|------------------|------|-------|-----------------|-------|-------|
| | | AKAP | AKDP | AKDES | AKAP | AKDP | AKDES |
| 1 | 06.00 - 07.00 | 1 | - | 4 | 60,00 | - | 15,00 |
| 2 | 07.00 - 08.00 | 4 | - | 10 | 15,00 | - | 6,00 |
| 3 | 08.00 - 09.00 | 5 | 4 | 14 | 12,00 | 15,00 | 4,29 |
| 4 | 09.00 - 10.00 | 4 | 4 | 7 | 15,00 | 15,00 | 8,57 |
| 5 | 10.00 - 11.00 | 2 | 2 | 7 | 30,00 | 30,00 | 8,57 |
| 6 | 11.00 - 12.00 | 4 | 1 | 10 | 15,00 | 60,00 | 6,00 |
| 7 | 12.00 - 13.00 | 5 | 2 | 17 | 12,00 | 30,00 | 3,53 |
| 8 | 13.00 - 14.00 | 6 | 1 | 14 | 10,00 | 60,00 | 4,29 |
| 9 | 14.00 - 14.00 | 5 | 2 | 14 | 12,00 | 30,00 | 4,29 |
| 10 | 15.00 - 16.00 | 4 | 1 | 10 | 15,00 | 60,00 | 6,00 |
| 11 | 16.00 - 17.00 | 5 | 1 | 12 | 12,00 | 60,00 | 5,00 |
| 12 | 17.00 - 18.00 | 4 | - | 6 | 15,00 | - | 10,00 |

Tabel 4.18: *Lanjutan.*

| NO | JAM | KENDARAAN KELUAR | | | HEADWAY (Menit) | | |
|----|--------|------------------|------|-------|-----------------|-------|-------|
| | | AKAP | AKDP | AKDES | AKAP | AKDP | AKDES |
| | JUMLAH | 49 | 18 | 125 | 14.69 | 40.00 | 5.76 |

Dari analisa diatas dapat disimpulkan *headway* kendaraan masuk maksimal untuk jenis AKAP sebesar 60 menit, jenis AKDP 60 menit, dan AKDES 12,50 menit. Sedangkan rata-rata *headway* kendaraan AKAP 14,40 menit, AKDP 36,00 menit, dan AKDES 5,50 menit.

Dari analisa diatas dapat disimpulkan *headway* kendaraan keluar maksimal untuk jenis AKAP sebesar 60,00 menit, jenis AKDP 60,00 menit, dan AKDES 15.00 menit. Sedangkan rata-rata *headway* kendaraan AKAP 14.69 menit, AKDP 40.00 menit, dan AKDES 5.76 menit.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Dari berbagai hal yang tertulis pada bab-bab sebelumnya yang telah mengungkapkan isi keseluruhan baik teori maupun penerapannya dapat ditarik kesimpulan:

1. Kurangnya pelayanan di terminal terpadu Kutacane seperti tidak berfungsinya sebagian loket penjualan karcis angkutan umum membuat peminat pengguna jasa angkutan umum sangat berkurang di terminal terpadu Kutacane. Para pengguna jasa angkutan umum lebih memilih untuk menunggu angkutan umum di luar areal terminal atau di loket karcis liar angkutan umum. Dan banyak fasilitas-fasilitas di terminal terpadu Kutacane yang kurang baik seperti fasilitas ruang tunggu penumpang yang tidak didukung dengan tempat duduk yang baik, keamanan di lingkungan terminal terpadu Kutacane serta penerangan lampu yang buruk semakin membuat para pengguna angkutan umum kurang berminat untuk menggunakan angkutan umum dari terminal terpadu Kutacane.
2. Hasil pengolahan data diperoleh jumlah angkutan parkir maksimum yaitu: Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP) 3 kendaraan/jam, Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP) 1 kendaraan/jam, Angkutan Pedesaan (AKDES) 16 kendaraan/jam. Sedangkan daya tampung parkir terminal terpadu Kutacane untuk masing-masing jenis angkutan yaitu: Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP) 14 kendaraan/jam, Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP) 52 kendaraan/jam, Angkutan Pedesaan (AKDES) 152 kendaraan/jam.

5.2. Saran

1. Untuk memaksimalkan jumlah kedatangan rata-rata AKAP, AKDP, AKDES kedalam terminal maka diharapkan penjagaan di pintu gerbang

masuk terminal lebih ditingkatkan untuk mengantisipasi angkutan yang tidak mau masuk kedalam terminal.

2. Meningkatkan tingkat pelayanan terminal dengan memaksimalkan fasilitas-fasilitas yang dimiliki terminal, dengan memperbaiki dan membenahi fasilitas-fasilitas yang rusak dan yang belum ada.
3. Menindak tegas para supir angkutan umum apabila setiap angkutan yang dikendarainya tidak masuk kedalam terminal
4. Menambah petugas keamanan pada terminal agar para penumpang yang menunggu angkutan umum dapat merasa aman.
5. Menghidupkan kembali loket karcis agar tidak menjamurnya loket-loket liar di luar terminal sehingga menyulitkan penumpang untuk membeli karcis dan terhindar dari calo-calo yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

- Adytiasari, G. (2011) Terminal Bus Tipe B Kabupaten Wonogiri. *Laporan Tugas Akhir*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Anton, L. (2002) *Analisa Kapasitas Terminal Bus Antar Kota Studi Kasus Terminal Bintaro Demak*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Dirjen Cipta karya *Pedoman pengelolaan Terminal Kabupaten/kota*. 2010. Jakarta
- Direktorat Perhubungan Darat tahun 1998 *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. 1998. Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1993 *Tentang terminal Transportasi Jalan*. 1995. Jakarta.
- Meyanti, J.T. (2014) *Evaluasi Kelayakan Terminal Angkutan Umum di kecamatan Tobelo Tengah*. Manado: Universitas Sam Ratulangi.
- Miro, F. (1997) *Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga
- Morlok, M.K. (1984) *Pengantar teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Munawar, A. (2005) *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. 1993. Jakarta.
- Warpani (1990), *Merencanakan Sistem pengangkutan* , Bandung: Penerbit ITB

LAMPIRAN



Gambar L. 1: Bangunan Utama Terminal Terpadu Kutacane.



Gambar L. 2: Jalur Angkutan Masuk ke Terminal.



Gambar L. 3: Loket Karcis yang berfungsi.



Gambar L. 4: Loket Karcis yang Tidak Berfungsi.



Gambar L. 5: Ruang Tunggu Penumpang.



Gambar L. 6: Pelataran Parkir Dan Angkutan Umum Yang Menunggu Penumpang.



Gambar L. 7: Fasilitas Mushollah di Terminal.



Gambar L. 8: Fasilitas Toilet di Terminal.



Gambar L. 9: Gedung KIR



Gambar L. 10: Gudang Bongkar Muat Yang Tidak Berfungsi



Gambar L. 11: Pos Security

KUESIONER PENELITIAN

Evaluasi Kinerja Teknis Pelayanan Terminal Agkutan Umum Kota Kutacane (Studi Kasus Terminal Terpadu Kutacane).

Berikut ini adalah kuesioner yang berkaitan dengan penelitian tentang *Evaluasi Kinerja Teknis Pelayanan Terminal Agkutan Umum Kota Kutacane (Studi Kasus Terminal Terpadu Kutacane)*. Oleh karena itu di sela-sela kesibukan anda, kami memohon dengan hormat kesediaan anda untuk dapat mengisi kuisisioner ini. Atas kesediaan dan partisipasi anda sekalian untuk mengisi kuisisioner yang ada, saya ucapkan banyak terima kasih.

IDENTITAS RESPONDEN (PENUMPANG ANGKUTAN)

Nama :

Usia :

Jenis Kelamin :

DAFTAR KUESIONER:

Mohon untuk memberikan tanda (V) pada setiap pertanyaan yang anda pilih

Keterangan:

S = Setuju.

R = Ragu-Ragu.

TS = Tidak Setuju.

| No | Pertanyaan | S | R | TS |
|----|---|---|---|----|
| 1 | Apakah terminal menyediakan jasa angkutan umum yang berfungsi untuk dapat memberikan pelayanan kemudahan, kenyamanan dan rasa aman kepada setiap penumpang angkutan umum? | | | |
| 2 | Apakah menurut anda di terminal ini anda sering menunggu terlalu lama untuk menggunakan jasa suatu angkutan umum? | | | |
| 3 | Apakah lokasi terminal ini terletak ditempat yang strategis, sehingga pengguna jasa dapat lebih mudah mengunjungi dari berbagai arah? | | | |
| 4 | Apakah terminal memberikan fasilitas yang efektif dan cukup baik? | | | |
| 5 | Apakah terminal ini pernah terjadi keributan sehingga mengganggu dan merugikan para penumpang? | | | |
| 6 | Apakah terminal ini memberikan pelayanan yang baik apabila ada masalah tentang fasilitas terminal? | | | |
| 7 | Apakah terminal pernah terjadi ketidakteraturan arus lalu lintas, sehingga menimbulkan kepadatan angkutan/kemacetan? | | | |
| 8 | Apakah terminal mempunyai peraturan yang berlaku? | | | |
| 9 | Apakah terminal selalu dalam pengawasan dari pihak petugas terminal? | | | |
| 10 | Apakah kebersihan dan kenyamanan di terminal sudah sangat baik? | | | |

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DATA DIRI PESERTA

Nama Lengkap : Syahreza Muhammad Iqbal
Panggilan : Iqbal
Tempat, Tanggal Lahir : Lawe Desky, 10 Oktober 1994
Jenis kelamin : Laki - Laki
Alamat Sekarang : Perapat Titi Panjang
Nomor KTP : 1102041010940003
Alamat KTP : Perapat Titi Panjang
No HP/ Telp Seluler : 081269544949
Nama Orang Tua :
Ayah : Saiful
Ibu : Mariani

RIWAYAT PENDIDIKAN

No Induk Mahasiswa : 1307210156
Fakultas : Teknik
Jurusan : Teknik Sipil
Program Studi : Teknik Sipil
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
Alamat Perguruan Tinggi : Jl.kapten Muchtar basri BA. NO. 3 Medan
20238

| No | Tingkat Pendidikan | Nama dan Tempat | Tahun Kelulusan |
|----|---|-----------------------------|-----------------|
| 1 | SEKOLAH DASAR | SD Negeri 3 Lw Loning | 2006 |
| 2 | SMP | SMP Negeri 2 Lw Sigala-gala | 2009 |
| 3 | SMA | SMA Negeri Perisai Kutacane | 2012 |
| 4 | Melanjutkan kuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara tahun 2013 sampai selesai | | |