

Evaluasi Kinerja Terminal Latambaga Kabupaten Kolaka Provinsi Sulawesi Tenggara

Septi Adnan*, Retno Puspaningtyas & Al Tafakur La Ode

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Sembilanbelas November Kolaka,
Jl. Pemuda, Kab. Kolaka, Sulawesi Tenggara – 93517, Indonesia

Email: septiadan@usn.ac.id

Dikirim: 12 Desember 2024

Direvisi: 21 Juli 2025

Diterima: 24 Juli 2025

ABSTRAK

Terminal Latambaga merupakan salah satu terminal yang ada di Kabupaten Kolaka yang salah satu fungsinya adalah sebagai tempat pergantian moda angkutan kendaraan. Sebagai salah satu terminal yang ada di Kabupaten Kolaka proses pelayanan Terminal latambaga terhadap pengguna, masih jauh seperti yang diharapkan atau distandarkan oleh pemerintah. Minimnya fasilitas, banyaknya pelanggaran-pelanggaran yang sering terjadi serta kurangnya perhatian dari pemerintah yang menjadi masalah utama pada Terminal Latambaga. Penelitian ini bertujuan agar dapat memberikan gambaran dan penilaian tentang pelayanan dan kinerja Terminal Latambaga. Dengan demikian diharapkan dapat memberikan saran atau gagasan kepada pihak pengambil keputusan. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode observasi. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dengan survei lapangan tentang luasan terminal, jumlah kendaraan, jumlah penumpang pada rute jaringan trayek. Berdasarkan hasil survei, kinerja Terminal Latambaga masih perlu dievaluasi lagi terutama pada area parkir, fasilitas utama dan penunjang, rambu-rambu lalu lintas, proses bongkar muat barang atau penumpang, dan perlunya penambahan armada angkutan.

Kata kunci: angkutan umum, evaluasi, kinerja

1. PENDAHULUAN

Peningkatan jumlah penduduk mengakibatkan tingginya penggunaan transportasi darat terutama kendaraan pribadi (Ode et al., 2022). Ketersediaan infrastruktur yang andal dan memadai mempunyai peranan substansial bagi pertumbuhan ekonomi (Sa'adah and Latif, 2023). Sesuai dengan fungsinya sebagai tempat pemberhentian sementara (transit) maka di dalam terminal akan terjadi perpindahan penumpang atau barang dari satu jenis angkutan ke jenis moda angkutan yang lainnya, sehingga tuntutan efisiensi dari suatu perjalanan bisa tercapai (Ode et al., 2019). Berdasarkan tuntutan tersebut maka suatu terminal harus mampu menampung, menata dan mengendalikan serta melayani semua kegiatan (Kalsum et al., 2023). Fungsi terminal harus dapat mempermudah perpindahan kendaraan, penumpang, maupun barang sehingga semua kegiatan yang ada pada terminal dapat berjalan lancar, tertib, teratur, aman dan nyaman.

Terminal Latambaga merupakan salah satu titik simpul pergantian moda transportasi penumpang angkutan umum baik yang bergerak menuju Kecamatan Samaturu, Wolo maupun yang menuju Kolaka Utara (Puspaningtyas et al., 2023). Sebagai salah satu terminal yang ada di Kabupaten Kolaka proses pelayanan terminal Latambaga terhadap pengguna, masih jauh seperti yang diharapkan atau yang distandarkan oleh Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 1993 pada Tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1. Kebutuhan luas terminal penumpang

KEGUNAAN	KEBUTUHAN LUAS (m ²)		
	TIPE A	TIPE B	TIPE C
Operasional			
Ruang administrasi	78	59	39
Ruang pengawas	23	23	16
Loket	3	3	3
Peron	4	4	3
Retribusi	6	6	6
Ruang informasi	12	10	8
Ruang P3K	45	30	15
Ruang perkantoran	150	100	
Ruang Luar (tidak efektif)	6.653	4.890	1.554
Luas total	23.494	17.255	5.463
Cadangan pengembangan	23.494	17.255	5.463
Kebutuhan lahan	46.988	34.510	10.926
Kebutuhanlahan untuk design	47.000	35.000	11.000

Untuk mengatasi permasalahan-permasalahan yang terjadi di dalam terminal, maka sudah saatnya untuk memikirkan koordinasi yang harus dilakukan terhadap satuan lalu lintas, baik kendaraan maupun penumpang di dalam maupun di sekitar terminal, agar berjalan lancar dan teratur (Ode et al., 2025). Berdasarkan dari permasalahan di atas maka dilakukan penelitian tentang fasilitas Terminal Latambaga, kinerja Terminal Latambaga, kinerja Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP) dan rekomendasi guna meningkatkan kinerja Terminal Latambaga.

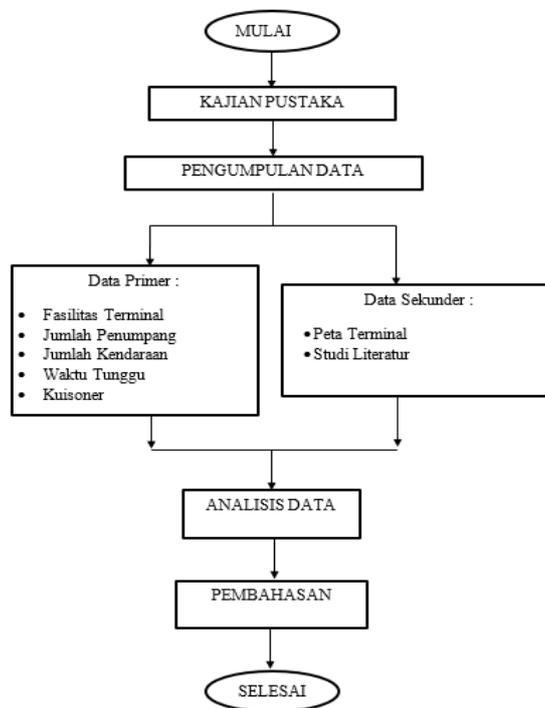
2. METODE PENELITIAN

2.1 Pelaksanaan Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan yaitu jenis penelitian survei yang menggunakan metode observasi. Penelitian ini dilakukan pada terminal transportasi darat dengan tujuan untuk memperoleh data secara langsung mengenai kondisi fisik terminal, aktivitas operasional, arus penumpang dan kendaraan, serta kualitas pelayanan yang diberikan. Penelitian ini dilaksanakan di Terminal Latambaga, Kec. Latambaga, Kab. Kolaka, Prov. Sulawesi Tenggara yang melayani trayek antar kota dan daerah. Survei dilaksanakan pada hari Selasa sampai hari Senin dimulai pada jam 06.00 - 15.00 WITA selama 7 hari berturut-turut. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

2.2 Metode Analisis Data

Analisis fasilitas terminal dilakukan dengan membandingkan antara kondisi fasilitas terminal yang ada di lapangan dengan standar fasilitas terminal berdasarkan keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada tahun 1993 tentang terminal transportasi jalan. Analisis karakteristik terminal terdiri atas perhitungan kebutuhan armada, menentukan nilai *headway*, dan waktu tunggu. Alur penelitian dipaparkan pada Gambar 1.



Gambar 1. Diagram alir penelitian

2.3 Kondisi Eksisting

Pada kondisi eksisting, evaluasi kinerja terminal dilakukan dengan data kondisi terminal sesuai dengan data hasil di lapangan. Letak geografis Terminal Latambaga yaitu terletak di Kec. Latambaga Kab. Kolaka Prov. Sulawesi Tenggara. Terminal Latambaga berada di wilayah perkampungan sehingga berbatasan langsung dengan perumahan penduduk, tambak dan hutan produksi.

3. HASIL DAN DISKUSI

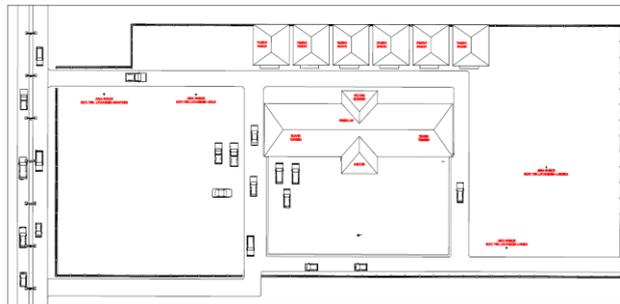
3.1 Profil Terminal Latambaga

Terminal Latambaga merupakan salah satu terminal yang termasuk dalam terminal tipe B, berdasarkan beberapa ciri yang telah disebutkan di atas. Sebagai bagian dari alat transformasi publik yang ada

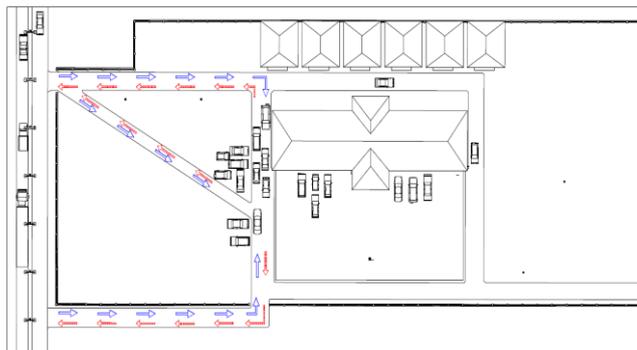
di Kabupaten Kolaka (Gambar 2), Terminal Latambaga melayani jalur angkutan umum baik itu Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP) rute Terminal Latambaga – Samaturu dan Terminal Latambaga-Wolo, rute Terminal Latambaga - Terminal Larumbalangi, rute Terminal Latambaga-Lasusua dan Terminal Latambaga-Lambai, Angkutan Desa (ADES) maupun Antar Kota (AK). Layout Terminal Latambaga dipaparkan pada Gambar 2, Sirkulasi kendaraan AK Terminal Latambaga – Samaturu dan Terminal Latambaga – Wolo dipaparkan pada Gambar 3. Sirkulasi kendaraan AK Terminal Latambaga – Samaturu dan Terminal Latambaga – Wolo (Gambar 4), sirkulasi kendaraan ADES dan AK Rute Terminal Latambaga – Terminal Larumbalangi (Gambar 5), sirkulasi kendaraan AKDP Rute Terminal Latambaga – Lasusua dan Terminal Latambaga – Lambai (Gambar 6). Hasil survei Terminal Latambaga dipaparkan pada Tabel 2.



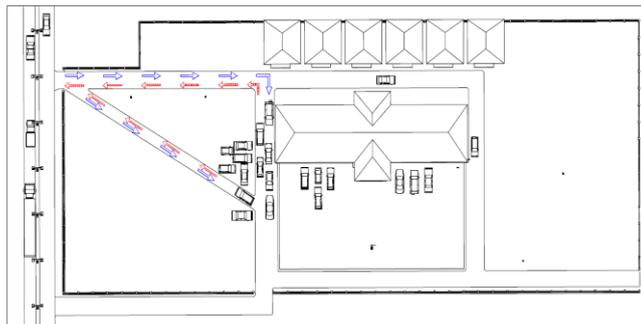
Gambar 2. Lokasi Terminal Latambaga (Sumber: Google Earth)



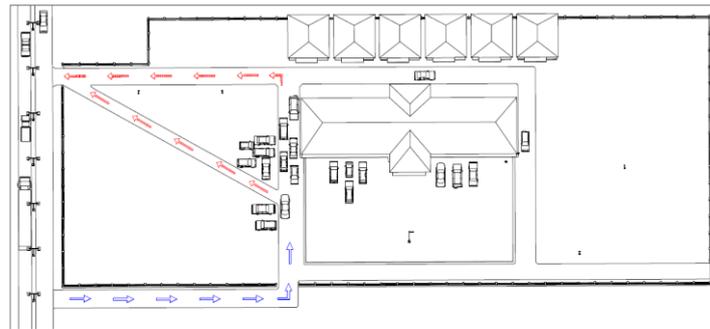
Gambar 3. Layout Terminal Latambaga



Gambar 4. Sirkulasi kendaraan AK Terminal Latambaga – Samaturu dan Terminal Latambaga - Wolo



Gambar 5. Sirkulasi kendaraan ADES dan AK rute Terminal Latambaga – Terminal Larumbalangi



Gambar 6. Sirkulasi kendaraan AKDP rute Terminal Latambaga – Lasusua dan Terminal Latambaga - Lambai

Keterangan:

- Kendaraan memasuki terminal
- Kendaraan keluar terminal

Tabel 2. Fasilitas - fasilitas terminal Latambaga

No	Fasilitas Terminal	Ukuran/Luas (m ²)	Keterangan
1	Ruang parkir AKDP	1302	Standar rujukan yang digunakan mengacu pada Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 1993, yang merinci persyaratan teknis, fasilitas, dan luas lahan yang harus dipenuhi oleh terminal berdasarkan tipe yang dilayani.
2	Ruang parkir AK	2350	
3	Tempat Tunggu Penumpang	420	
4	Bangunan Kantor Terminal	32	
5	Toilet/Kamar Mandi	12	
6	Kantin	74.4	
7	Musollah	32	
8	Gudang	12	

Sumber : Hasil Survei Penulis

Berdasarkan peranannya (rute yang dilayani) dan ruang parkir yang tersedia, terminal Latambaga digolongkan ke dalam terminal tipe B. Tetapi jika merujuk pada kebutuhan luas dan fasilitas, terminal Latambaga lebih condong kepada terminal tipe C sesuai dengan yang dipersyaratkan oleh Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1993.

3.2 Kinerja AKDP Terminal Latambaga

Kinerja Angkutan Kota dalam Provinsi yang dianalisis adalah kapasitas kendaraan, *headway*, dan waktu tunggu.

a. Analisis Kendaraan Tiap Rute

Tabel 3 berikut adalah perhitungan analisis rute dan jaringan trayek pada semua trayek yang ada pada terminal Latambaga.

Tabel 3. Frekuensi jumlah kendaraan

NO	Hari/tanggal	Frekuensi Jumlah kendaraan Masing-masing Rute				
		Terminal Larumbalangi - Terminal Latambaga	Samaturu - Terminal Latambaga	Wolo - Terminal Latambaga	Lasusua - Terminal Latambaga	Lambai - Terminal Latambaga
1	Selasa, 25 Februari 2020	0	1	1	2	1
2	Rabu, 26 Februari 2020	0	1	1	2	1
3	Kamis, 27 Februari 2020	1	1	1	1	1
4	Jum'at, 28 Februari 2020	1	1	2	3	2
5	sabtu, 29 Februari 2020	1	2	1	6	2
6	Ahad, 01 Maret 2020	1	2	2	3	4
7	Senin, 02 Februari 2020	2	2	3	4	2
Rata-rata		0,86	1,43	1,57	3	1,86

Sumber : Hasil Analisis Penulis

b. *Headway tiap rute*

Tabel 4 adalah perhitungan *headway* pada semua trayek yang ada pada terminal Latambaga. Data yang digunakan adalah frekuensi jumlah kendaraan, dimulai dari 25 Februari 2020 sampai dengan 02 Maret 2020.

Tabel 4. *Headway* semua rute

NO	Hari/tanggal	Nilai Headway				
		Terminal Larumbalangi - Terminal Latambaga	Samaturu - Terminal Latambaga	Wolo - Terminal Latambaga	Lasusua - Terminal Latambaga	Lambai - Terminal Latambaga
1	Selasa, 25 Februari 2020	∞	60	60	30	60
2	Rabu, 26 Februari 2020	∞	60	60	30	60
3	Kamis, 27 Februari 2020	60	60	60	60	60
4	Jumat, 28 Februari 2020	60	60	30	20	30
5	sabtu, 29 Februari 2020	60	30	60	10	30
6	Ahad, 01 Maret 2020	60	30	30	20	15
7	Senin, 02 Februari 2020	30	30	20	15	30
Rata-rata		38.57	47.14	45.71	26.43	40.71

Sumber : Hasil Analisis Penulis

Berdasarkan data yang tertera, bisa dilihat bahwa:

- Terminal Larumbalangi – Terminal Latambaga, nilai *headway* bervariasi antara 30 hingga 60 menit. Secara rata-rata, nilai *headway* adalah 38,57 menit. Hal ini menunjukkan frekuensi kedatangan kendaraan di rute ini cenderung lebih jarang dibandingkan dengan rute lainnya.
- Samaturu – Terminal Latambaga, nilai *headway* pada rute ini cenderung lebih stabil, dengan nilai *headway* rata-rata 47,14 menit. Pada beberapa hari *headway* tidak tercatat, yang mungkin menunjukkan ketidakteraturan atau gangguan operasional.
- Wolo – Terminal Latambaga, rute ini memiliki variasi *headway* antara 30 hingga 60 menit. Nilai rata-ratanya adalah 45,71 menit, yang menunjukkan frekuensi kedatangan kendaraan hampir seimbang, namun ada kecenderungan sedikit lebih jarang dibandingkan dengan rute lainnya.
- Lasusua - Terminal Latambaga, rute ini memiliki *headway* yang lebih rendah, dengan nilai rata-rata hanya 26,43 menit. Hal ini menunjukkan bahwa kendaraan pada rute ini datang lebih sering (lebih cepat).
- Lambai – Terminal Latambaga, rute ini memiliki nilai *headway* yang lebih bervariasi antara 15 menit hingga 60 menit, dengan nilai rata-rata 40,71 menit. Nilai *headway* yang lebih rendah pada hari tertentu menunjukkan adanya kedatangan kendaraan lebih cepat pada waktu tersebut.

Rute dengan nilai *headway* yang lebih rendah (Lasusua – Terminal Latambaga) menunjukkan bahwa kendaraan datang dengan lebih sering, sementara rute dengan nilai *headway* lebih tinggi (Samaturu – Terminal Latambaga) menunjukkan kendaraan datang lebih jarang.

c. *Waktu tunggu penumpang*

Tabel 5 berikut adalah perhitungan waktu tunggu pada semua trayek yang ada pada terminal Latambaga. Data yang digunakan adalah nilai *headway* yang telah dihitung sebelumnya. Perhitungan waktu tunggu dimulai dari 25 Februari 2020 sampai dengan 02 Maret 2020.

Tabel 5. Waktu Tunggu Penumpang

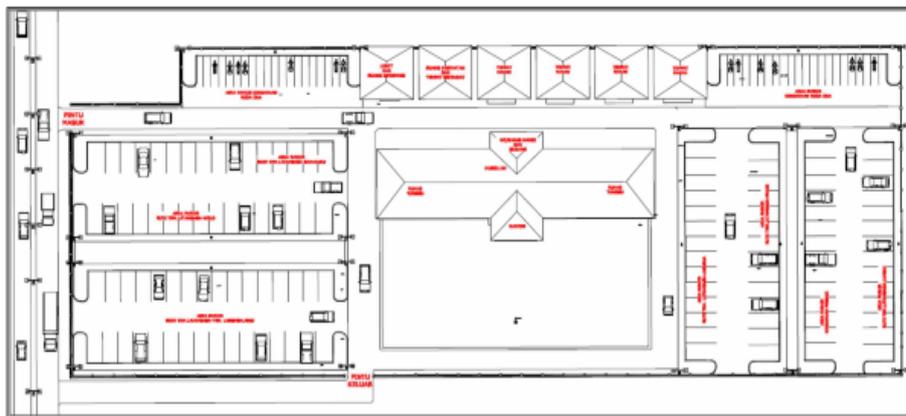
NO	Hari/tanggal	Waktu tunggu Tunggu Penumpang				
		Terminal Larumbalangi - Terminal Latambaga	Samaturu - Terminal Latambaga	Wolo - Terminal Latambaga	Lasusua - Terminal Latambaga	Lambai - Terminal Latambaga
1	Selasa, 25 Februari 2020	0	30	30	15	30
2	Rabu, 26 Februari 2020	0	30	30	15	30
3	Kamis, 27 Februari 2020	30	30	30	30	30
4	Jumat, 28 Februari 2020	30	30	15	10	15
5	sabtu, 29 Februari 2020	30	15	30	5	15
6	Ahad, 01 Maret 2020	30	15	15	10	10
7	Senin, 02 Februari 2020	15	15	10	7.5	15
Rata-rata		19.29	23.57	22.86	13.21	20.71

Sumber : Hasil Analisis Penulis

Berdasarkan Tabel 5, waktu tunggu penumpang cenderung lebih lama di beberapa rute, seperti Samaturu – Terminal Latambaga dan Wolo – Terminal Latambaga, dengan rata-rata lebih dari 20 menit. Ini mungkin disebabkan oleh jadwal yang tidak teratur atau volume penumpang yang tinggi. Sedangkan Lasusua – Terminal Latambaga memiliki waktu tunggu yang paling singkat, dengan rata-rata hanya sekitar 13 menit, yang mengindikasikan bahwa kendaraan pada rute tersebut datang lebih cepat dan teratur. Sehingga bisa di simpulkan bahwa variasi dalam waktu tunggu dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti kepadatan penumpang, frekuensi kendaraan, atau faktor operasional lainnya.

3.3 Desain dan rekomendasi Terminal Latambaga

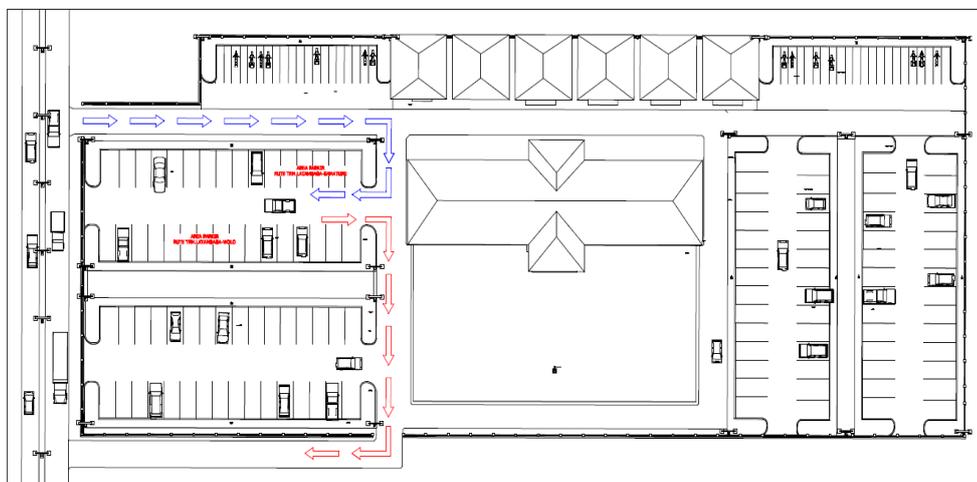
Untuk meningkatkan kinerja terminal Latambaga sebaiknya dilakukan desain ulang terminal baik dari sisi bangunan, sistem sirkulasi kendaraan dan beberapa hal yang berkaitan dengan terminal Latambaga yang perlu dibenahi. Berdasarkan desain terminal (Gambar 7) sirkulasi kendaraan di area terminal cukup baik, dengan jalan yang memadai untuk memastikan pergerakan kendaraan yang lancar. Pengaturan parkir juga dirancang untuk meminimalkan kemacetan dan memberikan ruang yang cukup bagi kendaraan untuk keluar dan masuk dari area parkir. Penting untuk memastikan adanya tanda-tanda dan petunjuk yang jelas bagi pengendara untuk menghindari kebingungannya dalam mengakses area parkir dan fasilitas. Diharapkan dengan desain ini, sirkulasi kendaraan dapat berjalan dengan efisien, dan pengaturan lalu lintas menjadi lebih terorganisir dibandingkan sebelumnya.



Gambar 7. Desain Terminal Latambaga

a. Desain sirkulasi Angkutan Kota (AK) rute Terminal Latambaga-Samaturu dan Terminal Latambaga-Wolo

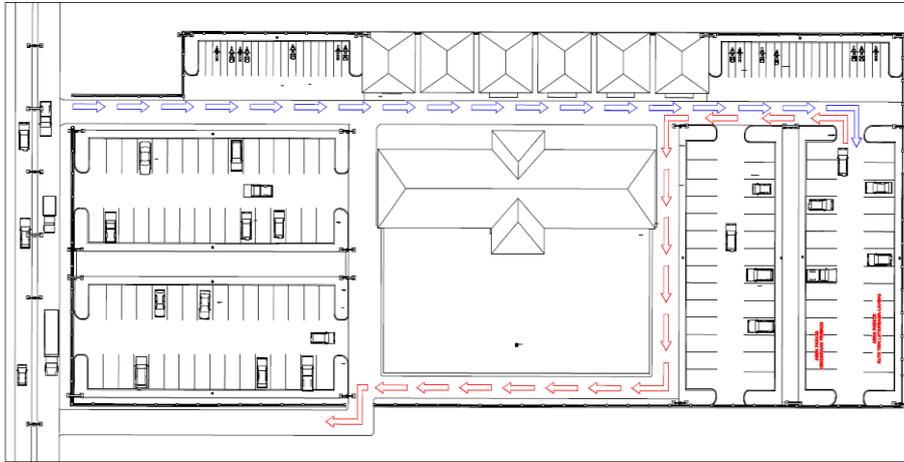
Gambar 8 adalah desain memungkinkan sirkulasi kendaraan yang lebih efisien untuk rute Terminal Latambaga – Samaturu dan Terminal Latambaga – Wolo, dengan jalur masuk dan keluar yang terpisah, serta area parkir yang jelas. Pemisahan jalur ini akan membantu memperlancar aliran kendaraan dan meningkatkan keselamatan dalam operasional terminal.



Gambar 8. Desain sirkulasi Angkutan Kota (AK)

b. *Desain sirkulasi mobil pribadi dan Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP) Rute Terminal Latambaga – Lambai*

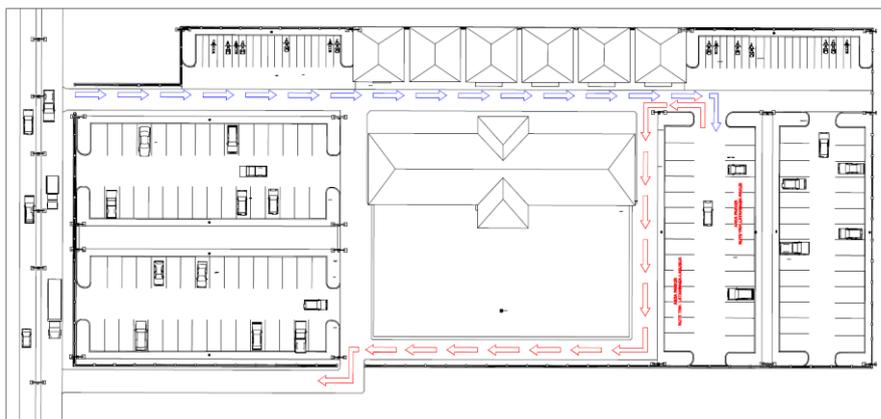
Desain sirkulasi Gambar 9 memperlihatkan pengaturan yang cukup baik antara mobil pribadi dan Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP) di terminal Latambaga untuk rute Latambaga – Lambai. Adanya pemisahan jalur dan jalan masuk serta keluar terpisah memungkinkan kendaraan bergerak lebih teratur dan efisien, memastikan kelancaran sirkulasi kendaraan di terminal.



Gambar 9. Desain sirkulasi mobil pribadi dan Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP)

c. *Desain Sirkulasi Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP) Rute Terminal Latambaga – Lasusua dan Terminal Latambaga – Pakue*

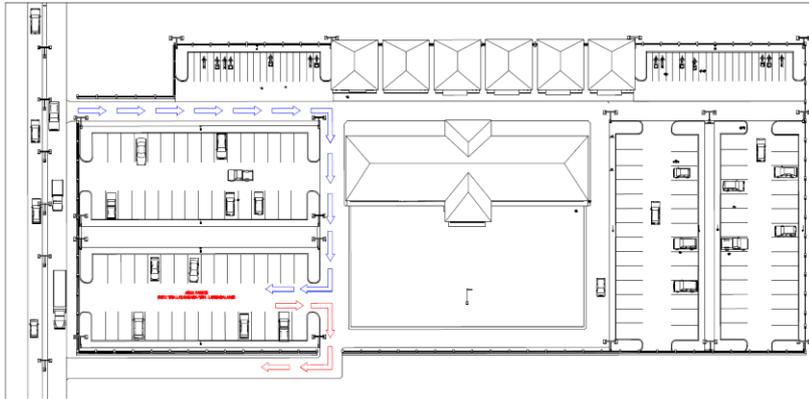
Sirkulasi kendaraan untuk rute terminal Latambaga – Lasusua dan terminal Latambaga – Pakue (Gambar 10) di rancang dengan baik, memastikan bahwa kendaraan tidak saling menghalangi dan memiliki jalur yang jelas untuk masuk dan keluar dari terminal. Pemisahan jalur kendaraan, memastikan kelancaran lalu lintas dan mengurangi kemungkinan kemacetan atau kecelakaan, memberikan kenyamanan baik bagi pengemudi maupun penumpang.



Gambar 10. Desain Sirkulasi Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP)

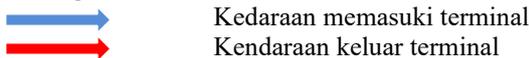
d. *Desain Sirkulasi Angkutan Desa (ADES) dan Angkutan Kota (AK) Rute Terminal Latambaga – Lasusua dan Terminal Larumbalangi*

Sirkulasi kendaraan pada gambar di atas, memperlihatkan desain yang mengutamakan kelancaran arus lalu lintas untuk kedua jenis kendaraan, yaitu Angkutan Desa (ADES) dan Angkutan Kota (AK). Dengan adanya pemisahan jalur masuk dan keluar kendaraan dapat bergerak dengan lebih teratur, mengurangi kemungkinan terjadinya kemacetan atau kecelakaan. Pemisahan jalur kendaraan dan adanya jalur keluar yang terpisah antara ADES dan AK membuat sistem transportasi di terminal ini lebih efisien dan nyaman, baik bagi pengemudi maupun penumpang.



Gambar 11. Desain Sirkulasi Angkutan Desa (ADES) dan Angkutan Kota (AK)

Keterangan:



4. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis data yang telah dilakukan peneliti dapat ditarik kesimpulan bahwa, terminal Latambaga lebih condong kepada terminal tipe C. Dari hasil analisis, diperoleh nilai *headway* kendaraan paling lama terjadi pada rute Samaturu-Terminal Latambaga selama 45,71 menit dan paling cepat pada rute Lasusua-Terminal Latambaga yaitu 26,43 menit. Waktu tunggu paling lama terjadi pada rute Samaturu-Terminal Latambaga yaitu 23,57 menit dan paling cepat pada rute Lasusua-Terminal Latambaga yaitu 13,21 menit. Hal ini menunjukkan kinerja Terminal Latambaga pada rute Terminal Latambaga-Samaturu masih kurang efektif melihat nilai *headway* kendaraan dan waktu tunggu penumpang yang cukup lama dibanding rute yang lainnya. Beberapa hal yang dibutuhkan guna meningkatkan kinerja terminal Latambaga, yaitu perlu adanya pengembangan terminal berdasarkan tipe terminal yang sesuai dengan Peraturan Dirjen Perhubungan darat, di antaranya perbaikan area parkir, pengadaan rambu lalu lintas, penambahan fasilitas dan rancangan pengaturan parkir kendaraan untuk meminimalisir kemacetan saat kendaraan keluar dan masuk dari area parkir.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1993. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 31 tahun 1993 tentang terminal transportasi jalan.
- Kalsum, U., Masgode, M.B., Rustan, F.R., Hidayat, A., Ode, A.T.L., 2023. Hubungan Teori Maslow Terhadap Motivasi Kerja Pekerja Pada Proyek Konstruksi. *MINETECH-JOURNAL* 2, 13–21. <https://doi.org/10.54297/minetech-journal.v2i1.434>
- Ode, A.L., Samang, L., Ramli, I., 2019. Analysis of the priority of the improvement of the provincial road status in mamminasata region at south sulawesi based on analytic hierarchy process. *International Journal of Innovative Technology and Exploring Engineering* 8, 13–17.
- Ode, A.T.L., Hidayat, A., Gunawansyah, Purnama, H., Niran, N., 2022. Penurunan tingkat kecelakaan lalu lintas Melalui analisa black spot di ruas jalan Kolaka-Watubangga. *DINTEK* 15, 65–73.
- Ode, A.T.L., Syafar, Muh.I., Prasetyo, B.E., Ibrahim, K., 2025. Pengaruh Gerak U-Turn Terhadap Kinerja Lalu Lintas Di Ruas Jalan Pomalaa (Studi Kasus : Jalan Jendral Sudirman Kelurahan Dawi-Dawi). *ResearchGate*. <https://doi.org/10.33772/medkons.v9i1.1>
- Puspaningtyas, R., Laode, A.T., Ilham, I., 2023. Audit Keselamatan Jalan Untuk Penanganan Kawasan Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Poros Kolaka-Tangetada. *SCiEJ* 4, 91–100. <https://doi.org/10.54297/sciej.v4i2.518>
- Sa'adah, Latif, D.V., 2023. Analisis Investasi Infrastruktur Sektor Transportasi di Indonesia Berdasarkan Sumber Pembiayaan. *Jurnal Ekuilnomi* 5, 416–424. <https://doi.org/10.36985/m1fr9041>