

**ALTERNATIF PENENTUAN LOKASI TERMINAL BUS TIPE – B DI KUALA KAPUAS,  
KECAMATAN SELAT, KABUPATEN KAPUAS,  
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH**

Josandra Dwi Anugrah, [Ida Soewarni, ST., MT, Annisa Hammidah I. ST., M.Sc]  
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil&Perencanaan, Institut  
Teknologi Nasional Malang.  
[andradwi099@gmail.com](mailto:andradwi099@gmail.com) , [[idasoewarni@gmail.com](mailto:idasoewarni@gmail.com), [nisa\\_pwk@yahoo.com](mailto:nisa_pwk@yahoo.com)]

---

**ABSTRAK**

Transportasi merupakan bagian yang sangat penting dalam memfasilitasi orang maupun barang. Kuala Kapuas mendapat julukan sebagai kota air karena pada jaman dahulu masyarakat Kuala Kapuas menggunakan sungai sebagai jalur transportasi air yang seiring dengan perkembangan jaman sungai perlahan-lahan mulai ditinggalkan dan masyarakat mulai menggunakan transportasi di darat. Dan juga pintu gerbang yang menghubungkan lalu lintas orang dan/atau barang dari Provinsi Kalimantan Selatan ke Provinsi Kalimantan Tengah disebut Kuala Kapuas ataupun sebaliknya. Yang di mana Kuala Kapuas merupakan titik penghubung dari Kota Banjarmasin menuju ke Kota Palangkaraya.

Penelitian ini bertujuan untuk menentukan alternatif lokasi. Terminal bus tipe –B di Kuala Kapuas dari penelitian yang akan dilakukan. Hasil dari penelitian ini yaitu diketahui kriteria yang termasuk dalam alternatif penentuan lokasi terminal bus Tipe – B di Kuala Kapuas yaitu, Jaringan Trayek, Lokasi, Kelas Jalan, Jarak Minimal Antar 2 Terminal, Luas Lahan, Akses Keluar Masuk Terminal, Lokasi Terminal, dan Keamanan. Untuk kesesuaian lokasi alternatif memiliki kemiringan lereng 0- 3% yang berarti dapat dikatakan bahwa lokasi tersebut masuk dalam kategori sesuai untuk penempatan terminal bus tipe – B

**Kata Kunci :** Alternatif Penentuan Lokasi, Terminal Bus Tipe-B.

---

## **1. Pendahuluan**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan bagian yang sangat penting dalam memfasilitasi orang maupun barang. sarana diperlukan untuk melakukan pergerakan/perjalanan orang dan produk untuk mencapai suatu tujuan guna mendukung kegiatan tersebut. (Warpani, 2002). Ada tiga kategori transportasi yang berbeda yaitu : perjalanan udara, perjalanan laut, dan perjalanan darat. Moda transportasi yang berjalan di darat dan selalu sama dengan moda transportasi di jalan adalah moda transportasi darat (Warpani, 1990).

Ada berbagai ciri transportasi darat, masing-masing dengan kualitas uniknya sendiri. Geografi Fisik, yang meliputi jalan raya, kereta api, perairan pedalaman, dan moda pipa dan kabel yang unik adalah kategori berbeda di mana transportasi darat dapat dikategorikan. Apalagi Geografi Administratif yang dipisahkan menjadi angkutan lintas batas antar negara, angkutan

dalam kota, angkutan desa, angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), dan angkutan antar kota antar provinsi (AKAP) (internasional). Miro (2012).

Transportasi darat memiliki banyak jenis angkutan. Di Indonesia angkutan umum dapat berupa taksi, bus, angkot, bentor, dan lainnya. Perekonomian kota sangat dipengaruhi oleh sistem transportasi publiknya, dan keadaan jaringan transportasi kota dapat digunakan untuk menilai seberapa baik atau buruk kinerja kota secara ekonomi. Infrastruktur dan fasilitas transportasi akan semakin diperlukan seiring pertumbuhan ekonomi untuk memastikan pergerakan orang dan barang yang lancar.

Terminal berfungsi untuk tempat transportasi penumpang dan barang. Terminal penumpang dan terminal barang adalah dua kategori terminal. Tiga jenis terminal penumpang ditetapkan sebagai tipe-A, tipe-B, dan tipe-c, ada Angkutan Angkutan Lintas Kota Antar

Provinsi (AKAP) dan/atau lintas batas antar negara, Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Antar Kota (Angkot), dan Angkutan Pedesaan (Ades) semuanya dilayani oleh terminal penumpang tipe-A, terminal penumpang tipe-B yang melayani angkutan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi (AKDP), angkutan kota (Angkot), dan/atau angkutan pedesaan (Ades), Terminal penumpang tipe C yang melayani angkutan umum untuk angkutan pedesaan (Ades) . Lokasi terminal akan berdampak pada pelayanan transportasi kota, sehingga lokasi terminal sangat berpengaruh.

Kuala Kapuas mendapat julukan sebagai kota air karena pada jaman dahulu masyarakat Kuala Kapuas menggunakan sungai sebagai jalur transportasi air yang seiring dengan perkembangan jaman sungai perlahan – lahan mulai ditinggalkan dan masyarakat mulai menggunakan transportasi di darat. Dan juga pintu gerbang yang menghubungkan lalu lintas orang dan/atau barang dari Provinsi Kalimantan Selatan ke Provinsi Kalimantan Tengah disebut Kuala Kapuas ataupun sebaliknya. Yang di mana Kuala Kapuas merupakan titik penghubung dari Kota Banjarmasin menuju ke Kota Palangkaraya. Jarak tempuh dari Kuala Kapuas menuju Banjarmasin kurang lebih 57km, sedangkan dari Kuala Kapuas menuju ke Palangkaraya 136km.

Oleh karena itu, lalu lintas darat padat melalui atau menuju Kuala Kapuas. Untuk mengurangi tingginya arus lalu lintas maka Pemerintah daerah Kabupaten Kapuas membangun terminal bus Banama Tipe – B yang berlokasi di Desa Pulau Telo Baru yang dibangun pada tahun 2001 yang memiliki peran penting di Kuala Kapuas dan seiring berjalannya waktu, pertumbuhan populasi semakin cepat dari tahun ke tahun. Dari segi fasilitas yang dimiliki terminal, terminal yang dibuat pemda masih belum ideal, terminal bus Banama tidak memenuhi standar.

Dari sumber yang didapatkan dari peneliti yaitu untuk terminal bus Banama tersebut telah beroperasi dari tahun 2004 –

2010, yang kemudian dari tahun 2011 - 2017 terminal bus Banama mengalami penurunan kinerja yang menyebabkan awal terhentinya operasional terminal, yang kemudian dilakukan evaluasi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Kapuas sehingga pada tahun 2018 mulai beroperasi kembali sampai pada tahun 2019, dan kemudian mengalami penurunan kinerja operasional kembali hingga pada awal tahun 2020 yang di mana terdampak juga akibat dari adanya virus covid dan terminal bus Banama kembali tidak beroperasi karena mengikuti kebijakan dari pemerintah hingga ditahun 2022 ini terminal bus Banama masih dalam tahap untuk diaktifkan kembali.

Akan tetapi terdapat sedikit kendala dalam menghidupkan kembali terminal bus Banama ini yang di mana adanya persepsi dari penumpang dan pengemudi angkutan yaitu terminal bus Banama terlalu jauh dari pusat keramaian seperti pasar, dan juga permukiman masyarakat. Dari segi lokasi sudah cukup strategis karena tidak mengganggu aktivitas lain yang berada di sekitar terminal, Namun sopir bus kota/antar kota enggan menggunakannya dengan alasan terminal ini jauh dari pusat aktivitas keramaian masyarakat seperti pasar.

## **1.2 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini yaitu Menentukan alternatif lokasi Terminal bus tipe – B di Kuala Kapuas.

## **1.3 Manfaat Penelitian**

Keluaran penelitian ini diketahuinya variabel kriteria lokasi terminal Tipe-B, diketahuinya kondisi eksisting alternatif penentuan lokasi tipe – B di Kuala Kapuas, meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menggunakan transportasi umum guna mengurangi tingginya arus lalu lintas perjalanan di Kuala Kapuas dan PAD serta dapat menjadi evaluasi bagi pemerintah daerah dan instansi untuk lebih memperhatikan dan mengelola Tipe - B untuk kedepan dan berkelanjutan.

## 2. Kajian Pustaka

### 2.1 Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai memindahkan atau membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat lain (Morlok, 1978). Meskipun memindahkan orang atau benda biasanya bukan merupakan tujuan tersendiri, kebutuhan akan jasa transportasi biasanya disebut sebagai kebutuhan turunan yang dihasilkan dari kebutuhan akan barang atau jasa lainnya. Jadi, jika ada keadaan yang mendorongnya, akan ada kebutuhan akan moda transportasi baru. Permintaan akan jasa transportasi ditutupi oleh kepentingan lain dan tidak dapat berdiri sendiri (Morlok, 1984). Permintaan transportasi dapat dihasilkan dari hal-hal berikut: Manusia harus melakukan perjalanan ke berbagai tempat untuk terlibat dalam aktivitas seperti bekerja, berbelanja, bersekolah, dll., dan ada kebutuhan akan komoditas yang akan diangkut juga.

### 2.2 Terminal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

#### 2.2.1 Fungsi Terminal

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat Bina Sistem Prasarana (Departemen Perhubungan, 1996) fungsi terminal pada dasarnya dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur yang terkait dengan terminal yaitu:

1. Fungsi penumpang adalah di mana fasilitas dan informasi ditawarkan (halaman, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, kios, loket, tempat parkir untuk kendaraan pribadi, dll.) untuk kenyamanan menunggu dan transisi dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lainnya.
2. Fungsi pemerintah adalah dalam hal perencanaan dan manajemen lalu lintas, untuk mengendalikan arus

angkutan umum, untuk mengatur lalu lintas dan mencegah kemacetan, dan sebagai sumber pengumpulan hukuman.

3. Fungsi operator angkutan umum adalah untuk pengendalian pelayanan pengoperasian angkutan umum, penyediaan fasilitas pangkalan, tempat istirahat, dan sumber informasi bagi pekerja angkutan umum.

#### 2.2.2 Tipe Terminal

Terminal penumpang tipe - B, merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan, dan/atau angkutan perdesaan.

Kegunaan	Kebutuhan luas (m <sup>2</sup> )		
	Tipe A	Tipe B	Tipe C
<b>A. Kendaraan</b>			
Ruang Parkir AKAP	1120	-	-
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	-
Pompa Bensin	500	-	-
Sirkulasi Kendaraan	3960	2740	1100
Bengkel	150	100	-
Ruang Istirahat	50	40	30
Gudang	25	30	-
Ruang Parkir Cadangan	1980	1370	550
<b>B. Pemakai Jasa</b>			
Ruang Tunggu	2625	2250	480
Sirkulasi Orang	1050	900	192
Kamar Mandi	72	60	40
Kios	1572	1350	288
Musholla	72	60	40
<b>C. Operasional</b>			
Ruang Administrasi	78	59	39
Ruang Pengawas	23	23	16
Loket	3	3	3
Peron	4	4	4
Retribusi	6	6	6
Ruang Informasi	12	10	8
Ruang P3k	45	30	15
Ruang Perkantoran	150	100	-
<b>D. Ruang Luar (Tidak Efektif)</b>			
Luas Total	23494	17255	5463
Cadangan Pengembangan	23494	17255	5463
Kebutuhan Lahan	46988	34510	10926
Kebutuhan Lahan Untuk Desain	47000	35000	11000

Sumber: Perhubungan Darat (1995)

### 2.3 Fasilitas Terminal Penumpang

Fasilitas untuk penumpang, pengantaran atau penjemputan, mobil dan supir, serta manajemen sering tersedia di terminal. Daftar fasilitas utama dan fasilitas

pendukung berikut ini sesuai dengan Pasal 2 Bab II Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Angkutan Jalan :

I. Fasilitas utama terminal adalah fasilitas yang dimiliki sepenuhnya oleh terminal, antara lain sebagai berikut:

- 1) Area Keberangkatan
- 2) Area Kedatangan
- 3) Area Menunggu
- 4) Area Lintas
- 5) Area Tunggu
- 6) Bangunan Kantor Terminal
- 7) Pos Pemeriksaan Kartu Pengawasan Setempat (KPS)
- 8) Loket Penjualan Tiket
- 9) Rambu-rambu lalu lintas

II. Fasilitas Pendukung, selain fasilitas utama dalam sistem Terminal, ada fasilitas pendukung lainnya yang berfungsi sebagai pelengkap fasilitas utama diantaranya sebagai berikut:

- 1) Ruang Informasi dan Pengaduan
- 2) Ruang Pengobatan
- 3) Ruang Penitipan Barang
- 4) Ruang Istirahat Supir
- 5) Docking Kendaraan Umum
- 6) Musholla
- 7) Kamar Mandi WC (*Water Closed*)
- 8) Kios atau Kantin
- 9) Telepon Umum
- 10) Taman dan lain-lain

### 3. Metode Penelitian

Penelitian yang dilakukan menggunakan gabungan antara penelitian kuantitatif dan kualitatif. metode yang di gunakan dalam penelitian ini untuk meneliti kelayakan terminal atau sampel tertentu dan pengambilan sampel secara khusus dengan pengumpulan data dengan menggunakan instrumen, serta menganalisis dan mendeskripsikan hasil dari analisa yang dilakukan guna mengetahui permasalahan apa yang sedang terjadi pada terminal dengan membandingkan dari teori dengan kenyataan yang ada dilapangan.

Berikut merupakan variabel penelitian:

No	Sumber	Variabel	Indikator	Kriteria
1	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan	Jaringan trayek	Lingkup pelayanan trayek	Jaringan trayek mencakup AKDP (Angkutan Kota Dalam Provinsi), angkutan pedesaan dan angkutan kota.
		Lokasi	Lokasi terminal berada	Terletak di jalan kolektor
		Kelas jalan	Kelas jalan lokasi terminal	Minimal II B
		Jarak minimal antar 2 (dua) terminal	Ketentuan jarak antar 2 terminal	Minimal 15km
		Luas lahan	Luas lahan terminal	2Ha (Hektar)
		Akses keluar masuk terminal	Jarak dari jalan menuju ke dalam terminal	Jarak minimal adalah 50m.
2	PO Bus dan Masyarakat	Lokasi Terminal	Lokasi terminal jauh dari pusat kegiatan	Tidak jauh dari pusat kegiatan (contohnya pasar)
			Lokasi terminal jauh dari pusat permukiman	Tidak jauh dari pusat permukiman
		Keamanan	Lokasi di sekitar terminal sepi	Terdapat aktivitas yang tidak sepi di sekitar terminal
			Penerangan jalan	Terdapat penerangan jalan di lokasi terminal
3	Jurnal "Usulan Penentuan Lokasi Dan Tapak Terminal Regional	Kemiringan lereng	Persentase kemiringan	Kemiringan lahan yang baik untuk terminal adalah 0 - 8%

Di Kota Bintuni", Achmad Rusli, dan Rita, 2014.	Daya dukung lahan	Jenis tanah yang dapat menopang bangunan	Jenis tanah yang dapat menopang
	Penggunaan lahan	Eksisting kegunaan lahan	Di lahan yang kosong
	Ketersediaan lahan	luas lahan yang tersedia	Untuk terminal bus tipe - B luas lahan maksimal 2Ha
	Ongkos transport	Perkiraan Biaya menuju terminal	Biaya yang dikeluarkan menuju terminal
	Aksesibilitas	Kemudahan menuju terminal	Kemudahan Ke terminal ataupun ke Kota/Kabupaten lainnya

Sumber : Identifikasi Penulis 2022

#### 4. Hasil dan Pembahasan

Terminal merupakan sarana transportasi dalam ranah rencana tata ruang yang berfungsi sebagai tempat pemberangkatan angkutan umum, tempat perjalanan penumpang atau barang sebagai ruang gerak kendaraan bermotor. Sangat penting awal pembangunan terminal untuk mengevaluasi berbagai faktor, termasuk pertimbangan ekonomi, sosial, geografis, lingkungan, serta hukum dan peraturan, untuk memastikan bahwa infrastruktur akan berfungsi seperti yang direncanakan dalam keadaan tersebut dan berguna di masa depan. Dari segi fasilitas yang dimiliki terminal, terminal yang dibuat pmda masih belum ideal, terminal bus Banama tidak memenuhi standar. Dari sumber yang didapatkan dari peneliti yaitu untuk terminal bus Banama tersebut telah beroperasi dari tahun 2004 – 2010, yang kemudian dari tahun 2011 - 2017 terminal bus Banama mengalami penurunan kinerja yang menyebabkan awal terhentinya operasional terminal, yang kemudian dilakukan evaluasi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Kapuas sehingga pada tahun 2018 mulai beroperasi

kembali sampai pada tahun 2019, dan kemudian mengalami penurunan kinerja operasional kembali hingga pada awal tahun 2020 yang di mana terdampak juga akibat dari adanya virus covid dan terminal bus Banama kembali tidak beroperasi karena mengikuti kebijakan dari pemerintah hingga ditahun 2022 ini terminal bus Banama masih dalam tahap untuk diaktifkan kembali. Dari segi lokasi sudah cukup strategis karena tidak mengganggu aktivitas lain yang berada di sekitar terminal, Namun sopir bus kota/antar kota enggan menggunakannya dengan alasan terminal ini jauh dari pusat aktivitas keramaian masyarakat seperti pasar. namun jika dilihat dari fasilitas umum, fasilitas penunjang dan fasilitas lain – lain terminal bus Banama termasuk dalam kategori fasilitasnya masih kurang lengkap, seperti : Fasilitas ruang tunggu pengantar/penjemput, fasilitas untuk pengelolaan lingkungan, peralatan jalan, penggunaan teknologi, pemantauan keamanan, pembelian tiket online, rambu terminal, layanan bagasi, loker, tempat berkumpul, jalur, evakuasi bencana di terminal, fasilitas penyandang cacat, wanita hamil dan menyusui, fasilitas ramp check, perbaikan bus fasilitas umum, fasilitas kesehatan, tempat ibadah, dan fasilitas transit penumpang sesuai dengan standar dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

##### 4.1 Analisis Identifikasi Kriteria Lokasi Terminal Bus Tipe-B

Berdasarkan dari hasil observasi lapangan dan analisa terkait dengan standar dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan mengenai karakteristik terminal berdasarkan tipologi terminal tipe – B pada alternatif lokasi terminal bus tipe – B di Kuala Kapuas dapat dilihat pada tabel 1 berikut.

Tabel 1 Hasil Eksplorasi Tahap I

Kriteria	Alasan
<b>Jaringan Trayek</b>	
Lingkup pelayanan trayek, lingkup pelayanan trayek untuk terminal bus tipe - B adalah Terletak di Kota Madya atau Kabupaten dalam jangka trayek antar Kota/Provinsi.	Lingkup pelayanan trayek yang berada di luar Kota Madya atau Kabupaten dengan jangka trayek di luar cakupannya maka dapat dikatakan tidak sesuai kriteria standar.
<b>Lokasi</b>	
Lokasi terminal berada, lokasi terminal bus tipe - B yang sesuai adalah terletak pada jalan kolektor.	Terletak pada jalan kolektor sebagai standar dari lokasi terminal bus tipe - B, dikarenakan dimensi Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang memiliki ukuran panjang 7600mm dan lebar 2060mm. Agar tidak mengganggu aktifitas lalu lintas yang bisa menyebabkan kemacetan.
<b>Kelas Jalan</b>	
Kelas jalan lokasi terminal, kelas jalan yang sesuai untuk lokasi terminal bus tipe - B yaitu IIIB.	Terletak pada kelas jalan IIIB sebagai standar dari lokasi terminal bus tipe - B, dikarenakan dimensi Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang memiliki ukuran panjang 7600mm dan lebar 2060mm. Agar tidak mengganggu aktifitas lalu lintas yang bisa menyebabkan kemacetan.
<b>Jarak Minimal Antar 2 (dua) Terminal</b>	
Ketentuan jarak antar 2 terminal, jarak minimal antar 2 terminal adalah 30 Km untuk di luar Pulau Jawa.	Untuk jarak antar 2 terminal yaitu yang berada di Kota Banjarmasin 63Km, dan untuk Kota Palangkaraya 132Km.
<b>Luas Lahan</b>	
Luas lahan terminal, luas lahan standar terminal bus tipe - B yaitu 2Ha.	Dengan luas lahan yang diperlukan maksimal 2Ha, di Kuala Kapuas masih terdapat lokasi yang dapat memenuhi standar ukuran untuk terminal bus tipe - B.
<b>Akses keluar masuk terminal</b>	
Jarak dari jalan menuju ke dalam terminal, jarak dari bahu jalan sesuai dengan standar yaitu 50m.	Dengan jarak dari bahu jalan yaitu 50m dapat memudahkan pengguna jasa untuk masuk ke dalam terminal. Dengan begitu dapat menjaga keselamatan pengendara lain dengan kendaraan angkutan.

<b>Lokasi terminal</b>	
Lokasi terminal jauh dari pusat kegiatan, untuk lokasi terminal yang jauh dari pusat kegiatan dapat menurunkan niat pengguna jasa dalam menggunakan jasa pelayanan terminal angkutan.	Pengemudi angkutan (PO Bus) menginginkan lokasi terminal berada tidak jauh dari pusat kegiatan (seperti pasar, atau tempat yang ramai)
Lokasi terminal jauh dari pusat permukiman, lokasi terminal yang jauh dari pusat permukiman dapat membuat kurangnya minat masyarakat dalam menggunakan jasa pelayanan angkutan.	Masyarakat (Pengguna Jasa) menginginkan untuk lokasi terminal bus tipe - B yang sesuai adalah berada tidak jauh dari pusat permukiman, dengan mempertimbangkan keramaian dan keamanan di sekitar lokasi terminal.
<b>Keamanan</b>	
Lokasi di sekitar terminal sepi, lokasi terminal yang berada di tempat sepi dapat membuat pengguna jasa kurang berminat dalam menggunakan jasa terminal.	Mengingat rawannya aksi kejahatan dan juga kriminalitas lainnya, untuk lokasi terminal bus tipe - B dapat berada di lokasi yang tidak sepi, agar pengguna jasa dapat merasa aman dan nyaman.
Penerangan jalan, penerangan jalan sangat diperlukan untuk mendukung kegiatan operasional terminal, dan juga menghindari hal buruk yang mungkin dapat terjadi.	Lokasi terminal yang tidak memiliki penerangan jalan yang cukup ataupun di dalam terminal dapat membuat pengguna jasa merasa tidak aman dan nyaman.

Sumber : Hasil Wawancara Responden 2022

Pada tahap ini, definisi menurut pendapat responden tentang faktor penentu pemilihan alternatif lokasi terminal bus tipe-B diselidiki. Teknik wawancara yang digunakan adalah wawancara semi terstruktur, dan kepada responden ditanyakan pendapatnya secara langsung tentang faktor-faktor yang secara signifikan mempengaruhi keputusan untuk menempatkan terminal bus tipe B di lokasi yang berbeda.

Pada langkah kedua menyetujui kriteria yang berpengaruh, temuan wawancara pertama (eksplorasi faktor) di atas digunakan sebagai bahan wawancara untuk alternatif penentuan lokasi terminal bus tipe - B. Responden yang sama akan mendapatkan wawancara kedua (wawancara tahap II) untuk menguatkan temuan wawancara awal tentang definisi

responden. Sehingga kriteria yang berpengaruh pada wawancara bagian kedua ditentukan dengan menggunakan hasil temuan terkait alternatif penentuan lokasi terminal bus tipe – B di wilayah penelitian berdasarkan pendapat responden sebagai berikut :

Tabel 2 Hasil Analisa Delphi Tahap II

Panel X(n)	Variabel	Responden (S = Setuju, TS = Tidak Setuju)			
		R1	R2	R3	R4
X1	Jaringan Trayek	S	S	S	S
X2	Lokasi	S	S	S	S
X3	Kelas Jalan	S	S	S	S
X4	Jarak Minimal Antar 2 Terminal	S	S	S	S
X5	Luas Lahan	S	S	S	S
X6	Akses Keluar Masuk Terminal	S	S	S	S
X7	Lokasi Terminal	S	S	S	S
X8	Keamanan	S	S	S	S

Sumber : Hasil Wawancara Responden 2022

Nilai stakeholders konsensus pada setiap variable penelitian yang dianalisa harus diatas 80%. Dimana variable tersebut dikatakan berpengaruh jika lebih dari 80% disetujui oleh stakeholders.

#### 4.2 Analisis Spatial

Dari hasil analisis spatial menggunakan arcgis dapat diketahui untuk kemiringan lereng yang berada di lokasi yang ditentukan memiliki kemiringan lereng 0- 3% yang berarti dapat dikatakan bahwa lokasi tersebut masuk dalam kategori sesuai untuk penempatan terminal bus tipe – B, kemudian untuk penggunaan lahan di lokasi tersebut termasuk ke dalam kriteria lahan terbuka yang berarti ada potensi untuk penempatan terminal, kemudian dari daya dukung lahan jenis tanah yang ada pada lokasi yaitu terric sulfihemist yang masih memiliki potensi untuk penempatan terminal, kemudian dari ketersediaan lahan pada lokasi masih cukup untuk luasan standar terminal bus tipe – B,

selanjutnya untuk ongkos transport menuju ke terminal masih sangat terjangkau, apalagi jika menggunakan kendaraan pribadi masih sangat minim untuk biaya, kemudian yang terakhir dari aksesibilitas menuju ke terminal, jalan menuju terminal cukup baik, baik dari luar Kota/Kabupaten ataupun dari dalam Kotanya. Dan untuk hasil overlay menggunakan arcgis lokasi alternatif untuk terminal bus tipe – B sudah sesuai.

Tabel 3 Alternatif Lokasi Terminal

Lokasi	Kelebihan	Kekurangan
Alternatif Lokasi 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alternatif lokasi terminal bus tipe - B berada di Kabupaten</li> <li>2. Lokasi berada di jalan kolektor Kelas jalan III B</li> <li>3. Luas lahan 1,99Ha</li> <li>4. Akses keluar masuk terminal 50m</li> <li>5. Lokasi terminal dekat dengan pusat kegiatan (Sekolah, Kantor, dan Mall)</li> <li>6. Lokasi terminal tidak terlalu jauh dari pusat permukiman</li> <li>7. Keamanan di sekitar lokasi cukup aman karena bersebelahan dengan Kantor POLRES Kuala Kapuas</li> <li>8. Penerangan jalan cukup memadai</li> </ol>	Jarak minimal antar 2 terminal yaitu berada di Kota Banjarmasin 63Km dan untuk Kota Palangkaraya 132Km
Alternatif Lokasi 2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alternatif lokasi terminal bus tipe - B berada di Kabupaten</li> <li>2. Luas lahan 2,1 Ha</li> <li>3. Akses keluar masuk terminal 50m</li> <li>4. Lokasi terminal semakin dekat dengan pusat kegiatan (Sekolah, Kantor, dan Mall)</li> <li>5. Lokasi terminal semakin dekat dengan pusat permukiman</li> </ol>	Lokasi berada di jalan lokal Kelas jalan III C



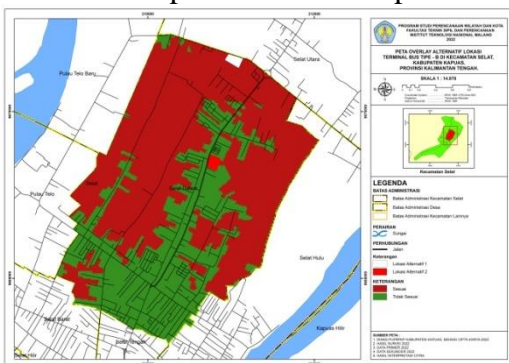
	<p>6. Keamanan di sekitar lokasi cukup aman karena dekat dengan Kantor POLRES Kuala Kapuas dan berada di dekat pusat Kota</p> <p>7. Penerangan jalan cukup memadai</p>	
--	--	--

Sumber : Hasil Analisis 2023

Berdasarkan dari hasil analisis kesesuaian lokasi dan juga overlay (penggabungan dari beberapa kriteria kesesuaian lokasi) dapat diketahui bahwa untuk lokasi alternatif lokasi terminal bus tipe – B di Kuala Kapuas memiliki :

1. Kemiringan lereng 0 - 3 % yang di mana untuk nilai tersebut sangat sesuai untuk lokasi terminal bus tipe - B.
2. Untuk penggunaan lahan yang ada di lokasi alternatif tersebut termasuk ke dalam ladang yang di mana ada potensi untuk lokasi terminal bus tipe - B.
3. Untuk daya dukung lahan yang ada di lokasi alternatif yaitu memiliki jenis tanah terric sulfihemist yang masih memiliki potensi untuk penempatan terminal.
4. Untuk ketersediaan lahan pada lokasi masih cukup untuk luasan standar terminal bus tipe – B.

Gambar Peta Overlay Kesesuaian Lokasi Terminal Bus Tipe-B di Kuala Kapuas :



## 5. Kesimpulan dan Rekomendasi

### 5.1 Kesimpulan

Untuk kesesuaian lokasi alternatif memiliki kemiringan lereng 0- 3% yang berarti dapat dikatakan bahwa lokasi tersebut masuk dalam kategori sesuai untuk penempatan terminal bus tipe – B, kemudian untuk penggunaan lahan di lokasi tersebut termasuk ke dalam kriteria lahan terbuka yang berarti ada potensi untuk penempatan terminal, kemudian dari daya dukung lahan jenis tanah yang ada pada lokasi yaitu terric sulfihemist yang masih memiliki potensi untuk penempatan terminal, kemudian dari ketersediaan lahan pada lokasi masih cukup untuk luasan standar terminal bus tipe – B, selanjutnya untuk ongkos transport menuju ke terminal masih sangat terjangkau, apalagi jika menggunakan kendaraan pribadi masih sangat minim untuk biaya, kemudian yang terakhir dari aksesibilitas menuju ke terminal, jalan menuju terminal cukup baik, baik dari luar Kota/Kabupaten ataupun dari dalam Kotanya.

Untuk alternatif lokasi terminal bus tipe – b yang sesuai adalah alternatif lokasi 1 yang di mana lokasi tersebut memenuhi kriteria dari standar untuk lokasi terminal bus tipe – B adapun kelebihan dari lokasi alternatif 1 yaitu. Alternatif lokasi terminal bus tipe - B berada di Kabupaten, Lokasi berada di jalan kolektor Kelas jalan III B, Luas lahan 1,99Ha, Akses keluar masuk terminal 50m, Lokasi terminal dekat dengan pusat kegiatan (Sekolah, Kantor, dan Mall), Lokasi terminal tidak terlalu jauh dari pusat permukiman, Keamanan di sekitar lokasi cukup aman karena bersebelahan dengan Kantor POLRES Kuala Kapuas, Penerangan jalan cukup memadai.

### 5.2 Rekomendasi

Maka dapat diajukan rekomendasi berupa:



### **Bagi Pemerintah :**

Rekomendasi yang ditawarkan untuk pemerintah terkait yaitu penelitian ini diarahkan sebagai bahan evaluasi, pertimbangan, arahan dan rancangan untuk alternatif penentuan lokasi terminal bus tipe – B di Kuala Kapuas. Selain itu rekomendasi yang ditawarkan oleh peneliti kepada Pemerintah Kabupaten Kapuas, penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi ataupun masukan kepada pemerintah Kabupaten Kapuas dalam menentukan alternatif lokasi untuk terminal bus tipe–B di Kuala Kapuas yang sesuai.

### **Bagi Masyarakat :**

Rekomendasi yang ditawarkan kepada masyarakat yaitu diharapkan untuk mampu memberi penilaian terhadap kesesuaian lokasi terminal bus tipe – B agar terminal bus tipe – B dapat dikembangkan dengan baik dan dapat berjalan dengan baik sama seperti terminal bus tipe – B lain pada umumnya.

### **Bagi Akademisi/Peneliti Selanjutnya :**

Pada bagian ini akan dijelaskan mengenai rekomendasi terhadap akademisi atau untuk penelitian selanjutnya. Penelitian ini dapat menjadi bahan pustaka dalam bidang ilmu perencanaan wilayah dan kota mengenai alternatif penentuan lokasi terminal bus tipe – B. Rekomendasi untuk akademisi/penelitian selanjutnya antara lain :

- Analisis kinerja operasional terminal bus tipe – B di Kuala Kapuas, Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, Provinsi Kalimantan Tengah.
- Analisis pengaruh terminal bus tipe – B di Kuala Kapuas terhadap perkembangan ekonomi daerah Kabupaten Kapuas.
- Analisis sirkulasi arus lalu lintas di terminal bus tipe – B di Kuala Kapuas, Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, Provinsi Kalimantan Tengah.

- Strategi pengembangan fasilitas yang ada di terminal bus tipe–B di Kuala Kapuas, Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, Provinsi Kalimantan Tengah.

### **Referensi :**

#### **BUKU :**

**Drs. M.N. Nasution, M.S.Tr., APU, (2015).** Manajemen Transportasi (Edisi Keempat).

**Agung Sedayu, Harnen Sulistio, Agoes Soehardjono, Achmad Wicaksono (2014).** Standar Pelayanan Minimal Bus.

**Agung Sedayu, (2018).** Terminal Penumpang Transportasi Jalan.

#### **JURNAL :**

**Fransisca N. Sagi, I Made Udiana, Ruslan Ramang (2015).** Kajian Faktor-Faktor Penyebab Ketidakefektifan Kinerja Terminal Bus Haumeni Kota Soe Kabupaten Timor Tengah Selatan.

**John H. Frans, Elia Hunggurami, Pretty M. C. Ndoen (2017).** Evaluasi Dan Pengembangan Kapasitas Terminal Bus Kota Kupang.

**Ermitha Ambun RD, Monika Indriani (2019).** Kajian Kinerja Pelayanan Terminal Angkutan Umum (Studi Kasus : Terminal Makale Tana Toraja).

**Nur Utami Indahsari (2018).** Terminal Angkutan Umum Tipe B Di Bengkayang.

**Achmad Rusli, Rita, (2014).** Usulan Penentuan Lokasi Dan Tapak Terminal Regional Di Kota Bintuni.

**Tyafertila Vena Yonda, Ismu Rini Dwi Ari, Abdul Wahid Hasyim, (2021).**

Penentuan Lokasi Terminal Tipe B  
Kabupaten Kediri.

**TUGAS AKHIR :**

**Erick Setiawan, (2020).** Evaluasi Kesesuaian Terminal Penumpang Berdasarkan Kriteria Lokasi Dan Standar Pelayanan (Studi Kasus: Terminal Dara Kota Bima).