

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Kebijakan Transportasi

4.1.1 Kebijakan Transportasi Kabupaten Gianyar

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan yang sangat menunjang dalam perkembangan interaksi antar pusat-pusat pertumbuhan suatu daerah dan diharapkan dapat mendorong percepatan perkembangan antar wilayah khususnya dalam mendukung proses pertumbuhan dan pemerataan di bidang ekonomi, perdagangan, pariwisata, sosial budaya, jasa pelayanan dan stabilitas keamanan. Sistem jaringan transportasi yang dimaksud adalah sistem jaringan transportasi darat, laut dan udara. Namun berdasarkan letak geografisnya, di Kabupaten Gianyar tidak terdapat sistem transportasi laut maupun udara. Sehingga rencana pengembangan sistem transportasi diarahkan pada rencana pengembangan transportasi darat berbasis jalan. Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Prasarana Transportasi (RTRW Kabupaten Gianyar tahun 2010-2030: III-17 sampai III-34), antara lain sebagai berikut :

A. Rencana Jaringan Jalan

Strategi pelaksanaan pemanfaatan ruang masing-masing daerah kawasan dijabarkan dalam skenario pengembangan yang saling terkait antara yang satu dengan yang lainnya. Maka dalam rangka meningkatkan aksesibilitas baik lokal maupun regional dilakukan pengembangan jaringan jalan yang meliputi pembangunan jalan baru dan peningkatan kondisi status jaringan jalan yang telah ada. Adapun agar dapat terwujud struktur tata ruang yang efisien, maka pusat-pusat pelayanan regional maupun wilayah harus memiliki aksesibilitas yang baik dengan pusat-pusat hinterlandnya, pusat wilayah maupun pusat-pusat lainnya.

Peningkatan kinerja jalan pada Kabupaten Gianyar telah terealisasi terbukti dengan adanya jalan *Bay pass* yang merupakan jalur lingkaran yang menghubungkan kecamatan-kecamatan di Kabupaten Gianyar. Selain itu sebagian besar kondisi jalan yang ada dalam kondisi baik.

B. Rencana Pengembangan Sistem Angkutan Umum

Upaya perbaikan sistem angkutan umum tidak dapat dilakukan secara parsial. Mengingat pergerakan terjadi bersifat lintas kabupaten/kota (lintas Sarbagita) kian meningkat, Dinas Perhubungan Provinsi Bali (2007) telah merancang sistem jaringan trayek angkutan umum Sarbagita.

Dalam konteks regional, berdasarkan usulan Dinas Perhubungan Provinsi Bali (2007) trayek dibedakan dalam dua jenis yaitu: trayek utama yang melayani kawasan kegiatan utama dan melalui jalan-jalan utama, serta trayek cabang yang melayani kawasan kegiatan pendukung dan melalui jalan-jalan kolektor. Total jumlah trayek adalah 34 trayek meliputi 17 trayek utama dan 17 trayek cabang Trayek utama.

Selanjutnya diperlukan adanya fasilitas pendukung yaitu fasilitas untuk turun naik penumpang baik dalam kaitannya dengan awal dan akhir perjalanan maupun untuk perpindahan antara trayek pelayanan (transfer). Penempatan shelter ditentukan berdasarkan ketentuan yang berkaitan dengan jarak berjalan penumpang dimana untuk daerah CBD antar 200m-400m dan daerah pinggiran antara 300m-500m. Jarak antar shelter tersebut juga sangat ditentukan kondisi tata guna lahan dari lintasan trayek, semakin padat wilayah itu terbangun akan semakin dekat jarak shelter ditetapkan dalam rentang jarak diatas.

Dalam rencana upaya perbaikan sistem angkutan umum dilakukan secara spasial dengan sistem jaringan trayek angkutan umum Sarbagita dengan rute-rute yang telah ditentukan. Berdasarkan rute yang ada seharusnya Terminal Gianyar melayani tiga trayek utama, yaitu:

- Sanur – Padang Galak – Ketewel – Gianyar PP
- Batubulan – Sukawati – Gianyar PP
- Tabanan – Mengwi – Mambal – Ubud – Gianyar PP

Namun pada kenyataannya trayek tersebut belum dapat diopersikan karena kondisi Terminal Gianyar yang tidak memungkinkan untuk dilaksanakannya trayek tersebut.

C. Rencana Pengembangan Terminal Penumpang

Rencana pengembangan terminal penumpang diarahkan untuk memberikan pelayanan yang optimal pada sistem trayek angkutan umum yang telah direncanakan. Terminal adalah simpul pergerakan dalam sistem transportasi yang merupakan prasarana pendukung sistem transportasi darat. Berdasarkan Kepmen Perhubungan No. 31/1995 tentang terminal transportasi jalan, terminal penumpang dibagi menjadi tiga, yaitu: Kelas A, untuk pelayanan AKAP dan/atau angkutan lintas batas negara, AKDP, angkutan kota dan angkutan perdesaan. Luas lahan minimal terminal kelas A adalah 5 ha dengan jarak antar terminal kelas A lainnya 50 Km dan yang dihubungkan dengan jalan arteri primer serta akses minimal 50 meter. Terminal kelas B, untuk pelayanan AKDP, angkutan kota dan/atau angkutan perdesaan, dengan luas lahan minimal 3 ha dan dihubungkan dengan jalan kolektor primer serta akses minimal 30 meter. Terminal kelas C, untuk pelayanan angkot/angdes, dengan luas lahan sesuai dengan kebutuhan angkutan, yang dihubungkan dengan jalan kolektor sekunder atau jalan lokal serta akses sesuai dengan kebutuhan setempat. Untuk menunjang pelayanan mobilitas angkutan umum agar dapat berfungsi lebih efektif dan efisien, lokasi terminal sebaiknya berdekatan dengan pusat-pusat kegiatan. Terminal tidak dibatasi hanya bersifat *Off-Street*, tetapi pada lokasi tertentu bersifat *On-Street*. Rencana penataan terminal sesuai dengan hirarki fungsinya adalah sebagai berikut:

- Terminal Gianyar, sebagai terminal penumpang type B, untuk pelayanan AKDP, angkutan kota dan/atau angkutan perdesaan. Mengingat fungsinya sebagai titik simpul pengumpul (*feeder*) pada jaringan trayek angkutan umum Sarbagita, maka kedepannya terminal ini dapat difungsikan sebagai lokasi aktivitas yang dikombinasikan dengan fungsi *Park and Ride* dimana penumpang angkutan umum lintas kabupaten/kota memarkir kendaraannya di terminal untuk kemudian naik angkutan umum Sarbagita ke tempat tujuan perjalanan.

Terminal Gianyar dirancang sebagai terminal penumpang tipe B dan berfungsi sebagai *feeder* namun pada kenyataannya Terminal Gianyar tidak berfungsi sebagai

terminal, melainkan terjadi alih fungsi lahan. Selain itu terdapat pula arahan untuk menjadikan Terminal Gianyar sebagai fungsi *Park and Ride* untuk angkutan umum Sarbagita. Rencana yang ada dengan kondisi eksisting yang ada sangat bertolak belakang. Pada kondisi eksisting Terminal Gianyar tidak dilalui oleh trayek Bus Sarbagita, selain itu dengan direncanakannya fungsi *Park and Ride* maka diperlukan lahan parkir yang luas untuk kendaraan pribadi.

Berasarkan kebijakan dari RTRW Kabupaten Gianyar dapat diambil kesimpulan bahwa tidak semua kebijakan yang ada telah diterapkan atau terealisasi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.1

Tabel 4.1
Kesesuaian Kebijakan RTRW Terhadap Kondisi Eksisting Terminal Gianyar

No	Kebijakan Terkait	Kondisi Eksisting
1.	Berdasarkan data RTRW Kabupaten Gianyar tahun 2010-2030 Terminal Gianyar merupakan salah satu titik simpul bagi trayek angkutan umum Sarbagita	Pada kondisi eksisting Terminal Gianyar belum dapat menjadi titik simpul dari trayek angkutan umum Sarbagita, dikarenakan Terminal Gianyar tidak beroperasi. Dampak dari tidak dipergunakannya Terminal Gianyar sebagai salah satu trayek utama adalah tidak terjalin hubungan antra trayek utama dengan trayek cabang dan trayek ranting.
2.	Berdasarkan data RTRW Kabupaten Gianyar tahun 2010-2030 Terminal Gianyar, sebagai terminal penumpang tipe B, untuk pelayanan AKDP, angkutan kota dan/atau angkutan perdesaan. dengan fungsinya sebagai titik simpul pengumpul pada jaringan trayek angkutan umum Sarbagita, dengan sistem <i>Park and Ride</i>	Pada kondisi eksisting keberadaan Terminal Gianyar sejak deresmikan pada tahun 2002 hingga sekarang tidak dioperasikan sebagai terminal penumpang tipe B. karena tidak difungsikannya Terminal Gianyar mengakibatkan angkutan umum SARBAGITA hanya melewati jalur hingga Terminal Batubulan saja dan tidak memasuki Terminal Gianyar. Selain itu kondisi Terminal Gianyar sekarang tidak dimungkinkan untuk diterapkan sistem <i>Park and Ride</i> dikarenakan luasan lahan parkir kendaraan pribadi yang masih minim untuk sistem tersebut.

Sumber: hasil Analisis 2012

4.1.2 Kebijakan Transportasi Kota Gianyar

Rencana Pengembangan Angkutan Penumpang dan Barang (RDTR Kota Gianyar tahun 2008-2027: 93-94), antara lain sebagai berikut : Terminal adalah titik simpul pergerakan dalam sistem transportasi yang merupakan prasarana pendukung transportasi darat. Terminal penumpang Gianyar merupakan Terminal penumpang tipe B yang akan melayani AKDP (angkutan kota dalam propinsi) angkutan kota dan

angkutan pedesaan. Terminal Gianyar Akan Terkoneksi Dengan Terminal Batubulan, Terminal Ubung, Terminal Amlapura, Dan Terminal Bangli.

Untuk melayani kebutuhan angkutan umum di Kawasan Perkotaan Gianyar, selain penetapan fungsi Terminal Gianyar juga perlu dikembangkan itekasi dengan Sub Terminal atau pangkalan yang lebih kecil di Blahbatu, Desa Lebih, Desa Tulikup, dan Desa Petak.

Pengembangan angkutan umum terkait dengan pengembangan trayek antar kawasan yang terkait dengan Kecamatan Gianyar sebagai titik awal dan akhir perjalanan. Rencana pengembangan angkutan umum untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilisasi penduduk dari satu zona/kawasan ke zona/kawasan lainnya di Kawasan Gianyar direncanakan berdasarkan rencana lokasi simpul (terminal) sebagai berikut:

- Trayek Utama, merupakan restrukturisasi trayek utama angkutan umum dari terminal Gianyar ke seluruh simpul (terminal) dengan menggunakan moda bus besar dan bus menengah yang melewati jaringan jalan arteri (utama) ke seluruh kabupaten di Bali. Trayek ini ditentukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Bali.
- Trayek Cabang, angkutan umum yang melayani antar kota-kota di dalam Kabupaten Gianyar. Direncanakan peningkatan fungsi trayek cabang dari Kota Gianyar ke seluruh kota-kota pusat kecamatan yang ada di Kabupaten Gianyar dengan menggunakan moda angkutan minibus / mikrolet yang melewati jaringan jalan kolektor, primer, atau arteri sekunder.
- Trayek Ranting, pelayanan angkutan dari pusat-pusat kecamatan ke pusat-pusat pedesaan menggunakan angkutan pedesaan secara terus menerus, berhenti pada tempat-tempat untu menaikan dan menurunkan penumpang yang ditetapkan di pusat-pusat desa.

Terminal Gianyar belum dapat melayani trayek utama, trayek cabang, dan trayek ranting. Hal ini dikarenakan tidak beroperasinya Terminal Gianyar. Kendaraan umum yang ada tidak menggunakan Terminal Gianyar sebagai titik simpul, melainkan menggunakan terminal bayangan yang ada di daerah sekitar Pasar

Gianyar. Dengan tidak beroperasinya terminal Gianyar maka trayek utama tidak dapat terlayani sehingga berdampak pada tidak terlayani juga trayek cabang dan trayek ranting.

Berasarkan kebijakan dari RDTRK Gianyar dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat penyimpangan terhadap kebijakan yang telah ditetapkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.2

Tabel 4.2
Kesesuaian Kebijakan RDTRK Terhadap Kondisi Eksisting Terminal Gianyar

No	Kebijakan Terkait	Kondisi Eksisting
1.	Terminal penumpang Gianyar merupakan Terminal penumpang tipe B yang akan melayani AKDP (angkutan kota dalam propinsi), angkutan kota dan angkutan pedesaan. Terminal Gianyar Akan Terkoneksi Dengan Terminal Batubulan, Terminal Ubung, Terminal Amlapura, Dan Terminal Bangli.	Pada kondisi eksisting Terminal Gianyar tidak difungsikan sebagaimana yang tertuang di dalam kebijakan. Angkutan umum menggunakan terminal bayangan sebagai titik simpul. Hal ini disebabkan karena para sopir angkot mengeluhkan tidak adanya penumpang di dalam terminal karena letaknya dianggap tidak strategis oleh para sopir angkutan umum.
2.	Terminal Gianyar dirancang untuk melayani tiga trayek yaitu: <ul style="list-style-type: none"> • Trayek Utama • Trayek Cabang • Trayek Ranting 	Terminal Gianyar tidak dapat melayani seluruh trayek yang ada dari trayek utama hingga trayek ranting dikarenakan sejak diresmikannya Terminal Gianyar pada tahun 2002 hingga sekarang, terminal tersebut belum dapat beroperasi.

Sumber: Hasil Analisis 2012

4.2 Gambaran Umum Transportasi Kabupaten Gianyar

Ditinjau dari segi lokasi dan letak wilayah, Kabupaten Gianyar memiliki posisi yang sangat potensial dan strategis, karena wilayahnya merupakan lintasan ekonomi dan perdagangan baik antar kabupaten maupun antar propinsi. Selain itu Kabupaten Gianyar juga memiliki predikat sebagai kota seni yang menjadikan salah satu aset penting Provinsi Bali di bidang kepariwisataan. Sehingga penataan transportasi yang baik di Kabupaten Gianyar sangat diperlukan untuk memperlancar mobilitas orang dan barang.

4.2.1 Jaringan Jalan

Jalan merupakan prasarana pengangkut yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Meningkatnya pembangunan menuntut pula peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang.

4.2.1.1 Jaringan Jalan Kabupaten Gianyar

Berdasarkan data Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga tahun 2005 Jalan yang diaspal di kabupaten Gianyar sampai akhir tahun 2005 sudah mencapai 649,33 km dari panjang seluruh jalan yang ada yaitu 684,72 km. Kondisi jalan yang masih baik yaitu 419,83 km sedangkan 139,99 km dalam kondisi sedang dan sisanya 124,90 dalam kondisi yang rusak berat.

Prasarana jalan dan jembatan sangat dituntut keberadaannya dalam suatu wilayah disamping dapat memberikan kemudahan dalam mobilisasi dan berkomunikasi antar masyarakat, antar sentral produksi dengan pasar dan konsumen, keberadaannya juga mendukung percepatan gerak kegiatan sosial ekonomi suatu daerah. Berdasarkan data RDTRK Gianyar tahun 2008-2027, diketahui panjang jalan menurut jenis permukaannya dan statusnya di wilayah kabupaten Gianyar yaitu :

1. Jalan aspal sepanjang : 634,173 km, yang terdiri dari :
 - Jalan Negara : 26,80 km
 - Jalan provinsi : 104,36 km
 - Jalan kabupaten : 503,013 km
2. Jalan batu/krokol : 28,6 km
3. Jalan tanah : 23,2 km

Kondisi permukaan jaringan jalan dilihat dari fungsinya, untuk :

1. Jaringan jalan Negara/arteri dengan kondisi baik panjang ; 26,80 km
2. Jaringan jalan provinsi/kolektor dengan panjang : 104,36 km dengan kondisi :
 - Baik : 42,45 km
 - Sedang : 57,00 km
 - Rusak : 4,91 km

3. Jaringan jalan kabupaten dengan panjang 554,813 km yang terdiri dari :
 1. Jalan aspal dengan panjang : 503,013 km dengan kondisi :
 - Baik : 237,233 km
 - Sedang : 125,93 km
 - Rusak : 139,85 km
 2. Jalan batu dan kerikil dalam kondisi rusak dengan panjang : 28,60 km
 3. Jalan tanah dalam kondisi rusak sepanjang : 23,20 km.

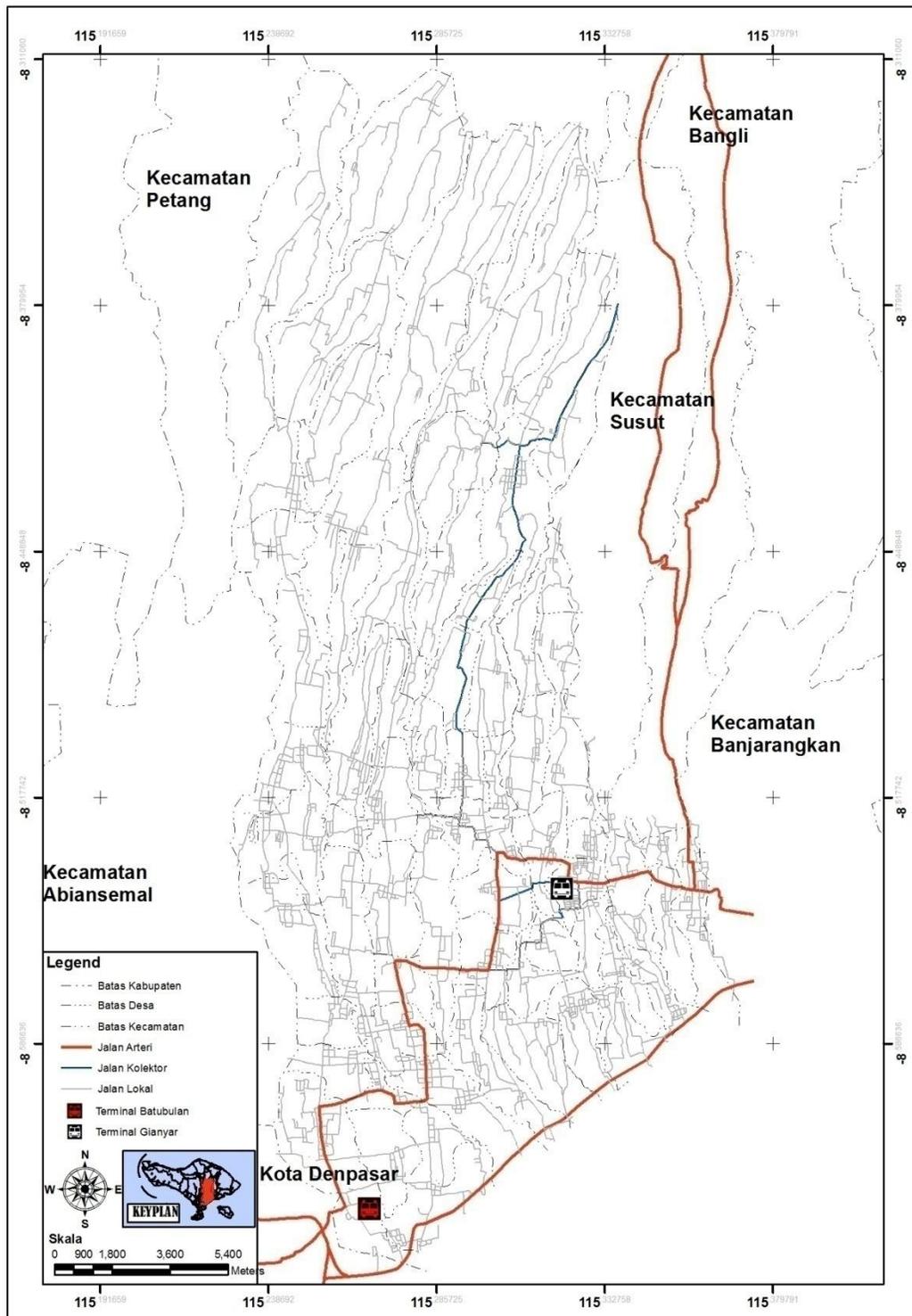
Tabel 4.3
Data kondisi jaringan jalan Negara, Provinsi dan Kabupaten di Kabupaten Gianyar tahun 2007

No.	Status jalan	Panjang (Km)	Lebar perkerasan (M)	Kondisi Permukaan		
				Baik (Km)	Sedang (Km)	Rusak (Km)
1	Jalan Negara	26,8	6,00-10,00	26,8	-	-
2	Jalan Provinsi	104,36	3,00-14,0	42,45	57,00	4,91
3	Jalan Kabupaten	554,813	3,00-14,0	273,233	125,93	191,65
Jumlah Total		685,973	-	306,483	182,93	196,56

Sumber: RDTRK Gianyar 2008-2027

Secara keseluruhan jaringan jalan yang berada di Kabupaten Gianyar dalam kondisi baik, hanya terdapat beberapa ruas jalan yang mengalami kerusakan terutama pada jalan dengan kelas jalan kabupaten. Kondisi fisik jalan yang baik ini dapat menunjang mobilitas penduduk di Kabupaten Gianyar. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.1





Gambar 4.1
Peta Jaringan Jalan Kabupaten Gianyar

4.2.1.2 Jaringan Jalan Di Sekitar Terminal Gianyar

Berdasarkan lingkup kerja Terminal Gianyar berada diantar empat jaringan jalan, yaitu Jalan Kebo Iwa, Jalan Buruan, Jalan Anusupati, dan Jalan Kenumang, Tabel 4.4.

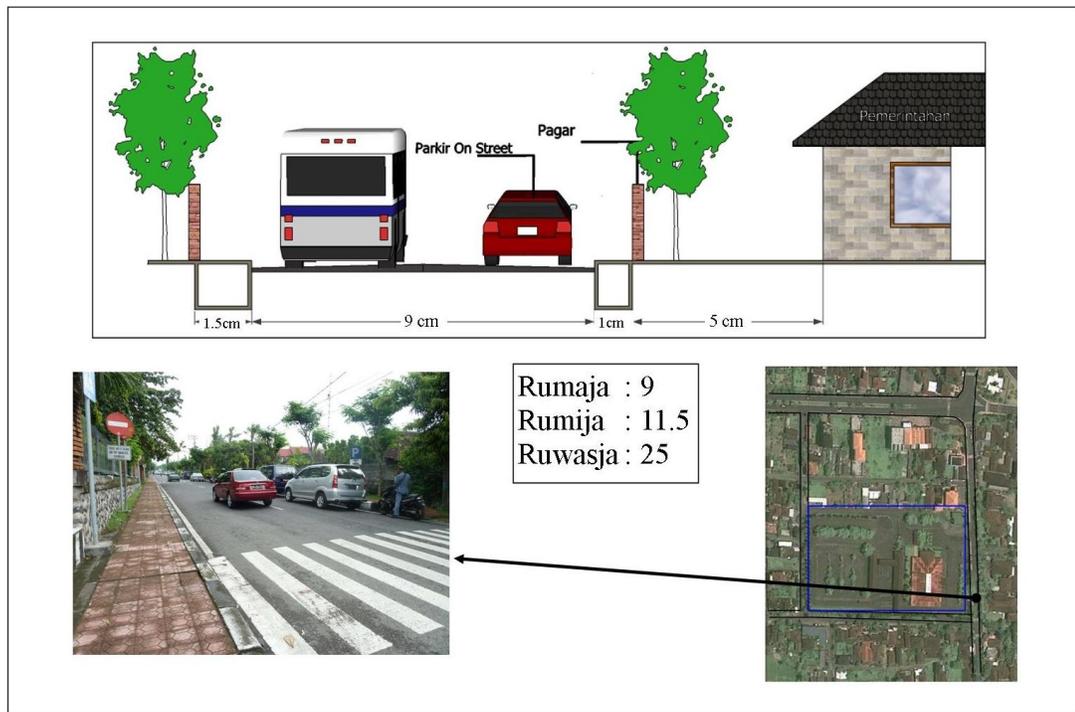
Tabel 4.4
Klasifikasi Jalan

Nama Jalan	Hirarki Jalan	Tipe	Rumaja	Rumija	Ruwsja	Lhr (Smp)	Perkerasan	kondisi
Kebo iwa	Arteri sekunder	2/1 UD	9	11,5	25	764	Hotmix	Baik
Buruan	Arteri primer	4/2 D	20	24	35	987	Hotmix	Baik
Anusupati	Lingkungan	2/1 UD	5	9	13	-	Aspal	Baik
Kenumang	Lingkungan	2/1 UD	5	9	13	-	Aspal	Baik

Sumber : Hasil Analisis 2012

1. Jalan Kebo iwa

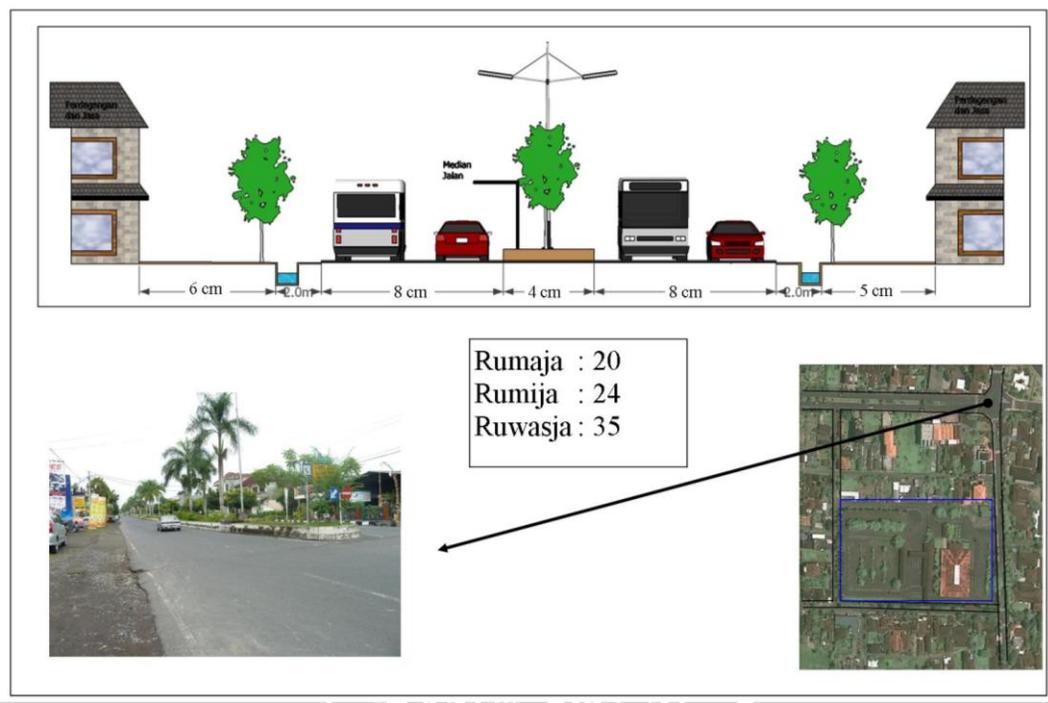
Jalan kebo iwa merupakan Jalan dengan kelas jalan Arteri sekunder dengan perkerasan jalan berupa hot mix. Jalan Kebo iwa merupakan jalan satu arah dengan dua lajur tanpa adanya pembatas atau median jalan (2/1 UD) dengan lalu lintas harian rata-rata (LHR) sebesar 764 smp. Kondisi jalan Kebo iwa dalam keadaan baik terlihat dari permukaan jalan dalam kondisi baik dan memiliki LHR yang relatif rendah, namun pada jalan tersebut terdapat hambatan samping yang tinggi. Hal ini disebabkan karena terdapat kendaraan yang parkir pada badan jalan (parkir *off street*) sehingga menyebabkan terjadi penyempitan jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.2



Gambar 4.2
Penampang Jalan Kebo Iwa

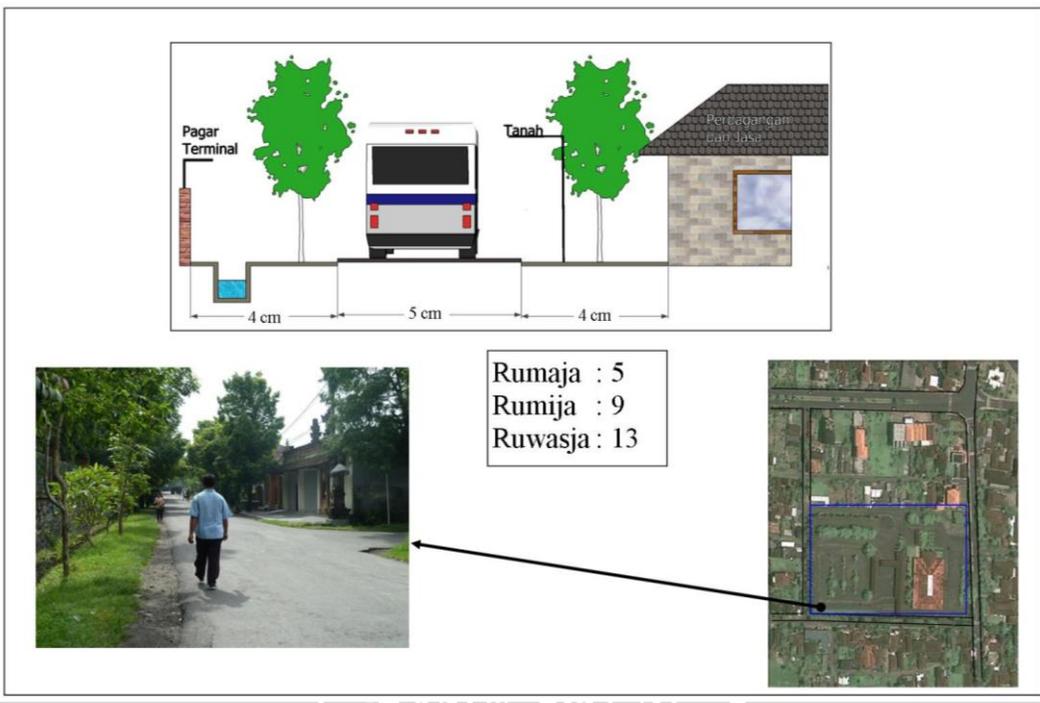
2. Jalan Buruan

Jalan Buruan merupakan Jalan dengan kelas jalan Arteri primer dengan perkerasan jalan berupa hot mix. Jalan Buruan merupakan jalan dua arah dengan empat lajur dengan adanya pembatas atau median jalan (4/2 D) dengan lalu lintas harian rata-rata (LHR) sebesar 987 smp. Kondisi Jalan Buruan dalam keadaan baik terlihat dari permukaan jalan dalam kondisi baik dan memiliki LHR yang relatif rendah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.3

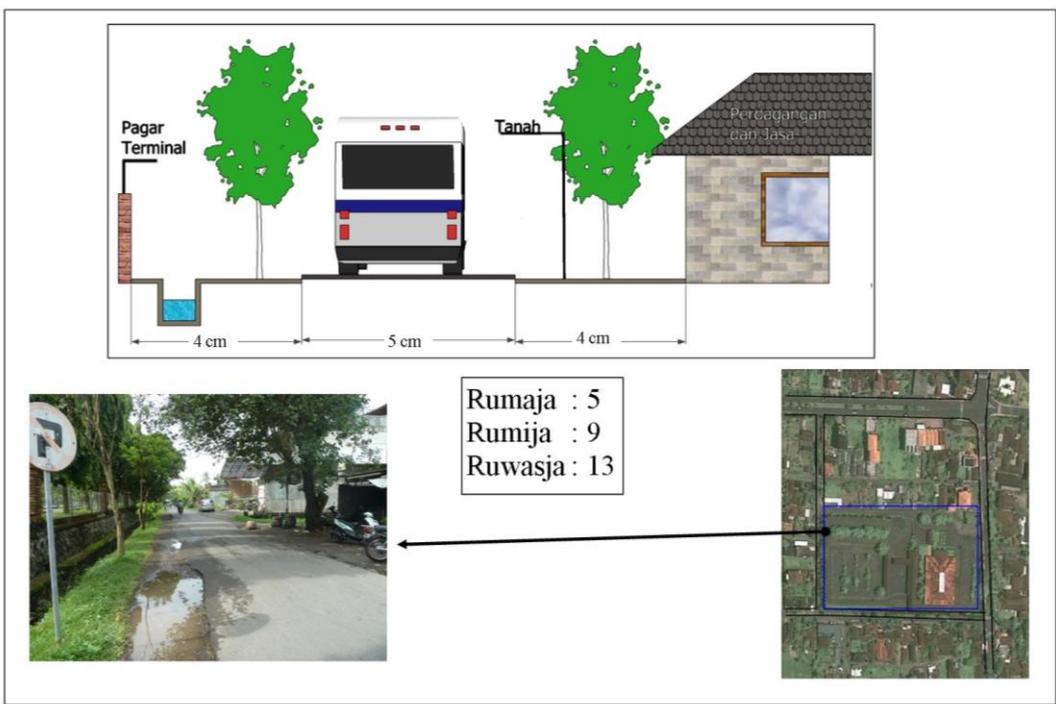


Gambar 4.3
Penampang Jalan Buruan

3. Jalan Anusupati dan Jalan Kemunang
 Jalan Anusupati dan Jalan Kemunang memiliki tipe yang sama dengan dengan kelas jalan merupakan jalan lingkungan dan memiliki lebar jalan sebesar 5 m. Kedua jalan ini merupakan jalan dua arah dengan dua lajur tanpa adanya pembatas atau median jalan (2/1 UD) dengan perkerasan jalan berupa aspal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.4 untuk penampang Jalan Anusupati dan Gambar 4.5 untuk penampang Jalan Kemunang.



Gambar 4.4
Penampang Jalan Anusupati



Gambar 4.5
Penampang Jalan Kenumbang

Berdasarkan data-data yang ada kemudian dilakukan perhitungan kapasitas jalan sehingga didapatkan hasil akhir berupa tingkat pelayanan jalan. Untuk mengetahui kapasitas jalan (C) dapat dihitung berdasarkan kondisi eksisting dari Jalan Kebo Iwa dan Jalan Buruan dengan menggunakan persamaan kapasitas untuk jalan perkotaan:

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

Keterangan:

- C = Kapasitas sesungguhnya
 C_o = Kapasitas dasar (smp/jam).
 FC_w = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu-lintas.
 FC_{sp} = Faktor penyesuaian pemisahan arah (hanya untuk jalan tak terbagi).
 FC_{sf} = Faktor penyesuaian hambatan samping.
 FC_{cs} = Faktor penyesuaian ukuran kota.

Sedangkan untuk mengetahui Tingkat Pelayanan Jalan (LOS) dapat dihitung dengan persamaan Tingkat Pelayanan Jalan Perkotaan:

$$LOS = \frac{V}{C}$$

Keterangan :

- LOS : tingkat layanan
 V : volume lalu lintas
 C : kapasitas lalu lintas

Tabel 4.5
Perhitungan Kapasitas dan Tingkat Pelayanan Jalan

Jalan	C_o	Fc_w	Fc_{sp}	Fc_{sf}	Fc_{cs}	C	V/C	D/C
Kebo iwa	3300	1,08	1	0,73	0,68	1769,2	0,43	A
Buruan	6600	1,08	1	1,03	1,01	7415,3	0,13	A

Sumber : Hasil Analisis 2012

Berdasarkan hasil perhitungan dapat dilihat bahwa tingkat pelayanan jalan Kebo Iwa dan Jalan Buruan berada pada level A, artinya:

- Arus stabil dan dengan volume lalu lintas rendah dan kecepatan tidak dibatasi oleh kondisi lalu-lintas
- Kepadatan lalu-lintas rendah hambatan internal lalu-lintas tidak mempengaruhi kecepatan
- Pengemudi masih memiliki kebebasan untuk memilih kecepatan dan lajur jalan yang digunakan

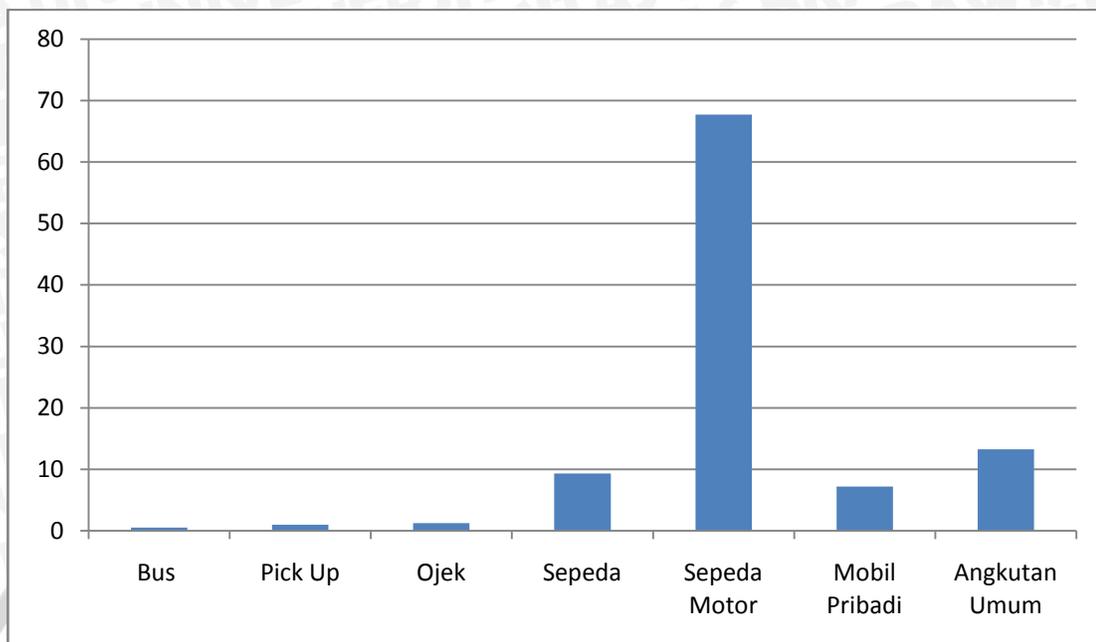
Untuk Jalan Anusapati dan Jalan Kenumang tidak dilakukan perhitungan karena merupakan jalan lingkungan. Berdasarkan hasil analisis dapat dilihat bahwa kinerja jalan yang berada di sekitar wilayah administratif terminal dapat dikatakan memiliki kinerja yang baik karena memiliki tingkat pelayanan jalan dengan rasio di bawah 0,6 dan kondisi jalan dalam keadaan baik.

4.2.2 Angkutan Umum

Sarana transportasi, berupa angkutan penumpang yang ada di kabupaten Gianyar dibagi menjadi 3 jenis, yaitu angkutan pedesaan, angkutan kota, dan angkutan wisata, yang masing-masing banyaknya :

1. Angkutan pedesaan 263 buah dengan tingkat pertumbuhan 1,81 %
2. Angkutan kota 204 buah dengan tingkat pertumbuhan 4,12 %
3. Angkutan wisata 267 buah dengan tingkat pertumbuhan 12,71%

penggunaan berbagai moda angkutan jalan yang ada saat ini di Kabupaten Gianyar untuk melakukan perjalanan, adalah ;



Gambar 4.6
Diagram Penggunaan Moda Angkutan Jalan Di Kabupaten Gianyar Tahun 2007

Dari Gambar 4.6 dapat diketahui bahwa moda angkutan jalan yang paling banyak digunakan adalah sepeda motor sebesar 67,72 %, angkutan umum sebesar 13,26 %, mobil pribadi sebesar 7,20 % , sepeda sebesar 9,32 %, ojek sebesar 1,26 %, pick up sebesar 0,96 %, bus besar sebesar 0,37 % serta bus sedang sebesar 0,14 %. Dengan lebih banyaknya jumlah kendaraan pribadi dibandingkan dengan jumlah kendaraan angkutan umum, menyebabkan menurunnya jumlah pengguna angkutan umum, sehingga berdampak juga pada menurunnya kinerja Terminal Gianyar.

Untuk menunjang Angkutan Umum di Kabupaten Gianyar diperlukan adanya terminal penumpang sebagai titik simpul pergerakan orang dan barang. Di kabupaten Gianyar terdapat dua buah terminal besar yaitu :

- Terminal Gianyar dengan tipe B yang terletak di pusat kota Gianyar
- Terminal Batubulan dengan tipe B yang terletak di perbatasan kabupaten Gianyar dengan Kota Denpasar

Jaringan trayek angkutan penumpang umum yang ada saat ini dalam Kota Gianyar yang melewati Terminal Gianyar untuk mendukung Kinerja terminal Kota, dapat dibagi atas 2 bagian, yaitu :

a. Angkutan Umum dari arah Barat.

Jaringan trayek angkutan umum dari arah barat wajib melewati Jl. Astina Utara - Ciung Wanara – Manik – Jata – Ngurah Rai – Kesatrian – Erlangga – Terminal , dan dari Terminal melanjutkan perjalanan Ke Barat dan Ke Timur, yaitu :

- 1). Terminal – Kebo iwa – Ciung wanara – Astina Utara (Kebarat);
- 2). Terminal – Kebo Iwa – Ciung Wanara – P. Jelantik – Bukit Jati (Ke timur).

b. Angkutan Umum dari arah Timur

Jaringan taryek dari arah timur wajib melewati Jl. Astina Timur – Dalem Rai – K. Diptha – Gambir – Astina Selatan – Kebo Iwa – Terminal, dan dari terminal dilanjutkan ke arah Barat dan ke arah timur, yaitu :

- 1). Terminal – K. Iwa – Astina Utara (Ke Barat);
- 2). Terminal – K. Iwa – Manik – Jata – Ngurah Rai – Astina Timur (KeTimur). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.8

Trayek angkutan umum yang ada telah melewati Terminal Gianyar, namun pada kenyataannya angkutan umum tersebut hanya melewati jalan Jalan Kebo Iwa saja (Gambar 4.7). Seharusnya kendaraan umum masuk kedalam terminal unruk menaikan dan menurunkan penumpang.



Gambar 4.7
Angkutan Umum Yang Tidak Memasuki Terminal

Selain dikeranakan angkutan umum yang tidak masuk ke dalam terminal, terdapat juga masalah lain, yaitu terjadi penyimpangan trayek yang dilakukan oleh sopir angkutan umum. Penyimpangan-penyimpangan yang terjadi dilakukan oleh sopir AKDP dan sopir Angdes dilakukan dari arah barat maupun arah timur. Adapun penyimpangan- penyimpangan yang dilakukan tersebut yakni :

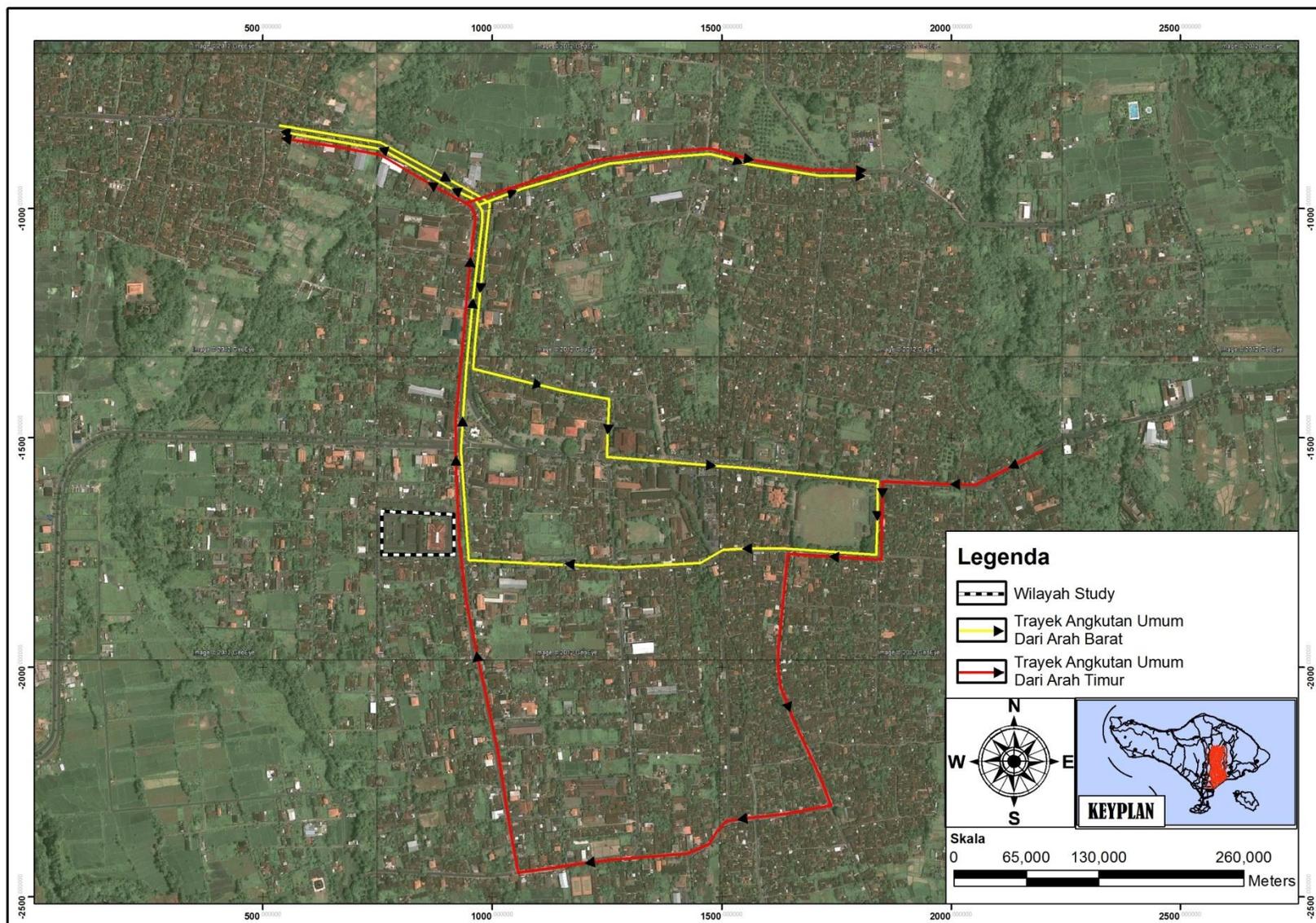
1. Dari Arah Barat

Khususnya AKDP pada persimpangan Rumah Sakit Umum mestinya dari jalan Astina Utara ke Jalan Ciung Wanara, tetapi mereka cenderung Ke jalan P. Jelantik Langsung Ke Bukit Jati dan/atau Ke jalan P. Jelantik Langsung Ke Jl. Kalantaka dan Tidak Masuk Terminal. Khusus Angdes dari Jl. Jata Langsung ke Jl. Ngurah Rai – Jl. Ciung Wanara dan Tidak Masuk terminal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.9

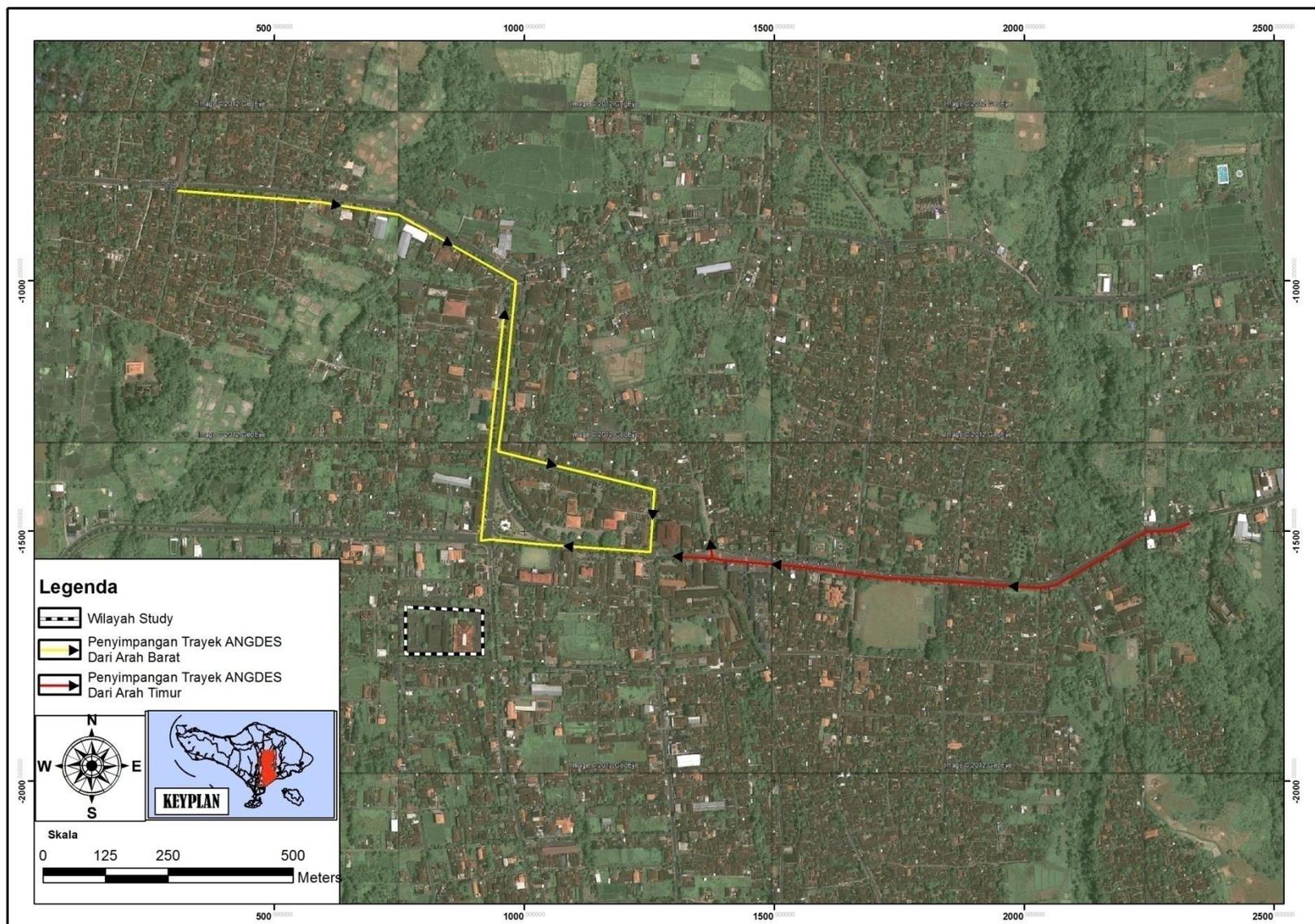
2. Dari Arah Timur

Khusus AKDP pada Jl. Pudak Mestinya Ke jalan Kapt. Dipta – Gambir – Astina selatan – K. Iwa - Terminal, tetapi mereka dari Jl. Pudak – Jl. Majapahit – Jl. Erlangga – Jl. Kebo Iwa – jl. Ciung Wanara. Khusus Angdes dari Jl. Astina Timur – Ngurah Rai – Jl. Jata dan Tidak Masuk terminal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.10

Akibat dari penyimpangan trayek tersebut maka tidak bersedianya AKDP dan Angdes Keluar - masuk terminal, sehingga fungsi terminal sebagai tempat menaikkan/menurunkan penumpang tidak dapat dioptimalkan atau terminal menjadi sepi. Angkutan umum yang ada sekarang mempergunakan pasar gianyar sebagai terminal bayangan sebagai titik simpul. Dampak dari adanya terminal bayangan pada Pasar Gianyar adalah terjadi penurunan kinerja jalan pada jalan yang berada di sekitar Pasar Gianyar, yaitu jalan Barata, Majapahit, dan Jalan Ngurah Rai.



Gambar 4.8
Peta Trayek Angkutan Umum Kota Gianyar

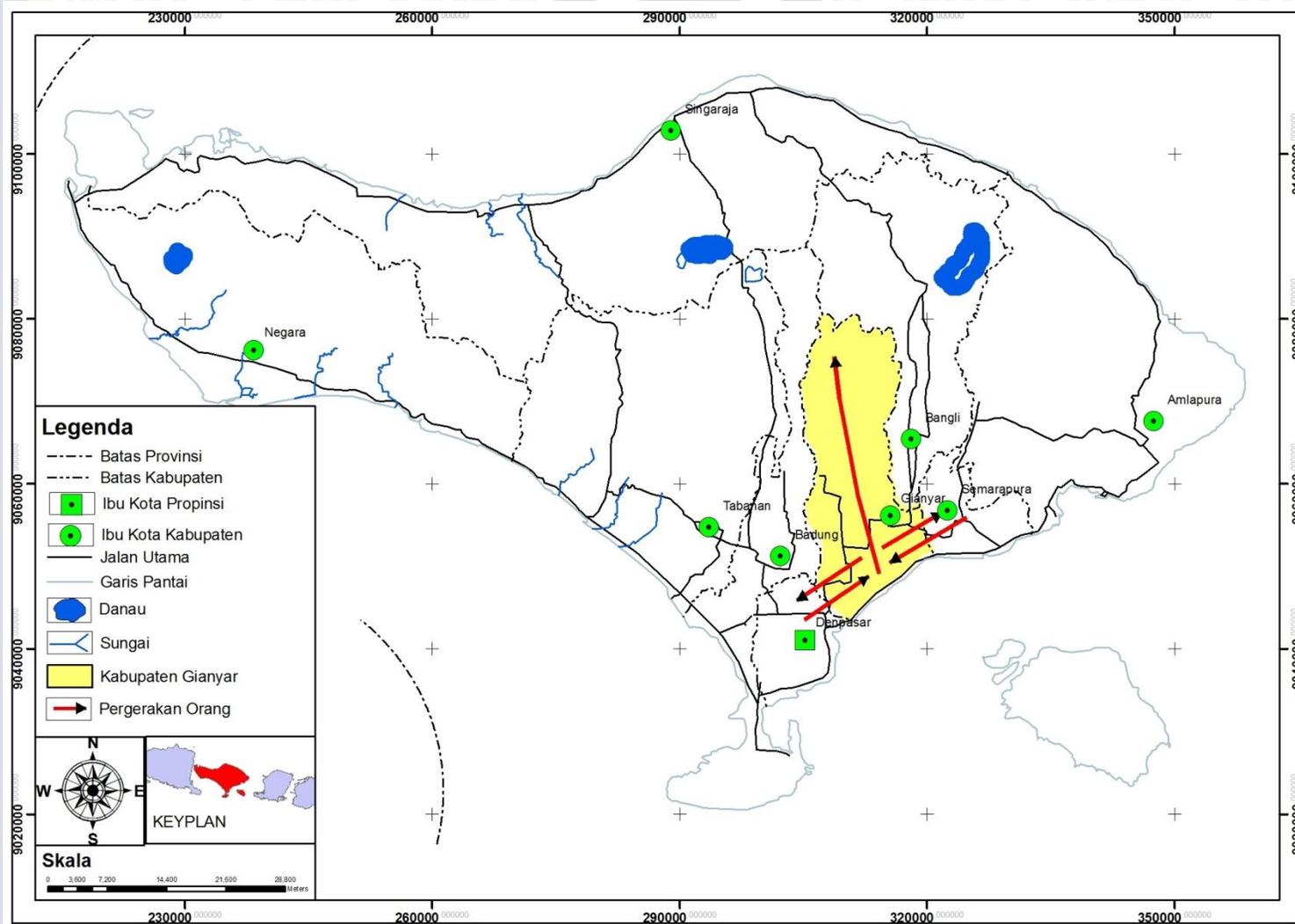


Gambar 4.10
Peta Penyimpangan Trayek ANGDES Kota Gianyar

4.2.3 Pola Pergerakan Lalu-Lintas

Berdasarkan RTRW Kabupaten Gianyar tahun 2010-230 pergerakan arus lalu lintas yang terjadi pada jaringan jalan di Kabupaten Gianyar terdiri dari pergerakan internal (di dalam wilayah Kabupaten Gianyar), internal-eksternal (dari dalam wilayah Kabupaten Gianyar keluar), eksternal-internal (dari luar wilayah Kabupaten Gianyar ke dalam), dan pergerakan eksternal-eksternal (pergerakan yang hanya melintasi jaringan jalan di dalam wilayah Kabupaten Gianyar), dapat dilihat pada Gambar 4.11





Sumber : RTRW Kabupaten Gianyar Tahun 2010-2030

Gambar 4.11
Pola Pergerakan Orang Kabupaten Gianyar

Berdasarkan Gambar 4.11 dapat dilihat bahwa Kabupaten Gianyar memiliki letak yang strategis karena terletak diantara wilayah Pengembangan Bali Selatan yang meliputi Denpasar, Badung, Gianyar, dan Tabanan. Berdasarkan data RTRW Kabupaten Gianyar 2010-2030 terdapat peningkatan Intensitas pergerakan arus lalu lintas antar wilayah di wilayah Pengembangan Bali Selatan kian meningkat sebagai akibat dari menyatunya aktivitas perekonomian. Denpasar, Badung, Gianyar dan Tabanan berkembang membentuk aglomerasi yang dikenal dengan sebutan Sarbagita. Tingginya pergerakan arus lalu lintas yang bersifat eksternal tersebut dapat dilihat dari tingginya volume lalu lintas yang melintasi pintu-pintu gerbang masuk Kabupaten Gianyar. Dengan kian tingginya intensitas pergerakan arus lalu lintas antar kabupaten/kota di wilayah Sarbagita tersebut, maka perlu untuk dipikirkan sistem penanganan transportasi yang terintegrasi, terutama dalam hal penyediaan angkutan umumnya. Saat ini sistem pelayanan angkutan umum di wilayah Sarbagita masih terpisah dan terkotak-kotak. Hal ini yang antara lain menurunkan kinerja angkutan umum itu sendiri. Untuk berpindah moda, penumpang harus menunggu dalam waktu yang cukup lama. Jumlah berpindah moda relatif tinggi sehingga menurunkan kenyamanan dan meningkatkan biaya perjalanan.

Terminal Gianyar yang merupakan terminal dengan tipe B yang melayani trayek angkutan kota dalam propinsi memiliki potensi yang sangat tinggi mengingat letak kabupaten Gianyar yang strategis. Selain itu berdasarkan data RTRW Kabupaten Gianyar tahun 2010-2030 terdapat 60 objek wisata yang menjadi daya tarik khusus bagi Kabupaten Gianyar sehingga menyebabkan tingginya pergerakan lalu-lintas yang masuk-keluar Kabupaten Gianyar.

Untuk pergerakan internal Kabupaten Gianyar terbagi dalam beberapa Zona, Adapun zona-zona lalu lintas di wilayah studi Kabupaten Gianyar terdiri atas 25 zona, yang terbagi atas 19 zona dalam dan 6 zona luar. Dengan perincian dapat dilihat pada Tabel 4.6

Tabel 4.6
Pembagian Zona Bangkitan dan Tarikan di Kabupaten Gianyar

Zona	Desa/Kelurahan
1	Gianyar
2	Pusat Pemerintahan
3	Beng, Bitera, Serongga
4	Samplangan, Abianbase
5	Sukawati
6	Ubud, Peliatan
7	Ubud, Petulu
8	Sidan, Tulikup, Temesi, Lebih, Samplangan, Serongga
9	Bona, Belega , Keramas, Pering, Medahan, Saba, Blahbatuh
10	Sukawati , Guwang, Ketewel
11	Batubulan, Batubulan Kangin, Celuk, Singapadu, Singapadu Tengah
12	Sngapadukaler, Lodtunduh, Mas
13	Singakerta, Sayan, Kedewatan
14	Payangan
15	Tegallalang
16	Manukaya, Tampaksiring, Sanding
17	Petakkaja, Petak, Suwat, Siangan, Babakan
18	Bedulu, Buruan, Kemenuh, Batuan
19	Pejeng Kangin, Pejeng Klod, Pejeng, Pejeng Kawan, Pejeng Kaja
20	Klungkung
21	Denpasar
22	Badung
23	Kintamani
24	Penelokan
25	Bangli

Sumber : Pola Umum Lalu Lintas Transportasi Jalan Kabupaten Gianyar Tahun 2007

Berdasarkan 19 zona utama yang ada maka dapat dilihat matriks bangkitan dan tarikan pergerakan di dalam kabupaten Gianyar dapat dilihat pada Tabel 4.7

Tabel 4.7
Matriks bangkitan dan Tarikan Kabupaten Gianyar

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	Oi
1	0	481	474	1,062	402	431	332	1,959	470	71	83	251	204	243	181	395	221	488	482	8,229
2	518	0	2,331	828	207	593	114	635	231	147	114	259	56	251	312	136	3,492	672	276	11,172
3	704	1,467	0	1,339	1,711	978	1,256	3,054	2,162	269	314	951	308	460	686	747	835	924	608	18,774
4	520	1,822	830	0	1,385	1,056	2,542	1,413	309	435	508	385	374	372	555	605	1,352	374	492	15,331
5	417	148	249	1,042	0	1,585	1,832	424	1,237	7,581	12,211	6,011	749	1,341	2,667	19,417	4,871	898	7,386	70,065
6	1,498	733	3,254	1,942	3,102	0	11,386	2,373	692	487	1,138	10,344	9,218	11,666	16,159	2,709	1,514	838	5,508	84,562
7	45	261	189	591	1,399	15,353	0	963	749	989	231	2,450	7,372	3,383	5,299	550	614	680	2,236	43,354
8	1,086	1,624	867	1,811	643	1,653	2,123	0	860	909	1,061	804	781	777	1,159	2,526	2,822	781	514	22,799
9	770	772	1,785	143	1,425	873	1,345	1,635	0	2,160	841	2,037	83	246	184	400	894	742	4,068	20,404
10	143	137	597	624	11,813	2,025	488	678	2,272	0	6,096	2,955	120	357	266	580	648	359	3,068	33,227
11	107	159	536	933	19,200	1,589	1,312	304	354	2,809	0	2,318	1,824	640	239	1,561	581	322	635	35,423
12	54	202	227	1,424	6,569	6,353	1,669	773	789	476	4,451	0	6,690	2,036	1,519	1,324	740	409	2,153	37,859
13	237	108	298	416	737	12,009	3,410	169	49	104	2,192	3,319	0	5,348	399	869	648	717	2,239	33,269
14	275	273	461	482	684	14,367	2,260	785	114	242	565	855	3,049	0	11,719	1,344	751	416	1,366	40,009
15	252	265	384	402	713	19,547	4,237	327	95	202	706	1,069	231	8,270	0	3,361	626	3,810	1,139	45,636
16	206	397	1,437	300	9,586	730	2,815	1,466	1,140	13,556	1,407	533	863	515	1,921	0	3,742	518	3,064	44,197
17	267	1,147	3,579	1,402	2,654	1,137	2,192	3,045	1,331	469	548	830	538	2,406	1,196	3,911	0	1,612	1,590	29,854
18	258	355	720	376	801	1,831	2,646	1,838	536	755	441	668	649	646	963	1,050	2,345	0	853	17,732
19	881	824	583	203	7,346	2,470	1,428	992	7,034	1,630	2,379	1,801	234	1,045	260	2,265	3,163	3,151	0	37,687
Dd	8,238	11,174	18,803	15,320	70,378	84,580	43,389	22,832	20,425	33,291	35,286	37,841	33,343	40,002	45,683	43,753	29,859	17,710	37,676	457,936

Sumber : Pola Umum Lalu Lintas Transportasi Jalan Kabupaten Gianyar Tahun 2007

Berdasarkan matriks asal tujuan pada Tabel 4.7 dapat dilihat bahwa jumlah bangkitan dan tarikan di Kabupaten Gianyar sebesar 457.936 perjalanan orang per hari dengan bangkitan perjalanan terbesar berasal dari zona 6, yaitu sebesar 84.652 perjalanan orang per hari, sedangkan jumlah tarikan terbesar terjadi pada zona 6, yaitu sebesar 84.580 perjalanan orang per hari. Zona 6 ini merupakan salah satu kawasan wisata utama dan memiliki kawasan permukiman yang cukup padat, sehingga memiliki bangkitan dan tarikan yang tinggi. Sedangkan jumlah bangkitan dan tarikan di Kecamatan Gianyar merupakan bangkitan dan tarikan dengan jumlah yang terendah, yaitu sebesar 8.238 untuk bangkitan dan untuk tarikan di Kecamatan Gianyar sebesar 8.229. Kondisi ini didukung oleh karena Kecamatan Gianyar tidak memiliki objek wisata yang terkenal dan ramai pengunjung.

Walaupun Kecamatan Gianyar memiliki jumlah bangkitan dan tarikan yang terendah namun jika Terminal Gianyar yang berada di Kecamatan Gianyar telah beroperasi kembali diperkirakan jumlah bangkitan dan tarikan di Kecamatan Gianyar akan meningkat. Hal ini dikarenakan Terminal Gianyar merupakan simpul dari pergerakan orang untuk menuju ke kecamatan-kecamatan lain yang berada di Kabupaten Gianyar.

Bangkitan dan tarikan pergerakan yang berada di Kecamatan Gianyar terbesar berada pada ruas Jalan Ngurah Rai. Hal ini didukung karena pada ruas Jalan Ngurah Rai terdapat guna lahan yang penting, berupa pendidikan, pemerintahan pusat Kabupaten Gianyar, perkantoran, perdagangan dan jasa (ruko, pasar gianyar, pasar swalayan), dan ruang terbuka hijau sebagai sarana rekreasi keluarga. Dapat dilihat pada Gambar 4.12



Gambar 4.12
Bangkitan Tarikan Tertinggi Di Kecamatan Gianyar

4.3 Kinerja Operasional Terminal Gianyar

Kinerja operasional Terminal Gianyar yang akan di bahas disini terbagi menjadi empat bagian yaitu ; wilayah administrasi (lingkungan kerja) Terminal Gianyar, tipe Terminal Gianyar, lokasi Terminal Gianyar, dan fasilitas Terminal Gianyar.

4.3.1 Wilayah Administrasi (Lingkungan Kerja) Terminal Gianyar

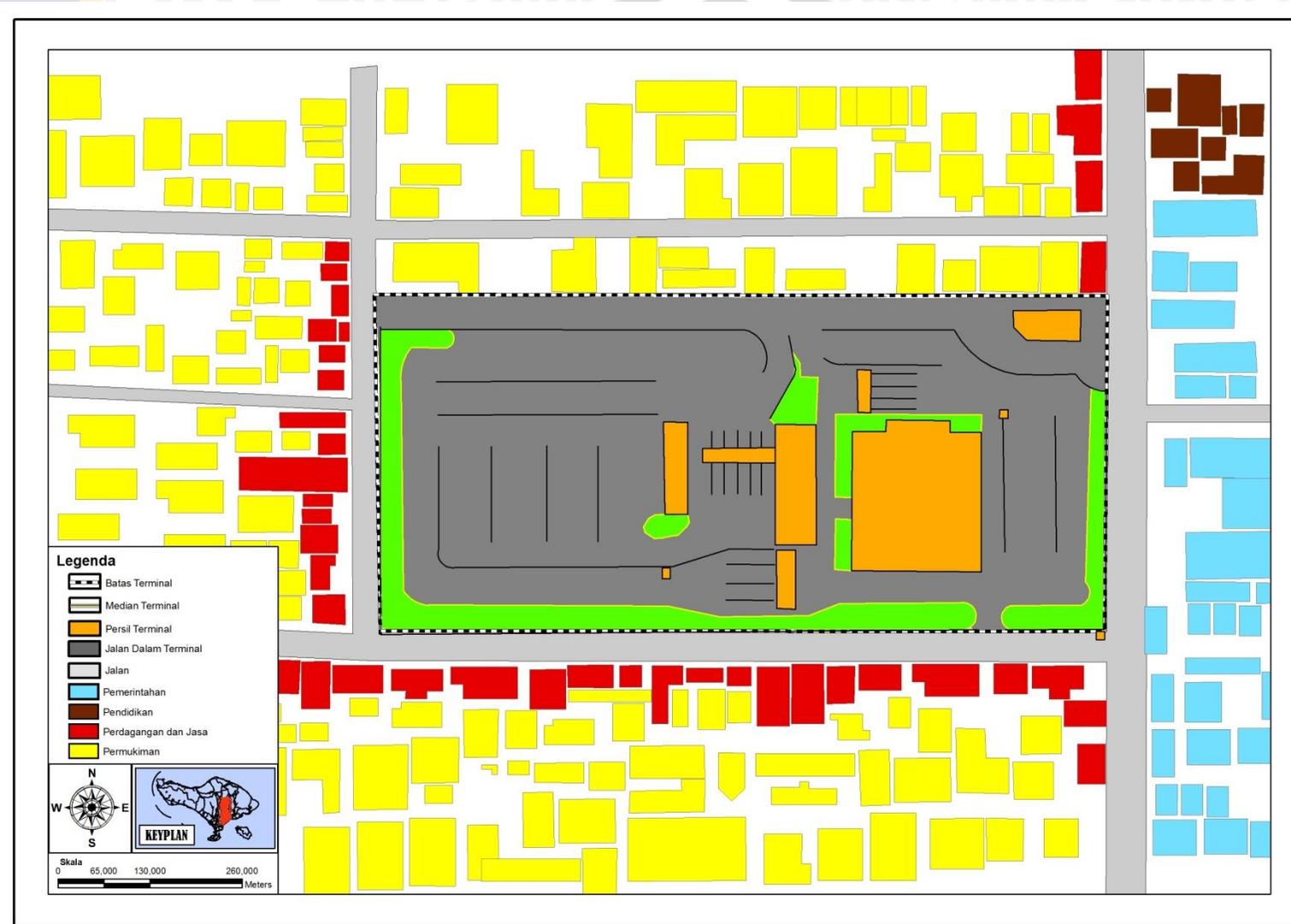
Wilayah administrasi/ daerah lingkungan kerja terminal, merupakan daerah yang diperuntukan untuk fasilitas penunjang terminal (kepmenhub No. 31 Tahun 1995). Lingkungan kerja Terminal Gianyar terletak di Propinsi Bali, Kabupaten Gianyar, Kecamatan Gianyar dengan luas keseluruhan 2400 m². Adapun batas-batas lingkungan kerja Terminal Gianyar, meliputi :

- Sebelah Utara : Permukiman
- Sebelah Timur : Jalan Kebo iwa
- Sebelah Selatan : Jalan Anusupati
- Sebelah Barat : Jalan Kenumang

Selain dibatasi oleh jalan, terdapat juga guna lahan yang berada di sekitar Terminal Gianyar, meliputi :

- Utara : permukiman
- Selatan: permukiman, perdagangan dan jasa
- Timur : pemerintahan
- Barat : permukiman, perdagangan dan jasa

Berdasarkan guna lahan yang berada di sekitar Terminal Gianyar dapat dilihat bahwa guna lahan tersebut merupakan guna lahan yang dapat menimbulkan tarikan dan bangkitan yang cukup tinggi. Seharusnya keberadaan dari Terminal Gianyar dapat menunjang sistem transportasi di Kabupaten Gianyar dan menjadi daya tarik bagi pengguna angkutan umum untuk menggunakan moda transportasi umum. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.13



Gambar 4.13
Peta Guna Lahan Sekitar Terminal Gianyar

Kondisi Topografi

Kondisi topografi Kabupaten Gianyar pada umumnya berada pada daerah-daerah datar hingga berombak dengan kemiringan lereng 0-8% umumnya berada dibagian selatan sampai pantai dan daerah bergelombang dengan kemiringan lereng > 25% terdapat di bagian utara. Klasifikasi kelas lereng di Kabupaten Gianyar seperti pada Tabel 4.8

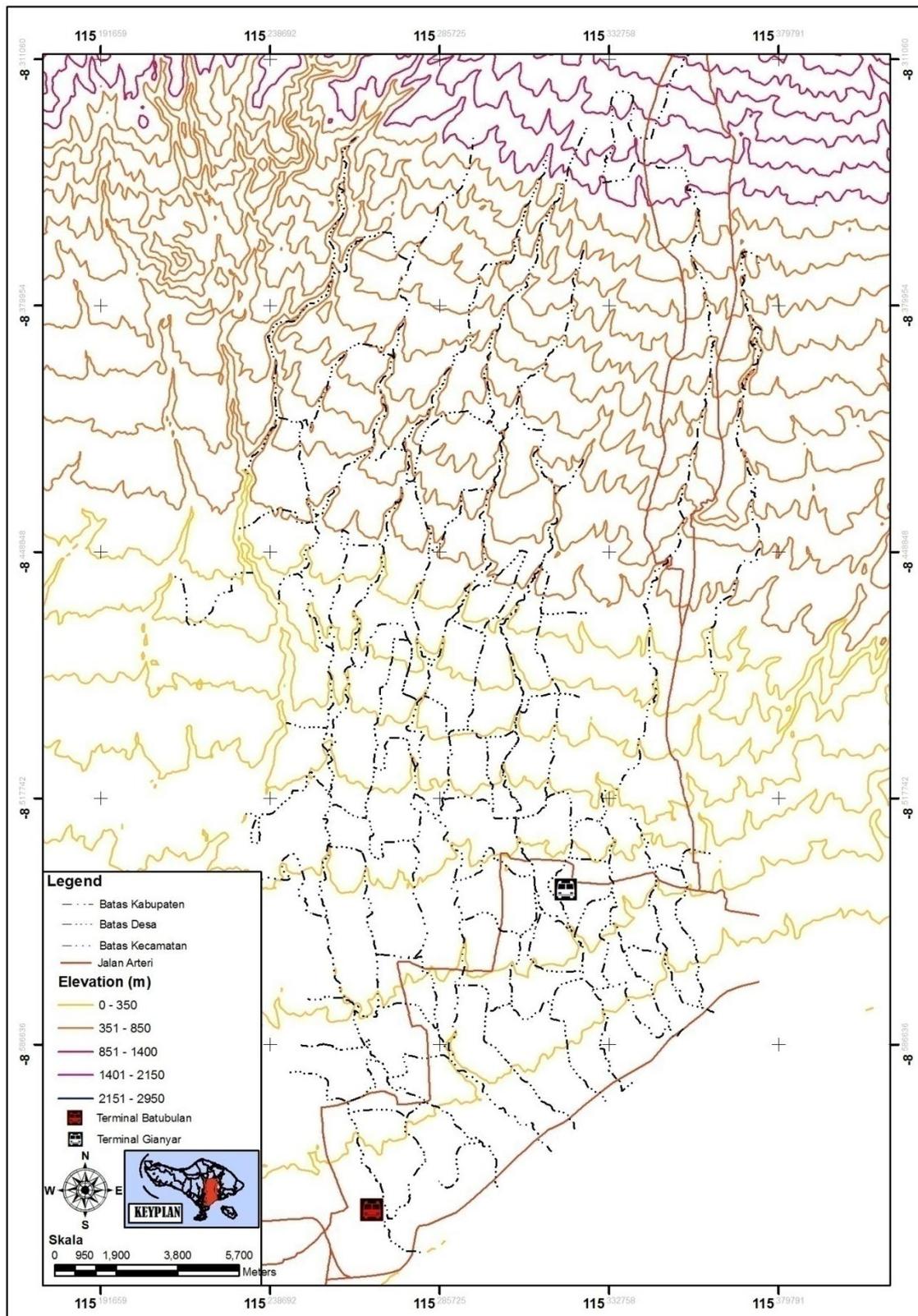
Tabel 4.8
Kemiringan Lahan di Kabupaten Gianyar

No	Uraian	Kemiringan (derajat)	Luas (HA)
1.	Tanah Datar	0-2	15.377
2.	Wilayah landai	2-15	10.426
3.	Wilayah Miring	15-40	5.755
4.	Wilayah terjal	>40	5.243
JUMLAH			36.800

Sumber : RTRW Kabupaten Gianyar 2010-2030

Dari Tabel 4.8 terlihat bahwa Kabupaten Gianyar sebagian besar wilayahnya merupakan dataran datar dengan kemiringan 0 – 2 derajat yaitu seluas 15.377 Ha. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.14.

Berdasarkan RTRW Kabupaten Gianyar dapat dibagi menjadi 4 (empat) sistem Morfologi. Pada wilayah studi yaitu Terminal Gianyar yang terdapat di Kecamatan Gianyar termasuk ke dalam wilayah I. Adapun karakteristik Wilayah I adalah wilayah ini menempati daerah pedataran, kemiringan lereng < 5 %, dengan ketinggian antara 0 - 200 meter di atas permukaan laut.(34,35 % dari luas keseluruhan Kabupaten Gianyar) Umumnya menempati daerah sepanjang pantai di bagian selatan dan tenggara daerah Gianyar (Daerah Gianyar, Batuan, Blahbatuh, Kemenuh, Mas, Sukawati dan Guwang). Wilayah ini secara Geologi dibentuk oleh endapan alluvium yang terdiri dari pasir dan lanau yang berwarna coklat ke abu-abuan, bersifat lepas, ukuran butir halus hingga sedang, air permukaan mengalir cukup lancar, air tanah cukup yang berasal dari tanggul pantai (*sand dune*) yang berisi air tawar dan bukan merupakan genangan air. Dapat diambil kesimpulan bahwa lokasi Terminal Gianyar berada pada darah dengan kemiringan yang datar yaitu berkisar antara 0-2 derajat.



Gambar 4.14
Peta Kontur Kabupaten Gianyar

Tata Bangunan dan lingkungan

Berdasarkan RDTRK Gianyar tahun 2007-2028 yang mengatur tentang tata lingkungan dan bangunan terdapat 5 (lima) kriteria yang memiliki hubungan dengan Terminal Gianyar, antar lain :

- Menjaga kelestarian lingkungan alam dan budaya setempat
- Mengelola kegiatan sesuai dengan peruntukan lokasi yang diarahkan
- Tetap menjaga kelestarian pola lingkungan dan ciri bangunan tradisional Bali
- Semua peruntukan lahan di kawasan Kecamatan Gianyar wajib menyediakan ruang terbuka hijau yang wujudnya dapat berupa taman dan sejenisnya
- Ketinggian pagar maksimum 1,8 m dan transparan pada bagian depan



Gambar 4.15
Tata Bangunan Dan Lingkungan Terminal Gianyar

Berdasarkan Gambar 4.15 dapat dilihat bahwa Terminal Gianyar telah memenuhi kriteria tata bangunan dan lingkungan dengan telah tersedianya ruang terbuka hijau yang memadai sebesar 30 % dari luas keseluruhan Terminal Gianyar. Selain itu, kondisi bangunan Terminal Gianyar tetap mempertahankan ciri bangunan tradisional Bali dan memiliki pagar yang transparan dengan

ketinggian tidak lebih dari 1,8 meter dan memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Terminal Gianyar sebesar 40 % dengan tinggi bangunan tertinggi adalah 10 m.

4.3.2 Tipe Terminal Gianyar

Terminal Gianyar merupakan terminal tipe B, yang memberikan pelayanan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan angkutan perdesaan (Angdes). Jumlah trayek yang dilayani di Terminal Gianyar adalah 9 trayek, terdiri dari 3 trayek AKDP (Gianyar - Klungkung - Padang Bai - Amlapura - Batubulan, Gianyar - Klungkung - Padang Bai - Batubulan, dan Gianyar - Bangli - Batubulan) dan 8 trayek Angdes. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.9

Tabel 4.9
Trayek Angkutan Perdesaan di Kabupaten Gianyar

No	Trayek Angkutan Perdesaan	Panjang Trayek (Km)	Mobil Penumpang Umum		
			Ijin	Realisasi	Operasi
1	Gianyar – T. Siring – Temen	22	68	68	56
2	Gianyar – Ubud – Payangan	22	41	41	33
3	Gianyar – Ubud – Tegalalang – Pujung	21	42	39	21
4	Gianyar – Lebih	6	13	13	3
5	Gianyar – Suwat	10	17	14	8
6	Gianyar – Petak	12	30	20	10
7	Gianyar – Tedung – Keramas – Blahbatuh	12	11	0	0
8	Gianyar – Wanayu – Petemon – Sanding	12	5	5	2
Jumlah		-	227	200	133

Sumber: RTRW Kabupaten Gianyar tahun 2010-2030

Terminal Gianyar sebagai terminal tipe B seharusnya dapat melayani trayek-trayek yang telah ada, namun pada kenyataannya Terminal Gianyar belum dapat melayani trayek yang ada karena sejak diresmikannya Terminal Gianyar, terminal tersebut tidak dapat beroperasi bahkan terjadi alih fungsi lahan.

Adanya penyimpangan trayek angkutan umum yang dilakukan oleh para sopir sehingga mengakibatkan terdapat beberapa daerah yang tidak dilalui oleh angkutan umum, seperti ; Tedung, Keramas, Lebih dan Petak. Selain itu banyaknya armada angkutan umum yang tidak beroperasi lagi dikarenakan para sopir angkutan umum mengeluhkan minimnya jumlah penumpang yang berdampak pada berkurangnya pemasukan para sopir.

4.3.3 Lokasi Terminal Gianyar

Karakteristik lokasi Terminal Gianyar beserta dengan kesesuaian terhadap Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan berdasarkan empat variabel yaitu :

- Keterpaduan lalu-lintas
- Keterpaduan antar moda
- Kondisi topografi
- Kelestarian lingkungan

Selain berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan evaluasi terhadap lokasi Terminal Gianyar juga didasarkan pada RDTRK Gianyar tahun 2007-2028, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.10



Tabel 4.10
Analisis Kesesuaian Lokasi Terminal Gianyar Berdasarkan Kebijakan Terkait

No	Variabel	Kebijakan Terkait Sesuai Dengan Kepmenhub No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan (Pasal 10)	Kondisi Eksisiting Terminal Gianyar	Analisis
1.	Kepadatan lalu lintas	<p>Penentuan lokasi terminal penunjang tipe A, tipe B, dan tipe C dilakukan dengan memperhatikan Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal</p> <p>Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB.</p> <p>Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 m di Pulau Jawa dan 30 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.</p>	<p>Terminal Gianyar diapit oleh dua ruas jalan utama, yaitu Jalan Kebo Iwa dengan kepadatan lalu-lintas 764 smp dan kapasitas jalan 1554,7 dengan tingkat pelayanan jalan A dan Jalan Buruan dengan kepadatan lalu-lintas 987 smp dan kapasitas jalan 3258,2 dengan tingkat pelayanan jalan A. (survey primer 2012)</p> <p>Terminal Gianyar terletak di Jalan Kebo Iwa dengan kelas jalan Kolektor. (survey primer 2012)</p> <p>Akses masuk dari jalan Kebo Iwa ke Dalam Terminal hanya berjarak 10 m saja. (survey primer 2012)</p>	<p>Kepadatan lalu lintas di sekitar Terminal Gianyar telah sesuai berdasarkan Kepmenhub no 31/1995, dikarenakan kondisi lalu lintas yang ada terbilang stabil dengan tingkat pelayanan jalan A dan Jalan Buruan dengan kepadatan lalu-lintas 987 smp dan kapasitas jalan 3258,2 dengan tingkat pelayanan jalan A walaupun pada jalan Kebo Iwa memiliki hambatan samping yang yang tinggi. (Tabel 4.8)</p> <p>Berdasarkan kelas jalan, Terminal Gianyar telah sesuai berdasarkan Kepmenhub no 31/1995, dikarenakan Terminal Gianyar terletak di Jalan Kebo Iwa yang merupakan jalan Kolektor Sekunder. (Gambar 4.2)</p> <p>Berdasarkan akses masuk, Terminal Gianyar tidak sesuai berdasarkan Kepmenhub no 31/1995, dikarenakan akses masuknya hanya 10 m dari Jalan Kebo Iwa. Dengan minimnya akses masuk ke dalam terminal diperkirakan jika Terminal Gianyar dapat beroperasi maka akan mengganggu kinerja jalan Kebo Iwa.</p>
2.	Keterpaduan antar moda	<p>Terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi.</p>	<p>Terminal Gianyar telah masuk dalam jaringan trayek AKDP. (RDTRK Gianyar 2008-2027)</p>	<p>Trayek angkutan umum yang melewati Terminal Gianyar telah sesuai berdasarkan Kepmenhub no 31/1995 karena Terminal Gianyar telah masuk dalam jaringan trayek</p>

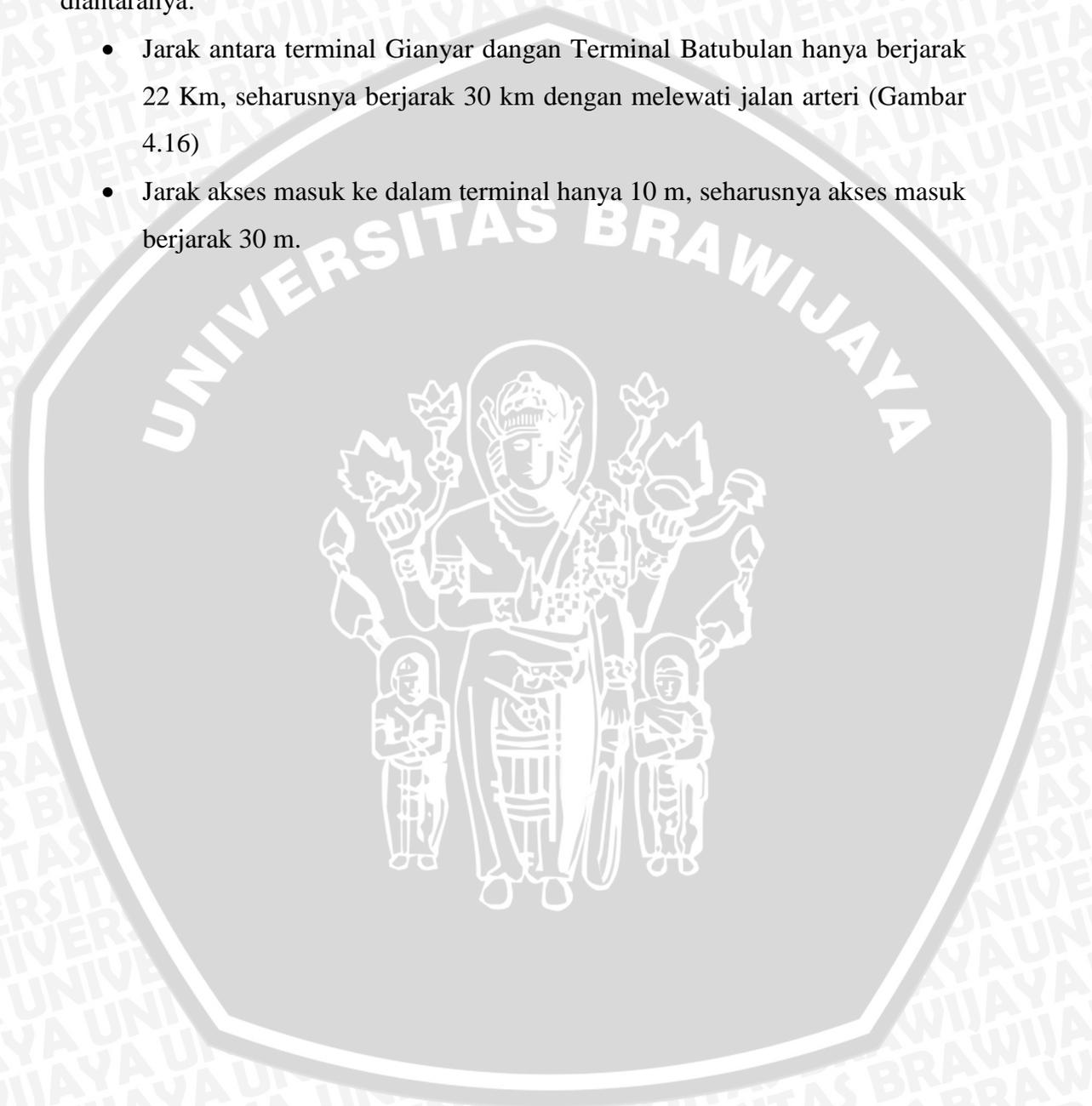
No	Variabel	Kebijakan Terkait Sesuai Dengan Kepmenhub No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan (Pasal 10)	Kondisi Eksisiting Terminal Gianyar	Analisis
		<p>Kawasan Terminal Angkutan Umum dengan luas 2,4 Ha. Fungsi Terminal Gianyar adalah terminal tipe B sebagai penyalur trayek angkutan umum antar kota antar provinsi, antar kabupaten, angkutan dalam kota dan angkutan pedesaan. (RDTRK Gianyar tahun 2007-2028, 87)</p>	<p>Luas terminal Gianyar adalah 2,4 Ha. Tetapi tidak berfungsi sebagai penyalur trayek angkutan umum antar kota antar provinsi, antar kabupaten, angkutan dalam kota dan angkutan pedesaan. (RDTRK Gianyar 2008-2027)</p>	<p>AKDP. (Gambar 4.8), namun terdapat penyimpangan trayek yang dilakukan oleh kendaraan AKDP maupun Angdes (Gambar 4.9 dan 4.10) Berdasarkan RDTRK Gianyar tahun 2007-2028 luas terminal Gianyar telah sesuai dengan standar yang ada dengan luas 2,4 Ha. Namun Terminal Gianyar belum dapat melayani trayek angkutan umum, walaupun sudah berada di dalam trayek angkutan umum. (Gambar 4.8)</p>
3.	Kondisi Topografi	<p>Jarak antara dua terminal penumpang tipe B atau dengan terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa dan 30 km di pulau lainnya</p> <p>Penentuan lokasi terminal penumpang tipe A, tipe B, dan tipe C dilakukan dengan memperhatikan Kondisi topografi lokasi terminal</p> <p>Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 2 ha di pulau lainnya.</p>	<p>Jarak antara Terminal Gianyar dengan Terminal tipe sejenis, yaitu Terminal Batubulan tipe B adalah 22 m. (survey primer 2012)</p> <p>Kondisi topografi di areal terminal Gianyar tergolong datar dengan kemiringan lereng < 5 %. (RTRW Kabupaten Gianyar 2010-2030)</p> <p>Luas lahan yang ada untuk Terminal Gianyar adalah hanya 2,4 Ha tanpa adanya lahan cadangan. (RDTRK Gianyar 2008-2027)</p>	<p>Jarak antar Terminal Gianyar dengan Terminal lain dengan tipe sejenis tidak sesuai berdasarkan Kepmenhub no 31/1995. Karena memiliki jarak 22 Km, seharusnya berjarak minimal 30 km (Gambar 4.16)</p> <p>Kondisi topografi, Terminal Gianyar telah sesuai berdasarkan Kepmenhub no 31/1995 Karena memiliki kondisi dengan kemiringan lereng < 5 %. (Gambar 4.13)</p> <p>Luas lahan yang ada telah sesuai berdasarkan Kepmenhub no 31/1995. Dengan luasan Terminal Gianyar adalah 2,4 Ha</p>
4.	Kelestarian Lingkungan	<p>Rencana Tata Lingkungan di wilayah kecamatan Gianyar diatur sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> Menjaga kelestarian lingkungan alam dan budaya setempat 	<p>Kondisi Terminal Gianyar berdasarkan Kelestarian lingkungan:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tetap menjaga kelestarian lingkungan alam dan budaya setempat 	<p>Berdasarkan tata lingkungan di wilayah Kecamatan Gianyar, Terminal Gianyar telah memenuhi kriteria yang ada hanya terdapat kekurangan yaitu Terminal Gianyar tidak</p>

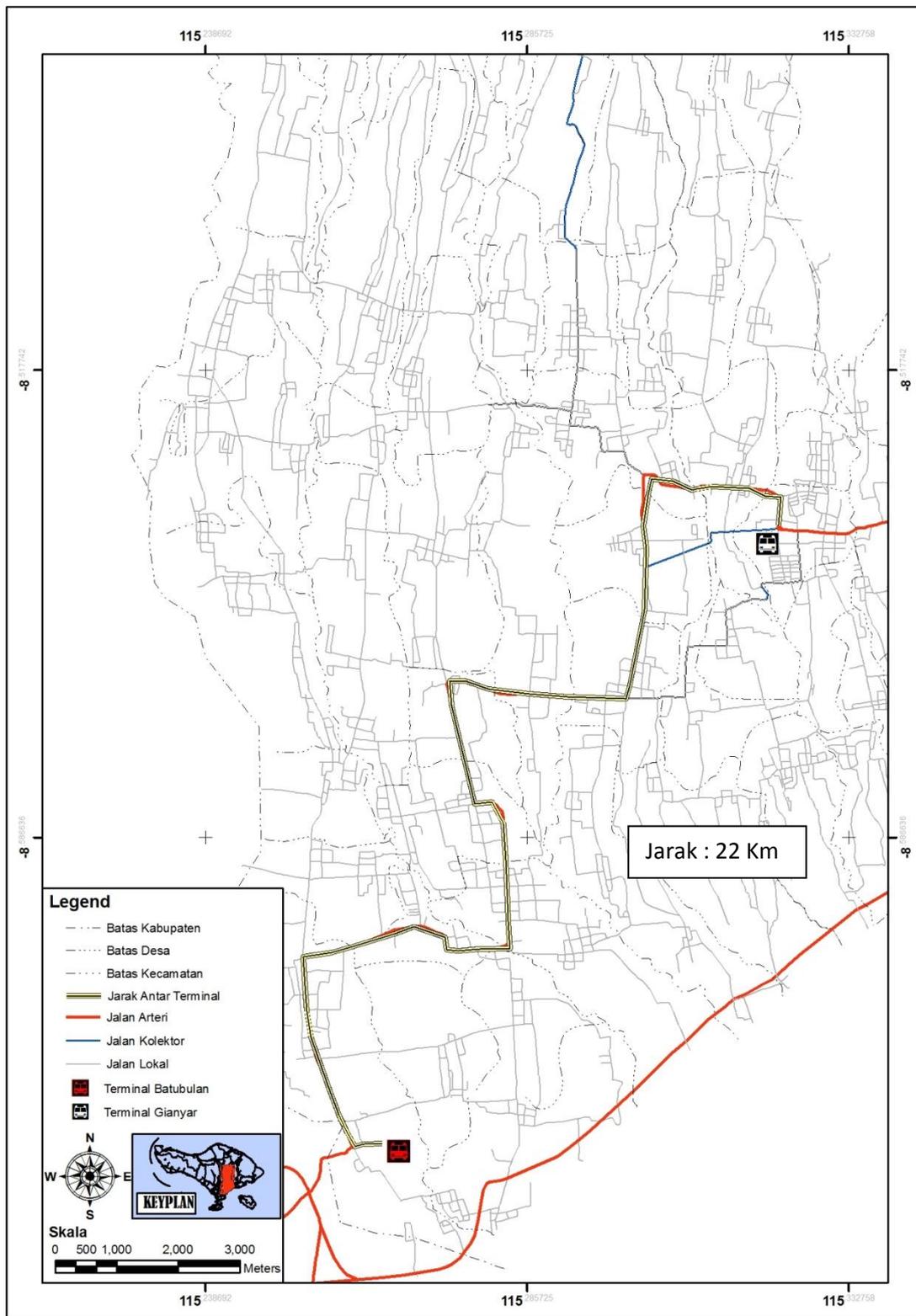
No	Variabel	Kebijakan Terkait Sesuai Dengan Kepmenhub No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan (Pasal 10)	Kondisi Eksisiting Terminal Gianyar	Analisis
		<ul style="list-style-type: none"> • Mengelola kegiatan sesuai dengan peruntukan lokasi yang diarahkan • Tetap menjaga kelestarian pola lingkungan dan ciri bangunan tradisional Bali • Semua peruntukan lahan di kawasan Kecamatan Gianyar wajib menyediakan ruang terbuka hijau yang wujudnya dapat berupa taman dan sejenisnya • Ketinggian pagar maksimum 1,8 m dan transparan pada bagian depan <p>(RDTRK Gianyar tahun 2007-2028, 98)</p> <p>PedomanTata Bangunan</p> <ul style="list-style-type: none"> • KDB-nya maksimum 60%, tinggi bangunan 3 kali KDB (15m) • Tempat parkir minimal 1 mobil penumpang setiap 10m² luas lantai bangunan <p>(RDTRK Gianyar tahun 2007-2028, 98)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pengelolaannya sekarang tidak sesuai dengan peruntukan lokasi • Bangunan terminal Gianyar dibangun dengan ciri bangunan tradisional Bali • Terminal Gianyar telah memiliki ruangterbuka hijau <p>Pagar di Terminal Gianyar memiliki tinggi 1,8 m dan transparan pada seluruh bagiannya. (survey primer 2012)</p>	<p>difungsikan sebagai terminal penumpang tipe B. (Gambar 4.14)</p>
			<p>Kondisi Terminal Gianyar berdasarkan PedomanTata Bangunan, yaitu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memiliki KDB 40 % dengan tinggi bangunan tertinggi adalah 10 m • Tempat parkir yang ada telah memenuhi dan akan dibahas pada sub bab fasilitas terminal <p>(survey primer 2012)</p>	<p>Berdasarkan pedoman tata bangunan RDTRK Gianyar tahun 2007-2028. Terminal Gianyar telah sesuai dengan standar yang ada terbukti dari KDB Terminal Gianyar sebesar 40 % dengan tinggi bangunan tertinggi adalah 10 m</p>

Sumber : hasil Analis 2012

Berdasarkan analisis pada Tabel 4.10 dapat disimpulkan bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, Lokasi Terminal Gianyar secara keseluruhan telah sesuai dengan standar yang ada. Namun masih terdapat beberapa kekurangan, diantaranya:

- Jarak antara terminal Gianyar dengan Terminal Batubulan hanya berjarak 22 Km, seharusnya berjarak 30 km dengan melewati jalan arteri (Gambar 4.16)
- Jarak akses masuk ke dalam terminal hanya 10 m, seharusnya akses masuk berjarak 30 m.





Gambar 4.16
Jarak Antara Terminal Gianyar Dengan Terminal Batubulan

4.3.4 Fasilitas Terminal Gianyar

Fasilitas-fasilitas yang berada di terminal Gianyar berdasarkan Kepmenhub No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi, dibagi menjadi dua, yaitu fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal. Adapun fasilitas-fasilitas tersebut adalah :

- Fasilitas Utama Terdiri Dari
 - ✓ Ruang parkir AKDP
 - ✓ Ruang parkir Angdes
 - ✓ Ruang Parkir kendaraan pribadi
 - ✓ Jalur pemberangkatan kendaraan umum
 - ✓ Jalur kedatangan kendaraan umum
 - ✓ Sirkulasi kendaraan
 - ✓ Ruang tunggu penumpang
 - ✓ Sirkulasi penumpang
 - ✓ Rambu-rambu dan papan informasi
 - ✓ Bangunan
 - ✓ kantor terminal
- Fasilitas Penunjang Terdiri Dari
 - ✓ Kamar kecil/toilet
 - ✓ Tempat Suci
 - ✓ Kios/kantin
 - ✓ Ruang Informasi dan pengaduan
 - ✓ Taman
 - ✓ Lampu penerang jalan

Tabel 4.11 merupakan tabel analisis terhadap fasilitas terminal gianyar berdasarkan kondisi dan luasan yang ada sesuai dengan Kepmenhub No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan.

Tabel 4.11
Luasan Dan Ketersediaan Fasilitas Terminal Gianyar berdasarkan Rekayasa Lalu Lintas Pedoman Perencanaan Dan Pengoperasian Lalu-Lintas Di Wilayah Perkotaan

No	Fasilitas	Luas (m ²) Standar	Ketersediaan (ada/tidak)	Luas (m ²) Eksisting	Analisis
Kendaraan					
1	Jalur kedatangan AKDP	72	✓	850	Jalur kedatangan AKDP telah memenuhi syarat bahkan luasannya melebihi dari standar yang ada dengan kelebihan 778 m ² (1080%). Jalur kedatangan AKDP juga telah dilengkapi dengan atap peneduh dan rambu penanda. (Gambar 4.20)
2	Jalur kedatangan ANGDES	25,5	✓	450	Jalur kedatangan Angdes telah memenuhi syarat bahkan luasannya melebihi dari standar yang ada dengan kelebihan 424,5 m ² (1664%). jalur kedatangan AKDP juga telah dilengkapi dengan atap peneduh namun terdapat beberapa kekurangan (Gambar 4.20): <ul style="list-style-type: none"> • Belum dilengkapi dengan rambu penanda. • Tidak ada kejelasan untuk sirkulasi penumpang. Penumpang yang turun dari angdes akan kebingungan karena tidak ada jalur penghubung antara jalur kedatangan Angdes dengan ruang tunggu atau untuk menuju moda berikutnya
3	Tempat istirahat sopir AKDP	40	-	-	Belum tersedianya tempat istirahat sopir AKDP
4	Tempat istirahat Kendaraan AKDP	500	✓	1750	Tempat istirahat Kendaraan AKDP telah memenuhi syarat bahkan luasannya melebihi dari standar yang ada dengan kelebihan 1250 m ² (250%). (Gambar 4.20)
5	Tempat tunggu kendaraan AKDP	540	✓	750	Tempat tunggu kendaraan AKDP telah memenuhi syarat bahkan luasannya melebihi dari standar yang ada dengan kelebihan 210 m ² (38,8%). Tempat tunggu kendaraan AKDP juga telah dilengkapi dengan atap peneduh dan rambu penanda. (Gambar 4.20)
6	Bengkel AKDP	100	-	-	Belum tersedianya bengkel AKDP
7	Tempat tunggu kendaraan	900	✓	1620	Tempat tunggu kendaraan ANGDES telah memenuhi syarat bahkan luasannya

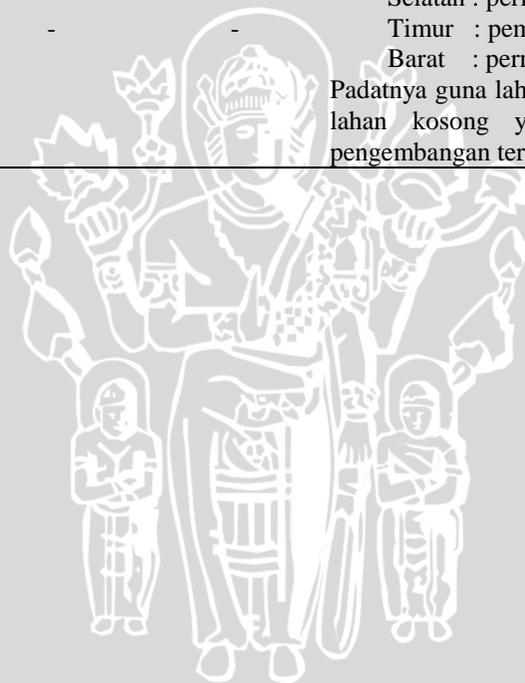
No	Fasilitas	Luas (m ²) Standar	Ketersediaan (ada/tidak)	Luas (m ²) Eksisting	Analisis
	ANGDES				melebihi dari standar yang ada dengan kelebihan 720 m ² (80%). Tempat tunggu kendaraan ANDES belum dilengkapi dengan atap peneduh. (Gambar 4.21)
8	Cadangan parkir AKDP	1.370	-	-	Belum tersedianya Cadangan parkir AKDP
9	Jalur pemberangkatan AKDP	194,4	✓	750	Jalur pemberangkatan AKDP telah memenuhi syarat bahkan luasannya melebihi dari standar yang ada dengan kelebihan 664,5 m ² (777%). Jalur pemberangkatan AKDP juga telah dilengkapi dengan atap peneduh dan rambu penanda. (Gambar 4.20)
10	Jalur pemberangkatan ANGDES	85,5	✓	375	Jalur pemberangkatan Angdes telah memenuhi syarat bahkan luasannya melebihi dari standar yang ada dengan kelebihan 289,5 m ² (338,5%). Jalur pemberangkatan Angdes juga telah dilengkapi dengan atap peneduh dan rambu penanda. (Gambar 4.21)
11	Tempat parkir kendaraan pribadi	500	✓	2650	Terdapat dua tempat parkir untuk kendaraan pribadi yaitu di sebelah timur 1.000 m ² dan sisanya 1650 m ² di sebelah barat. Luas tempat parkir kendaraan pribadi telah memenuhi syarat bahkan luasannya melebihi dari standar yang ada dengan kelebihan 2150 m ² (430%). (Gambar 4.22)
12	Sirkulasi Kendaraan	2.740	✓	7455	Sirkulasi Kendaraan telah memenuhi syarat bahkan luasannya melebihi dari standar yang ada dengan kelebihan 4715 m ² (172%). Namun terdapat beberapa kekurangan, yaitu : <ul style="list-style-type: none"> • Dilengkapi rambu penanda tetapi terdapat beberapa rambu dalam keadan rusak. • Terjadi penumpukan sirkulasi kendaraan antara sirkulasi kendaraan pribadi dengan sirkulasi kendaraan AKDP • Terjadi penumpukan sirkulasi kendaraan antara sirkulasi kendaraan pribadi dengan sirkulasi kendaraan Angdes (Gambar 4.20, 4.21, 4.22)
13	Ruang servis	500	-	-	Belum tersedianya ruang servis

No	Fasilitas	Luas (m ²) Standar	Ketersediaan (ada/tidak)	Luas (m ²) Eksisiting	Analisis
14	Bengkel	100	-	-	Belum tersedianya bengkel
Pengguna jasa					
15	Ruang tunggu	2.250	✓	1000	Ruang tunggu yang ada di terminal memiliki luas yang tidak memenuhi standar dengan kekurangan luas 1250 m ² (125%). Selain itu ruang tunggu yang ada memiliki jumlah kursi yang sangat minim dan dalam keadaan rusak. (Gambar 4.18)
16	Sirkulasi orang	900	✓	1800	Sirkulasi orang di dalam terminal dirasakan cukup leluasa karena luas yang ada telah melebihi standar yang ada. Adapun kelebihan luas sirkulasi orang sebesar 900 m ² (100%). Namun terdapat kekurangan: <ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada kejelasan untuk sirkulasi penumpang. Penumpang yang turun dari angdes akan kebingungan karena tidak ada jalur penghubung antara jalur kedatangan Angdes dengan ruang tunggu atau untuk menuju moda berikutnya • Adanya Gedung olah raga (GOR) menyebabkan terhambatnya sirkulasi orang (Gambar 4.18)
17	Kamar kecil	60	✓	60	Terdapat 5 buah kamar kecil / toilet dengan luas total 60 m ² atau telah memenuhi standar. Kondisi toilet dalam keadaan rusak, berbau dan kotor karena jarang digunakan. (Gambar 4.18)
18	Tembat ibadah	60	✓	21	Tempat ibadah yang berada di terminal merupakan tempat suci bagi umat beragama Hindu dengan luas 21 m ² . Dalam terminal tidak terdapat musolah. (Gambar 4.18)
19	Kios/ kantin	1.350	✓	132	Kios / kantin yang ada, luasnya belum memenuhi standar dengan kekurangan sebesar 1218 m ² (90,2%). Hal ini ditunjang dari tidak beroperasinya terminal sehingga menyebabkan minimnya pedagang. (Gambar 4.19)
Petugas operasional					
20	Ruang administrasi	59	-	-	Belum tersedianya ruang administrasi

No	Fasilitas	Luas (m ²) Standar	Ketersediaan (ada/tidak)	Luas (m ²) Eksisting	Analisis
21	Ruang pengawas	23	-	-	Belum tersedianya ruang pengawasan (menara pengawas)
22	Loket penjualan karcis	3	-	-	Belum tersedianya loket penjualan karcis
23	Peron	4	-	-	Belum tersedianya peron
24	Ruang retribusi	6	✓	8	Ruang retribusi telah memenuhi syarat bahkan luasannya melebihi dari standar yang ada dengan kelebihan 2 m ² (33,3%). Terdapat 2 buah ruang retribusi yaitu ruang retribusi AKDP dan ruang retribusi Angdes, dengan luas masing-masing 4 m ² . (Gambar 4.18)
25	Ruang pengobatan	30	-	-	Belum tersedianya ruang pengobatan
26	Ruang informasi dan pengaduan	10	✓	8	Ruang informasi dan pengaduan yang ada, luasnya belum memenuhi standar dengan kekurangan sebesar 2 m ² (20%). Selain luasnya yang tidak memenuhi standar kondisi ruang tersebut dalam keadaan rusak dan kotor karena tidak digunakan. (Gambar 4.18)
27	Ruang perkantoran	100	✓	55	Ruang perkantoran yang ada, luasnya belum memenuhi standar dengan kekurangan sebesar 45 m ² (45%). Selain luasnya yang tidak memenuhi standar kondisi ruang tersebut dalam keadaan rusak dan kotor karena tidak digunakan. (Gambar 4.18)
28	Gudang	20	✓	6	Gudang yang ada, luasnya belum memenuhi standar dengan kekurangan sebesar 14 m ² (70%). Selain luasnya yang tidak memenuhi standar kondisi ruang tersebut dalam keadaan rusak dan kotor karena tidak digunakan. (Gambar 4.18)
Ruang Luar					
29	Luas total	4.890	-	19.740	Berdasarkan luas yang ada, luas total terminal telah memenuhi standar yaitu melebihi standar luas terminal tipe B di luar Pulau Jawa. Adapun kelebihan luas yang ada mencapai 4000 m ² (20%)

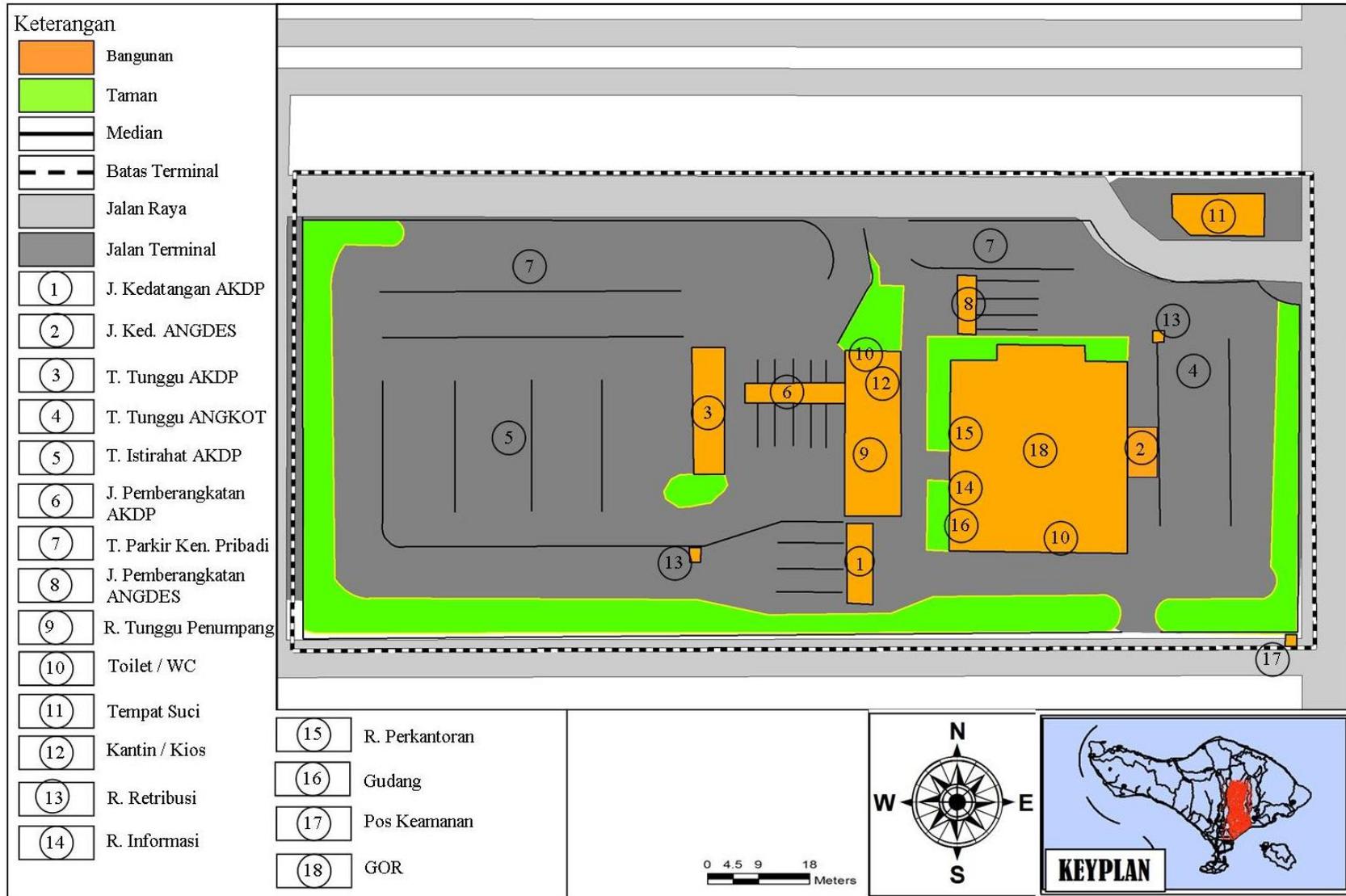
No	Fasilitas	Luas (m ²) Standar	Ketersediaan (ada/tidak)	Luas (m ²) Eksisiting	Analisis
30	Cadangan pengembangan	17.255	-	-	<p>Tidak adanya ruang cadangan untuk pengembangan. Hal ini disebabkan karena guna lahan di sekitar terminal telah padat karena diapit oleh, sebelah</p> <ul style="list-style-type: none"> Utara : permukiman Selatan : permukiman, perdagangan dan jasa Timur : pemerintahan Barat : permukiman, perdagangan dan jasa <p>Padatnya guna lahan sekitar terminal menyebabkan tidak adanya lagi ruang atau lahan kosong yang dapat digunakan sebagai areal cadangan pengembangan terminal. (Gambar 4.13)</p>

Sumber : Hasil Analisis 2012

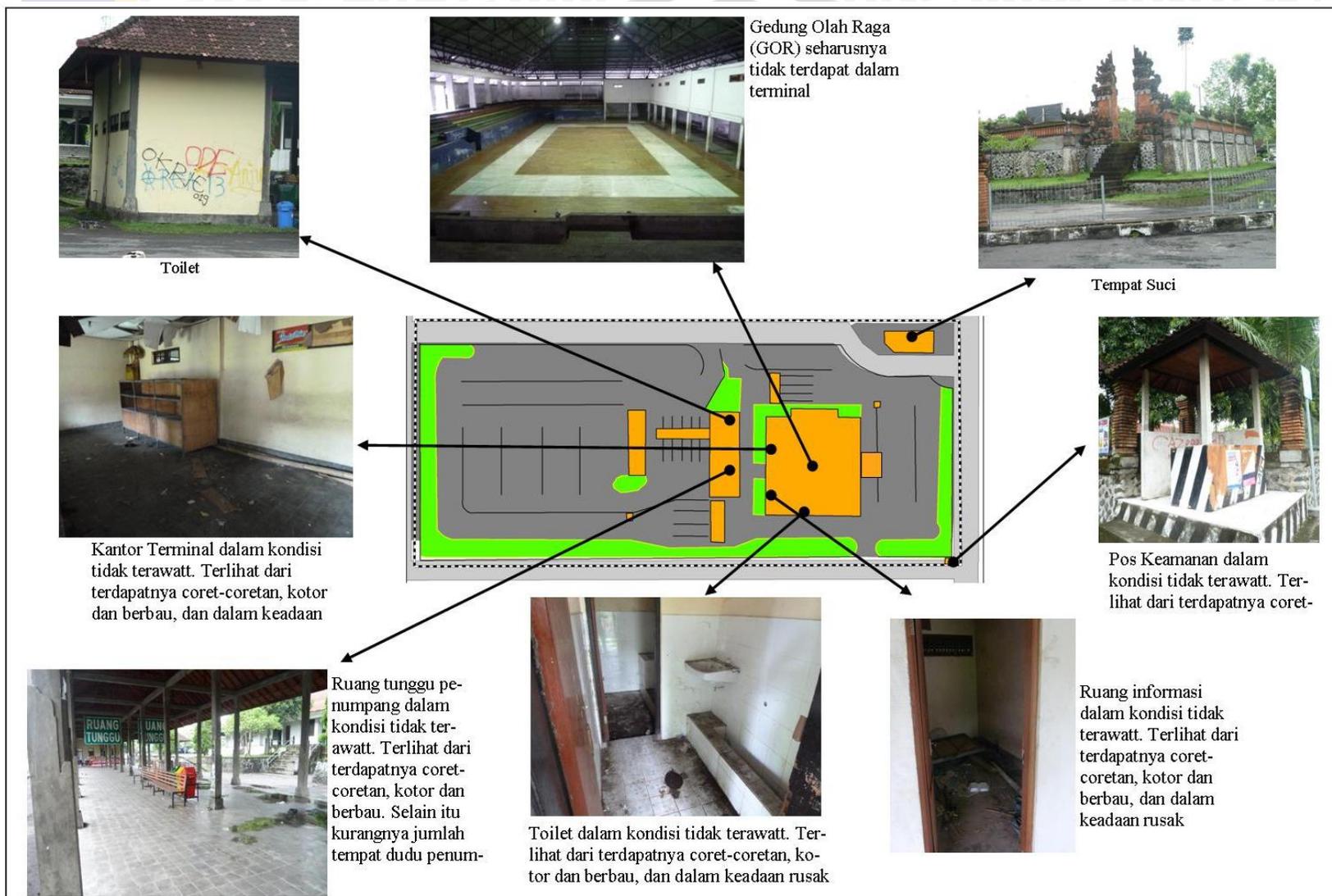


Berdasarkan hasil analisis berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, dapat dilihat bahwa terdapat 9 fasilitas dari 28 fasilitas atau 32% yang tidak terdapat di dalam Terminal Gianyar. Selain tidak terdapatnya beberapa fasilitas di dalam terminal, juga terdapat beberapa fasilitas yang luasannya tidak memenuhi atau kurang dari standart, yaitu berjumlah 15 fasilitas dari 28 fasilitas atau sebesar 53,5%. Kondisi ini merupakan salah satu penyebab tidak berfungsinya Terminal Gianyar. Selain minimnya jumlah fasilitas dan luasan yang tidak terpenuhi, adanya bangunan yang seharusnya tidak terdapat dalam sebuah terminal tipe B yaitu adanya gedung olah raga (GOR) dengan luas 4.260 m² atau 17.75% dari luas keseluruhan terminal 24.000 m². Kalau dilihat secara historis, memang keberadaan GOR telah ada sejak lama sebelum terminal ini didirikan dan diresmikan, namun keberadaannya seharusnya tidak berada di dalam Terminal Gianyar karena akan mengganggu sirkulasi dalam terminal.

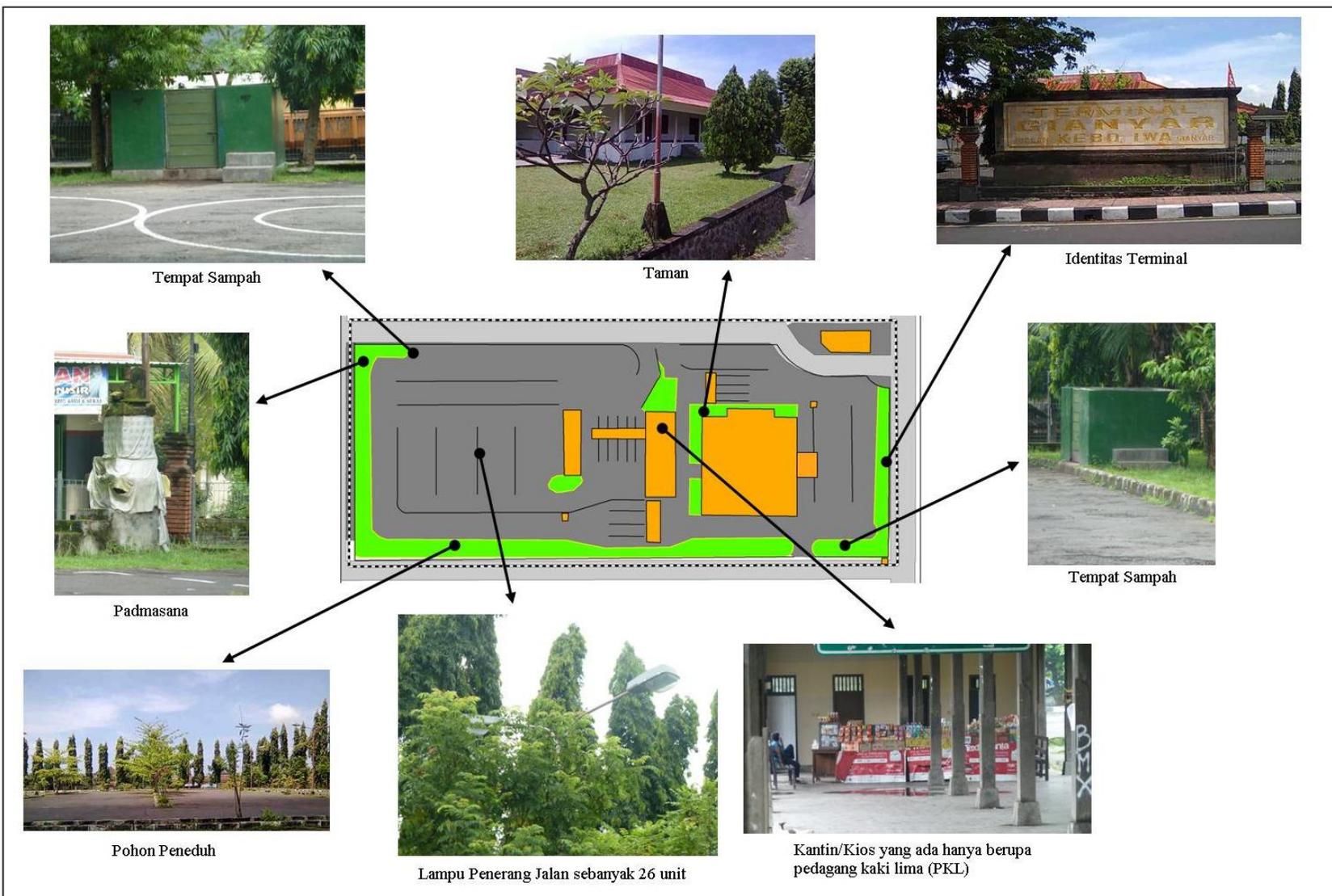
Selain itu terjadi ketidak seimbangan antara fasilitas bagi kendaraan terhadap fasilitas bagi pengguna jasa dan petugas operasional. Dimana secara garis besar luasan dan keberadaan fasilitas bagi kendaraan telah terpenuhi 78% bahkan dengan luasan yang melebihi standar yang ada, sedangkan fasilitas bagi pengguna jasa dan petugas operasional masih sangat minim ditinjau dari keberadaan dan luasan yang ada, hanya terdapat 3 fasilitas yang telah sesuai dari 14 fasilitas atau sebesar 21%. (Tabel 4.11). Perlu adanya perbaikan dan peningkatan terhadap fasilitas terminal yang ada sehingga semua pihak yang terkait dapat menggunakan fasilitas yang ada. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.17 dampak dengan Gambar 4.22



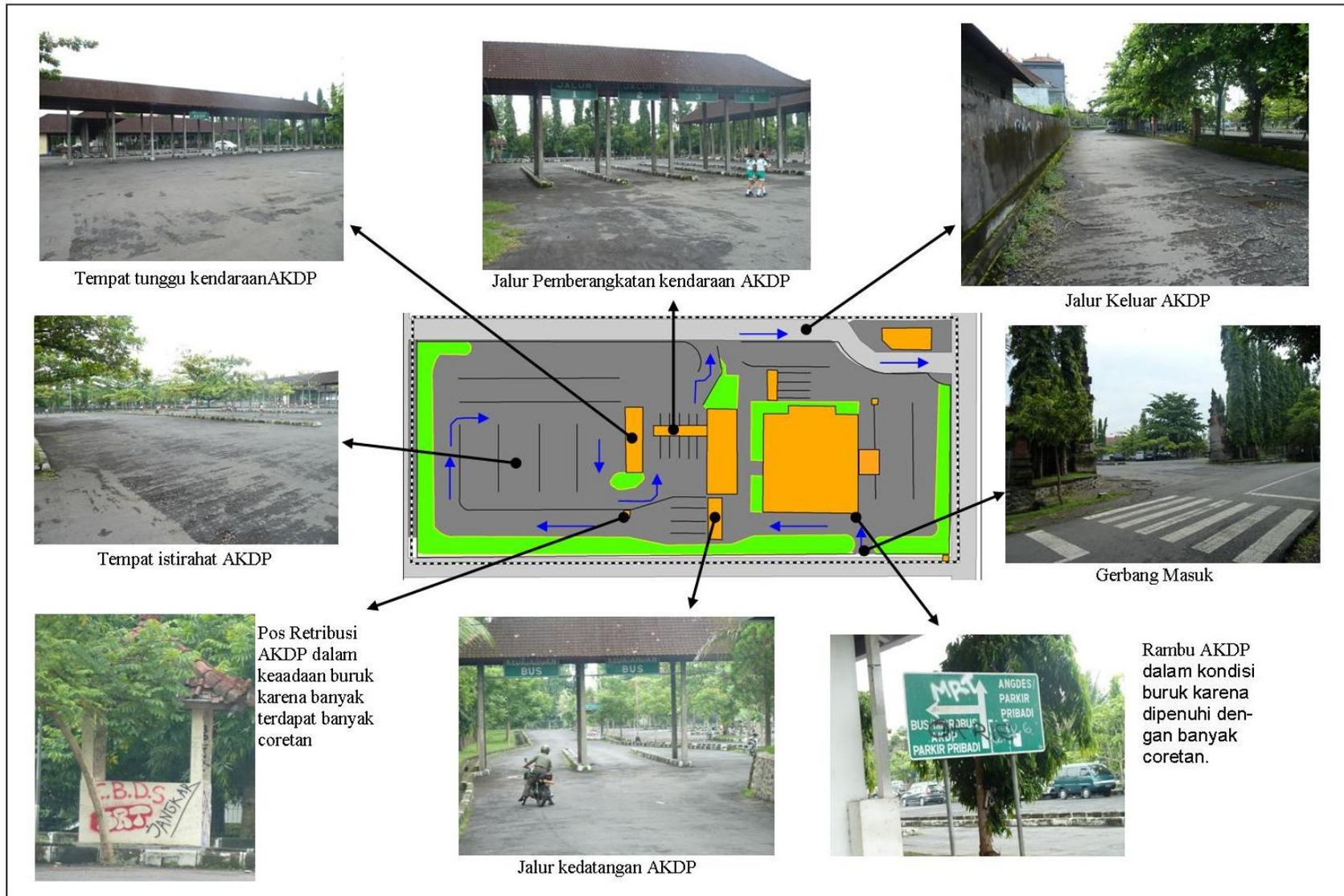
Gambar 4.17
Site Plan Terminal Gianyar



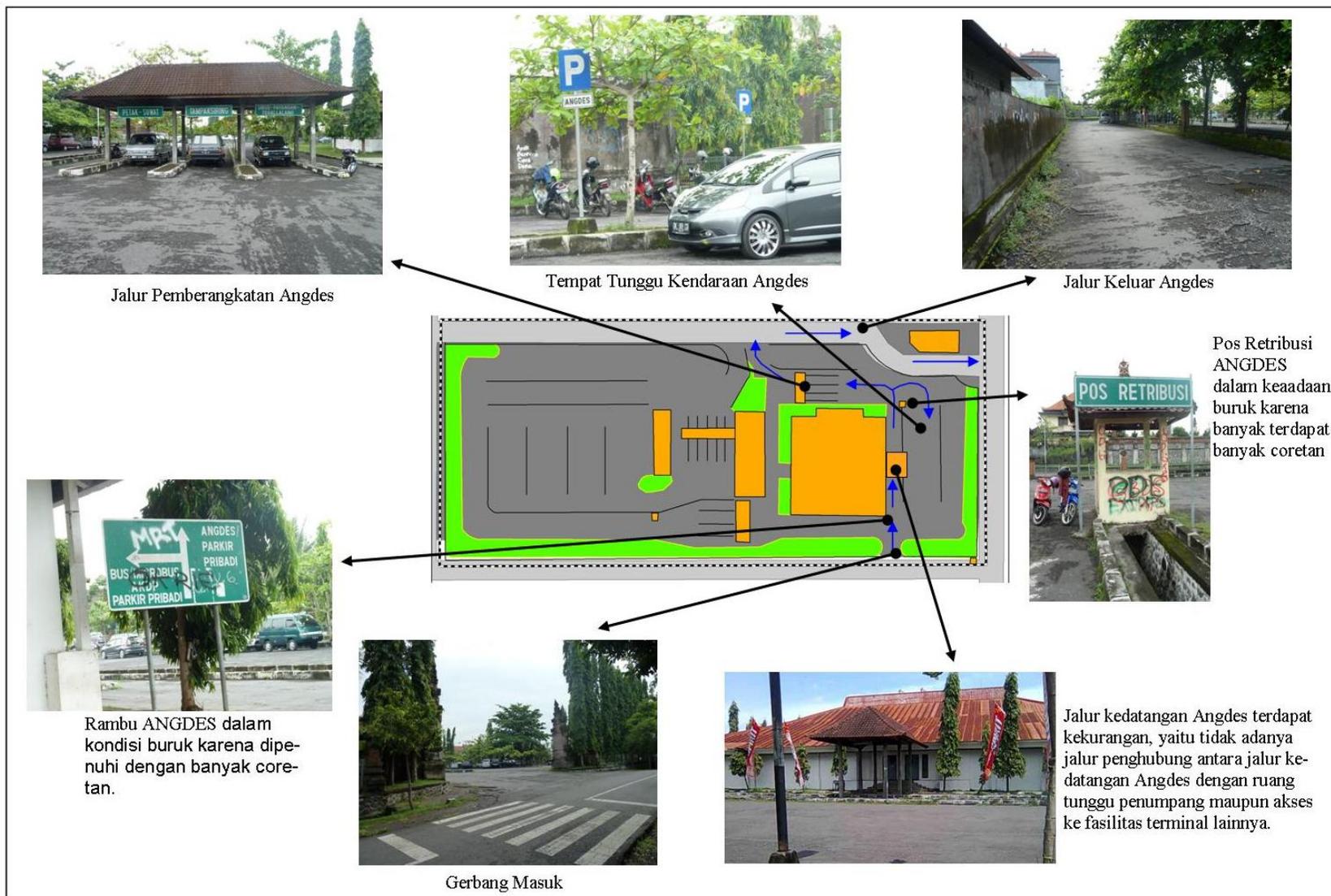
Gambar 4.18
Gambaran Kondisi Fasilitas Bangunan Di Dalam Terminal Terminal



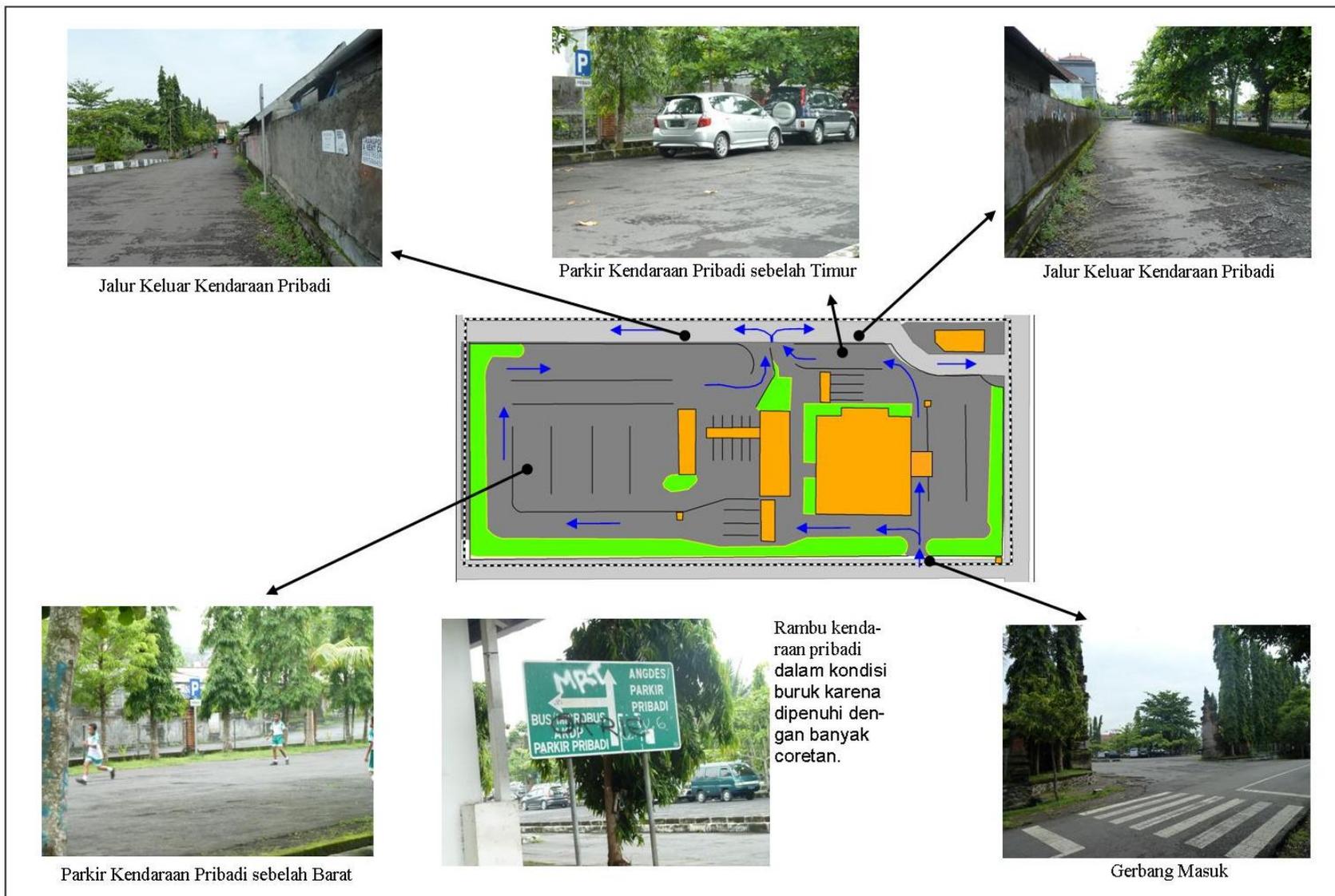
Gambar 4.19
Gambaran Kondisi Fasilitas Penunjang Di Dalam Terminal



Gambar 4.20
Gambaran Kondisi Sirkulasi Kendaraan AKDP



Gambar 4.21
Gambaran Kondisi Sirkulasi Kendaraan Angdes



Gambar 4.22
Gambaran Kondisi Sirkulasi kendaraan Pribadi

4.4 Kualitas Pelayanan Terminal Gianyar Berdasarkan Pendapat Para Ahli

Kualitas pelayanan dari Terminal Gianyar dinilai berdasarkan pendapat para ahli dengan menggunakan metode AHP. Untuk mengetahui pendapat para ahli mengenai variabel yang paling berpengaruh terhadap kinerja Terminal Gianyar, maka dilakukan wawancara kepada empat tokoh yang memiliki andil bagian atau berpengaruh terhadap kinerja Terminal Gianyar, yakni:

1. Kepala Bidang Angkutan di Dinas Perhubungan Kabupaten Gianyar
2. Kasi Angkutan Orang di Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Gianyar
3. Kepala Sub Bidang TDL dan LH di Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kabupaten Gianyar
4. Staf Bina Marga di Dinas Pekerjaan Umum (PU) Bina Marga

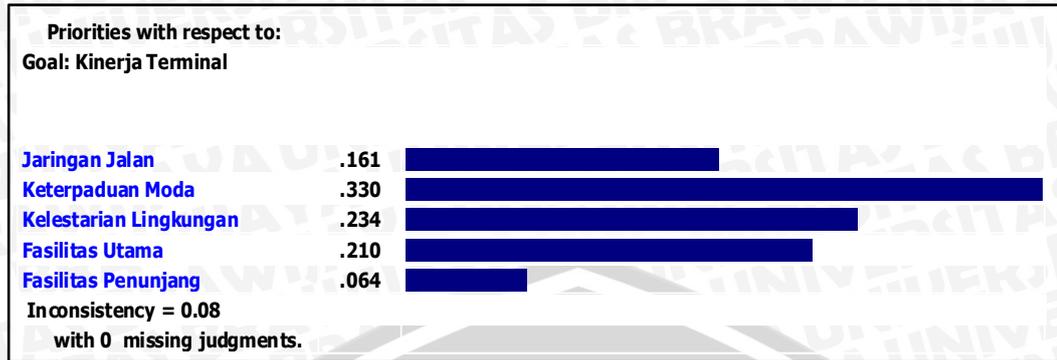
Sementara itu, variabel yang digunakan untuk mengetahui variabel yang paling berpengaruh terhadap kinerja Terminal Gianyar adalah:

- Jaringan jalan yang memadai
- Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda Jarak lokasi terminal dengan pusat Kota dan terminal dengan tipe sejenis
- Kelestarian lingkungan
- Fasilitas utama terminal
- Fasilitas penunjang terminal

Dalam perhitungan ini dipergunakan alat bantu berupa software *Ecper Choice*.

1. Responden Kepala Bidang Angkutan di Dinas Perhubungan Kabupaten Gianyar.

Dari hasil penilaian yang diberikan oleh responden, kemudian dilakukan perhitungan sehingga didapatkan hasil sebagai berikut



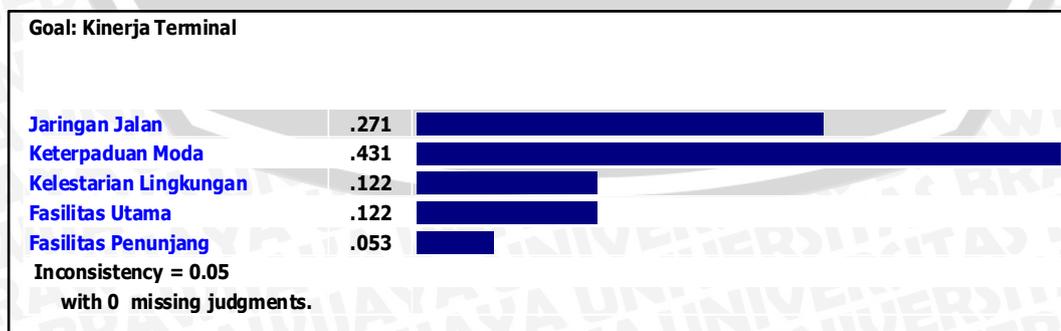
Gambar 4.23
Grafik Prioritas Dari Ahli Bidang Angkutan Di Dinas Perhubungan

Berdasarkan hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa vector prioritas (VP) variabel keterpaduan antar moda lebih penting dibandingkan dengan variabel yang lain, dengan CR sebesar $0.08 = 8\%$ artinya pendapat responden konsisiten karena $CR < 10\%$. Dapat ditunjukkan melalui perbandingan berikut

- Jaringan Jalan : $0,161 = 16,1\%$
- Keterpaduan Moda : $0,330 = 33,0\%$
- Kelestarian Lingkungan : $0,234 = 23,4\%$
- Fasilitas Utama : $0,210 = 21,0\%$
- Fasilitas Penunjang : $0,064 = 6,4\%$

2. Responden Kasi Angkutan Orang di Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Gianyar

Dari hasil penilaian yang diberikan oleh responden, kemudian dilakukan perhitungan sehingga didapatkan hasil sebagai berikut



Gambar 4.24
Grafik Prioritas Dari Ahli Kasi Angkutan Orang Di Dinas Perhubungan

Berdasarkan hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa vector prioritas (VP) variabel keterpaduan antar moda lebih penting dibandingkan dengan variabel yang lain, dengan CR sebesar $0.05 = 5\%$ artinya pendapat responden konsisiten karena $CR=10\%$. Dapat ditunjukkan melalui perbandingan berikut

- Jaringan Jalan : $0,271 = 27,1\%$
- Keterpaduan Moda : $0,431 = 43,1\%$
- Kelestarian Lingkungan : $0,122 = 12,2\%$
- Fasilitas Utama : $0,122 = 12,2\%$
- Fasilitas Penunjang : $0,053 = 5,3\%$

3. Responden Kepala Sub Bidang TDL dan LH di Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kabupaten Gianyar

Dari hasil penilaian yang diberikan oleh responden, kemudian dilakukan perhitungan sehingga didapatkan hasil sebagai berikut

Priorities with respect to:	
Goal: Kinerja Terminal	
Jaringan Jalan	.176
Keterpaduan Moda	.277
Kelestarian Lingkungan	.277
Fasilitas Utama	.211
Fasilitas Penunjang	.059
Inconsistency = 0.07	
with 0 missing judgments.	

Gambar 4.26

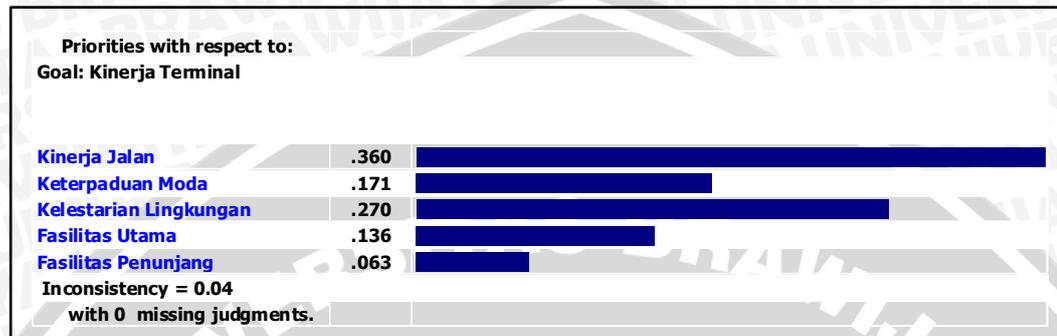
Grafik Prioritas Dari Ahli Sub Bidang TDL Dan LH Di Badan Perencanaan Dan Pembangunan Daerah

Berdasarkan hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa vector prioritas (VP) variabel kelestarian lingkungan lebih penting dibandingkan dengan variabel yang lain, dengan CR sebesar $0.07 = 7\%$ artinya pendapat responden konsisiten karena $CR<10\%$. Dapat ditunjukkan melalui perbandingan berikut

- Jaringan Jalan : $0,76 = 17,6\%$
- Keterpaduan Moda : $0,277 = 27,7\%$
- Kelestarian Lingkungan : $0,287 = 28,7\%$
- Fasilitas Utama : $0,217 = 21,7\%$
- Fasilitas Penunjang : $0,060 = 6,0\%$

4. Responden Staf Bina Marga di Dinas Pekerjaan Umum (PU) Bina Marga

Dari hasil penilaian yang diberikan oleh responden, kemudian dilakukan perhitungan sehingga didapatkan hasil sebagai berikut



Gambar 4.26
Grafik Prioritas Dari Ahli Staf Bina Marga Di Dinas Pekerjaan Umum

Berdasarkan hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa vector prioritas (VP) variabel kinerja jalan lebih penting dibandingkan dengan variabel yang lain, dengan CR sebesar $0.04 = 4\%$ artinya pendapat responden konsisten karena $CR < 10\%$. Dapat ditunjukkan melalui perbandingan berikut

- Jaringan Jalan : $0,360 = 36,0\%$
- Keterpaduan Moda : $0,171 = 17,1\%$
- Kelestarian Lingkungan : $0,270 = 27,0\%$
- Fasilitas Utama : $0,136 = 13,6\%$
- Fasilitas Penunjang : $0,063 = 6,3\%$

Setelah diketahui bobot masing-masing variabel berdasarkan pendapat para ahli ini maka dilakukan penggabungan dari pendapat keempat ahli tersebut sehingga dapat diperoleh variabel yang paling berpengaruh terhadap kinerja operasional Terminal Gianyar. Hasil perhitungan/prioritas bobot dari lima variabel yang telah dihitung dengan mendapatkan model prioritas variabel yang paling berpengaruh terhadap kinerja operasional Terminal Gianyar dapat dilihat pada Tabel 4.12

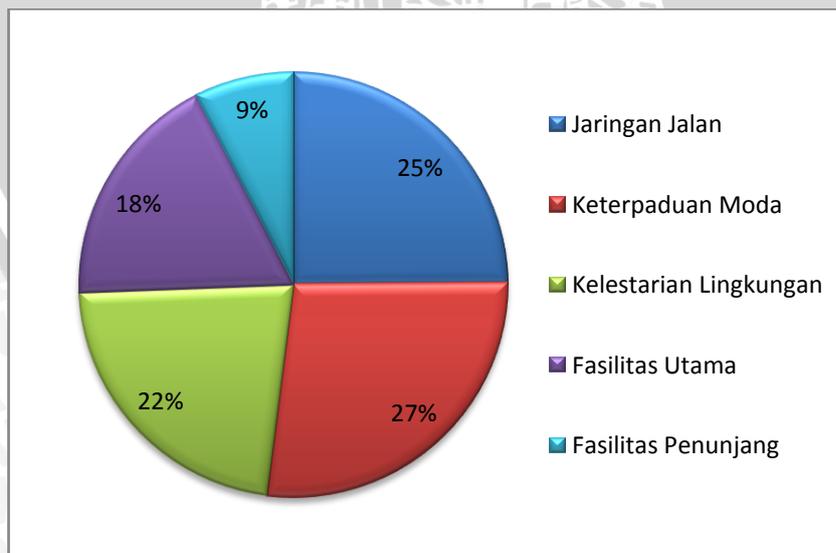
Tabel 4.12
Gabungan Prespsi Para Ahli

	Jaringan Jalan	Keterpaduan Moda	Kelestarian lingkungan	Fasilitas Utama	Fasilitas Penunjang	Total	VP
Jaringan Jalan	224/925	62/387	162/593	193/671	109/429	1 73/336	0.243
Keterpaduan Moda	19/56	137/477	162/593	142/615	142/619	1 9/25	0.272
Kelestarian lingkungan	67/352	128/567	25/114	142/615	2/7	111/730	0.230
Fasilitas Utama	19/127	128/567	136/789	43/232	11/76	740/843	0.176
Fasilitas Penunjang	29/369	28/277	57/920	3/46	59/686	11/28	0.079
Jumlah	1	1	1	1	1	1	1

Sumber : Hasil Analisis 2012

Kesimpulan dari AHP adalah berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 4.14 dapat diambil kesimpulan bahwa variabel yang paling berpengaruh diantara variabel lain yang berpengaruh terhadap kinerja operasional Terminal Gianyar adalah variabel keterpaduan antar moda. Untuk lebih jelasnya dapat ditunjukkan melalui perbandingan vector prioritas (VP) berikut :

- Jaringan Jalan : 0,243 = 24,3%
- Keterpaduan Moda : 0,272 = 27,2%
- Kelestarian Lingkungan : 0,230 = 23,0%
- Fasilitas Utama : 0,176 = 17,6%
- Fasilitas Penunjang : 0,079 = 7,9%



Gambar 2.27
Diagram Persentase Gabungan Penilaian Responden HAP

Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan metode AHP dengan lima kriteria yang ada (Gambar 2.27), peneliti berpendapat bahwa penanganan masalah Terminal Gianyar perlu dilakukan peningkatan dan perbaikan terhadap keterpaduan antar moda serta perbaikan fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal. Sehingga terminal Gianyar dapat beroperasi dengan ditunjang oleh fasilitas yang memadai bagi kendaraan maupun bagi orang pengguna jasa terminal. Setelah terjadi keterpaduan antar moda dengan dilengkapi dengan fasilitas yang memadai barulah ditunjang dengan kelestarian lingkungan dan kondisi jaringan jalan yang memadai, baik itu di sekitar terminal maupun di Kabupaten Gianyar.

4.5 Rekomendasi Perbaikan Terminal Gianyar

Berdasarkan pada analisis sebelumnya maka terdapat beberapa permasalahan utama yang dapat teridentifikasi, yaitu:

1. Bangkitan dan Tarikan Perjalanan Dalam Kota Gianyar

Bangkitan Perjalanan dan tarikan perjalanan yang menjadi primadona dalam kota Gianyar adalah pusat perbelanjaan dan pemerintahan, seperti pertokoan/ warung/rumah makan/Pasar/, dan juga fasilitas umum lainnya yang berlokasi disekitar jalan Ngurah Rai Gianyar (Gambar 4.12), namun pada kenyataannya angkutan umum yang ada tidak melewati trayek yang telah ditetapkan oleh pemerintah, padahal trayek tersebut melewati ruas Jalan Ngurah Rai.

Dilain pihak keberadaan terminal kota Gianyar jaraknya relatif jauh dari pusat perbelanjaan sehingga para penumpang tidak mau berjalan kaki dari dan ke ke terminal. Di lain pihak juga tidak terdapat angkutan umum (selain ojek) yang dari dan ke terminal yang disebabkan oleh karena adanya penyimpangan trayek angkutan umum.

2. Penertiban Jaringan Trayek Dalam Kota Gianyar

Pada saat ini terminal tidak dapat berfungsi dengan optimal yang disebabkan karena adanya pelanggaran trayek angkutan umum dalam kota gianyar. Ruas – Ruas jalan dalam kota Gianyar telah ditetapkan untuk mendukung optimalisasi kinerja terminal Kota

Gianyar sejak tahun 2002, baik kendaraan angkutan penumpang umum dari arah Timur maupun dari arah barat dan kecenderungan mereka tidak bersedia melewati jaringan trayek yang telah ditetapkan karena rata – rata maksud dan tujuan perjalanan masyarakat ke Kota Gianyar untuk Ke Pusat Perbelanjaan (Jalan Ngurah rai dan Pasar Gianyar) (Gambar 4.9 dan 4.10).

Kondisi yang ada diperburuk dengan keadaan halte dalam kota Gianyar hanya tersedia 2 (dua) unit halte/tempat pemberhentian kendaraan angkutan penumpang umum, hal ini menyebabkan Dinas Perhubungan dan Dinas/Instansi terkait belum dapat melakukan tindakan atas perilaku pengemudi angkutan umum berhenti tidak pada tempat yang telah ditentukan.

3. Fasilitas Dalam Terminal

Pada saat ini kondisi fasilitas yang berada di dalam terminal Gianyar masih tergolong buruk, baik berdasarkan standar Kepmenhub No. 31 Tahun 1995 dari segi luas fasilitas dan keberadaannya maupun berdasarkan persepsi dari masyarakat. Hal yang paling menonjol dari fasilitas terminal adalah adanya ketidak seimbangan antara fasilitas bagi kendaraan umum dan fasilitas bagi pengguna jasa dan petugas operasional terminal. Dimana secara keseluruhan fasilitas bagi kendaraan umum telah tersedia dengan baik, sedangkan fasilitas bagi pengguna jasa dan petugas operasional terminal masih sangat minim (Tabel 4.11)

Dari masalah-masalah yang ada maka dapat diupayakan beberapa alternatif guna mengoptimalkan fungsi Terminal Gianyar. Adapaun alternatif tersebut dilakukan berdasarkan prioritas dari hasil analisis AHP sehingga didapat rekomendasi berdasarkan proritas yang ada adalah sebagai berikut :

1. Keterpaduan Moda Transportasi Baik Intra maupun Antar Moda

Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda angkutan umum , berdasarkan pendapat para ahli (Tabel 4.15) merupakan faktor utama (27,1%) yang berpengaruh terhadap kinerja operasional terminal.

Dari analisis ini maka dapat dilakukan rekomendasi sebagai berikut:

a. Perbaikan Rute/Trayek di Kabupaten Gianyar

Berdasarkan hasil analisis perlu dilakukan penataan jaringan trayek angkutan umum dalam kota Gianyar dilakukan dengan cara mengevaluasi kembali jaringan trayek angkutan umum yang ada saat ini dan mengupayakan agar tidak terjadi penyimpangan trayek yang telah ditetapkan, baik dari arah Barat maupun dari arah Timur, sehingga kendaraan penumpang umum dapat diarahkan ke terminal.

Perbaikan rute dimaksud masih berkaitan dengan adanya rencana penerapan angkutan massal Sarbagita. Perencanaan ini dapat dilanjutkan untuk membentuk trayek Cabang dan trayek ranting di Kabupaten Gianyar. Trayek cabang dalam hal ini adalah trayek lanjutan daripada trayek AKDP Sarbagita dan trayek ranting adalah trayek lanjutan daripada trayek cabang di Kabupaten Gianyar, dengan diharapkan semua ruas jalan yang berpotensi untuk angkutan penumpang umum dapat terlayani.

Berkaitan dengan hal tersebut maka trayek yang ada dialihkan kembali sesuai dengan trayek angkutan umum yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Gianyar (Gambar 4.8) sehingga dapat memanfaatkan Ruas Jalan Ngurah Rai Sebagai jaringan trayek baik baik dari arah barat maupun dari arah timur, mengingat ruas jalan dimaksud merupakan tempat terjadinya bangkitan dan tarikan perjalanan utama dalam kota Gianyar (Gambar 4.12).

b. Meniadakan Terminal bayangan

Terminal bayangan bisa muncul di daerah sekitar pasar gianyar disebabkan karena daerah sekitar pasar gianyar memiliki bangkitan dan tarikan pergerakan yang tinggi, sehingga menyebabkan para pengguna angkutan umum melakukan pertukaran moda di terminal bayangan. keberadaan dari terminal bayangan harus ditiadakan dihilangkan dengan cara dilakukan penertiban atau diberikan sanksi bagi supir angkutan umum yang melanggar oleh DishubInfokom dan dibantu oleh Dinas/Instansi terkait agar dapat mengoptimalkan fungsi Terminal Gianyar.

Dengan perbaikan dan penertiban terhadap trayek angkutan umum dan meniadakan terminal bayangan maka sirkulasi dari kendaraan umum akan terjalin keterpaduan antar moda dengan adanya hubungan yang sinergis antara AKDP dengan angkutan perdesaan maupun kendaraan pribadi sehingga dapat mengakomodasi jaringan trayek AKDP maupun angkutan pedesaan. Keterpaduan antar moda ini perlu ditunjang dengan kondisi jalan yang baik, kelestarian lingkungan, dan tersedianya fasilitas utama dan penunjang yang memadai.

2. Kondisi Jaringan Jalan

Kondisi jaringan jalan disini mencakup kondisi fisik jalan dan lalu-lintas jalan yang ada, berdasarkan pendapat para ahli (Tabel 4.15) merupakan faktor kedua (24,9%) yang berpengaruh terhadap kinerja operasional terminal. Berdasarkan hasil analisis maka kondisi jaringan jalan yang ada di sekitar terminal maupun di Kabupaten Gianyar dalam kondisi yang baik dilihat dari kondisi fisik jalan Kabupaten Gianyar (Tabel 4.3) dan kondisi jaringan jalan disekitar Terminal Gianyar (Tabel 4.4 dan 4.5). dengan kondisi yang baik maka kondisi jaringan jalan di kabupaten Gianyar dan di sekitar terminal tetap dipertahankan sehingga dapat menunjang transportasi di Kabupaten Gianyar.

3. Kelestarian Lingkungan

kelestarian lingkungan di dalam maupun diluar/disekitar terminal berdasarkan pendapat para ahli (Tabel 4.15) merupakan faktor ketiga (22,4%) yang berpengaruh terhadap kinerja operasional terminal. Hal ini juga ditunjang dari Terminal Gianyar telah memenuhi kriteria tata bangunan dan lingkungan dengan telah tersedianya ruang terbuka hijau yang memadai sebesar 30 % dari luas keseluruhan Terminal Gianyar. Selain itu, kondisi bangunan Terminal Gianyar tetap mempertahankan ciri bangunan tradisional Bali dan memiliki pagar yang transparan dengan ketinggian tidak lebih dari 1,8 meter (Gambar 4.15).

4. Fasilitas Utama Terminal

Variabel fasilitas utama terminal berdasarkan pendapat para ahli (Tabel 4.15) merupakan faktor keempat (18,1%) yang berpengaruh terhadap kinerja operasional terminal. Berdasarkan analisis ini maka perlu adanya rekomendasi berupa perbaikan dan penambahan pada fasilitas utama Terminal Gianyar, sebagai berikut (Gambar 4.29) :

a. Perbaikan fasilitas utama terminal

Perbaikan terhadap fasilitas utama terminal perlu dilakukan karena fasilitas yang ada dalam kondisi rusak dan tidak terawat akibat dari tidak beroperasinya Terminal Gianyar. Fasilitas utamam yang perlu diperbaiki dengan cara mengganti atau memperbaiki komponen yang berada di dalam bangunan atau fasilitas yang rusak atau tidak berfungsi lagi, seperti bangunan kantor terminal dan papan informasi.

b. Penambahan luas tempat parkir kendaraan pribadi

Perlu adanya perluasan tempat parkir kendaraan pribadi karena berdasarkan RTRW Kabupaten Gianyar tahun 2010-2030 terminal Gianyar akan difungsikan sebagai *Park and Ride* dimana penumpang angkutan umum lintas kabupaten/kota memarkir kendaraannya di terminal untuk kemudian naik angkutan umum sarbagita ke tempat tujuan perjalanan dan sebaliknya.

c. Sirkulasi Kendaraan

Perlu adanya pembeda jalur bagi kendaraan AKDP dan ANGDES terhadap kendaraan pribadi guna mengatur sirkulasi kendaraan pribadi dan kendaraan umum sehingga tidak terjadi penumpukan jalur. Pembeda jalur ini dilakukan dengan cara diberikan median atau pemisah antar jalur yang ada. Digunakan median jalan karean selain mudah dan murah untuk dibangun median jalan juga menghemat lahan yang ada.

d. Sirkulasi orang

Perlu disediakan jalur penghubung antara tempat pemberhentian ANGDES dan tempat tunggu penumpang, sehingga dapat memperlancar sirkulasi pengguna angkutan umum dan tidak menghambat sirkulasi

kendaraan. Jalur penghubung terdebut dapat dibuat pada lahan GOR yang tidak terpakai (alih fungsi lahan).

5. Fasilitas Penunjang Terminal

Variabel fasilitas penunjang terminal berdasarkan pendapat para ahli (Tabel 4.15) merupakan faktor kelima (18,1%) yang berpengaruh terhadap kinerja operasional terminal, sehingga diperlukan penanganan guna meningkatkan kinerja operasional Terminal Gianyar. Fasilitas penunjang yang paling utama diprioritaskan yaitu :

- Kondisi/kebersihan kamar mandi
- Kondisi/kebersihan tempat ibadah
- Ketersediaan ruang informasi
- Keberadaan pedagang disekitar terminal

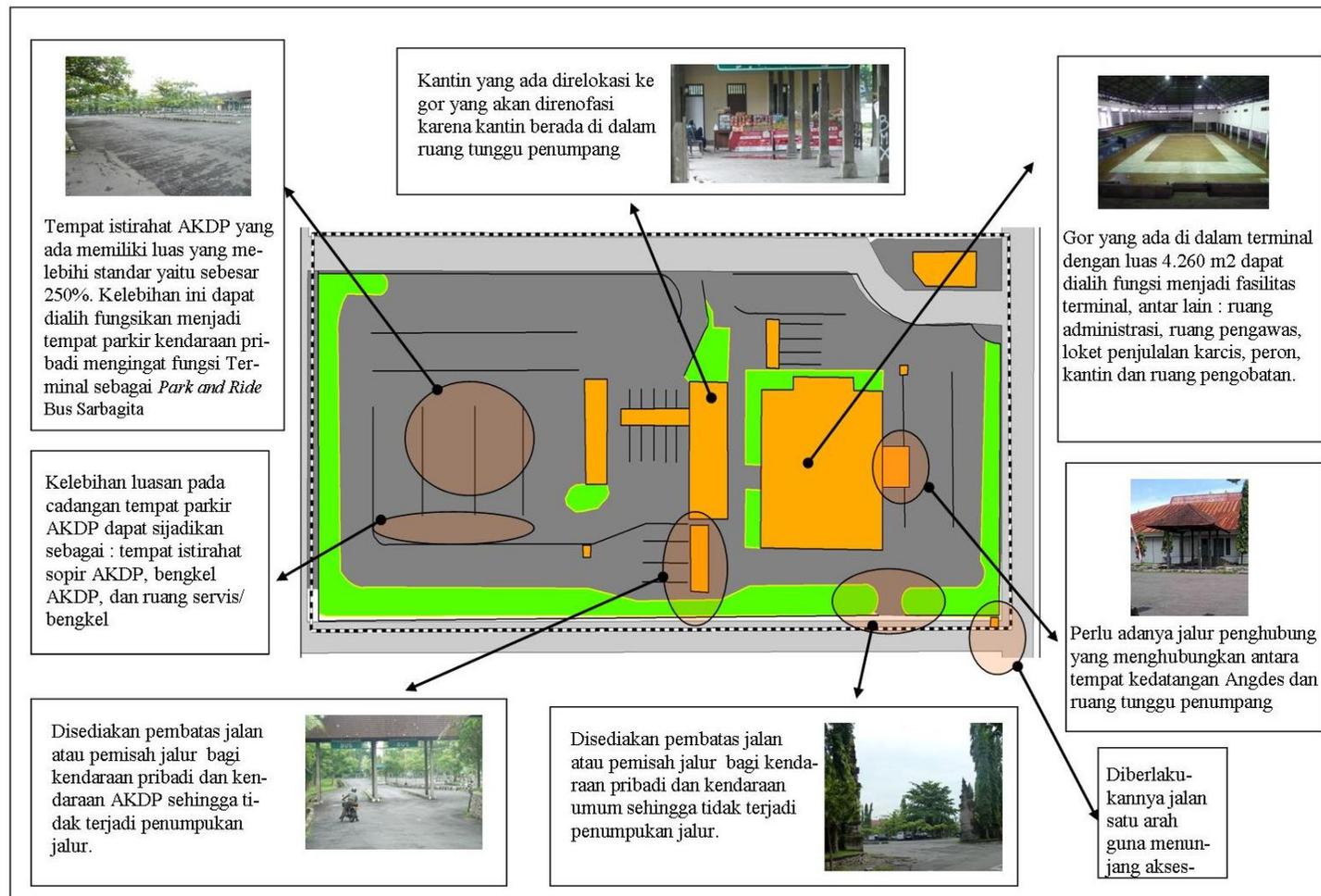
Berdasarkan analisis ini maka perlu adanya rekomendasi berupa perbaikan dan penambahan pada fasilitas penunjang Terminal Gianyar, sebagai berikut (gambar 4.28) :

a. Mengupayakan Bangkitan dan Tarikan Perjalan Dalam terminal

Guna lahan di sekitar terminal Gianyar (Gambar 4.13) merupakan guna lahan yang memiliki bangkitan dan tarikan yang cukup tinggi namun untuk lebih meningkatkan minat masyarakat agar masyarakat bersedia memanfaatkan terminal kota, maka perlu diciptakan kegiatan – kegiatan yang dapat membangkitkan dan menarik perjalanan seperti Pembangunan Pertokoan/Warung /Kios di dalam Areal terminal.

b. Penyediaan fasilitas penunjang

Dalam Terminal Gianyar terdapat beberapa fasilitas penunjang yang tidak terdapat di dalam terminal seperti ; tempat istirahat sopir AKDP, bengkel AKDP, ruang servis/bengkel, ruang administrasi, ruang pengawas, loket penjualan karcis, peron, kantin dan ruang pengobatan sehingga perlu disediakan atau dibangun fasilitas penunjang dengan mengalih fungsikan GOR yang memiliki luas 4.260 m² yang ada di dalam terminal menjadi fasilitas penunjang terminal.



Gambar 4.28
Rekomendasi Fasilitas Terminal Gianyar

Berdasarkan hasil analisis pola pergerakan lalu-lintas dapat dilihat bahwa Kabupaten Gianyar memiliki letak yang strategis karena terletak diantara wilayah Pengembangan Bali Selatan yang meliputi Denpasar, Badung, Gianyar, dan Tabanan, serta memiliki banyak objek wisata sehingga menyebabkan tingginya pergerakan arus lalu lintas eksternal dan internal. Jumlah pergerakan internal bangkitan dan tarikan di Kabupaten Gianyar adalah sebesar 457.936 perjalanan orang per hari di Kabupaten Gianyar. Dengan kian tingginya intensitas pergerakan arus lalu lintas, maka diperlukan penanganan untuk meningkatkan kinerja operasional Terminal Gianyar. Mengingat Terminal Gianyar menjadi salah satu dari trayek utama Bus Sarbagita, yaitu:

- Sanur – Padang Galak – Ketewel – Gianyar PP
- Batubulan – Sukawati – Gianyar PP
- Tabanan – Mengwi – Mambal – Ubud – Gianyar PP

sehingga dengan beroperasinya Terminal Gianyar maka Bus Sarbagita yang pada kondisi eksisting hanya sampai pada Terminal Batubulan dapat mencapai Terminal Gianyar. Dampak lain dari beroperasinya terminal Gianyar adalah dapat terlayannya trayek cabang dan trayek ranting dari Terminal Gianyar ke terminal-terminal lain yang berada pada kecamatan-kecamatan di Kabupaten Gianyar.

Semua hal yang disebutkan diatas agar dapat berfungsi dengan optimal wajib dilakukan pengawasan secara berkelanjutan oleh DishubInfokom dan dibantu oleh Dinas/Instansi terkait, agar para pengguna terminal yang tidak taat pada aturan yang telah ditetapkan dapat diberikan sanksi yang tegas.