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: septiadanan@usn.ac.id

Dikirim: 12 Desember 2024 Direvisi: 21 Juli 2025 Diterima: 24 Juli 2025

ABSTRAK

Terminal Latambaga merupakan simpul pelayanan angkutan umum di Kabupaten Kolaka, Sulawesi Tenggara, yang mendukung perpindahan penumpang dan pergerakan kendaraan antarrute. Kondisi fasilitas dan operasional terminal perlu dievaluasi karena keterbatasan ruang pelayanan, pengaturan parkir, serta perlengkapan pendukung berpotensi mengganggu kenyamanan dan kelancaran aktivitas transportasi. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi kesesuaian fasilitas, kinerja operasional angkutan, dan kebutuhan penataan Terminal Latambaga. Penelitian menggunakan metode observasi melalui survei lapangan selama tujuh hari untuk menginventarisasi fasilitas, jumlah kendaraan, rute pelayanan, dan aktivitas terminal. Analisis dilakukan dengan membandingkan fasilitas eksisting terhadap ketentuan yang digunakan dalam penelitian serta menghitung frekuensi kendaraan, waktu antara kendaraan (headway), dan waktu tunggu penumpang. Hasil menunjukkan bahwa terminal melayani angkutan kota, angkutan desa, dan angkutan antarkota dalam provinsi, tetapi beberapa fasilitas utama dan penunjang masih memerlukan peningkatan. Rata-rata headway terpanjang terdapat pada rute Samaturu sebesar 47,14 menit, sedangkan rute Lasusua sebesar 26,43 menit. Waktu tunggu penumpang pada kedua rute tersebut masing-masing sebesar 23,57 dan 13,21 menit. Penataan area parkir, pemisahan sirkulasi kendaraan, penambahan rambu, dan perbaikan fasilitas pelayanan direkomendasikan untuk mendukung operasional terminal yang lebih tertib. Temuan ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pengelola dalam menetapkan prioritas perbaikan fasilitas dan pelayanan angkutan umum sesuai kebutuhan pengguna, kapasitas fasilitas, dan karakteristik pelayanan angkutan setempat.

Kata kunci: angkutan umum, evaluasi, kinerja

1. PENDAHULUAN

Transportasi umum memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, konektivitas antarwilayah, dan aktivitas ekonomi daerah. Ketersediaan infrastruktur transportasi yang memadai merupakan salah satu faktor pendukung kelancaran kegiatan tersebut (Sa'adah dan Latif, 2023). Terminal penumpang berfungsi sebagai simpul transportasi yang melayani kedatangan dan keberangkatan kendaraan, perpindahan penumpang, serta pengaturan kegiatan operasional angkutan umum. Candra et al. (2020) menunjukkan bahwa ketidaksesuaian fasilitas dan pengelolaan operasional dapat menyebabkan penurunan fungsi terminal. Pangalila et al. (2018) juga menemukan bahwa evaluasi kinerja terminal perlu mempertimbangkan kapasitas lahan, kelengkapan fasilitas, serta karakteristik kedatangan dan keberangkatan kendaraan. Oleh karena itu, evaluasi terminal diperlukan untuk mengetahui kesesuaian kondisi fisik dan operasionalnya dengan kebutuhan pelayanan transportasi.

Kinerja terminal tidak hanya ditentukan oleh tersedianya fasilitas, tetapi juga oleh kemampuan fasilitas tersebut dalam mendukung pelayanan penumpang dan kendaraan. Fitriani et al. (2024) mengevaluasi pelayanan dan fasilitas Terminal Purbalingga dengan mempertimbangkan kesesuaian terhadap standar terminal tipe B serta persepsi pengguna. Handayani dan Fiqih (2024) menunjukkan bahwa evaluasi standar pelayanan minimum dapat digunakan untuk mengidentifikasi fasilitas yang membutuhkan peningkatan berdasarkan tingkat kepentingan dan kinerja pelayanan. Sementara itu, Ariyanto et al. (2022) menemukan bahwa keterbatasan fasilitas pendukung, pengaturan arus kendaraan, dan pelayanan penumpang dapat menghambat efektivitas pengelolaan terminal. Hasil penelitian tersebut menunjukkan pentingnya pemeriksaan kondisi fasilitas utama dan penunjang, termasuk area parkir, ruang tunggu, fasilitas informasi, serta sarana pengaturan lalu lintas di dalam terminal.

Pengaturan tata letak dan sirkulasi kendaraan juga menjadi bagian penting dalam evaluasi kinerja terminal. Pergerakan kendaraan yang tidak teratur dan persilangan jalur antara penumpang dan kendaraan dapat mengganggu kelancaran aktivitas serta menimbulkan potensi konflik di area terminal. Dwitayana

DOI: 10.21063/JTS.2025.V1202.0178-185
http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/

(2023) mengkaji penataan sirkulasi kendaraan dan penumpang di Terminal Ciakar Sumedang dengan mempertimbangkan pemisahan ruang gerak dan kemudahan orientasi pengguna. Adna et al. (2024) juga menunjukkan bahwa perencanaan terminal perlu mempertimbangkan kebutuhan ruang, kapasitas lahan, serta pemisahan sirkulasi kendaraan dan penumpang berdasarkan fungsi pelayanan. Pada konteks Kabupaten Kolaka, Puspaningtyas et al. (2023) telah mengkaji aspek keselamatan infrastruktur transportasi jalan, yang turut menunjukkan pentingnya pengelolaan fasilitas pendukung transportasi. Dengan demikian, evaluasi tata letak dan pola sirkulasi diperlukan untuk mendukung penyusunan rekomendasi penataan terminal yang lebih teratur.

Selain kondisi fasilitas, kinerja operasional angkutan umum dapat dievaluasi melalui frekuensi pelayanan, waktu antara kendaraan (headway), dan waktu tunggu penumpang. Huo et al. (2014) menjelaskan bahwa keteraturan headway berkaitan dengan keandalan pelayanan dan waktu tunggu pengguna angkutan umum. Hidayat et al. (2022) menggunakan parameter frekuensi dan headway dalam mengevaluasi kinerja angkutan umum pada Terminal Ubung. Kusumayana et al. (2023) juga mengevaluasi kinerja pelayanan angkutan umum berdasarkan sejumlah parameter operasional dan standar pelayanan. Ibrahim dan Ede (2024) menunjukkan bahwa frekuensi kedatangan kendaraan berhubungan dengan waktu tunggu penumpang di terminal. Sementara itu, Moosavi et al. (2020) menunjukkan bahwa pengaturan operasional berbasis headway dapat digunakan untuk meningkatkan keandalan pelayanan dan mengurangi waktu tunggu. Temuan tersebut menunjukkan bahwa evaluasi kinerja terminal perlu menggabungkan pemeriksaan fasilitas dengan analisis operasional angkutan pada setiap trayek yang dilayani.

Terminal Latambaga merupakan salah satu simpul pelayanan angkutan umum di Kabupaten Kolaka, Provinsi Sulawesi Tenggara, yang melayani angkutan kota, angkutan desa, dan angkutan antarkota dalam provinsi menuju beberapa wilayah, antara lain Samaturu, Wolo, Larumbalangi, Lasusua, dan Lambai. Berdasarkan kondisi eksisting, terminal masih menghadapi permasalahan terkait kelengkapan fasilitas, pengaturan parkir, sirkulasi kendaraan, serta pelayanan angkutan pada beberapa trayek. Meskipun berbagai penelitian telah mengevaluasi fasilitas dan operasional terminal di wilayah lain, karakteristik Terminal Latambaga memerlukan pemeriksaan berdasarkan kondisi setempat. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan mengevaluasi kesesuaian fasilitas Terminal Latambaga terhadap ketentuan yang digunakan, menganalisis kinerja operasional angkutan melalui frekuensi kendaraan, headway, dan waktu tunggu, serta merumuskan rekomendasi penataan fasilitas dan sirkulasi kendaraan. Penelitian dilakukan menggunakan metode observasi dan survei lapangan yang meliputi inventarisasi fasilitas terminal, jumlah kendaraan, dan karakteristik pelayanan trayek. Hasil penelitian diharapkan menjadi dasar pertimbangan dalam meningkatkan fungsi dan kinerja Terminal Latambaga sebagai simpul transportasi darat di Kabupaten Kolaka.

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 antarkota 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 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, penentuan nilai *headway*, dan waktu tunggu. Evaluasi fasilitas Terminal Latambaga dilakukan dengan membandingkan kondisi eksisting terhadap kebutuhan ruang dan fasilitas terminal penumpang berdasarkan acuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 1993. Perbandingan tersebut digunakan untuk mengidentifikasi kesesuaian fasilitas terminal berdasarkan fungsi dan tipe pelayanan. Ketentuan kebutuhan luas ruang dan lahan untuk terminal tipe A, B, dan C disajikan pada Tabel 1.

2.3 Kondisi Eksisting

Pada kondisi eksisting, evaluasi kinerja terminal dilakukan menggunakan data kondisi terminal sesuai dengan hasil pengukuran 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 permukiman penduduk, tambak, dan hutan produksi.

DOI: 10.21063/JTS.2025.V1202.0178-185
http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/

Tabel 1. Kebutuhan luas terminal penumpang

KEGUNAAN	KEBUTUHAN LUAS (m²)		
	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
Kebutuhan lahan untuk desain	47.000	35.000	11.000

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1993)

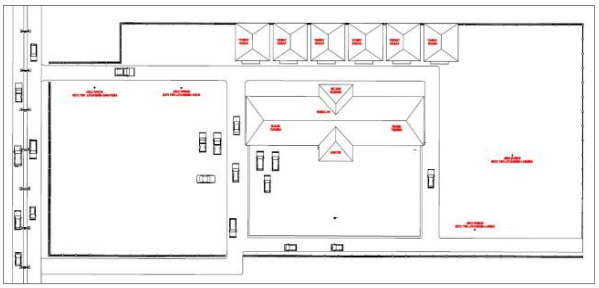
3. HASIL DAN DISKUSI

3.1 Profil Terminal Latambaga

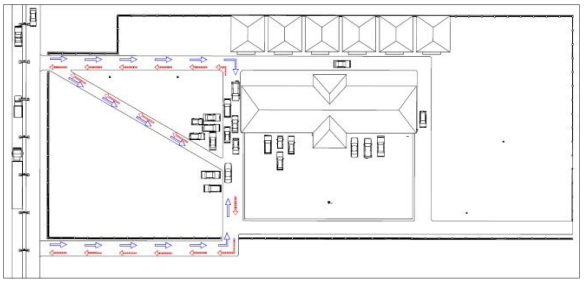
Terminal Latambaga merupakan salah satu simpul transportasi umum di Kabupaten Kolaka yang melayani angkutan kota (AK), angkutan desa (ADES), dan angkutan kota dalam provinsi (AKDP) dengan rute menuju Samaturu, Wolo, Larumbalangi, Lasusua, dan Lambai. Tata letak Terminal Latambaga ditampilkan pada Gambar 1, sedangkan pola sirkulasi kendaraan AK menuju Samaturu dan Wolo disajikan pada Gambar 2 dan Gambar 3. Sirkulasi kendaraan ADES dan AK menuju Larumbalangi ditampilkan pada Gambar 4, sementara sirkulasi AKDP menuju Lasusua dan Lambai disajikan pada Gambar 5. Kondisi fasilitas eksisting terminal disajikan pada Tabel 2. Berdasarkan fungsi pelayanan dan rute yang dilayani, Terminal Latambaga memiliki karakteristik terminal tipe B. Namun, berdasarkan kebutuhan luas dan ketersediaan fasilitas, kondisi eksistingnya lebih mendekati persyaratan terminal tipe C menurut acuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 1993.



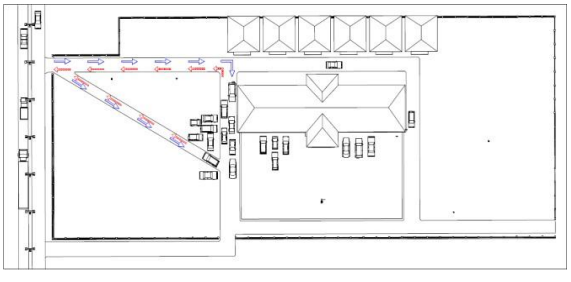
Gambar 1. Lokasi Terminal Latambaga (*Sumber: Google Earth*)



Gambar 2. Layout Terminal Latambaga

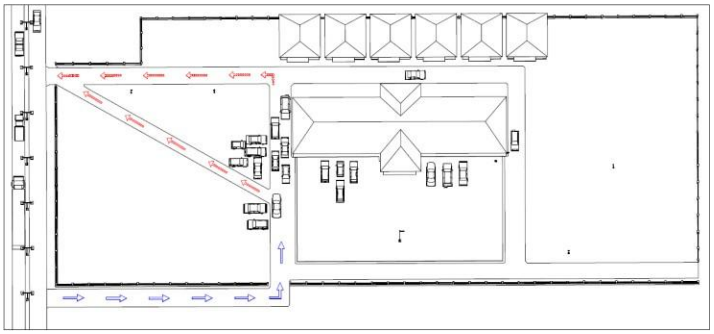


Gambar 3. Sirkulasi kendaraan AK Terminal Latambaga – Samaturu dan Terminal Latambaga – Wolo



Gambar 4. Sirkulasi kendaraan ADES dan AK rute Terminal Latambaga – Terminal Larumbalangi

DOI: 10.21063/JTS.2025.V1202.0178-185
http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/



Gambar 5. Sirkulasi kendaraan AKDP rute Terminal Latambaga – Lasusua dan Terminal Latambaga – Lambai

Keterangan:
Kedaraan 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	

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.

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. Berdasarkan hasil analisis, nilai headway rata-rata pada rute Larumbalangi–Latambaga sebesar 38,57 menit, Samaturu–Latambaga 47,14 menit, Wolo–Latambaga 45,71 menit, Lasusua–Latambaga 26,43 menit, dan Lambai–Latambaga 40,71 menit. Rute Samaturu memiliki headway terpanjang, yang menunjukkan frekuensi kedatangan kendaraan paling rendah, sedangkan rute Lasusua memiliki headway terpendek dengan frekuensi kedatangan paling tinggi. Perbedaan nilai tersebut menunjukkan adanya variasi frekuensi pelayanan angkutan umum pada setiap rute di Terminal Latambaga. Rute dengan nilai headway yang lebih rendah (Lasusua – Terminal Latambaga) menunjukkan bahwa kendaraan datang lebih sering, sementara rute dengan nilai headway lebih tinggi (Samaturu – Terminal Latambaga) menunjukkan kendaraan datang lebih jarang.

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

DOI: 10.21063/JTS.2025.V1202.0178-185
http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/

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

c. Waktu tunggu penumpang

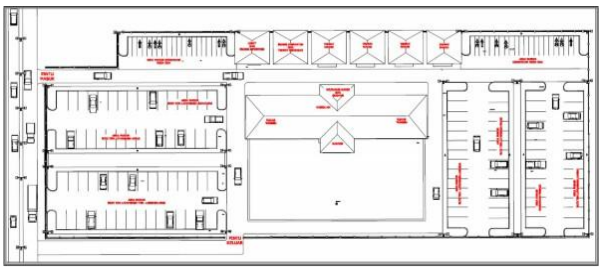
Tabel 5 berikut adalah perhitungan waktu tunggu pada semua trayek yang ada pada terminal Latambaga. Data yang digunakan adalah nilai *headway* yang telah dihitung sebelumnya. Perhitungan waktu tunggu dimulai dari 25 Februari 2020 sampai dengan 02 Maret 2020. Berdasarkan Tabel 5, waktu tunggu penumpang 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 disimpulkan bahwa variasi dalam waktu tunggu dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti kepadatan penumpang, frekuensi kendaraan, atau faktor operasional lainnya.

Tabel 5. Waktu Tunggu Penumpang

NO	Hari/tanggal	Waktu 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	Jum'at, 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

3.3 Desain dan rekomendasi Terminal Latambaga

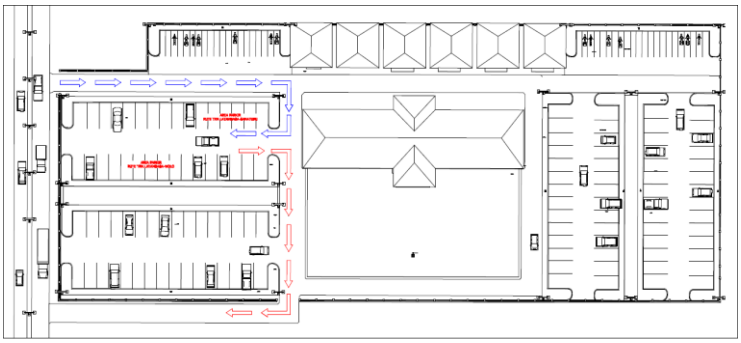
Untuk meningkatkan kinerja Terminal Latambaga, sebaiknya dilakukan desain ulang terminal baik dari sisi bangunan, sistem sirkulasi kendaraan, dan beberapa hal yang berkaitan dengan Terminal Latambaga yang perlu dibenahi. Berdasarkan desain terminal (Gambar 6) sirkulasi kendaraan di area terminal cukup 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 kebingungan 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.



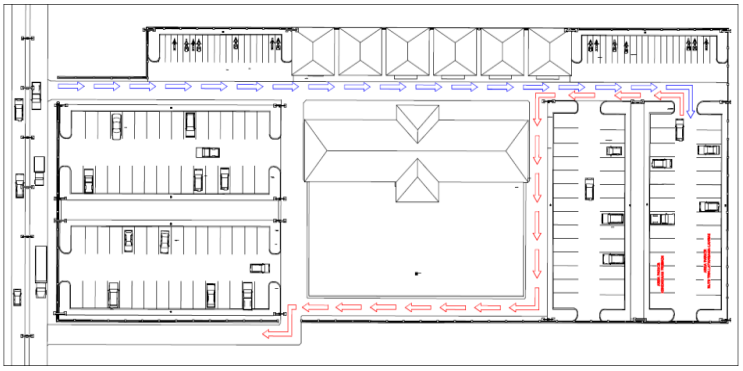
Gambar 6. Desain Terminal Latambaga

DOI: 10.21063/JTS.2025.V1202.0178-185
http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/

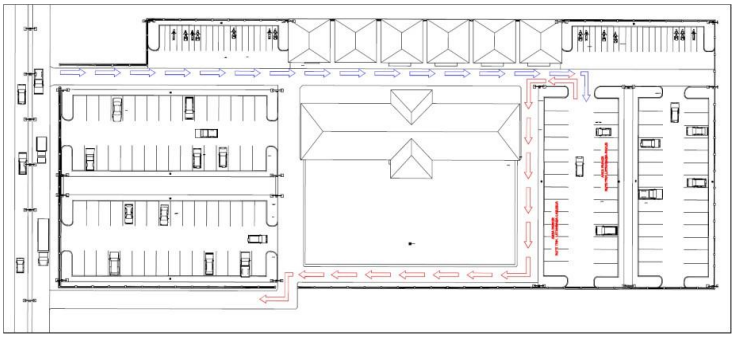
a. *Desain sirkulasi Angkutan Kota (AK) rute Terminal Latambaga-Samaturu dan Terminal Latambaga-Wolo.* Gambar 7 adalah desain yang memungkinkan sirkulasi kendaraan yang lebih efisien untuk rute Terminal Latambaga – Samaturu dan Terminal Latambaga – Wolo, dengan jalur masuk dan keluar yang terpisah, serta area parkir yang jelas. Pemisahan jalur ini akan membantu memperlancar aliran kendaraan dan meningkatkan keselamatan dalam operasional terminal.
b. *Desain sirkulasi mobil pribadi dan Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP) Rute Terminal Latambaga – Lambai.* Desain sirkulasi pada Gambar 8 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.
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 9) dirancang 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 7. Desain sirkulasi Angkutan Kota (AK)



Gambar 8. Desain sirkulasi mobil pribadi dan Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP)

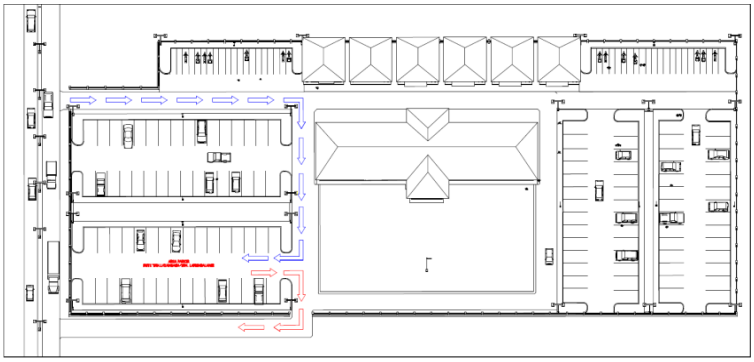


Gambar 9. Desain Sirkulasi Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP)

DOI: 10.21063/JTS.2025.V1202.0178-185
http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/

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

Sirkulasi kendaraan pada Gambar 10, 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 10. Desain Sirkulasi Angkutan Desa (ADES) dan Angkutan Kota (AK)

Keterangan:

Kedaraan memasuki terminal

Kendaraan keluar terminal

4. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis data yang telah dilakukan, peneliti dapat menarik 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, dilihat dari nilai headway kendaraan dan waktu tunggu penumpang yang cukup lama dibandingkan 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

Adna, S. G., Said, S., & Mukti, E. T. (2024). Design layout and circulation design of Type A passenger terminal in Kota Singkawang. Jurnal Teknik Sipil, 24(3), 1201–1216. https://doi.org/10.26418/jts.v24i3.82772

Ariyanto, M., Zulkifli, Darmawanto, Hamirul, & Tarjo. (2022). Manajemen pelayanan penumpang di terminal bus. Jurnal Akuntansi, Manajemen, Bisnis dan Teknologi, 2(1), 41–58. https://doi.org/10.56870/ambitek.v2i1.34

Candra, A. S., Parsa, I. B. M., & Pradnyana, I. D. K. A. (2020). Evaluasi pengoperasian Terminal Batubulan, Gianyar-Bali. Pranatacara Bhumandala: Jurnal Riset Planologi, 1(2), 133–146. https://doi.org/10.32795/pranatacara_bhumandala.v1i2.1138

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1993. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 31 tahun 1993 tentang terminal transportasi jalan.

Dwitayana, R. N. (2023). Arrangement of vehicle and passenger space circulation based on wayfinding approach at Ciakar Sumedang Bus Terminal. Akselerasi: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, 5(1). https://doi.org/10.37058/aks.v5i1.7935

Fitriani, L., Maryunani, W. P., & Amin, M. (2024). Evaluasi kinerja pelayanan dan fasilitas terminal tipe B di Purbalingga (Studi kasus Terminal Purbalingga). Reviews in Civil Engineering, 8(2), 94–104.

DOI: 10.21063/JTS.2025.V1202.0178-185
http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/

https://doi.org/10.31002/rice.v8i02.1850

Handayani, W., & Fiqih, H. I. (2024). Evaluasi standar pelayanan minimum di Terminal Tipe A Pondok Cabe dengan metode Importance Performance Analysis. Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat, 15(1), 1–15. https://doi.org/10.5551/jpsttd.v15i1.667

Hidayat, D. W., Oktopianto, Y., Ahmad, R., & Anindita, R. Y. (2022). Evaluasi kinerja dan jumlah armada angkutan umum pada Terminal Ubung Denpasar Utara: Studi kasus trayek Terminal Ubung–Matahari Terbit. Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan, 9(2), 131–141. https://doi.org/10.46447/ktj.v9i2.447

Huo, Y., Zhao, J., Li, W., & Hu, X. (2014). Measuring bus service reliability: An example of bus rapid transit in Changzhou. Journal of Public Transportation, 17(2), 113–133. https://doi.org/10.5038/2375-0901.17.2.6

Ibrahim, M. N., & Ede, J. K. (2024). Development of passenger's waiting time model at bus public transit terminal. Nigerian Journal of Technology, 42(4), 437–446. https://doi.org/10.4314/njt.v42i4.3

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

Kusumayana, I. M. A., Hermawati, P., & Sutapa, I. K. (2023). Analisis kinerja pelayanan angkutan umum Bus Trans Metro Dewata Koridor 1. Berkala Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi, 1(3), 609–617. https://doi.org/10.19184/berkalafstpt.v1i3.628

Moosavi, S. M. H., Ismail, A., & Yuen, C. W. (2020). Using simulation model as a tool for analyzing bus service reliability and implementing improvement strategies. PLOS ONE, 15(5), e0232799. https://doi.org/10.1371/journal.pone.0232799

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

Pangalila, W. M., Jansen, F., & Rompis, S. Y. R. (2018). Evaluasi kinerja pelayanan terminal angkutan umum di Terminal Malalayang Manado. Jurnal Tekno, 16(70). https://doi.org/10.35793/jts.v16i70.23108

Puspaningtyas, R., Laode, A.T., Ilham, I., 2023. Audit Keselamatan Jalan Untuk Penanganan Kawasan Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Poros Kolaka-Tanggetada. 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

DOI: 10.21063/JTS.2025.V1202.0178-185
http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/