



Studi Perencanaan Fasilitas Integrasi Moda Pada Terminal Baranangsiang Kota Bogor

Risma Amalia Fajar¹, Tedy Murtedjo², Rulhendri³

^{1,2,3}Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Sains, Universitas Ibn Khaldun Bogor

¹rismaamaliaf@gmail.com*, ²tedy.murtedjo@uika-bogor.ac.id, ³rulhendri@ft.uika-bogor.ac.id*

Abstract

Transportation mode shift is a node that connects various public transportation into a network. If switching between these modes of transportation can be designed to be easier, faster, and more convenient, then the integration and flexibility of the network as a whole will increase. This study aims to evaluate, analyze and then plan the needs of modal integration facilities based on SPM. identify the condition of existing modal integration facilities at the current terminal, analyze the level of willingness, satisfaction and interest according to the perceptions of transport passengers towards the existing modal integration facilities at Baranangsiang Terminal, and obtain values from respondents on modal integration facilities that are needed or have not been fulfilled at Baranangsiang Terminal Bogor city. This study uses a descriptive method with a quantitative approach. The results of this study are that the Bogor City Baranangsiang Terminal from January to June 2023 has reached 13,490 passengers, which on average reaches 2,248 people per day. Based on the aspect of satisfaction seen from the willingness of respondents to fill out the questionnaire, it was found that the lowest level of satisfaction was pedestrian facilities, lighting, trash cans, the presence of bicycle lanes, disability lanes and signs in the terminal. This aspect of interest is considered very important for terminal users.

Keywords: Moda Integration Facility, Baranangsiang Terminal

Abstrak

Perpindahan moda transportasi merupakan simpul yang menghubungkan berbagai transportasi umum menjadi sebuah jaringan. Jika perpindahan di antara moda transportasi tersebut dapat di desain menjadi lebih mudah, cepat, dan nyaman, maka integrasi dan fleksibilitas dari jaringan secara keseluruhan akan meningkat. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi, menganalisis lalu merencanakan kebutuhan fasilitas integrasi moda berdasarkan SPM. mengidentifikasi kondisi fasilitas integrasi moda yang ada di terminal saat ini, Menganalisis tingkat kesediaan, kepuasan dan kepentingan menurut persepsi penumpang angkutan terhadap fasilitas integrasi moda yang ada di Terminal Baranangsiang, dan mendapatkan nilai dari responden terhadap fasilitas integrasi moda yang dibutuhkan atau belum terpenuhi di Terminal Baranangsiang Kota Bogor. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Hasil penelitian ini adalah Terminal Baranangsiang Kota Bogor dalam bulan januari hingga juni 2023 mencapai 13.490 penumpang yang jika di rata-rata kan mencapai 2.248 orang perhari. Berdasarkan aspek kepuasan dilihat dari kesediaan responden dalam mengisi kuisioner maka di dapatkan bahwa tingkat kepuasan terendah yaitu fasilitas pedestrian, penerangan, tempat sampah, keberadaan jalur pesepeda, jalur disabilitas dan rambu dalam terminal. Aspek kepentingan ini di nilai sangat penting untuk pengguna terminal.

Kata kunci: Fasilitas Integrasi Moda, Terminal Baranangsiang

Diterima Redaksi : 2023-08-14 | Selesai Revisi : 2023-10-08 | Diterbitkan Online : 2024-03-01

1. Pendahuluan

Transportasi dapat diartikan sebagai satu kesatuan, suatu unit, suatu integrasi yang bersifat menyeluruh yang terdiri dari berbagai unsur atau komponen dimana masing-masing komponen tersebut saling mendukung dan bekerjasama kemudian menghasilkan sebuah integritas. Transportasi dibutuhkan untuk menunjang perpindahan dari satu tempat ke tempat lain [1]. Juga merupakan aspek penting untuk memperlancar jalannya roda pembangunan aspek ekonomi, industri, Pendidikan

maupun sektor jasa dan perdagangan serta pariwisata. Apabila aksesibilitas pada suatu kota tersebut baik maka akan mudah terpenuhinya kebutuhan masyarakat di kota tersebut. Kota Bogor merupakan salah satu kota di Jabodetabek dengan populasi yang semakin meningkat, Selain itu kondisi strategis kota ini juga menjadi pusat perekonomian dan industri yang menyebabkan kegiatan transportasi di kota bogor menjadi ramai. Terdapat beberapa simpul transportasi yang ada di kota Bogor Terminal Baranangsiang salah satunya. Merupakan



terminal tipe A yang melayani banyak rute perjalanan baik antar provinsi maupun dalam provinsi, hingga antar kota. Terminal Baranangsiang di Kota Bogor rencananya akan di revitalisasi menjadi kawasan Transit Oriented Development (TOD) yang terintegrasi dengan kawasan komersial [2]. Oleh karena itu fasilitas sarana dan prasarana di bidang transportasi harus memenuhi untuk mendukung terciptanya sistem transportasi yang baik untuk masyarakat. Rencananya revitalisasi Terminal Baranangsiang dan LRT merupakan program kolaborasi antara BPTJ, Kementerian Perhubungan bersama Pemerintah Kota Bogor untuk mengatasi kesemrawutan transportasi umum ditengah kota. Berdasarkan kondisi yang ada di Terminal Baranangsiang tersebut perlu adanya perencanaan integrasi moda dan pengembangan fasilitas untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman bagi penumpang. Meskipun telah ada fasilitas integrasi moda berupa Biskita Transpakuan didalam terminal akan tetapi fasilitas-fasilitas penunjang integrasi moda lain belum memadai misalnya fasilitas pejalan kaki, fasilitas pesepeda dan fasilitas lainnya guna memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi masyarakat pengguna transportasi umum. Tujuan Penelitian ini adalah:

1. Identifikasi kebutuhan fasilitas integrasi moda yang tersedia di Terminal Baranangsiang
2. Mengevaluasi, menganalisis lalu merencanakan kebutuhan fasilitas integrasi moda berdasarkan SPM

Setelah pelaksanaan dan pencapaian tujuan penelitian, maka diharapkan kontribusi hasil penelitian sebagai bahan untuk merencanakan integrasi moda di Terminal Baranangsiang Kota Bogor

Beberapa penelitian terdahulu terkait perencanaan fasilitas integrasi moda antara lain seperti [3], [4], [5], [6], [7], [8], [9]

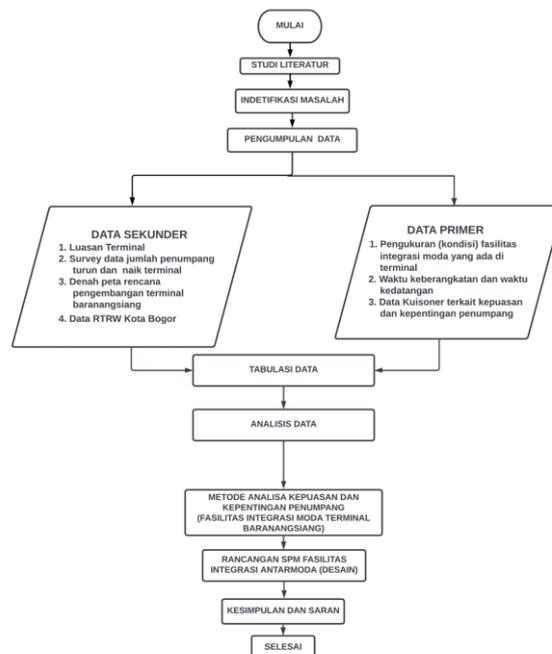
2. Metode Penelitian

Waktu penelitian ini dimulai di bulan Mei 2023 dan selesai pada bulan Agustus 2023. Tempat penelitian terletak di Lokasi Jl. Padjadjaran No. 9, Baranangsiang, Kecamatan Bogor Timur, Kota Bogor Provinsi Jawa Barat, Indonesia. Secara geografis Kota Bogor terletak diantara 106°48"BT dan 6°26"LS. Letak geografis Kota Bogor ditengah wilayah Kabupaten Bogor serta lokasi nya yang sangat berdekatan dengan Ibu Kota Negara, merupakan potensi yang strategis bagi perkembangan dan pertumbuhan ekonomi, jasa, kegiatan industri, perdagangan, transportasi, komunikasi dan pariwisata.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Metodologi dilakukan untuk menemukan, membuktikan dan mengembangkan data yang didapatkan agar mencapai hasil kegiatan yang efektif dan efisien. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Metode analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Metode deskriptif juga prosedur pemecahan masalah dengan cara menggambarkan objek penelitian pada saat keadaan sekarang berdasarkan fakta-fakta sebagaimana adanya, kemudian dianalisis dan diinterpretasikan, bentuknya berupa survei dan studi perkembangan. Pada metode ini peneliti melakukan analisis data-data numerik (angka) kemudian dianalisis untuk mendapatkan kesimpulan. Pengumpulan data dilakukan secara primer (survei, kuisisioner/wawancara pengguna angkutan umum dan observasi) dan sekunder (dokumen instansi terkait). Dalam penelitian ini metode deskriptif kuantitatif digunakan untuk menjelaskan hubungan antara hasil analisis dengan penentuan rencana desain fasilitas integrasi moda pada terminal baranangsiang



Gambar 2. Diagram Alir

3. Hasil dan Pembahasan

Adapun pendapatan penyediaan fasilitas integrasi di suatu simpul transportasi pada dasarnya merupakan bagian dari upaya untuk menjalankan salah satu fungsi simpul transportasi yakni fungsi dalam melayani perpindahan antar moda sebagaimana disebutkan dalam definisi setiap jenis simpul transportasi pada UU No.22 Tahun 2009 tentang LLAJ, UU No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran, UU No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, dan UU No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Terkait standar pelayanan minimum, yang biasa disingkat SPM, dapat didefinisikan sebagai ketentuan mengenai jenis dan mutu pelayanan dasar yang berhak diperoleh pengguna suatu layanan secara minimal. Untuk angkutan umum dalam trayek di Indonesia. Standar pelayanan minimal telah diatur dalam Permen Perhubungan No. 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, yang kemudian dilengkapi /diubah dengan Permen No. 29 Tahun 2015. Adapun peningkatan kapasitas angkut yang bersifat massal yang dioperasikan di kawasan perkotaan. Penyelenggaraan angkutan massal berbasis jalan harus memenuhi persyaratan mengenai jenis dan mutu pelayanan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 10 Tahun 2012 dan perubahannya tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal berbasis Jalan. Dalam peran transportasi perkotaan UU No. 22 Tahun 2009 mendefinisikan pejalan kaki sebagai setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Secara umum, fasilitas pejalan kaki merupakan fasilitas pendukung lalu lintas yang menjadi bagian dari perlengkapan jalan yang wajib disediakan dalam sebuah jalan.

3.1. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor

Rencana tata ruang Kota Bogor untuk meningkatkan tata ruang yang lebih baik, kapasitas jaringan jalan dan kebijakan penataan ruang Kota Bogor dituangkan dalam peraturan daerah No. 8 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor 2011-2031. Tujuan penataan ruang Kota Bogor adalah:

1. Penyelenggaraan pembangunan kota sesuai dengan daya dukung dan daya tampung lingkungan;
2. Pengamanan dan pelestarian kawasan lindung;
3. Upaya pencapaian ruang terbuka hijau seluas 30% dari luas wilayah kota;
4. Revitalisasi kawasan bersejarah (*heritage*);
5. Pengembangan struktur ruang yang polisentris yaitu struktur ruang dengan banyak pusat pelayanan baik skala kota, WP maupun lingkungan;
6. Pengembangan infrastruktur yang ramah lingkungan yaitu pengembangan infrastruktur kota yang tetap memperhatikan keutuhan dan keberlanjutan lingkungan;
7. Integrasi fungsional antara sektor formal dan informal

8. Pengelolaan lingkungan yang berkelanjutan
Rencana Struktur Ruang Wilayah terdapat 3 konsep pengembangan, meliputi:

1. Pengembangan sistem pusat pelayanan
2. Pengembangan sistem transportasi
3. Pengembangan utilitas kota

Adapun terhadap rencana pengembangan angkutan umum sebagai pengembangan sistem transportasi, akan dilakukan dengan:

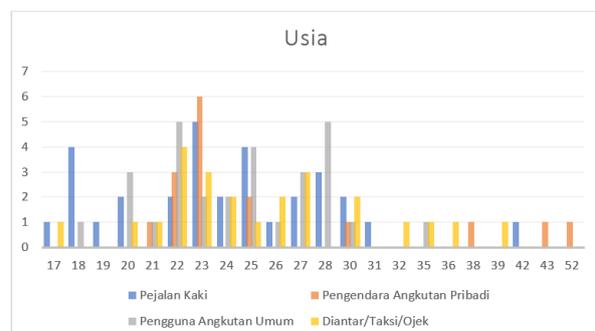
1. Meningkatkan manajemen angkutan umum baik angkutan kota dan angkutan massal berbasis jalan maupun rel
2. Menata sistem angkutan kota
3. Operasional dengan sistem shift
4. Re-Routing angkutan umum
5. Mengembangkan angkutan massal (konversi angkutan umum) dalam kota Transpakuan, feeder Transpakuan, antar kota kereta api, Trans Jabodetabek dan AKAP
6. Pengembangan sarana dan prasarana pendukung angkutan umum massal (halte, sarana parkir, pengembangan jalur bis, dan pengembangan jalur pejalan kaki serta sepeda)
7. Penataan pelayanan angkutan paratransit

Dalam rencana peningkatan kapasitas dan jaringan jalan diantaranya adalah rencana pengembangan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki, meliputi:

1. Pembangunan prasarana dan sarana pejalan kaki
2. Peningkatan kualitas prasarana dan sarana pejalan kaki yang ada
3. Pembangunan sarana dan prasarana pejalan kaki mengikuti ketentuan teknis yang ditetapkan dengan mempertimbangkan aspek kenyamanan, keamanan dan keselamatan serta harus mengakomodir kepentingan kaum difabel.

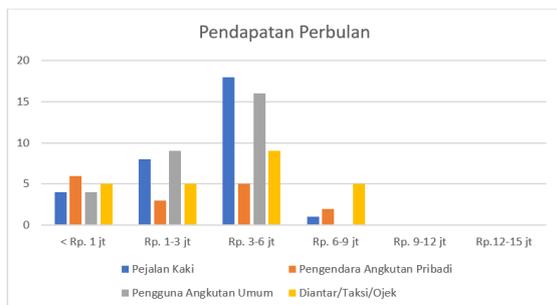
3.2. Karakteristik Responden Pengguna Terminal Baranangsiang Kota Bogor

Pada bagian karakteristik personal dan perjalanan, dilakukan analisis berdasarkan moda utama yang digunakan responden dari tempat asal/aktivitas menuju Terminal Baranangsiang Kota Bogor. Gambar dibawah ini menampilkan karakteristik personal responden sebagai berikut



Gambar 3. Karakteristik Usia Responden

Berdasarkan Gambar 3, diketahui bahwa koresponden di atas usia produktif berkisar antara 18-30 yang berjalan kaki dan menggunakan angkutan umum. berdaUsia yang paling sedikit menggunakan terminal baranangsiang antara usia 32-52. sedangkan pejalan kaki dan pengguna angkutan pribadi kebanyakan di usia 23 tahun, sedangkan pengguna angkutan umum kebanyakan pada usia 22 dan 28 tahun.



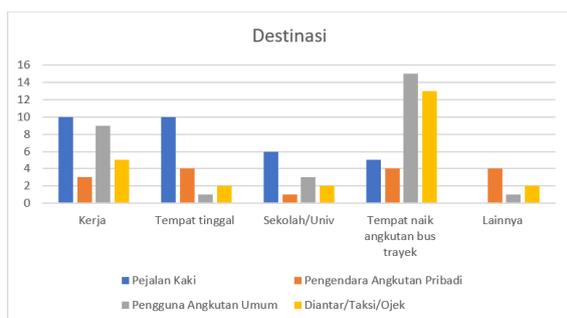
Gambar 4. Pendapatan Responden

Berdasarkan Gambar 4, diketahui bahwa mayoritas pejalan kaki dan pengguna angkutan umum memiliki pendapatan 3-6 juta perbulan, sedangkan pendapatan rata-rata responden paling sedikit yaitu berkisar antara 6-9 juta perbulan.



Gambar 5. Frekuensi perjalanan dari/ke terminal dalam seminggu

Berdasarkan Gambar 5, pada survei ini, kebanyakan responden melakukan perjalanan 1-2 hari dalam seminggu menuju terminal. Dibandingkan dengan moda lainnya, pejalan kaki melakukan perjalanan menuju terminal lebih sering dibandingkan pengguna kendaraan, yaitu 6-7 hari dalam seminggu. Selain itu, responden yang berjalan kaki cenderung bekerja dan tinggal di dekat terminal.



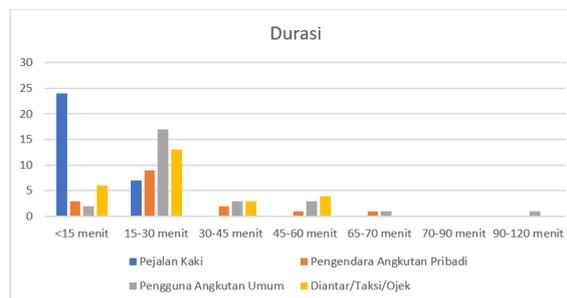
Gambar 6. Jenis Lokasi yang Berdekatan dengan Terminal Baranangsiang

Berdasarkan Gambar 6, diketahui bahwa responden kebanyakan melakukan perjalanan ke terminal baranangsiang untuk melakukan perjalanan bus trayek. Menggunakan angkutan umum dan taksi/ojek online. Sedangkan responden pejalan kaki cenderung bekerja dan tinggal di dekat terminal.



Gambar 7. Jenis Lokasi yang Berdekatan dengan Terminal Baranangsiang

Berdasarkan Gambar 7, diketahui bahwa ilustrasi menampilkan presentase responden yang memiliki jarak perjalanan, durasi dan biaya kurang dari angka tertentu. Pada survey ini, jumlah responden terbanyak adalah pengguna angkutan umum dan pejalan kaki dengan jarak menuju terminal kurang dari 4 km. sedangkan responden paling sedikit berjarak diatas 15 km.



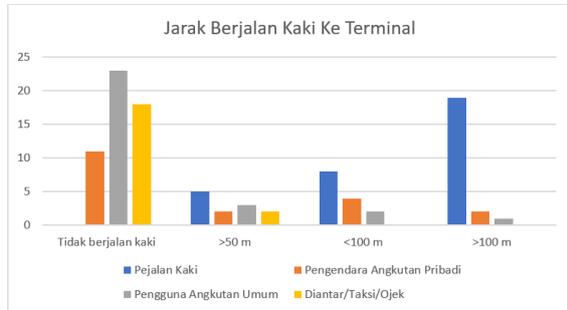
Gambar 8. Durasi Perjalanan Menuju Terminal

Berdasarkan Gambar 8, diketahui bahwa mayoritas pejalan kaki melakukan perjalanan kurang dari 4 km, dengan waktu perjalanan kurang dari 15 menit. Dan untuk pengguna angkutan umum terbanyak dengan waktu 15-30 menit. Sedangkan responden paling rendah berkisar 70-90 menit.



Gambar 9. Biaya Sekali Perjalanan Menuju Terminal

Berdasarkan Gambar 9, diketahui bahwa pada survey ini, jumlah responden terbanyak adalah pejalan kaki dengan jarak menuju terminal kurang dari 4 km. dan tanpa biaya perjalanan sedangkan responden yang menggunakan taksi/ojek online menempati harga tertinggi.



Gambar 10. Biaya Sekali Perjalanan Menuju Terminal

Berdasarkan Gambar 10, pada survey ini, jumlah responden terbanyak adalah Pengguna Angkutan umum di susul oleh taksi/ojek lalu pengendara angkutan pribadi sedangkan pejalan kaki juga memiliki responden terbanyak ke 2 setelah angkutan umum dengan jarak menuju terminal kurang dari 100 m.

Tabel 1. Karakteristik Personal Responden

| Karakteristik | Ket. | Pejalan kaki | Pengendara Angkutan pribadi | Pengguna angkutan umum | Diantar/ taksi/ojek |
|---------------|----------------------------|--------------|-----------------------------|------------------------|---------------------|
| Jenis | Pria | 58% | 50% | 48% | 29% |
| kelamin | Wanita | 42% | 50% | 52% | 71% |
| Pekerjaan | Wiraswasta | 10% | 0% | 14% | 29% |
| | Mahasiswa/ Pelajar | 35% | 69% | 38% | 33% |
| | Pegawai Swasta/ BUMN | 55% | 31% | 48% | 25% |
| | Dosen/ Guru/ Dokter | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | Pegawai Negeri/ TNI/ Polri | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | Mengurus Rumah Tangga | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | Pekerja lepas/ harian | 0% | 0% | 0% | 13% |
| | Tidak Bekerja/ pensiunan | 0% | 0% | 0% | 0% |

Berdasarkan Tabel 1, diketahui bahwa jenis kelamin, pembagian antara pria dan wanita cenderung seimbang. Dapat dilihat pada tabel diatas, bahwa pegawai cenderung berjalan kaki dan menggunakan angkutan

umum menuju stasiun. Hampir setengah dari pengguna angkutan umum dan diantar/taksi/ojek adalah mahasiswa/pelajar. Pada survei ini, tidak ada responden yang merupakan dokter, dosen TNI/polri atau yang sedang tidak bekerja/pensiunan.

Tabel 2. Tingkat Kepuasan dan Kepentingan Pengguna

| Kategori | Kriteria | Kepuasan | | Kepentingan | |
|---|---|----------|------|-------------|------|
| Kenyamanan | Bersih dari sampah, kotoran, dan debu | 3.63 | 3.01 | 4.57 | 4.52 |
| | Ketenangan (dapat bercapakan langsung/ telepon) | 3.59 | | | 4.38 |
| | Lebar jalan dan tingkat kepadatan (dapat berjalan dengan nyaman) | 3.08 | | | 4.56 |
| | Kondisi pedestrian | 1.72 | | | 4.56 |
| Keamanan | Keamanan dari tindak kriminal (pencurian, pelecehan, dll) | 3.74 | 3.22 | 4.59 | 4.57 |
| | Tingkat keramaian (tidak membuat rasa tidak aman) | 3.50 | | | 4.40 |
| | Petugas keamanan | 3.84 | | | 4.64 |
| | Penerangan | 1.80 | | | 4.64 |
| Keselamatan | Tanggap darurat kondisi kesehatan mendadak (pusing, cedera, dll) | 3.33 | 3.37 | 4.50 | 4.48 |
| | Tanggap darurat bencana (gempa, kebakaran, dll) | 3.41 | | | 4.45 |
| Fasilitas penunjang | Toilet umum | 3.46 | 2.97 | 4.55 | 4.55 |
| | Tempat duduk/ bersandar | 3.63 | | | 4.52 |
| | Tempat sampah | 1.82 | | | 4.59 |
| Infrastruktur pesepeda dan pejalan kaki | Hambatan dalam berjalan (terdapat halangan seperti portal, lokasi pedagang kaki 5 menyulitkan berjalan) | 3.29 | 3.03 | 4.45 | 4.54 |
| | Jarak perjalanan menuju kendaraan/lokasi menaiki moda (halte) | 3.69 | | | 4.56 |
| | Kemudahan dan kenyamanan saat naik/turun kendaraan | 3.81 | | | 4.60 |
| | Durasi perjalanan menuju kendaraan/lokasi menaiki moda (halte) | 3.61 | | | 4.54 |
| | Keberadaan jalur pesepeda | 1.77 | | | 4.57 |
| | Keberadaan jalur disabilitas | 1.77 | | | 4.61 |
| | Tanjakan atau turunan (elevasi dalam berjalan) menuju stasiun/terminal | 3.38 | | | 4.42 |
| | Zebra cross | 3.69 | | | 4.52 |
| | Marka dan rambu | 2.23 | | | 4.62 |

Berdasarkan Tabel 2, tingkat kepuasan dan kepentingan responden terhadap fasilitas di dalam terminal, secara umum seluruh aspek memiliki rentang kepuasan rata-rata 3, sehingga dapat disimpulkan fasilitas belum memuaskan pengguna (cukup). Aspek fasilitas keselamatan memiliki nilai kepuasan paling tinggi daripada kategori lainnya. Kategori ini memperoleh nilai kepuasan rata-rata 3.37 yaitu responden cenderung cukup puas dengan fasilitas yang ada. Adapun fasilitas kategori dengan nilai kepuasan paling rendah adalah kriteria fasilitas penunjang khususnya tempat sampah dengan nilai rata-rata 2.97. Pada semua kategori yang masih memiliki nilai kepuasan rendah yaitu kondisi pedestrian (pejalan kaki), penerangan, tempat sampah, keberadaan jalur pesepeda dan jalur disabilitas serta marka dan rambu didalam terminal.

Berdasarkan nilai kepentingan, seluruh kategori memiliki tingkat kepentingan yang hampir sama yaitu sekitar diatas 4. Dan dalam survei ini, angka 4 menunjukkan bahwa kategori tersebut ‘penting’ dan 5 adalah ‘sangat penting’.

3.3. Perencanaan Fasilitas Integrasi Moda Terminal Baranangsiang

Setelah meninjau langsung ke lokasi studi, Identifikasi Fasilitas Integrasi moda di lokasi Terminal Baranangsiang Kota Bogor dan dilakukan survey kepuasan dan kepentingan penumpang maka didapatkan data kategori nilai kepuasan terendah dengan nilai kepentingan yang tinggi yaitu Ketersediaan fasilitas pedestrian (pejalan kaki), Penerangan, Tempat sampah, Keberadaan jalur pesepeda, Jalur disabilitas serta Marka dan rambu di dalam terminal.

Maka dilakukan perencanaan fasilitas integrasi moda sesuai Peraturan Menteri Perhubungan, Pedoman Teknis Penyediaan Fasilitas Integrasi Pada Simpul Transportasi Di Jabodetabek.

1. Ketersediaan Fasilitas Pejalan Kaki
2. Fasilitas Penerangan
3. Tempat Sampah
4. Keberadaan Jalur Pesepeda
5. Jalur Disabilitas
6. Rambu-rambu

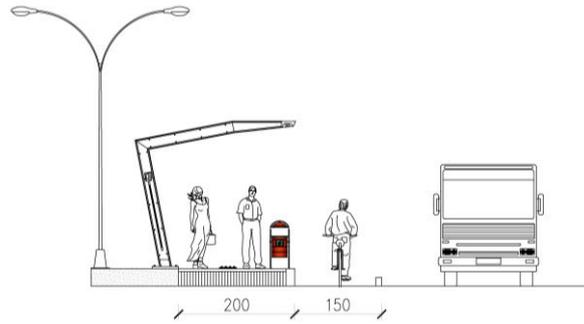
Jalur pedestrian di kawasan penelitian secara umum berupa Trotoar/sidewalk, yaitu fasilitas jalur pedestrian. Ketersediaan jalur pejalan kaki di kawasan penelitian dinilai berdasarkan 3(tiga) aspek penilaian yaitu area peneduh/pelindung, ramah disabilitas, serta penerangan. Penilaian ketersediaan jalur pejalan kaki untuk peneduh/pelindung dapat berupa pohon pelindung, atap, dan lain sebagainya. Penilaian ketersediaan jalur pejalan kaki untuk ramah disabilitas dapat berupa ramp atau jalur landai serta Guiding blok atau lajur pembandu. Sedangkan untuk penilaian ketersediaan jalur pejalan kaki dari aspek penerangan adalah tersedianya lampu penerangan untuk memberikan pencahayaan pada malam hari agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman.



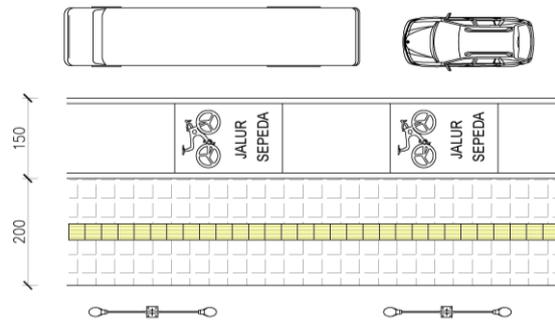
Gambar 11. Denah Terminal Baranangsiang

Rencananya seluruh kios zona A dan B pada bagian yang diarsir, sepanjang 467m dari pintu kedatangan hingga jalur keberangkatan utama akan dibuat fasilitas pejalan kaki dengan lebar 2m dilengkapi peneduh/pelindung berupa kanopi dan tempat sampah di setiap 20 meter, ramah disabilitas serta jalur pesepeda berukuran 1.5m juga dilengkapi lampu penerangan untuk memberikan

pencahayaan pada malam hari agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman.



Gambar 12. Gambar Potongan Rencana Pedestrian Terminal Baranangsiang



Gambar 13. Gambar Tampak Atas Rencana Pedestrian Terminal Baranangsiang

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, maka di dapat kesimpulan sebagai berikut:

Kondisi eksiting kawasan Terminal Baranangsiang saat ini perlu adanya revitalisasi atau pembenahan, guna tertata nya lahan terminal dan kenyamanan, kemudahan bagi para pengguna moda angkutan umum dalam berpindah moda.

Berdasarkan aspek kepuasan dilihat dari kesediaan responden dalam mengisi kuesioner maka di dapatkan, bahwa tingkat kepuasan terendah yaitu jalur pedestrian, penerangan, tempat sampah, keberadaan jalur pesepeda, jalur disabilitas dan rambu-rambu di dalam terminal. Untuk aspek kepentingan dinilai sangat penting

Daftar Rujukan

- [1] Menteri Perhubungan Republik Indonesia, "Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan," Jakarta, pp. 1–18, 1995.
- [2] Dzulhidayat, "Indetifikasi Kesiapan Kawasan Terminal Baranangsiang Sebagai Kawasan Transit Oriented Development (TOD)," *TAJRI*, no. 8.5.2017, pp. 2003–2005, 2022.
- [3] S. D. Oleh, "Tinjauan kebutuhan fasilitas integrasi moda di pelabuhan kendal," 2022.
- [4] Achmad Zultan Mansur, Budi Setiawan, and K. Yahya, "Studi Pelayanan Dan Fasilitas Terminal Penumpang Bandar Udara Di Ibukota Provinsi Kalimantan Utara," *Padur. J. Tek. Sipil Univ. Warmadewa*, vol. 9, no. 2, pp. 212–228, 2020, doi: 10.22225/pd.9.2.1866.212-228.

- [5] I. Putranto, "Rancangan Moda Terintegrasi Antara Terminal Bis dan Staisun Kereta Api Kalideres," *Edu Geogr.*, vol. 4, no. 1, 2016.
- [6] M. Chairi, Y. Yossyafra, and E. E. Putri, "Perencanaan Integrasi Layanan Operasional Antar Moda Railbus dan Angkutan Umum di Kota Padang," *J. Rekayasa Sipil*, vol. 13, no. 1, p. 1, 2017, doi: 10.25077/jrs.13.1.1-12.2017.
- [7] P. Antar, M. Di, and S. Pasarturi, "Peningkatan pelayanan perpindahan penumpang antar moda di stasiun pasarturi," 2022.
- [8] F. Bagas, "Kajian pengembangan integrasi antarmoda stasiun madiun," Bekasi: PTDI-STTD, pp. 1–10, 2021.
- [9] A. W. Palupi, S. Priyanto, and H. W. Sartono, "Analisis Kebutuhan Fasilitas Terminal Penumpang Di Bandar Udara Adisutjibto-Yogyakarta," vol. 4, no. 1, pp. 13–26, 2004.