

EVALUASI KINERJA TERMINAL LATAMBAGA KOLAKA

Dewi¹, Try Sugiarto Soeparyanto^{2,*}, Mappa Nasrun¹

¹ Program Studi D-III Teknik Sipil, Program Pendidikan Vokasi, Universitas Halu Oleo

² Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Halu Oleo

Koresponden*, Email: trysaja@uho.ac.id

Info Artikel	Abstract
Diajukan : 26 Oktober 2017 Diperbaiki : 10 November 2017 Disetujui : 17 November 2017	<p>This study aims to provide an overview and assessment of the service of AKDP vehicles in the terminal Latambaga Kolaka function less effectively. It is expected to provide suggestions and ideas to the decision makers.</p> <p>The method used in this study is the observation method. Data collection techniques used are field surveys about terminal area, number of vehicles, number of passengers on the route of the route network.</p> <p>Based on the survey results, the performance of the terminal Latambaga Kolaka still needs to be evaluated again. Because one of the problems is the number of vendors and sellers in the terminal so that it disturbs the convenience of terminal user and terminal facilities that need to be renovated again.</p>
<i>Key words : Evaluation, Performance, Public transport</i>	<hr/> <p>Abstrak</p> <p>Penelitian ini bertujuan agar dapat memberikan gambaran dan penilaian tentang pelayanan kendaraan AKDP pada terminal Latambaga Kolaka secara efektif. Dengan demikian diharapkan dapat memberikan saran atau gagasan kepada pihak pengambil keputusan.</p> <p>Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode observasi. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dengan survei lapangan tentang luasan terminal, jumlah kendaraan, jumlah penumpang pada rute jaringan trayek.</p> <p>Berdasarkan hasil survei, kinerja terminal Latambaga Kolaka masih perlu di evaluasi lagi. Karena salah satu masalah yaitu banyaknya aheng dan penjual yang ada didalam terminal sehingga mengganggu kenyamanan pengguna terminal serta fasilitas terminal yang perlu di renovasi kembali.</p>
Kata kunci : Evaluasi, Kinerja, Angkutan umum	

1. Pendahuluan

Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai ke tujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang (Departemen Perhubungan, 1996).

Terminal Latambaga Kolaka merupakan salah satu terminal tipe B sebagai titik simpul pergantian moda transportasi penumpang angkutan umum baik yang bergerak menuju kota Kendari, Bopinang maupun yang menuju Kolaka Utara. Sebagai terminal kategoritipe B dalam proses pelayanan terhadap pengguna masih jauh seperti yang diharapkan atau yang di standarkan pada terminal tipe B.

Untuk mengatasi permasalahan-permasalahan yang terjadi didalam terminal, maka sudah saatnya untuk memikirkan koordinasi yang harus dilakukan terhadap satuan lalu lintas baik kendaraan maupun penumpang didalam maupun disekitar terminal, agar berjalan lancar dan teratur sehingga dalam studi kasus saya kali ini membahas “Evaluasi Kinerja Terminal Latambaga Kolaka”

2. Tinjauan Pustaka

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Pengertian Terminal

Terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen penting dalam sistem transport (Morlok, 1984). Terminal adalah titik awal dan titik akhir dari operasional pengangkutan yang sekaligus memiliki fungsi untuk pergudangan, penumpukan bongkar muatan barang-barang (salim, 1993).

Direktur Jendral Perhubungan Darat (1995) menyatakan bahwa terminal angkutan umum merupakan titik simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan tempat terjadinya putus arus yang merupakan prasarana angkutan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum, berupa tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau barang, bongkar muat barang, sebagai tempat berpindahnya penumpang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi sebagai akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta adanya tuntutan efisiensi transportasi.

2.1.2 Fungsi Terminal

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No.31 tahun1993 tentang terminal transportasi jalan, terminal berfungsi sebagai berikut:

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari suatu moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, parker, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket, dll) serta fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi atau kendaraan penumpang.

2. Fungsi terminal bagi pemerintah, antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan rtribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan.
3. Fungsi terminal bagi operator / pengusaha jasa angkutan adalah untuk pengaturan pelayanan operasi bus, menyediakan fasilitas dan informasi awak bus dan fasilitas pangkalan.

Menurut Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, fungsi utama dari terminal adalah sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

2.1.3 Klasifikasi Terminal

Berdasarkan kriteria masing-masing maka terminal dapat di klasifikasikan sebagai berikut (Departememn Perhubungan; 1996) :

1. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Perannya
 2. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Fungsinya
 3. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Jenis Angkutan
 4. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Ruang Terminal
- Berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No. 31 Tahun 1993, mengklasifikasikan terminal menjadi tiga.

Tabel 1. Kebutuhan Luas Terminal Penumpang (Dirjen Perhubungan Darat, 1993)

KEGUNAAN	KEBUTUHAN LUAS (m ²)		
	TIPE A	TIPE B	TIPE C
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
Ruang P3K	45	30	15
Ruang perkantoran	150	100	-
Ruang Luar (tidak efektif)	6.653	4.890	1.554
Luas total	23.494	17.255	5.463
Cadangan pengembangan	23.494	17.255	5.463
Kebutuhan lahan	46.988	34.510	10.926
Kebutuhan lahan untuk design	47.000	35.000	11.000

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 1993

KEGUNAAN	KEBUTUHAN LUAS (m ²)		
	TIPE A	TIPE B	TIPE C
Kendaraan			
Ruang parkir AKAP	1.120	-	-
AKDP	540	540	-
AK	800	800	800
ADES	900	900	900
Pribadi	600	500	200
Ruang servis	500	500	-
Pompa bensin	500	-	-
Sirkulasi kendaraan	3.960	2.740	1.100
Bengkel	150	100	-
Ruang istirahat	50	40	30
Gudang	25	20	-
Ruang parkir cadangan	1.980	1.370	550
Pemakai Jasa			
Ruang tunggu	2.625	2.250	480
Sirkulasi orang	1.050	900	192
Kamar mandi	72	60	40
Kios	1.575	1.350	288
Musholla	72	60	40

Sumber: *Dirjen Perhubungan Darat 1993*

2.1.4 Penentuan Lokasi Terminal

Menurut peraturan pemerintah no. 43 tahun 1993 penetapan lokasi terminal angkutan penumpang perlu mempertimbangkan:

1. Rencana umum tata ruang.
2. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar terminal.
3. Keterpaduan moda transportasi baik udara maupun antar moda.
4. Kondisi topografi terminal.
5. Kelestarian lingkungan.

2.1.5 Klasifikasi Terminal Berdasarkan Ruang Terminal

Agar terminal mampu memberikan pelayanan yang baik bagi penggunaannya, maka perlu disediakan fasilitas-fasilitas yang di peruntukkan bagi pengguna jasa terminal.

Fasilitas-fasilitas yang ada di dalam terminal dapat dibedakan menjadi dua, yaitu fasilitas utama dan fasilitas penunjang

a. Fasilitas Utama

Yang dimaksud fasilitas utama terminal adalah fasilitas yang mutlak ada disuatu terminal dalam rangka memberikan pelayanan bagi masyarakat, khususnya penumpang, calon penumpang, sopir, awak armada, maupun orang-orang yang memerlukan jasa terminal angkutan umum.

2. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang yang dimaksud sebagai pelengkap dalam pengoperasian terminal. Seperti:

- a. Toilet
- b. Tempat Ibadah
- c. Kantin/kios
- d. Ruang Pengobatan
- e. Ruang Informasi dan Pengaduan

- f. Telepon Umum
- g. Taman

2.1.6 Teori Dan Konsep Angkutan Umum

Tujuan utama angkutan umum penumpang adalah penyelenggaraan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Dimana ukuran suatu pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Trayek adalah lintasan kendaraan umum pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dengan jadwal maupun tidak terjadwal.

$$K_t = \frac{\sum P}{C} \dots \dots \dots (1)$$

Keterangan:

K_t = Frekuensi Jumlah Kendaraan

p = Jumlah Penumpang Selama Waktu Sibuk

C = Kapasitas Kendaraan.

Berdasarkan keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Tahun 2002 tentang Pedoman Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur yaitu, kapasitas kendaraan adalah daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2. Kapasitas Kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang perhari/kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil penumpang umum	8		8	250-300
Bus kecil	19		19	300-400
Bus sedang	20	10	30	500-600
Bus besar lantai tunggal	49	30	79	1.000-1.200
Bus besar lantai ganda	85	35	120	1.500-1.800

Sumber: *Dirjen Perhubungan Darat 2002*

Jalan dapat dikelompokkan atas tiga golongan dengan karakteristik masing-masing sebagai berikut :

1. Jalan Arteri
2. Jalan kolektor
3. Jalan lokal

2.1.7 Ukuran Kinerja Terminal

Adapun yang menjadi indikator/ukuran dalam kinerja terminal adalah sebagai berikut:

1. Headway

Menurut Morlok (1991), headway dalam hal ini dapat didefinisikan sebagai interval waktu antara saat dimana bagian depan suatu kendaraan melalui suatu titik sampai saat bagian depan kendaraan berikutnya melalui titik yang sama. Untuk menghitung waktu headway dapat menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Headway} = \frac{t}{Kt} \quad \dots \dots (2)$$

Keterangan :

t = waktu (60 menit)

Kt = frekuensi jumlah kendaraan

2. Waktu Tunggu

Waktu tunggu adalah waktu yang diperlukan kendaraan dari selesai menurunkan penumpang sampai kendaraan tersebut melayani penumpang naik di landasan keberangkatan (Morlok, 1991). Untuk menghitung waktu tunggu dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Waktu tunggu} = \frac{1}{2} \times \text{Waktu Headway} \quad \dots \dots (3)$$

2.1.8 Pengelolaan Terminal

Di dalam keputusan menteri perubungan No. 13 tahun 1995 Tentang Terminal dan Transportasi Jalan pengelolaan terminal meliputi kegiatan perencanaan pelaksanaan dan pengawasan operasional terminal.

2.1.9 Trayek dan Rute

Trayek angkutan kota didefinisikan sebagai tempat-tempat angkutan kota secara tetap melayani penumpang yaitu dengan menaikkan dan menurunkannya.

Rute angkutan umum biasanya di tempatkan dan di lokasi yang memang diperkirakan ada calon penumpang yang dilayani. Pada umumnya, trayek angkutan umum yang melayani masyarakat dalam suatu wilayah jumlahnya lebih dari satu, maka ditinjau dari keseluruhan akan ada suatu sistem jaringan rute yaitu sekumpulan rute yang bersama-sama melayani kebutuhan umum masyarakat.

2.1.10 Angkutan Umum Perkotaan

Angkutan Umum Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibukota kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek, dengan sistem sewa atau dibayar. Ciri-ciri penawaran yang dimiliki angkutan umum perkotaan meliputi (Dephub, 1996):

1. Pengelolaan Angkutan
2. Ketenagakerjaan
3. Kualitas Pengemudi Kecelakaan
4. Pengaturan dan Pengawasan
5. Pelayanan

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pelaksanaan Penelitian

3.1.1 Jenis Penelitian

Jenis Penelitian yang dipakai yaitu jenis penelitian survei yang menggunakan Metode Observasi. Menurut Arikunto (2006:124) observasi adalah mengumpulkan data atau keterangan yang harus dijalankan dengan melakukan usaha-usaha pengamatan secara langsung ketempat yang akan diselidiki.

3.1.2 Lokasi Penelitian Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Terminal Latambaga Kolaka Sulawesi Tenggara yang melayani trayek antar kota dan daerah. Survei dilaksanakan pada jam 06.00 sampai 17.00 wita selama 3 hari.

3.1.3 Jenis Dan Sumber Data

1. Data Primer

Sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber asli (tidak melalui media perantara) (Indriantoro dan Supomo, 1999: 146). Teknik yang dipergunakan untuk pengumpulan data primer dilakukan dengan teknik observasi di tempat penelitian.

2. Data Sekunder

Sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain) (Indriantoro dan Supomo, 1999: 147).

3.1 Metode Analisis Data

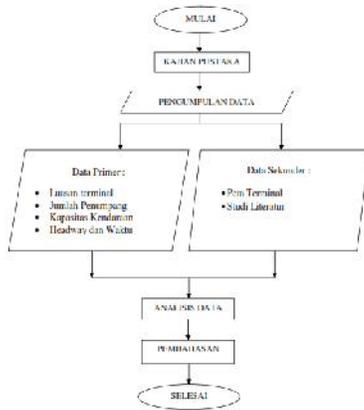
3.1.1 Analisis Fasilitas Terminal

Analisis fasilitas terminal dilakukan dengan membandingkan antara kondisi fasilitas terminal yang ada dilapangan dengan standar fasilitas terminal tipe B berdasarkan keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No. 31 Tahun 1993).

3.1.2 Analisis Karakteristik Terminal

1. Melakukan perhitungan kebutuhan armada angkutan umum yang melayani pada setiap trayek atau lintasan dengan memperhatikan selang kedatangan antar kendaraan atau lama waktu tunggu penumpang.
2. Menentukan nilai *Headway* setiap kendaraan.
3. Waktu tunggu adalah waktu yang diperlukan kendaraan dari selesai menurunkan penumpang sampai kendaraan tersebut melayani penumpang naik di landasan keberangkatan (Morlok, 1991).

3.2 Rencana Kegiatan



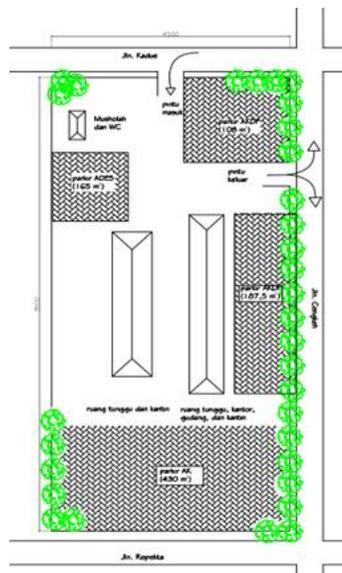
Gambar 1. Bagan Alir

4. Analisis dan Pembahasan

4.1 Profil Terminal latambaga Kolaka

Terminal Latambaga merupakan salah satu terminal tipe B yang merupakan transportasi publik di Kabupaten Kolaka yang melayani jalur angkutan umum baik itu AKDP rute Kolaka – Kendari, rute Kolaka – Bombana dan rute Kolaka – Kolaka Utara, Ades maupun Antar kota. Selain dipergunakan sebagai arus keluar masuk angkutan umum, terminal Latambaga Kolaka juga dipergunakan sebagai tempat menginap angkutan AKDP rute Bombana.

4.1.1 Layout Terminal Latambaga Kolaka



Gambar 2. Layout terminal Latambaga

4.1.2 Hasil Survei Terminal Latambaga

Tabel 4.1 Data hasil survei

No	Fasilitas Terminal	Ukuran/Luas (m ²)
1	Tempat parkir angkutan umum	890,5
2	Tempat tunggu penumpang	341,5
3	Bangunan kantor terminal	34
4	Toilet	12
5	Kantin	67,2
6	Gudang	5
7	Musollah	6

4.1.3 Trayek Angkutan Umum Terminal Latambaga

Tabel 3. Trayek angkutan umum

No	Kabupaten Tujuan	Jumlah Mobil	Jurusan
1	Kabupaten Kolaka Utara	10	Kolaka - Kolaka Utara
2	Kabupaten Kota Kendari	12	Kolaka - Kendari
3	Kabupaten Bombana	3	Kolaka - Bombana

4.1.4 Jumlah penumpang dari hasil survei

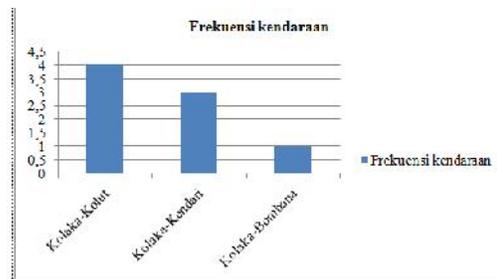
Tabel 4. Data jumlah penumpang

Waktu	Kolaka - Kendari	Kolaka - Kolaka Utara	Kolaka - Bombana
07.00-08.00	0	0	0
08.00-09.00	0	0	0
09.00-10.00	0	2	0
10.00-11.00	8	8	0
11.00-12.00	9	11	2
12.00-13.00	17	22	8
13.00-14.00	22	32	0
14.00-15.00	9	12	0
15.00-16.00	2	5	0
16.00-17.00	5	0	0

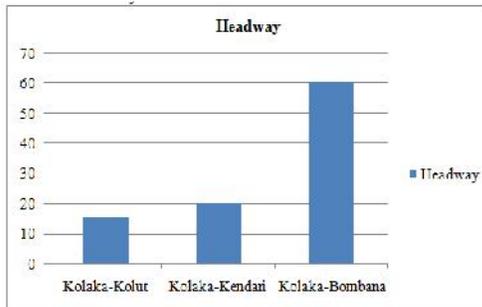
4.2 Kinerja Angkutan Umum AKDP Terminal Latambaga Kolaka

Adapun kinerja angkutan umum AKDP yang dianalisis adalah Kapasitas Kendaraan, Headway dan Waktu tunggu

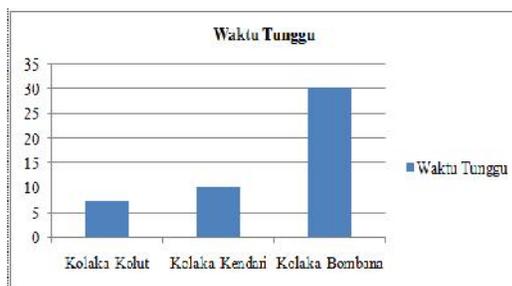
4.2.1 Kapasitas Kendaraan Tiap Rute



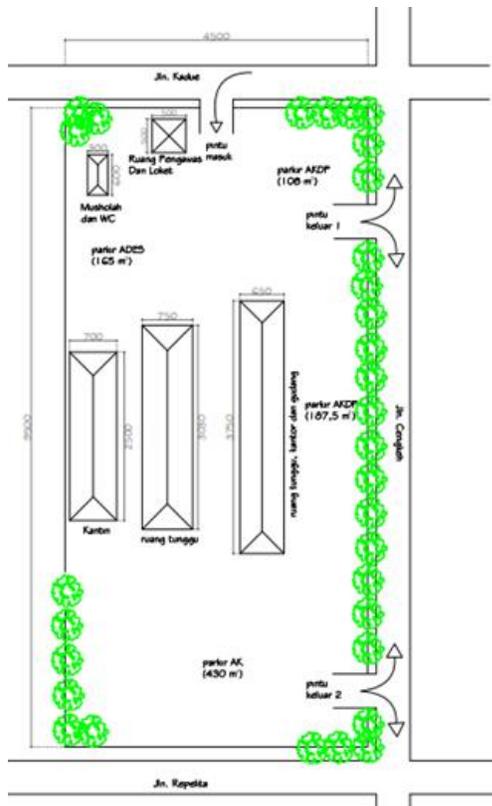
4.2.2 Headway Tiap Rute



4.2.3 Waktu Tunggu Penumpang



4.3 Desain Terminal Latambaga



Gambar 3. Desain Terminal latambaga

5. Penutup

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian dan pembahasan yang telah di uraikan diatas, maka diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan analisis penulis terdapat beberapa fasilitas yang tidak terpenuhi dan tidak sesuai standar Dirjen perhubungan Darat berdasarkan tipe terminal B antara lain tempat parkir angkutan umum, tempat tunggu penumpang, bangunan kantor terminal, toilet, kantin, gudang dan musollah. Sebagian besar fasilitas yang ada hanya hanya terkesan sebagai pelengkap fasilitas saja, yang mana keberadaannya dinilai sudah tidak layak dan tidak fungsional, bahkan beberapa diantaranya sama sekali tidak diketahui keberadaannya oleh para pengguna.
2. Kapasitas kendaraan yang beroperasi di Terminal Latambaga Kolaka melebihi batas kapasitas maksimum perhitungan rencana. Kapasitas perhitungan maksimum penumpang untuk setiap unit kendaraan yaitu 8 penumpang. Sedangkan untuk Headway dan waktu tunggu di terminal Latambaga Kolaka tidak di berlakukan karena kurangnya penumpang.

5.2 Rekomendasi

Sebagai saran dan rekomendasi untuk penelitian selanjutnya terkait pada kesimpulan diatas, yakni sebagai berikut :

1. Perlu adanya mengembangkan terminal berdasarkan terminal tipe B sesuai dengan peraturan Dirjen Perhubungan Darat.
2. Perlu adanya evaluasi ulang terhadap kondisi fisik dari fasilitas-fasilitas yang ada di terminal kolaka.
3. Perlu adanya penertiban terhadap aheng dan penjual yang ada di dalam terminal karna mengganggu kenyamanan pengguna terminal

Referensi

- [1] Abubakar Iskandar.1995. *Menuju Lalulintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubunga Darat.
- [2] Ditjen Perhubungan Darat. 1993. *Kebutuhan Luas Terminal Penumpang*. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- [3] Ditjen Perhubungan Darat. 2002. *Sistem Transportasi Kota*. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat
- [4] Morlok, EK, 1995. *Pengantar Teknik & Perencanaan Transfortasi*. Jakarta: Erlangga.