

BAB VI PENUTUP

VI.1 Kesimpulan

Terminal Tipe A di bawah pengelolaan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas I Jawa Tengah memiliki peran strategis sebagai simpul transportasi nasional yang menghubungkan berbagai wilayah dalam dan luar Provinsi Jawa Tengah.

1. Sebagian besar terminal telah memiliki fasilitas utama dan penunjang yang cukup memadai seperti jalur keberangkatan dan kedatangan, ruang tunggu penumpang, loket tiket, tempat ibadah, serta fasilitas bagi penyandang disabilitas. Namun, masih ditemukan beberapa kendala di lapangan seperti keterbatasan sumber daya manusia dibandingkan dengan standar ideal terminal tipe A, pemanfaatan trayek yang belum optimal karena jumlah armada yang beroperasi belum sesuai izin, serta kondisi fasilitas yang belum seragam antar-terminal seperti kebersihan toilet, jalur pejalan kaki, dan ruang kesehatan yang belum berfungsi maksimal. Meskipun demikian, kinerja terminal tipe A di Jawa Tengah menunjukkan tren positif dalam peningkatan pelayanan dan kenyamanan penumpang, terutama dengan adanya revitalisasi dan modernisasi terminal seperti Terminal Tingkir, Terminal Demak, Tidar Magelang, Purworejo, dan Mendolo yang menerapkan konsep ramah lingkungan serta berbasis digital.
2. Beberapa terminal hasil revitalisasi (misalnya Terminal Mangkang Semarang, Terminal Bulupitu Purwokerto, Terminal Tirtonadi Surakarta) menunjukkan peningkatan kebersihan dan fasilitas fisik dengan konsep modern seperti mal pelayanan publik atau pusat kegiatan masyarakat. Hal ini selaras dengan tujuan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada aspek Kenyamanan (fasilitas ruang tunggu, toilet, kebersihan). Revitalisasi menunjukkan komitmen Pemerintah Pusat (melalui BPTD) untuk menjadikan terminal sebagai simpul transportasi yang ramah dan nyaman, sesuai

dengan PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

3. Beberapa terminal dilaporkan belum optimal dalam pemenuhan seluruh indikator standar pelayanan yang diatur dalam PM 40 Tahun 2015 dan optimalisasi fungsi terminal sesuai PM 24 Tahun 2021. Kekurangan yang ditemukan meliputi:
 - a) Pelayanan Keselamatan: Ketiadaan informasi resmi pemeriksaan kelaikan kendaraan (*rampcheck*);
 - b) Pelayanan Keandalan/Keteraturan: Tidak tersedianya jadwal keberangkatan dan kedatangan angkutan umum secara informatif dan real time;
 - c) Pelayanan Kenyamanan: Ketiadaan ruang baca dan tempat istirahat yang memadai bagi awak kendaraan;
 - d) Pelayanan Kemudahan/Keterjangkauan: Ketiadaan tempat penitipan barang atau fasilitas isi ulang baterai alat komunikasi;
 - e) Pelayanan Kesetaraan: Belum tersedianya ruang laktasi yang memadai (fasilitas untuk ibu hamil/menyusui dan penyandang disabilitas diatur dalam PM 40 tahun 2015 dan PM 24 tahun 2021.
 - f) Terdapat juga kendala seperti keterbatasan alokasi dana untuk pemenuhan fasilitas standar dan kualitas serta kuantitas Sumber Daya Manusia (SDM) di lapangan yang memengaruhi implementasi aturan.
4. Berdasarkan analisis data produksi AKAP dan AKDP Terminal Tipe A di Jawa Tengah pada bulan Agustus dan September 2025, dapat disimpulkan bahwa pelayanan terminal secara umum masih layak secara operasional dengan volume kendaraan yang tinggi (sekitar 150–160 ribu unit) dan penumpang mencapai lebih dari 1,5 juta orang per bulan. Meskipun demikian, terdapat disparitas antar terminal, di mana Terminal IR. Soekarno, Tingkir, dan Tidar berfungsi sebagai simpul utama dengan tingkat produksi tertinggi, sementara Terminal Demak, Cepu, dan Kebumen menunjukkan tingkat utilisasi rendah. Keseimbangan antara jumlah kendaraan datang dan berangkat mencerminkan pengaturan jadwal trayek yang cukup efektif, namun

jumlah penumpang berangkat yang lebih besar mengindikasikan peran terminal lebih dominan sebagai titik keberangkatan. Dengan rata-rata lebih dari 50 ribu penumpang per hari, peningkatan kapasitas layanan menjadi penting untuk menjaga kenyamanan dan kelancaran operasional. Selain itu, dari total 90 PO AKAP dengan 2.976 unit bus, hanya 40,6% yang berstatus KPS aktif, menunjukkan masih rendahnya kepatuhan administrasi perusahaan otobus dalam memperbarui izin operasionalnya.

5. Satuan Pelayanan di wilayah kerja BPTD Kelas I Jawa Tengah, meliputi Terminal Tipe A dan juga UPPKB. Terdapat 7 UPPKB yang masih aktif beroperasi dan 7 UPPKB yang sudah tidak aktif beroperasi. Berikut UPPKB yang masih aktif beroperasi di wilayah kerja BPTD Kelas I Jawa Tengah adalah:
 - 1) UPPKB Subah
 - 2) UPPKB Sarang
 - 3) UPPKB Klepu
 - 4) UPPKB Tanjung
 - 5) UPPKB Ajibarang
 - 6) UPPKB Banyudono
 - 7) UPPKB Wanareja
6. Pelaksanaan fungsi pengawasan di UPPKB terhadap kendaraan angkutan barang sudah berjalan dengan baik. Fasilitas utama di setiap UPPKB, seperti jembatan timbang, akses jalan keluar-masuk, area parkir, serta sarana pendukung operasional lainnya telah berfungsi dengan cukup optimal. Namun demikian, masih terdapat beberapa kekurangan, seperti belum tersedianya detektor kendaraan, alat pemberi isyarat lalu lintas, serta fasilitas penunjang seperti tempat istirahat pengemudi dan kantin yang belum dimanfaatkan secara maksimal.
7. Dari sisi operasional, data produksi dan pelanggaran menunjukkan bahwa pelanggaran yang paling dominan di hampir seluruh UPPKB adalah pelanggaran daya angkut (overload), disusul oleh pelanggaran dokumen kendaraan. Meskipun jumlah kendaraan yang masuk untuk ditimbang terus meningkat setiap tahunnya, tingkat pelanggaran

cenderung fluktuatif dan menunjukkan perlunya peningkatan efektivitas dalam pengawasan serta penegakan aturan.

VI.2 Saran

1. Peningkatan Pemenuhan Standar Pelayanan

- a) Berdasarkan PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Terminal Penumpang Angkutan Jalan dan PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan maka seharusnya setiap Terminal wajib melakukan pemasangan papan informasi/layar digital yang memuat hasil rampcheck harian dan data manifest (penumpang) yang real time untuk meningkatkan transparansi dan kemudahan identifikasi (sesuai arahan Dirjen Hubdat). Implementasi Information Display System (IDS) yang menampilkan jadwal AKAP/AKDP secara real time juga harus dilakukan dimana satuan pelayanan harus bekerja sama dengan operator bus untuk memastikan data yang diinput akurat. Mengalokasikan ruang istirahat yang layak dan terpisah untuk awak kendaraan dan pengembangan fasilitas penunjang seperti Pojok Baca Digital dan ruang interaksi publik untuk meningkatkan citra dan kenyamanan terminal serta menyediakan fasilitas khusus seperti toilet dan jalur ramp yang sesuai standar disabilitas dilengkapi dengan rambu dan petunjuk, serta ruang laktasi yang layak dan nyaman.
- b) Berdasarkan UU No. 23 Tahun 2014 (Pengelolaan Terminal Tipe A oleh Pemerintah Pusat) dan Peraturan terkait anggaran dimana Terminal harus melakukan Peningkatan Anggaran Khusus dimana BPTD Kelas I Jawa Tengah perlu mengadvokasi peningkatan alokasi dana APBN (DIPA) khusus untuk pemeliharaan fasilitas dasar dan pemenuhan SPM di Satuan Pelayanan yang masih tertinggal. Penguatan Sumber Daya Manusia juga perlu dilakukan dengan cara pelatihan berkala (*SDM training*) bagi petugas terminal termasuk petugas keamanan dan operasional terkait pelayanan prima, penanganan keluhan, dan pengetahuan teknis operasional terminal Tipe A. Idealnya, rekrutmen SDM harus

disesuaikan dengan beban kerja dan kebutuhan teknis operasional terminal.

- c) Penilaian terhadap kondisi Satuan Pelayanan Terminal Tipe A di Jawa Tengah berdasarkan PM 24 Tahun 2021 dimana BPTD harus memperluas fungsi non-transport ke seluruh Terminal Tipe A yang dikelolanya untuk menarik minat masyarakat dan menciptakan suasana yang ramah. Penyediaan *Transit Information System (TIS)* yang memuat rute, jadwal, dan tarif angkutan lanjutan. Melakukan penataan ulang zona parkir/pemberhentian angkutan feeder agar sedekat mungkin dengan zona kedatangan bus utama, sesuai dengan prinsip keterpaduan (*integrated transit*). BPTD harus melakukan audit teknis rutin berdasarkan PM 24 Tahun 2021 untuk memastikan semua terminal, termasuk yang belum direvitalisasi total, memenuhi persyaratan dasar seperti luas lahan yang sesuai kriteria teknis. Mewajibkan penyediaan *Driver Lounge* yang standar sebagai bagian dari pemenuhan fasilitas penunjang. Mendorong implementasi sistem tiket terpadu (e-ticketing antar-operator) di seluruh satuan pelayanan untuk mendukung efisiensi pelayanan. Melakukan akselerasi program pemenuhan fasilitas disabilitas/kesetaraan dengan memastikan jalur pejalan kaki tidak terpotong dan memiliki jalur pemandu (*guiding block*) yang terawat. Melakukan rekayasa lalu lintas internal dengan cara BPTD harus memisahkan secara tegas zona I (penumpang bertiket) dan zona II (fasilitas umum). Merapkan sistem pembatasan akses bagi pengantar/penjemput ke area peron untuk meningkatkan keselamatan. Standarisasi penempatan fasilitas keselamatan dengan mewajibkan setiap Satuan Pelayanan memasang peta jalur evakuasi dan memastikan APAR (Alat Pemadam Api Ringan) berada di titik strategis dan dalam kondisi siap pakai.
- d) Pelaksanaan fungsi pengawasan di UPPKB terhadap kendaraan angkutan barang sudah berjalan dengan baik. Fasilitas utama di setiap UPPKB, seperti jembatan timbang, akses jalan keluar-masuk, area parkir, serta sarana pendukung operasional lainnya telah berfungsi dengan cukup optimal. Namun demikian, masih

terdapat beberapa kekurangan, seperti belum tersedianya detektor kendaraan, alat pemberi isyarat lalu lintas, serta fasilitas penunjang seperti tempat istirahat pengemudi dan kantin yang belum dimanfaatkan secara maksimal.

- e) Dari sisi operasional, data produksi dan pelanggaran menunjukkan bahwa pelanggaran yang paling dominan di hampir seluruh UPPKB adalah pelanggaran daya angkut (overload), disusul oleh pelanggaran dokumen kendaraan. Meskipun jumlah kendaraan yang masuk untuk ditimbang terus meningkat setiap tahunnya, tingkat pelanggaran cenderung fluktuatif dan menunjukkan perlunya peningkatan efektivitas dalam pengawasan serta penegakan aturan.

Daftar Pustaka

- Cahaya P. P, A., Angelica, E. G., Setijowarno, D., & Hartanto, D. (2024). Optimalisasi Kinerja Simpang Bersinyal Menggunakan Metode Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2023 dan Program PTV Vissim (Studi Kasus: Simpang Peterongan dan Simpang Ahmad Yani). *G-Smart*, *8*(1), 17–27. <https://doi.org/10.24167/gsmart.v8i1.11477>
- Kadir Abdul. (2006). Transportasi Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Transportasi Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*, *1*, 121–131.
- Maryam, Said, L. B., & Hajrah. (2021). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Persimpangan Jalan di Kota Makassar. *Jurnal Flyover*, *1*(1), 41–49. <https://doi.org/10.52103/jfo.v1i1.660>
- Oktopianto, Y., & Pangesty, S. (2021). Analisis Daerah Lokasi Rawan Kecelakaan Jalan Tol Tangerang-Merak. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, *8*(1), 26–37. <https://doi.org/10.46447/ktj.v8i1.301>
- Perhubungan. (2023). *MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA. Permenhub No. 1 Tahun 2025*. (n.d.). Retrieved October 28, 2025, from <https://peraturan.bpk.go.id/Details/313631/permenhub-no-1-tahun-2025>
- Permenhub No. 24 Tahun 2021*. (n.d.). Retrieved October 28, 2025, from <https://peraturan.bpk.go.id/Details/284248/permenhub-no-24-tahun-2021>
- Putra, A. A., & Adeswastoto, H. (2018). Transportasi Publik Dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Jurnal Teknik Industri Terintegrasi*, *1*(1), 55–60. <https://doi.org/10.31004/jutin.v1i1.312>
- Putri, N. I. P. (2022). Pengaruh Transportasi Umum Terhadap Perkembangan Antar Wilayah Administrasi di Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, *8*(1), 63. <https://doi.org/10.54324/j.mbtl.v8i1.1249>
- UU No. 22 Tahun 2009. (n.d.). Retrieved October 28, 2025, from <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>