

PINTU GERBANG BANGSRI-STRATEGI PERENCANAAN PENGEMBANGAN TERMINAL PENUMPANG KABUPATEN JEPARA

Anang Bakhtiar¹, Ita Suhermin Ingsih²

^{1,2}Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Islam Malang

e-mail: anang.bakhtiar@unisma.ac.id

ABSTRAK

Perkembangan transportasi darat seperti perkembangan angkutan umum sangat pesat dari tahun ke tahun, hal ini menuntut perkembangan dan kemajuan pula pada terminal sebagai salah satu prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang, seperti halnya di Terminal Bangsri Kec. Bangsri Kab. Jepara yang termasuk terminal penumpang tipe C tetapi seiring berkembangnya transportasi, terminal ini beralih fungsi menjadi terminal tipe B dimana bus AKDP juga dilayani oleh Terminal Bangsri sehingga perlu diadakan pengembangan terminal baik kapasitas maupun sarana-prasarananya. Metode yang digunakan untuk menganalisis hasil penelitian ini antara lain analisis karakteristik parkir dari Hobbs 1995, pendekatan rumus Z (Hobbs), dan kebutuhan ruang parkir dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1996. Terminal Bangsri sekarang ini mempunyai luas lahan parkir sebesar 880,59 m² yang digunakan oleh angkudes, mikrobus, AKDP dan sepeda motor. Berdasarkan pada hasil perhitungan dan hasil survei di lapangan kebutuhan ruang parkir di Terminal Bangsri saat ini sudah tidak dapat melayani kebutuhan yang ada, dimana banyak dari mikrobus yang menunggu penumpang di luar terminal. Sebagai bentuk pemecahan masalah yang ada di Terminal Bangsri adalah dengan pengembangan terminal dengan cara perluasan lahan. Menurut informasi yang di dapat dari BAPEDA Kab. Jepara Pasar Bangsri yang berada di sebelah Terminal Bangsri akan dipindahkan, dengan begitu lahan bekas pasar akan dapat dimanfaatkan untuk pengembangan Terminal Bangsri.

Kata Kunci: Strategi Pengembangan; Terminal; Transportasi

ABSTRACT

The development of land transportation, such as the development of public transportation, is very rapid from year to year, this also requires development and progress in terminals as one of the road transportation infrastructures for loading and unloading people and/or goods, as is the case at the Bangsri Terminal, Kec. Bangsri Regency Jepara is a type C passenger terminal, but as transportation develops, this terminal has changed its function to a type B terminal where AKDP buses are also served by the Bangsri Terminal, so it is necessary to develop the terminal in terms of capacity and infrastructure. The methods used to analyze the results of this research include analysis of parking characteristics from Hobbs 1995, the Z formula approach (Hobbs), and parking space requirements from the Directorate General of Land Transportation 1996. The Bangsri Terminal currently has a parking area of 880.59 m² which is used by angkudes, microbuses, AKDP, and motorbikes. Based on the results of calculations and survey results in the field, the need for parking space at Bangsri Terminal is currently unable to serve existing needs, as many microbuses are waiting for passengers outside the terminal. A form of solving the problems at the Bangsri Terminal is to develop the terminal by expanding the land. According to information obtained from BAPEDA Kab. Jepara Bangsri Market which is next to the Bangsri Terminal will be moved, so that the former market land can be used for the development of the Bangsri Terminal.

Keywords: Development Strategy; Terminal; Transportation.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Terminal Bangsri terletak di Kecamatan Bangsri yang terletak di wilayah utara Kota Jepara. Terminal Bangsri merupakan terminal tipe C (Anonim, 1995) yang melayani angkutan umum antar kota dalam propinsi yang berupa bus, mikro bus. Saat ini Terminal Bangsri menghadapi masalah mengenai kebutuhan lahan parkir untuk bus (Anonim, 1993), hal ini disebabkan lahan parkir bus yang digunakan untuk mendirikan kios permanen. Berdasarkan pernyataan di atas dapat diambil suatu kesimpulan bahwa Terminal Bangsri perlu diadakan perbaikan atau pengembangan. Pengembangan Terminal Bangsri akan lebih diarahkan pada pelayanan terminal tipe B. Kendaraan yang akan dilayani adalah kendaraan antar kota antar propinsi dan antar kota dalam propinsi dari dan ke wilayah bagian Kota Jepara.

Beberapa masalah yang terjadi di Terminal Bangsri antara lain: a) banyaknya bus kecil yang parkir di luar terminal, b) Kurang nyamannya ruang tunggu bagi calon penumpang karena sedikitnya tempat duduk dan kondisi terminal yang kotor, c) Lahan parkir bus berkurang karena pedagang membuat kios liar di dalam ruang parkir sementara bus, d) Di pintu keluar terminal sering terjadi macet. Oleh karena itu dirasa perlu untuk melakukan perencanaan pengembangan terminal ini. Metode yang digunakan untuk menganalisis hasil penelitian ini antara lain analisis karakteristik parkir dari Hobbs 1995, pendekatan rumus Z (Hobbs), dan kebutuhan ruang parkir dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1996.

TINJAUAN PUSTAKA

Konsep Transportasi Miro (2004) mendefinisikan transportasi sebagai upaya pemindahan, menggerakkan, mengangkut ataupun mengalihkan suatu obyek dari satu tempat ke tempat lain dimanadi tempat lain obyek tersebut akan lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan yang spesifik. Jinca (2009) mengemukakan bahwa transportasi memberikan banyak manfaat bagi masyarakat diantaranya :

1. Membuka keterisolasian wilayah dan daerah.
2. Meningkatkan aktivitas dan mendukung kelancaran ekonomi wilayah.
3. Mempermudah akses teknologi dan pemanfaatan fasilitas social.
4. Peningkatan mobilitas dan kontak sosial antar penduduk

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalanmendefinisikan terminal sebagai pangkalan Kendaraan bermotor umumyang digunakanuntuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikn dan menurunkan orangdan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Jenis-jenis terminal penumpang menurut peran dan pelayanannya dibedakan menjadi tiga macam (PM Nomor 24 Tahun 2021):

1. Terminal Penumpang tipe A, merupakan terminal yang berfungsi melayani kendaraanbermotor umum untuk angkutan lintas batas negara dan atau angkutan antar kotaantar provinsi (AKAP).
2. Terminal Penumpang tipe B, merupakan terminal yang berfungsi melayani kendaraanbermotor umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi.
3. Terminal Penumpang tipe C, merupakan terminal yang berfungsi melayani kendaraanbermotor umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan dalamsatu wilayahkabupaten/kota.
4. Terminal di semua tipe juga dapat berfungsi melayani angkutan perkotaandanangkutan perdesaan dengan simpul moda lain.

Arif (Andira : 2015) menyatakan bahwa peran pemerintah daerah termasuk dalampengoptimalan terminal terdiri dari 4 macam yaitu :

1. Sebagai regulator. Pemerintah sebagai regulator adalah menyiapkan arah untukmenyeimbangkan penyelenggaraan pembangunan melalui penerbitan peraturan.
2. Sebagai dinamisator. Sebagai dinamisator, pemerintah diharapkan mampu berperanmelalui pemberian bimbingan dan pengarahan yang intensif dan efektif kepadamasyarakat
3. Sebagai fasilitator. Peran pemerintah sebagai fasilitator adalah menciptakankondisi yang kondusif bagi pelaksanaan pembangunan untuk menjembatani berbagai kepentingan masyarakat dalam mengoptimalkan pembangunan daerah.
4. Sebagai motivator. Fungsi Pemerintah sebagai pendorong dan pemberi semangat kepada masyarakat setempat.

METODOLOGI PENELITIAN

Terdapat dua metode (Sisca, 2016) yang digunakan dalam merencanakan pengembangan Terminal Bangsri, yaitu: 1. Metode Literature, dimana metode ini dilakukan dengan cara mengumpulkan, mengidentifikasi, serta mengolah data tertulis yang diperoleh. 2. Metode Observasi, yaitu metode yang dilakukan dengan cara survei secara langsung di lapangan. Metode survei ini ada 2 (dua) macam: pengumpulan data pendukung atau sekunder yang meliputi data teknis terminal, dan data sarana yang ada pada terminal. Data selanjutnya adalah pengumpulan data primer (Manoppo, 2018) yang meliputi operasional terminal, keadaan ruang parkir yang tersedia, kondisi rambu, kondisi lingkungan, dll.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Terminal Bangsri merupakan terminal tipe C , di mana sekarang ini Terminal Bangsri sudah tidak dapat mengakomodasikan fungsinya sebagai terminal tipe C karena pesatnya pertumbuhan kegiatan

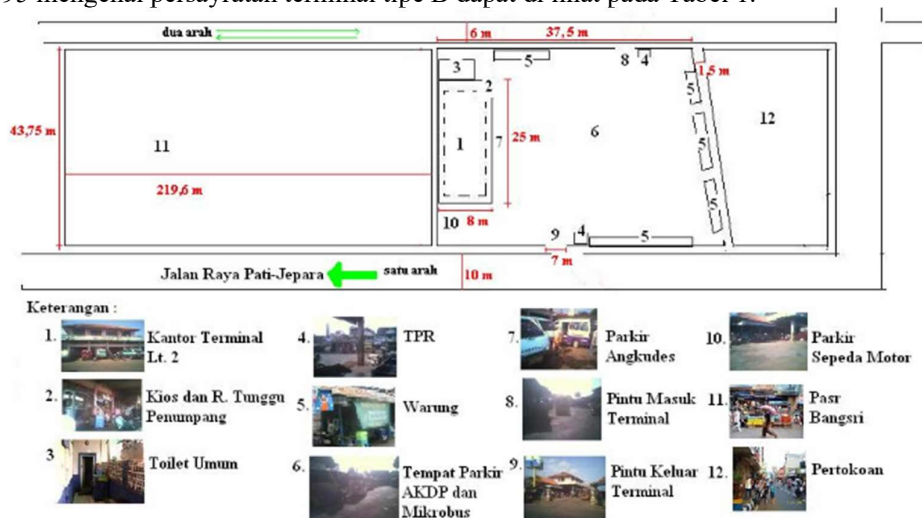
transportasi dan ekonomi di Kecamatan Bangsri. Posisi Terminal Bangsri terhadap sistem jaringan jalan yang ada dapat dikatakan cukup strategis karena berada pada jalur utama kota yang menghubungkan Kota Bangsri dengan wilayah lain, baik dibagian barat kota maupun dengan wilayah yang berada di bagian timur. Lahan yang tersedia bagi lokasi Terminal Bangsri sangat terbatas, sehingga pengaturan komponen sarana-prasarana dalam mengakomodasi kegiatan mengalami kendala. Area lahan terminal seluruhnya digunakan sebagai pelataran parkir kendaraan angkutan umum, jalur sirkulasi, dan bangunan kantor pengelola Terminal (berlantai 2). Pada area di sekitar pelataran parkir kendaraan angkutan umum telah tumbuh bangunan-bangunan warung makan dsb, sehingga mengurangi luas lahan, serta mengganggu sistem sirkulasi kendaraan. Sesuai dengan rencana tata ruang Kecamatan Bangsri, pengembangan terhadap kondisi Terminal Bangsri yang ada sekarang ini fungsi dan perannya diarahkan sebagai sub-Terminal.

Sarana-prasarana yang terdapat dan digunakan sebagai penunjang sistem operasional Terminal Bangsri terdiri atas : 1 Bangunan kantor terminal 2. Kios/toko 3. Ruang tunggu penumpang (peron) 4. Pelataran parkir kendaraan umum (bus dsb) 5. Tempat Pemungutan Retribusi (TPR) Untuk lebih jelas mengenai penggunaan lahan di terminal Bangsri dapat dilihat pada Gambar Lay Out Terminal Bangsri.



Gambar 1. Tampak Atas Terminal Bangsri
Keterangan Gambar: 1. Terminal Bangsri 4. Ruko 2. Kantor Terminal Bangsri
5. Jln. Raya Bangsri - Jepara 3. Pasar Bangsri 6. Jln. Dalam 1

Perbandingan kondisi fisik Terminal Bangsri saat ini dengan persyaratan Ditjen Pehubungan Darat Tahun 1995 mengenai persyaratan terminal tipe B dapat di lihat pada Tabel 1.



Gambar 2. Lay Out Terminal Bangsri

Tabel 1. Kondisi Fisik Terminal Bangsri vs Persyaratan Terminal Tipe B

No.	Sarana	Standar Dinas Perhubungan (m ²)	Kondisi di Terminal Bangsri (m ²)
1	Ruang Parkir		
	a. AKAP	-	141,75
	b. AKDP	540	71,25
	c. Angot	800	-
	d. Angkudes	900	57,75
	e. Kendaraa pribadi/motor	500	18
	f. Bus kecil	-	112,5
2	Ruang Servis	500	-
3	Pompa Bensin	-	-
4	Sirkulasi Kendaraan	2.740	479,34
5	Bengkel	100	-
6	Ruang Istirahat	40	-
7	Gudang	20	-
8	Ruang Parkir Cadangan	1.370	-
9	Pengguna		
	a. Ruang tunggu	2.259	60
	b. Ruang sirkulasi	900	-
	c. KM/WC	60	27
	d. Kios	1.350	54
	e. Mushola	60	-
No.	Sarana	Standar Dinas	Kondisi di
	a. Ruang Administrasi	59	56
	b. Ruang Pengawas	23	28
	c. Locket	3	-
	d. Peron	4	-
	e. Retribusi	6	-
	f. Ruang Informasi	10	-
	g. Ruang P3K	30	-
11	Ruang Luar (tidak efektif)	4.890	-
	Luas Lahan (A+B+C+D)	17.225	-
	Luas Cadangan (E)	17.255	-
	U-Lahan (A s/d E)	34.510	-
	Luas Lahan Terminal Ha	3.5	0,1640625

Sumber: Pengelola Terminal Bangsri, 2005

4.1. Analisis Distribusi Kendaraan yang Masuk Terminal Bangsri

Bus itu bus dengan kapasitas ≥ 36 tempat duduk. Satuan ruang parkir sekitar 12,5 m x 3,4 m, bus ini melayani trayek Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) misal PO. Muji Jaya, PO. Gajah Asri Raya, PO. Bejeu. Trayek ini melayani jurusan Bangsri – Jakarta. Bus sedang yaitu bus yang mempunyai kapasitas 17 sampai 35 tempat duduk. Satuan ruang parkir sekitar 5 x 3 m. Terminal Bangsri digunakan bus dengan trayek Jepara – Pati sebagai pemberhentian sementara yang waktu lama berhenti diatur oleh pihak pengurus Terminal Bangsri yaitu 15 menit, dan untuk bus sedang yang dari arah Pati tidak memasuki Terminal Bangsri. Bus yang melayani trayek ini antara lain PO. Armada, PO. Rimba Raya, PO. Muji Jaya, PO. Hamita, PO. Daffa Putra dan masih banyak lagi perusahaan bus lain yang beroperasi di trayek ini.

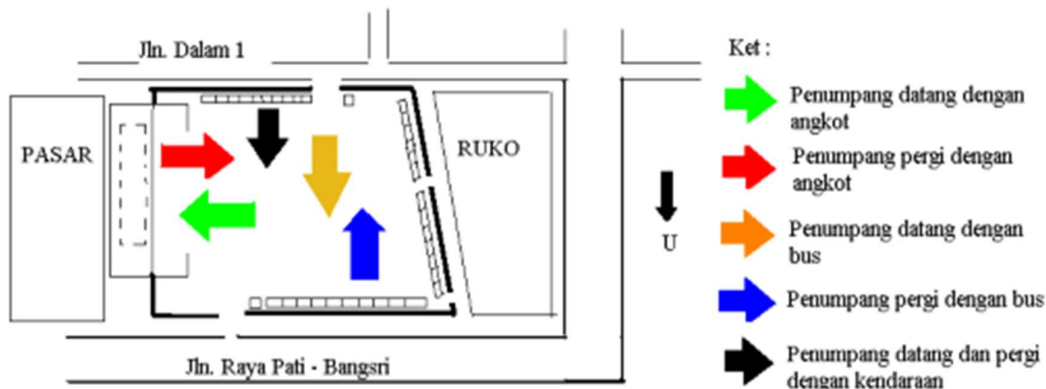
Tabel 2. Data Bus dan Angkudes yang Tersedia di Terminal Penumpang Bangsri, 2007

No.	Jenis Angkutan	Jurusan atau Trayek	Jumlah
1	Bus Besar	Bangsri – Jakarta	31
2	Bus Sedang (AKDP)	Bangsri – Pati – Jepara	70
3	Bus Kecil	Bangsri – Jepara	63
4	Angkudes	Bangsri – Lebak – Kecapi – Pecangaan	15

Sumber: Pengelola Terminal Bangsri, 2007

4.2. Sirkulasi Penumpang

Sirkulasi penumpang di Terminal Bangsri dapat di bagi menjadi 3 yaitu arus orang yang masuk ke terminal untuk memulai perjalanan, arus orang yang datang ke terminal untuk mengakhiri perjalanan atau untuk berganti moda angkutan, dan yang ke tiga arus orang transit dan meneruskan perjalanannya, secara garis besar dapat di lihat pada gambar berikut.



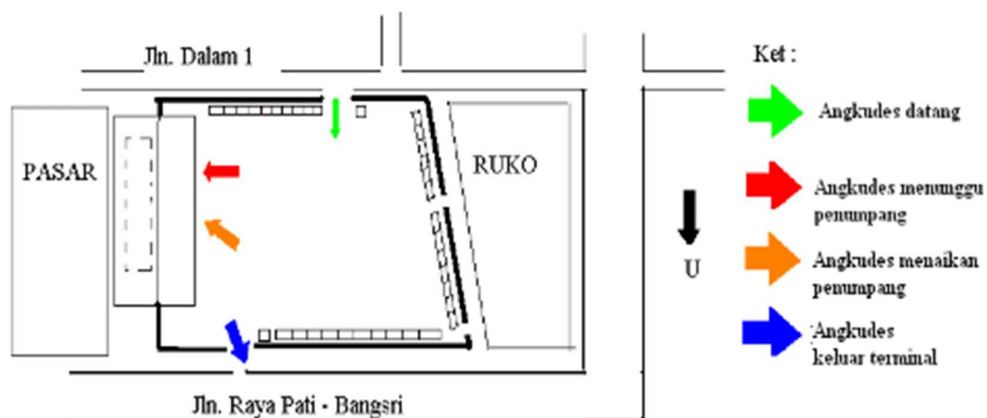
Gambar 3. Sirkulasi Penumpang di Terminal Bangsri

4.3. Sirkulasi Kendaraan

Kegiatan kendaraan yang terdapat di dalam area terminal terdiri atas:

1. kegiatan tunggu giliran berangkat,
2. kegiatan parkir untuk istirahat
3. kegiatan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang

Sirkulasi bus dan angkudes di Terminal Bangsri dapat di lihat pada berikut.



Gambar 4. Sirkulasi Angkudes di Terminal Bangsri

4.4. Kebutuhan Ruang Parkir di Terminal Bangsri

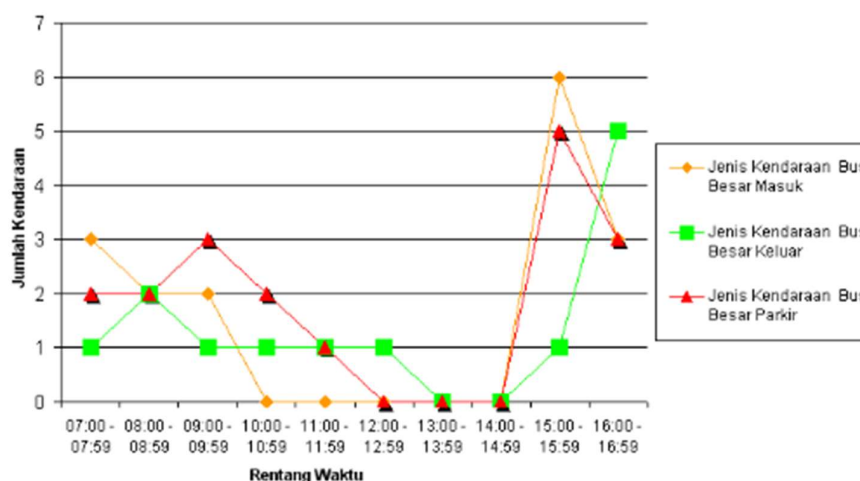
Kebutuhan ruang parkir untuk tiap-tiap kendaraan berbeda-beda sesuai dengan ukuran dimensi dan satuan ruang parkir kendaraan itu sendiri. Sekarang ini Terminal Bangsri mempunyai luas lahan parkir dimana luas lahan parkir tersebut sudah tidak dapat menampung jumlah kendaraan yang masuk Terminal Bangsri.

4.4.1. Analisis Lama Waktu Parkir Kendaraan Yang Masuk Terminal Bangsri

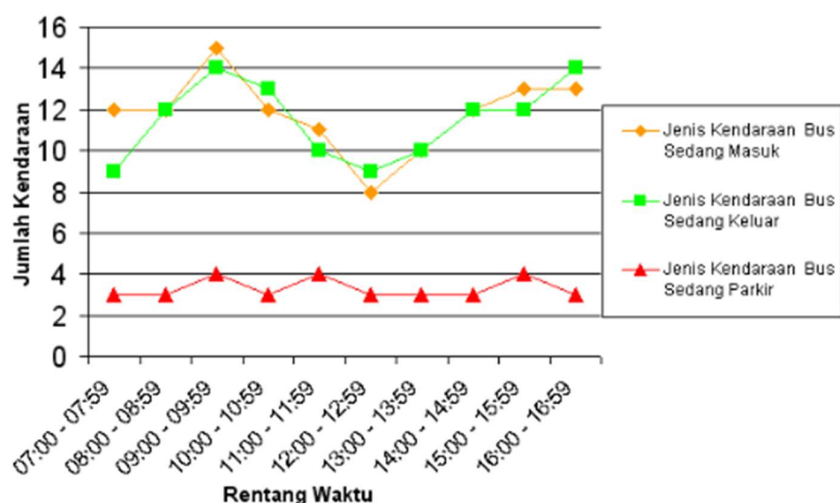
pelaksanaan survei lapangan untuk mengambil data primer dalam hal ini distribusi bus yang masuk ke Terminal Bangsri dilakukan secara Time Frame Survei selama 3 hari dari jam 07.00 pagi sampai jam 17.00 sore. Dimana setiap lokasi kita survei selama sepuluh jam untuk mengetahui kebutuhan bus atau angkutan umum lainnya di terminal tersebut. Seperti kondisi di lapangan yang ada, perhitungan waktu layanan untuk menurunkan, menunggu dan menaikan penumpang dicari dengan selisih antar bus satu dengan bus yang lain tapi sama jurusannya sehingga dengan waktu selisih tersebut akan *didapatkan head way*. Dari data keluar masuk bus tersebut yang terbagi dalam periode satu jam dicari di antara 3 hari penelitian yang mana yang akumulasinya paling besar yang kemudian digunakan untuk mencari kebutuhan parkir bus di dalam Terminal Bangsri.

4.4.2. Akumulasi Parkir dan Distribusi Jumlah Kendaraan Keluar Masuk Terminal Bangsri

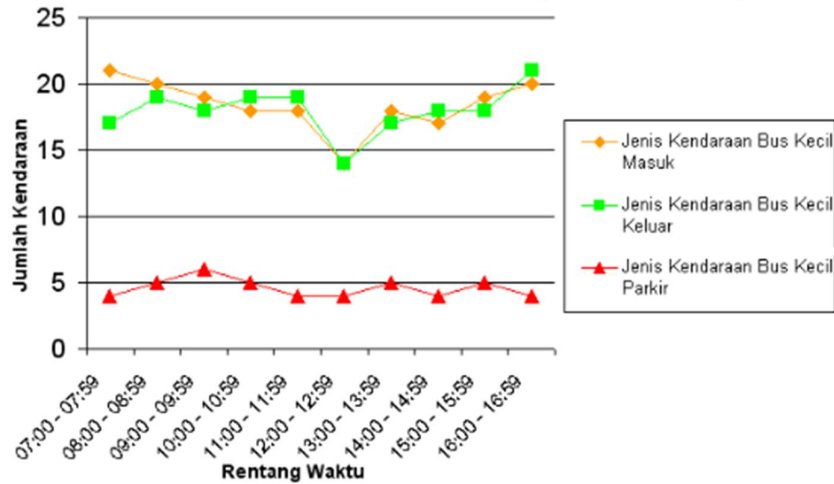
Berdasarkan Tabel Akumulasi Parkir dan jumlah keluar masuk bus di Terminal Bangsri pada Lampiran dapat dilihat besarnya distribusi jumlah bus keluar masuk di Terminal Bangsri tiap-tiap hari survei.



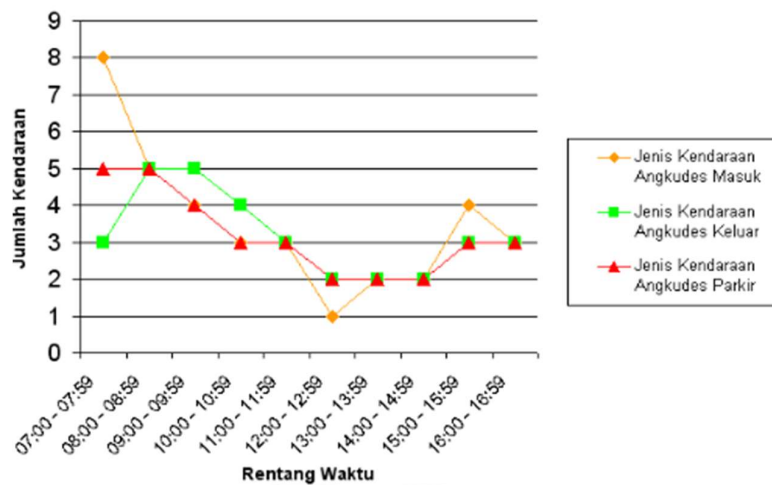
Gambar 5. Jumlah masuk, keluar, dan parkir bus besar



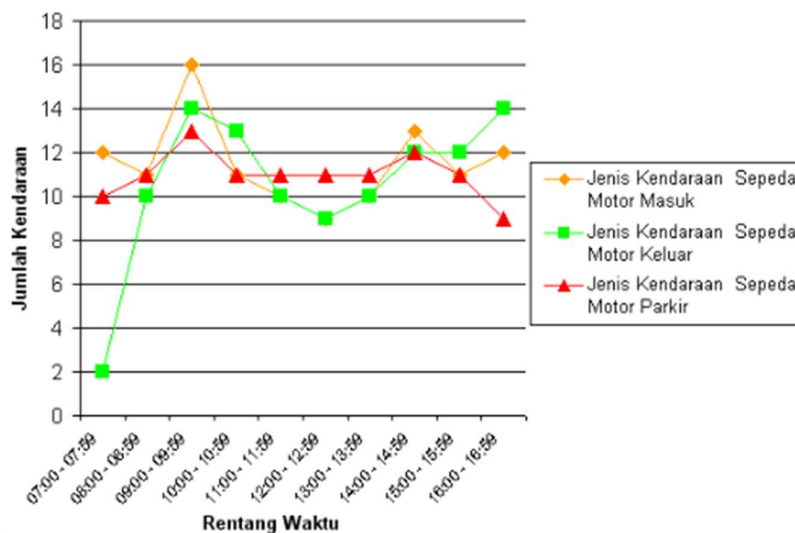
Gambar 6. Jumlah masuk, keluar, dan parkir bus sedang



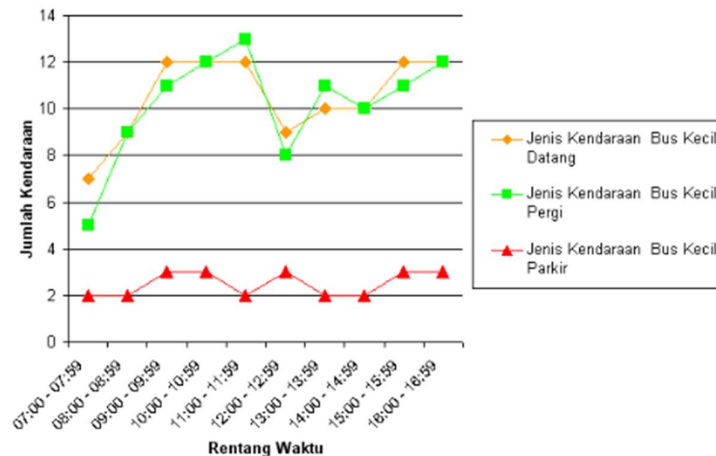
Gambar 7. Jumlah masuk, keluar, dan parkir bus kecil



Gambar 8. Jumlah masuk, keluar, dan parkir angkudes



Gambar 9. Jumlah masuk, keluar, dan parkir sepeda motor



Gambar 10. Jumlah Datang, Pergi dan Parkir Bus Kecil di Luar Terminal

Dari Grafik 7 diatas diketahui bahwa maksimum bus kecil masuk terminal pada pukul 07:00 – 07:59 WIB sebanyak 21 kendaraan (11,41 %), maksimum akumulasi parkir bus kecil di dalam terminal pada pukul 09:00 - 09:59 WIB, maksimum bus kecil keluar terminal pada pukul 16:00 – 16:59 WIB sebanyak 21 kendaraan (11,41 %).

Dari grafik 8 diketahui angkudes maksimum masuk terminal pada pukul 07:00 – 07:59 WIB, sebanyak 8 kendaraan (20%), maksimum akumulasi parkir di dalam terminal pada pukul 07:00 – 07:59 WIB dan 08:00 – 08:59 WIB, maksimum angkudes keluar terminal pada pukul 08:00 – 08:59 WIB dan sampai 09:00 – 09:59 WIB sebanyak 5 kendaraan (12 %).

Dari Grafik 9 diketahui bahwa maksimum sepeda motor masuk terminal pada pukul 09:00 – 09:59 WIB sebanyak 16 kendaraan (11,41 %), maksimum akumulasi sepeda motor di dalam terminal pada pukul 09:00 - 09:59 WIB, maksimum sepeda motor keluar terminal pada pukul 09:00 - 09:59 WIB dan 16:00 – 16:59 WIB sebanyak 14 kendaraan (11,41 %). Akumulasi parkir bis kecil pada hari sabtu yang berada di luar Terminal.

4.5. Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang terlibat dalam suatu beban parkir (kendaraan-kendaraan per periode waktu tertentu biasanya per hari).

Tabel 3. Volume Parkir Bus Besar

No.	Hari, Tanggal Survei	Waktu Survei (WIB)	Jmlh. Kend.
1	Sabtu, 23 Februari 2021	07.00 – 17.00	16
2	Minggu, 24 Februari 2021	07.00 – 17.00	16
3	Senin, 25 Februari 2021	07.00 – 17.00	16

Tabel 4. Volume Parkir Bus Sedang

No.	Hari, Tanggal Survei	Waktu Survei (WIB)	Jmlh. Kend.
1	Sabtu, 23 Februari 2021	07.00 – 17.00	119
2	Minggu, 24 Februari 2021	07.00 – 17.00	100
3	Senin, 25 Februari 2021	07.00 – 17.00	118

Tabel 5. Volume Parkir Bus Kecil

No.	Hari, Tanggal Survei	Waktu Survei (WIB)	Jmlh. Kend.
1	Sabtu, 23 Februari 2021	07.00 – 17.00	184
2	Minggu, 24 Februari 2021	07.00 – 17.00	166
3	Senin, 25 Februari 2021	07.00 – 17.00	180

Tabel 6. Volume Parkir Angkudes

No.	Hari, Tanggal Survei	Waktu Survei (WIB)	Jmlh. Kend.
1	Sabtu, 23 Februari 2021	07.00 – 17.00	36
2	Minggu, 24 Februari 2021	07.00 – 17.00	30
3	Senin, 25 Februari 2021	07.00 – 17.00	34

Tabel 7. Volume Sepeda Motor

No.	Hari, Tanggal Survei	Waktu Survei (WIB)	Jmlh. Kend.
1	Sabtu, 23 Februari 2021	07.00 – 17.00	115
2	Minggu, 24 Februari 2021	07.00 – 17.00	111
3	Senin, 25 Februari 2021	07.00 – 17.00	115

4.6. Durasi Parkir

Durasi parkir adalah rentang waktu yang digunakan oleh suatu kendaraan untuk parkir pada suatu tempat/area parkir dalam satuan waktu tertentu. Besarnya nilai durasi parkir dihitung dengan menggunakan rumus. Berdasarkan Tabel Hasil Survei Parkir Kendaraan di Terminal Bangsri pada Lampiran, dapat diketahui durasi parkir maksimum, minimum maupun rata-rata pada tiap hari survei yang disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 8. Durasi Parkir Kendaraan

No.	Hari, Tgl Survei	Durasi Max (menit)	Durasi Min (menit)	Durasi Rerata (menit)
1	Bus Besar			
	Sabtu, 23 Februari 2021	180	30	81
	Minggu, 24 Februari 2021	83	25	53
	Senin, 25 Februari 2021	120	23	60
2	Bus Sedang			
	Sabtu, 23 Februari 2021	21	10	14
	Minggu, 24 Februari 2021	23	10	13
	Senin, 25 Februari 2021	20	7	14
3	Bus Kecil			
	Sabtu, 23 Februari 2021	33	5	15
	Minggu, 24 Februari 2021	33	5	12
	Senin, 25 Februari 2021	30	3	10
4	Angkudes			
	Sabtu, 23 Februari 2021	90	15	45
	Minggu, 24 Februari 2021	60	10	36
	Senin, 25 Februari 2021	90	10	50
5	Sepeda Motor			
	Sabtu, 23 Februari 2021	75	15	59
	Minggu, 24 Februari 2021	66	15	40
	Senin, 25 Februari 2021	75	15	58

Dari tabel di atas kebutuhan ruang parkir terbanyak untuk masing-masing jenis kendaraan terjadi pada hari Sabtu, 23 Februari 2008 kecuali untuk angkudes terjadi pada hari Minggu, 24 Februari 2008 dimana setiap jenis kendaraan berbeda-beda kebutuhan ruang parkirnya. Untuk bus besar 2 SRP dengan durasi parkir 1,35 jam, bus sedang 3 SRP dengan durasi 0,23 jam, bus kecil 4 SRP dengan durasi 0,21 jam, angkudes 5 SRP dengan durasi 0,78 jam dan untuk sepeda motor 13 SRP dengan durasi 0,98 jam.

Perhitungan kebutuhan parkir didasarkan atas dua hal yakni ukuran kendaraan dan sudut parkir. Di Terminal Bangsri perhitungan sudut parkir tidak mempengaruhi dalam menentukan jumlah kebutuhan parkir yang ada, karena sudut parkir yang ada di Terminal Bangsri adalah berbentuk sejajar dan 90°, sehingga tidak mempengaruhi dalam menentukan jumlah kebutuhan bis yang bisa di tampung. Yang menentukan adalah ukuran dari bis itu sendiri. Perhitungan luas yang dibutuhkan untuk parkir oleh suatu bus adalah ukuran dimensi ruang parkir bis tersebut.

Hasil perhitungan kebutuhan ruang parkir di Terminal Bangsri menunjukkan bahwa ruang parkir yang dibutuhkan lebih besar dari kapasitas yang ada. Dimana ruang parkir yang sudah tersedia di Terminal Bangsri terdiri dari 2 SRP untuk bus besar dengan luas 85 m², untuk bus sedang juga mempunyai 2 SRP dengan luas 30 m², bus kecil mempunyai 3 SRP dengan luas 37,5 m², angkudes mempunyai 4 SRP dengan luas 46 m², sedang untuk sepeda motor mempunyai 11 SRP dengan luas 16,5 m². Sedangkan berdasarkan angka kebutuhan ruang parkir pada hari puncak adalah 2 SRP untuk bus besar, 3 SRP untuk bus sedang, 4 SRP untuk bus kecil, 5 SRP untuk angkudes dan 13 SRP untuk sepeda motor.

Berdasarkan analisis data yang dilakukan, kebutuhan ruang parkir lebih besar dari kapasitas yang tersedia berarti jumlah ruang parkir yang tersedia tidak mencukupi. Kapasitas ruang parkir yang dibutuhkan di Terminal Bangsri masih kurang.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan perhitungan maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Terminal Bangsri mempunyai kapasitas ruang parkir mobil penumpang (Kapasitas Statis) sebanyak 68 SRP. Kapasitas Dinamisnya sebanyak 855 mobil. Perhitungan pendekatan rumus Z didapat sebanyak 37 SRP, dengan kapasitas dinamisnya 371 mobil. Perhitungan berdasarkan dari Ditjen Perhubungan Darat 1996 didapat sebanyak 62 SRP. Berdasarkan hasil analisis data dapat disimpulkan bahwa untuk kondisi sekarang ini Terminal Bangsri sudah tidak dapat melayani lagi fungsinya sebagai terminal penumpang baik dari segi fasilitas maupun kapasitas. Terminal Bangsri perlu diadakan pengembangan dengan cara memperluas lahan terminal. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari BAPEDA Kab. Jepara, dimana Pasar Bangsri akan dipindahkan, maka dari itu untuk perluasan lahan terminal digunakan lahan bekas pasar yang mempunyai luas 9.680 m². Dengan perluasan lahan terminal diharapkan akan dapat mengatasi permasalahan yang ada di Terminal Bangsri

Saran

Pihak Pemerintahan Kab. Jepara diharapkan segera menanggapi permasalahan yang ada di Terminal Bangsri, karena Terminal Bangsri dilalui jalur Pati Jepara. Mengembangkan Terminal Bangsri dengan memakai rekomendasi menggunakan lahan bekas Pasar Bangsri sehingga diharapkan permasalahan yang ada di Terminal Bangsri saat ini dapat diatasi. Pemberlakuan aturan yang tegas sehingga angkutan umum parkir sesuai dengan tempat yang telah ditentukan sehingga parkir angkutan umum di pinggir jalan tidak terjadi lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 1993, Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Angkutan Penumpang dan Barang, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Anonim, 1993, Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- Anonim, 1995, Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1993 Tentang Terminal Transportasi Jalan.
- Anonim, 1996, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.
- Edward, L. Morlok, 1991. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Penerbit Erlangga, Jakarta
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan. Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Jakarta

- Moh, Nasir. 2003. Metode Penelitian. Jakarta: Ghalia Indonesia
- PermenHub No. 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Jakarta
- Pandey V. Sisca, 2016, Pentingnya Master Plan Dalam Proses Pembangunan Terminal Angkutan Jalan (Studi Kasus: Master Plan Terminal Ulu di Kabupaten Kepulauan Sitaro), Jurnal Sipil Statik, Vol. 4, no. 6 Juni 2016 ISSN: 2337-6732
- Pandey V. Sisca, 2014, Konsep Penyusunan Master Plan Terminal Regional Provinsi Sulawesi Utara, Tekno Sipil , vol. 12, no.61 Desember 2014
- PERDA Kota Tomohon nomor 6 Tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tomohon Tahun 2013 – 2033
- PermenHub No. 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan
- Untu, Viena M. G., T. K. Sendow, M. R. E. Manoppo., 2018. Perencanaan Terminal Angkutan Darat di Kecamatan Ratahan, Jurnal Sipil Statik, Vol.6, no.1 Januari 2018 ISSN: 2337-6732