

BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Berdasarkan pengalaman kami dan data yang kami dapat dalam pelaksanaan Magang 1 di Terminal Tipe A Tamanan selama 1 bulan ini maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6251/AJ.104/DRJD/2017 tentang pedoman Teknis Kriteria Penetapan Kelas Terminal Penumpang Tipe A, ditemukan ketidaksesuaian pada Terminal Tipe A Tamanan yaitu jumlah personal di Terminal Tipe A Tamanan belum memenuhi persyaratan peraturan yang mencantumkan 75 personil. Namun pada Terminal Tipe A Tamanan terdapat 44 personil, khususnya personil Penguji Kendaraan Bermotor yang seharusnya terdapat 16 orang, namun hanya terdapat 1 orang sebagai Penguji.
2. Prosedur yang berlaku untuk kendaraan yang masuk dan keluar dari Terminal Tipe A Tamanan adalah sebagai berikut: Kendaraan memasuki terminal melalui pintu kedatangan, kemudian melaporkan jumlah penumpang yang dibawa, penumpang kemudian turun dari kendaraan, selanjutnya kendaraan diparkir dan melaksanakan ramp check sebelum melanjutkan perjalanan. Jika ada pelanggaran, akan diberikan surat peringatan atau pun diberi tindakan berupa surat tilang. Setelah itu, penumpang naik kembali ke kendaraan, dan kendaraan dapat keluar melalui pintu keberangkatan serta melaporkan jumlah penumpang yang masih ada di dalam kendaraan.
3. Dalam pelaksanaan ramcheck pada terminal tipe A Tamanan Kediri ramcheck dilakukan secara rutin dan teratur sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Kegiatan ramp check ini dilakukan pemeriksaan terhadap kendaraan angkutan umum penumpang jenis bus telah dilakukan pengecekan berupa dokumen kendaraan, kelengkapan kendaraan dan teknis laik jalan. Pada data ramcheck di TTA Tamanan Kediri memuat 2 kali ramcheck sehari dikarenakan TTA Tamanan adalah Terminal Lintasan.

V.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis dan evaluasi terhadap kondisi aktual

Terminal Tipe A Tamanan Kota Kediri, dapat disampaikan beberapa saran strategis yang diharapkan mampu meningkatkan kualitas layanan, efektivitas operasional, dan profesionalisme manajemen terminal. Saran-saran ini tidak hanya berfokus pada aspek penguatan kelembagaan, melainkan juga diarahkan pada penerapan langkah aplikatif yang dapat segera diimplementasikan di lapangan.

Pertama, penambahan sumber daya manusia yang memiliki keahlian sesuai dengan bidang yang dibutuhkan menjadi prioritas. Proses perekrutan tidak boleh hanya mempertimbangkan jumlah tenaga kerja, melainkan juga memperhatikan kompetensi teknis, administrasi, dan pelayanan publik. Sebagai langkah aplikatif, terminal dapat bekerja sama dengan Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Darat atau lembaga pendidikan vokasi transportasi untuk menyiapkan calon tenaga kerja yang terlatih. Selain itu, program regenerasi personel juga harus dirancang secara sistematis, misalnya melalui pola magang berjenjang, kaderisasi internal, serta pelatihan kepemimpinan agar ada kesinambungan dalam kinerja antar generasi. Dengan demikian, kualitas pelayanan tetap terjaga meskipun terjadi rotasi atau pensiun pegawai.

Kedua, fasilitas kesehatan di area terminal perlu ditingkatkan agar siap menghadapi kondisi darurat yang mungkin terjadi. Bentuk aplikatif dari saran ini dapat berupa pembangunan pos kesehatan permanen yang dilengkapi dengan peralatan medis dasar seperti tabung oksigen, tandu, defibrillator, dan obat-obatan darurat. Terminal juga dapat menjalin kerja sama dengan Dinas Kesehatan maupun Palang Merah Indonesia untuk menugaskan tenaga medis secara bergilir di terminal. Untuk memastikan fasilitas ini berfungsi optimal, perlu dibuat SOP penanganan darurat, disertai simulasi rutin agar seluruh petugas terminal memahami prosedur yang harus dilakukan ketika terjadi kecelakaan atau kondisi kritis di area terminal.

Ketiga, pelaksanaan ramp check harus disesuaikan dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.5637/AJ.403/DRJD/2017. Agar lebih aplikatif, ramp check dapat dilakukan secara terpadu dengan memanfaatkan teknologi digital, misalnya menggunakan aplikasi inspeksi kendaraan berbasis mobile yang dapat

mencatat hasil pemeriksaan secara real time. Setiap kendaraan yang diperiksa akan mendapatkan catatan digital yang langsung terhubung ke database terminal, sehingga memudahkan pemantauan historis kendaraan. Selain itu, terminal dapat menyediakan bengkel mini atau pos teknis di area terminal yang bisa digunakan untuk perbaikan cepat ketika ditemukan pelanggaran teknis ringan, sehingga kendaraan dapat segera layak jalan kembali tanpa harus keluar area terminal.

Keempat, perlu adanya sosialisasi intensif kepada pengemudi angkutan umum mengenai pentingnya pemenuhan unsur administrasi, teknis utama, dan teknis penunjang. Sosialisasi ini tidak cukup hanya melalui papan pengumuman, tetapi harus dilakukan secara aplikatif, misalnya melalui pelatihan rutin setiap tiga bulan, pemberian modul digital yang bisa diakses lewat ponsel, serta pembuatan video edukatif yang diputar di ruang tunggu terminal. Terminal juga dapat menerapkan sistem reward and punishment, di mana pengemudi yang taat dan memenuhi persyaratan teknis mendapat prioritas keberangkatan, sedangkan yang melanggar akan dikenai sanksi administratif. Dengan cara ini, kesadaran pengemudi akan tumbuh seiring adanya insentif maupun konsekuensi yang jelas.

Kelima, pengembangan Terminal Operation System (TOS) sangat penting untuk mewujudkan integrasi manajemen terminal. Implementasi aplikatif TOS dapat dimulai dengan tahap awal berupa digitalisasi pencatatan data kendaraan dan jadwal keberangkatan. Selanjutnya, sistem dapat dikembangkan dengan fitur input data strategi secara real time yang memungkinkan pimpinan terminal memantau kondisi lapangan, seperti jumlah kendaraan, volume penumpang, hingga kepadatan lalu lintas di sekitar terminal. Data ini dapat langsung dianalisis untuk mendukung pengambilan keputusan cepat. Sebagai solusi tambahan, terminal dapat membangun pusat kendali operasional (control room) yang terhubung dengan TOS sehingga semua aktivitas terminal dapat dipantau secara terpadu melalui layar monitor.

Selain itu, permasalahan yang masih ada juga memerlukan solusi aplikatif. Belum adanya SOP tertulis dapat diatasi dengan membentuk tim kecil penyusun SOP yang terdiri atas perwakilan petugas lapangan, staf

administrasi, dan manajemen terminal. SOP ini kemudian diuji coba dalam jangka waktu tertentu sebelum ditetapkan secara resmi. Gedung baru yang belum difungsikan harus segera dimanfaatkan dengan menyesuaikan kebutuhan, misalnya digunakan untuk ruang pelayanan publik, pusat informasi, atau ruang pelatihan. Untuk mengatasi keterbatasan fasilitas umum, terminal dapat memanfaatkan skema kerja sama dengan pihak ketiga, seperti perusahaan otobus atau lembaga swasta, dalam bentuk program Corporate Social Responsibility (CSR) guna membiayai pengadaan fasilitas umum seperti toilet modern, ruang tunggu nyaman, maupun area komersial yang menunjang pelayanan.

Dengan melaksanakan saran-saran tersebut secara konsisten, Terminal Tipe A Tamanan Kota Kediri tidak hanya akan berfungsi sebagai simpul transportasi, tetapi juga berkembang menjadi pusat pelayanan publik yang modern, aman, nyaman, dan profesional. Regenerasi personel yang terencana, penyediaan fasilitas kesehatan yang memadai, penerapan inspeksi keselamatan berbasis digital, peningkatan kesadaran pengemudi, serta pengelolaan operasional melalui TOS yang terintegrasi akan membawa terminal menuju standar pelayanan kelas nasional. Langkah-langkah aplikatif ini pada akhirnya diharapkan dapat mendukung terwujudnya transportasi publik yang berkeselamatan dan berdaya saing tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A Di Seluruh Wilayah Indonesia. Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan. Jakarta.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.1361 / AJ.106 / DRJD / 2003 tentang Penetapan Simpul Jaringan, Transportasi Jalan untuk Terminal penumpang Tipe A di Seluruh Indonesia. Jakarta.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.5637 / AJ.403 / DRJD / 2017 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6251 / AJ.104 / DRJD / 2017 tentang Pedoman Teknis Kriteria Penetapan Kelas Terminal Penumpang Tipe A. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia Di Bidang Transportasi. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 56 Tahun 2017 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan. Jakarta