



Kajian Kebutuhan Terminal Tipe A di Tanjung Selor Provinsi Kalimantan Utara

Arbie Sianipar*

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110, Indonesia

arbie_245busted@yahoo.com.au*

*Corresponding author

Tanggal Diterima: 6 Mei 2021, Tanggal Direvisi: 22 November 2021, Tanggal Disetujui: 18 Desember 2021

ABSTRACT

Needs Assessment of Type A Terminal in Tanjung Selor North Kalimantan Province: In PM No. 132 of 2015 concerning the Operation of Road Transport Passenger Terminals Article 8, passenger terminals according to their service roles are grouped into types consisting of Types A, B, and C. Where Type A serves ALBN/AKAP/ADKP/Angkot/Angdes. The city of Tanjung Selor as the capital of North Kalimantan Province which has an important and strategic position and role in regional and national development does not yet have a Type A Terminal. The research purpose is to formulate recommendations for the level of need for type A terminals in North Kalimantan Province. The research method used in this research is descriptive quantitative by conducting a survey of the origin of the purpose of the trip. Based on analysis & discussion The number of Tanjung Selor-Tanjung Redep-Samarinda-Balikpapan trips is 169 trips and vice versa 148 trips, so in this case it requires a fleet with the Tanjung Selor-Tanjung Redep-Samarinda-Balikpapan route as many as 15 units (8 from Tanjung Selor & Balikpapan 7 units). The need for a Type A Terminal in North Kalimantan, especially in Bulungan Regency, is very urgent, currently the Tanjung Selor - Tanjung Redep Damri bus is served from the market location because North Kalimantan does not yet have a Terminal and the Type A Terminal Class for Tanjung Selor City based on the results of the analysis is class 3. There needs to be compatibility between the AKDP & Angkot/Angdes Routes as the connectivity of the Type A Terminal. Need a stimulus from the Government & Local Government so that more investors invest in the AKAP sector so that the level of connectivity in North Kalimantan increases. Directorate General of Land Transportation to immediately make FS & its derivatives so that the implementation of the Type A Terminal construction can be realized immediately.

Keywords: Bus Station Type A; AKAP Transportation; Accessibility.

ABSTRAK

Dalam PM No 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan Pasal 8, terminal penumpang menurut peran pelayanannya dikelompokkan dalam tipe yang terdiri atas Tipe A, B, dan C. Dimana Tipe A melayani ALBN/AKAP/ADKP/Angkot/Angdes. Kota Tanjung Selor sebagai ibukota Provinsi Kalimantan Utara yang memiliki posisi dan peranan yang penting dan strategis dalam pembangunan daerah maupun nasional belum memiliki Terminal Tipe A. Tujuan penelitian ini adalah tersusunnya rekomendasi tingkat kebutuhan terminal tipe A di Provinsi Kalimantan Utara. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan melakukan survei asal tujuan perjalanan. Berdasarkan analisis & pembahasan jumlah perjalanan Tanjung Selor-Tanjung Redep-Samarinda-Balikpapan sebanyak 169 perjalanan begitu juga sebaliknya 148 perjalanan, maka dalam hal ini membutuhkan armada dengan trayek Tanjung Selor-Tanjung Redep-Samarinda-Balikpapan sebanyak 15 unit (8 dari Tanjung Selor & Balikpapan 7 unit). Kebutuhan Terminal Tipe A di Kalimantan Utara khususnya di Kabupaten Bulungan sudah sangat mendesak. Saat ini bus Damri Tanjung Selor – Tanjung Redep dilayani dari lokasi pasar karena di Kalimantan Utara belum memiliki terminal dan kelas terminal Tipe A untuk Kota Tanjung Selor berdasarkan hasil analisis adalah Kelas 3. Perlu kesesuaian trayek AKDP & Angkot/Angdes sebagai konektivitas Terminal Tipe A tersebut. Perlu stimulus dari Pemerintah Pusat & Pemerintah Setempat agar banyak investor yang berinvestasi di bidang AKAP sehingga tingkat konektivitas Kalimantan Utara meningkat; Ditjen Perhubungan Darat agar segera membuat FS & turunannya agar pelaksanaan pembangunan Terminal Tipe A segera direalisasikan.

Kata kunci: Terminal Bus Tipe A; Angkutan AKAP; Aksesibilitas.

I. Pendahuluan

Pada perkembangan Kota Tanjung Selor, sektor transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis. Hal ini tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan.

Mengingat penting dan strategisnya peranan transportasi maka dibutuhkan pembangunan terminal yang layak. Pada hakekatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum yang meliputi tempat untuk naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, pengendalian lalu lintas dan angkutan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sesuai dengan fungsi tersebut maka perlu dikaji mengenai kebutuhan simpul tersebut. dibangun Terminal Penumpang Tipe A yang representatif. Dalam pembangunan terminal tersebut harus mempertimbangkan antara lain lokasi, tata ruang, kapasitas, kepadatan lalu lintas dan keterpaduan dengan moda transportasi lainnya. Dari data Dinas Perhubungan setempat hanya ada 1 trayek AKAP yang dioperasikan oleh Perum Damri yaitu Tanjung Selor-Berau yang berangkat 1 kali sehari berangkat pukul 11.00 WITA dari Tanjung Selor dan Pukul 09.00 WITA dari Berau. Pool bus Damri ini bukan di terminal melainkan di Pasar yang dikelola Dinas Pasar setempat. *load factor* penumpang Damri rata-rata 70% belum lagi jumlah penumpang travel tidak berijin yang menurut info sangat banyak penggunanya. Jadi bila penumpang tertinggal bus damri tersebut maka tidak ada pilihan lain yaitu angkutan travel tidak bertrayek yang dioperasikan oleh perseorangan atau ormas setempat yang tarifnya tergantung jumlah muatan disamping itu lokasi poolnya juga bukan di terminal. Oleh karena itu sebelum dilaksanakan pembangunan Terminal Tipe A tersebut maka terlebih dahulu harus dilakukan kajian kebutuhan simpul (terminal tipe A) khususnya kelayakan dari sisi permintaan angkutan AKAP.

Perumusan masalah dari kajian ini adalah apakah kota Tanjung Selor membutuhkan pembangunan Terminal Tipe A. Maksud dari kajian ini adalah menganalisis tingkat kebutuhan rencana pembangunan terminal tipe A yang ditinjau dari aspek permintaan angkutan AKAP, dan tujuan dari kajian ini adalah tersusunnya

rekomendasi tingkat kebutuhan terminal tipe A di Provinsi Kalimantan Utara. Dengan terbangunnya Terminal Tipe A di Provinsi Kalimantan Utara, diharapkan pelayanan angkutan AKAP di Provinsi Kalimantan Utara terselenggara dengan aman, lancar, dan tertib. Apalagi rencana Ibukota Negara yang akan pindah di Kalimantan Timur yang berbatasan langsung dengan Provinsi Kalimantan Utara, sangat memungkinkan Tanjung Selor sebagai Ibukota Provinsi Kalimantan Utara akan menjadi Kota Satelit Ibukota Negara Baru di Kalimantan Timur.

II. Metodologi Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif, karena penelitian ini menitik beratkan pada masalah analisis kebutuhan terminal tipe A di Tanjung Selor Kalimantan Utara. Adapun teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara mengadakan pengamatan dan survei langsung di lapangan (survei wawancara penumpang AKAP) untuk data primer, sebagai pembandingan dengan data sekunder sedangkan data sekunder (produksi angkutan Damri Tanjung Selor) diperoleh dari Perum Damri. Setelah semua data diperoleh dari objek penelitian disesuaikan dengan regulasi terkait standar pelayanan minimum terminal Tipe A. Ruang Lingkup Penelitian:

1. Identifikasi peraturan terkait;
2. Inventarisasi studi-studi sebelumnya yang terkait dengan Terminal Tipe A;
3. Identifikasi permasalahan yang terkait dengan Terminal Tipe A;
4. Pengumpulan data primer dan sekunder;
5. Analisa dan Pembahasan; serta
6. Menyusun rekomendasi-rekomendasi dari hasil analisis data berdasarkan data lapangan.

Data survei kepada masyarakat pelaku perjalanan AKAP akan dianalisis dengan metode statistik dan dikualitatifkan berdasarkan hasil analisis statistik.

III. Hasil Dan Pembahasan

1. Kondisi Demografi Kalimantan Utara

Penduduk Provinsi Kalimantan Utara tahun 2018 berdasarkan proyeksi penduduk Indonesia 2010–2035 sebanyak 716,4 ribu penduduk yang terdiri dari 380 ribu penduduk laki-laki dan 336,4 ribu penduduk perempuan. Dari 716,4 ribu penduduk, 36,57 persen penduduk Provinsi Kalimantan Utara berada di Kota Tarakan, dan hanya 3,75 persen penduduk Provinsi

Kalimantan Utara berada di Kabupaten Tana Tidung. Selama tahun 2010 – 2018, penduduk Provinsi Kalimantan Utara mengalami pertumbuhan sebesar 3,87 persen. Sementara itu Jumlah penduduk usia kerja di Provinsi Kalimantan Utara tahun 2018 berjumlah 503.147 orang, yang terdiri dari 341.197 orang angkatan kerja dan 161.950 orang bukan angkatan kerja. Tingkat partisipasi angkatan kerja di Provinsi Kalimantan Utara tahun 2018 mencapai angka 67,81 persen dan tingkat pengangguran di Provinsi Kalimantan Utara pada tahun 2018 adalah 5,22 persen (5,25 persen laki-laki dan 5,14 persen perempuan).

2. Kondisi Transportasi Jalan di Provinsi Kalimantan Utara

Jalan merupakan prasarana pengangkutan yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian suatu daerah. Untuk meningkatkan usaha pembangunan dituntut pula peningkatan pembangunan jalan guna memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

Panjang jalan di Provinsi Kalimantan Utara pada tahun 2018 adalah 4.014,47 km. Dirinci menurut kewenangan pemerintah, 14,59% merupakan jalan negara, 21,22% merupakan jalan provinsi, dan 64,19% merupakan jalan kabupaten/kota.

Jika dilihat menurut kondisi jalan, 24,65 persen merupakan jalan dengan kondisi baik, 25,16 persen kondisi sedang, 13,83 persen kondisi rusak ringan, dan 36,36 persen merupakan jalan dengan kondisi rusak berat.

Pelayanan bus antar kota Damri yang telah tersedia di Kalimantan Utara yaitu menuju Tanjung Selor, Berau, Tideng Pale, Salang dan Malinau dengan jadwal keberangkatan dalam satu hari adalah 1 (satu) kali. **Tabel 1**

menampilkan waktu jadwal keberangkatan bus antar kota Damri untuk setiap harinya.

Tarif layanan bus antar kota Damri Tanjung Selor sesuai dengan jarak tujuan dan AC atau non-AC. Untuk tarif non-AC masih disubsidi oleh pemerintah yaitu Rp.50.000,- perorang sekali jalan. Tarif bus damri dengan menggunakan AC untuk Tanjung Selor menuju Malinau maupun sebaliknya adalah Rp.130.000,- perorang sekali jalan, sedangkan tarif Tanjung Selor menuju Tideng Pale (KTT) maupun sebaliknya adalah Rp.100.000,- perorang sekali jalan.

Terdapat 5 (lima) pelabuhan penumpang yang berada di Kalimantan Utara, yaitu Pelabuhan Bulungan, Pelabuhan Tengkayu, Pelabuhan KTT, Pelabuhan Malinau, dan Pelabuhan Liem Hie Djung. **Tabel 2** menyajikan data penumpang pada kelima pelabuhan tersebut pada tahun 2018.

Berdasarkan hasil data penumpang 5 (lima) pelabuhan, dapat terlihat bahwa pelabuhan paling banyak penumpang naik maupun turun dari Pelabuhan Bulungan yaitu sebanyak 482.449 penumpang naik dan sebanyak 477.761 penumpang turun, sedangkan pelabuhan paling sedikit penumpang naik maupun turun adalah Pelabuhan KTT dengan sebanyak 22.916 penumpang naik dan sebanyak 18.975 penumpang turun. Penumpang di Pelabuhan Bulungan banyak dari Kabupaten Nunukan maupun Tarakan yang menyambung perjalanan ke Berau dan Kabupaten lainnya di Provinsi Kalimantan Timur.

3. Hasil Pengumpulan Data Survei Masyarakat Kalimantan Utara

Beberapa data primer didapat dari hasil wawancara penumpang AKAP di Tanjung Selor. Berdasarkan hasil survei sebagian besar

Tabel 1. Jadwal Keberangkatan Bus Antar Kota Damri

Asal	Tujuan	Waktu Keberangkatan (WIT)	Waktu Tiba (WIT)
Tanjung Selor	Malinau	09.15	15.15
Tanjung Selor	Berau	11.00	14.30
Tanjung Selor	Tideng Pale (KTT)	09.00	13.00
Salang	Malinau	08.00	11.00
Malinau	Tanjung Selor	09.15	15.00
Berau	Tanjung Selor	09.00	12.30
Tideng Pale (KTT)	Tanjung Selor	09.00	13.00
Malinau	Salang	14.00	17.00

Sumber: damri indonesia

Tabel 2. Data Penumpang 5 Pelabuhan Tahun 2018

No.	Bulan	Bulungan		Tengkayu		KTT		Malinau		Liem Hie Djung	
		Naik	Turun	Naik	Turun	Naik	Turun	Naik	Turun	Naik	Turun
1	Januari	33.699	36.668	35.625	35.401	1.751	1.219	7.119	4.987	6.693	8.472
2	Februari	31.915	30.398	32.301	32.534	996	1.087	5.118	4.651	7.326	7.280
3	Maret	31.374	34.842	34.889	34.721	1.669	946	4.453	4.210	8.388	7.945
4	April	40.722	39.204	34.913	32.683	1.885	1.343	5.027	4.536	8.116	7.321
5	Mei	41.773	37.931	41.513	39.909	2.352	1.628	6.089	4.975	7.979	7.836
6	Juni	49.702	44.712	46.539	45.958	2.483	1.598	8.574	6.565	10.056	9.447
7	Juli	41.625	45.549	48.949	42.121	1.775	1.510	6.672	7.008	8.425	9.372
8	Agustus	38.775	38.985	42.436	40.163	1.775	1.663	6.001	5.362	8.301	7.559
9	September	36.428	37.438	41.439	36.736	1.621	1.687	4.605	4.482	7.765	7.951
10	Oktober	42.924	42.070	45.282	41.804	2.278	2.235	5.372	4.568	8.648	8.724
11	November	44.620	43.828			1.811	1.991	5.374	4.498	8.555	8.486
12	Desember	48.892	46.136			2.520	2.068	6.274	5.034	9.164	9.353
Total		482.449	477.761	403.886	382.030	22.916	18.975	70.678	60.876	99.416	99.746

Sumber: damri indonesia

penumpang menginginkan adanya Terminal Tipe A di Provinsi Kalimantan Utara khususnya di Tanjung Selor dimana terminal tersebut juga tidak hanya melayani angkutan Angkot dan AKDP tetapi juga melayani bus AKAP dimana memang pergerakan penumpang dari dan ke luar Provinsi Kalimantan Utara nampak signifikan.

Hasil survei di lapangan diperoleh informasi bahwa 85% pelaku perjalanan di Kalimantan Utara menggunakan bus yaitu bus Damri namun bila terlambat jadwal keberangkatan masyarakat akan menggunakan moda angkutan travel yang belum berijin Ditjen Perhubungan Darat yaitu sebesar 5%. Sebagian kecil masyarakat yang memilih kendaraan pribadi mobil 4% dan sepeda motor 6%. Hal ini menunjukkan minat masyarakat akan penggunaan angkutan umum khususnya bus AKAP sangat tinggi sehingga perlu adanya upaya penambahan perjalanan AKAP di Kalimantan Utara.

Dari 85% pelaku perjalanan di Kalimantan Utara menggunakan bus mereka memilih moda bus karena tarifnya lebih murah dibandingkan angkutan travel dan kendaraan pribadi seperti mobil dan sepeda motor yaitu 73% menjawab murah dan 27% menjawab cepat.

Hasil survei di lapangan juga didapatkan informasi bahwa bahwa 45% pelaku perjalanan AKAP di Kalimantan Utara adalah untuk bekerja, 40% untuk sosial, 7% untuk rekreasi, 6% untuk belanja dan 2% untuk sekolah/kuliah.

Sebagian besar penumpang berpergian dengan alasan bekerja artinya perjalanan bisa dikategorikan komuter terutama untuk tujuan Tanjung Redep Berau Kalimantan Utara karena waktu tempuh hanya 2,5 jam.

Dari hasil survei di lapangan juga didapatkan informasi bahwa rencana penambahan bus AKAP disambut baik oleh masyarakat Kalimantan Utara 97% masyarakat menjawab setuju. Begitu juga untuk rencana pembangunan Terminal Tipe A masyarakat sangat antusias 99% menjawab setuju terhadap rencana tersebut.

4. Usulan Lokasi Terminal Tipe A

Lokasi terminal yang tepat adalah dekat dengan jalan nasional agar akses menuju terminal mudah dijangkau masyarakat. Dari **Gambar 1** berikut dapat dilihat usulan lokasi terminal bersentuhan langsung dengan jalan nasional yang merupakan kewenangan Pemerintah Pusat dan aksesibilitas dari dan keluar Provinsi Kalimantan Utara lebih mudah dibandingkan bila lokasi terminal berada di jalan provinsi apalagi di jalan kabupaten/kota.

Dari **Gambar 2** dapat dilihat bahwa volume per satuan waktu sebesar 233 smp/jam 07.00 s.d 08.00 WITA dimana ini adalah periode sibuk pada waktu pagi. pukul 16.00 sd 17.00 WITA periode sibuk pada waktu sore sebesar 297 smp/jam. Jadi kinerja jalan di KM 2 A (sangat baik).



Gambar 1. Pemilihan Lokasi Terminal Tipe A

$$C = C_o \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FScs..... (1)$$

$$C = 2900 \text{ smp/jam} \times 0,87 \times 1 \times 0,93 \times 0,86. (2)$$

$$C = 2.017,8954 \text{ smp/jam} (3)$$

Perhitungan di persamaan (1) s.d persamaan (3) diperoleh bahwa kapasitas jalan KM 2 Tanjung Selor - Tanjung Poros sebesar 2.017 smp/jam sementara lalu lintas tersibuk hanya 233 smp/jam untuk arah masuk dan 297 smp/jam untuk arah keluar. Jadi V/C masih di bawah 0,5 yaitu 0,11 untuk periode sibuk pagi dan 0,14 periode sibu sore serta kecepatan rata-rata sebesar 60 km/jam untuk kedua arahnya. Dari sisi V/C ratio dan kecepatan rata-rata maka kinerja jalan KM 2 Tanjung Selor - Tanjung Poros adalah A cocok untuk dibangun pusat kegiatan seperti Terminal Tipe A.

- a) Lokasi termuat dalam RTRW yang berisi Kawasan Baru Mandiri (KBM)

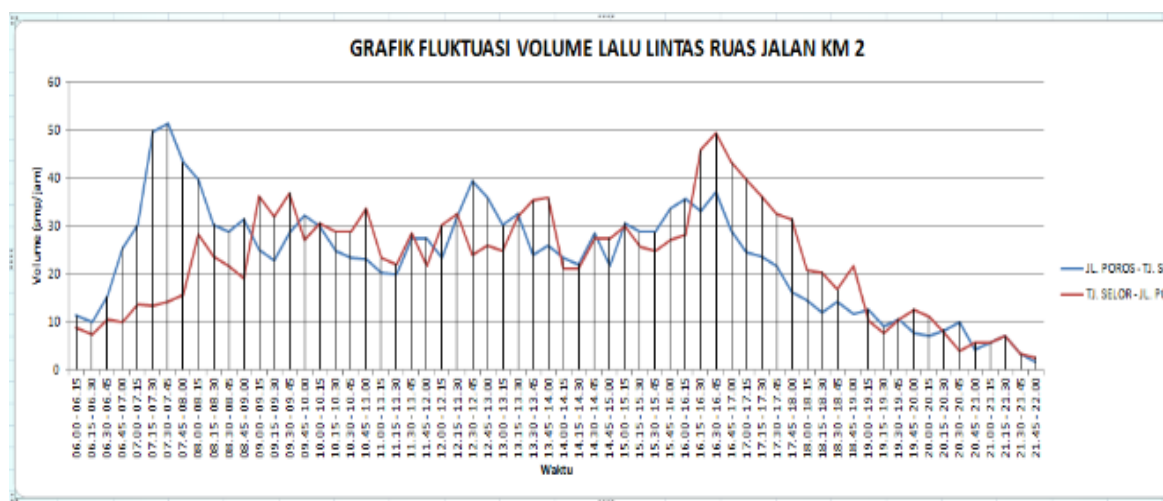
Sesuai Instruksi Presiden No 9 Tahun 2018 tentang Percepatan Pembangunan Kota

- b) Dari sisi status lahan sudah diakusisi Negara

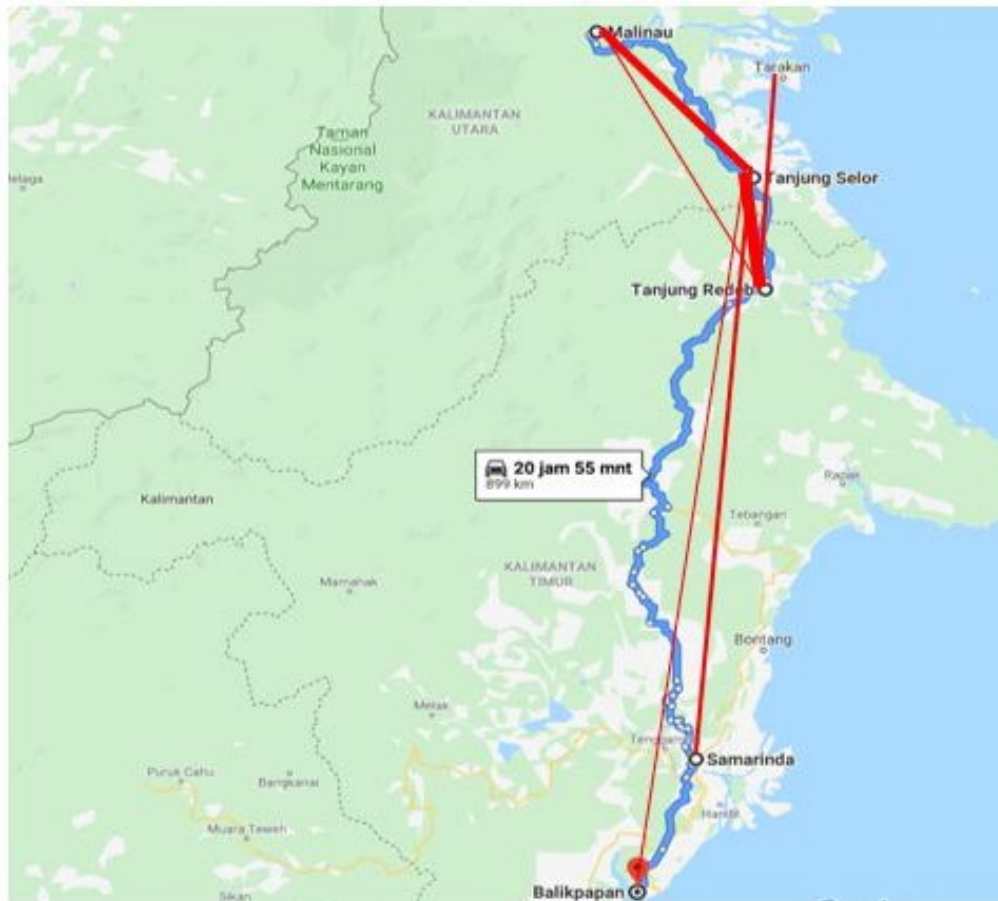
Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Utara Nomor 1 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Utara Tahun 2017 – 2037 Kepemilikan lahan untuk Kawasan Kota Baru Mandiri khususnya untuk lokasi Terminal Tipe A sudah dimiliki oleh Pemerintah Daerah dan bila harus menjadi Terminal Tipe A Pemerintah Daerah sangat mendukung untuk menyerahkan kepemilikan dan pengelolaannya kepada Pemerintah Pusat.

- c) Merupakan tanah darat cenderung stabil

Dari sisi Topografi wilayah lokasi Tanjung Selor - Tanjung Poros sangat stabil nampak di kiri kanan jalan khususnya di lokasi rencana terminal adalah wilayah hutan dan perkebunan sehingga kepadatan tanahnya diperkirakan > 5% namun harus ada kajian



Gambar 2. Volume Lalu Lintas Jl Tanjung Selor - Tl Poros



Gambar 3. Disire Line & Waktu Tempuh

Tabel 3. Rute, Jarak Tempuh, Waktu Tempuh dan Prediksi Tarif

Rute	Jarak (km)	Waktu tempuh	Tarif (Rp. 500/km)
Malinau-Tanjung Selor	208	4 jam 21 mnt	54.000
Tanjung Selor-Tanjung Redep	105	2 jam 24 mnt	52.500
Tanjung Redep-Samarinda	470	11 jam 30 mnt	235.000
Samarinda-Balikpapan	117	2 jam 38 mnt	58.500
Total	900	20 jam 53 mnt	400.000

Sumber: Hasil Analisis

teknis khususnya terkait mekanika tanah guna menjamin kelaikan dari sisi mekanika tanah.

- d) Dari MAT Kab Bulungan merupakan transit point

Gambar 3 menampilkan *Disire Line & Waktu Tempuh* dan **Tabel 3** menunjukkan rute, jarak tempuh, waktu tempuh dan prediksi tarif. Dengan V/C ratio 0,08 dan kecepatan rata-rata 60 km/jam waktu

tempuh Malinau - Balikpapan (jarak tempuh perjalanan darat terjauh hasil survei O/D) sepanjang 900 km selama 20 jam 53 menit. Tarif bila asumsinya Rp. 500/km maka dikenakan Rp. 400.000.

Dalam **Tabel 4** menampilkan matrik Asal Tujuan Perjalanan Provinsi Kalimantan Utara 2019. Dilihat dari tingkat pertumbuhan dan hasil perjalanan diproyeksikan distribusi perjalanan untuk

tahun 2025 pada setiap asal dan tujuan perjalanan sesuai tingkat pertumbuhan masing-masing zona seperti pada **Tabel 5**.

Perkiraan total perjalanan di tahun 2025 sebanyak 896 perjalanan baik keluar maupun masuk Provinsi Kalimantan Utara. Dalam matriks asal tujuan di atas yang berwarna hijau adalah perjalanan masuk Provinsi Kalimantan Utara sebanyak 169 perjalanan, begitu juga untuk yang berwarna merah adalah perjalanan yang keluar Provinsi Kalimantan Utara sebanyak

148 perjalanan. Kedua jenis perjalanan ini merupakan potensi perjalanan Antar Kota Antar provinsi yang harus disediakan pelayanan AKAP dan Terminal Tipe A. **Tabel 6** berikut ini usulan kebutuhan armada berdasarkan hasil survei asal tujuan perjalanan.

Dari **Tabel 6** dapat dilihat kebutuhan armada yaitu jenis bus $\frac{3}{4}$ dengan kapasitas 22 seats sehingga jumlah perjalanan Tanjung Selor-Tanjung Redep-Samarinda-Balikpapan dibagi kapasitas didapatkan

Tabel 4. Matrik Asal Tujuan Perjalanan Provinsi Kalimantan Utara 2019

OD	Bulungan	KTT	Tarakan	Nunukan	Luar Kalimantan	Malinau	Berau	Samarinda	Balikpapan	Pi	Pi'	Tingkat Pertumbuhan
Bulungan	0	7	12	1	2	34	21	5	5	87	348,0	4,0
KTT	24	0	1	1	1	1	1	1	1	31	93,0	3,0
Tarakan	5	1	0	1	2	1	3	1	1	15	37,5	2,5
Nunukan	2	1	2	0	1	2	1	1	1	11	22,0	2,0
Luar Kalimantan	1	2	1	1	0	1	4	1	1	12	30,0	2,5
Malinau	27	1	1	1	1	0	3	2	1	37	129,5	3,5
Berau	10	2	3	1	1	2	0	1	1	21	63,0	3,0
Samarinda	2	1	1	1	2	1	2	0	1	11	22,0	2,0
Balikpapan	9	1	4	1	4	6	12	6	0	43	150,5	3,5
Aj	80	16	25	8	14	48	47	18	12	268		
Aj'	320	40	75	16	35	168	164,5	54	24	895,5		
tingkat pertumbuhan	4	2,5	3	2	2,5	3,5	3,5	3	2			3,34

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 5. Matrik Asal Tujuan Perjalanan Provinsi Kalimantan Utara 2025

OD	Bulungan	KTT	Tarakan	Nunukan	Luar Kalimantan	Malinau	Berau	Samarinda	Balikpapan	Pi
Bulungan	0	23	42	3	7	128	79	18	15	313
KTT	84	0	3	3	3	3	3	3	3	104
Tarakan	16	3	0	2	5	3	9	3	2	43
Nunukan	6	2	5	0	2	6	3	3	2	28
Luar Kalimantan	3	5	3	2	0	3	12	3	2	33
Malinau	101	3	3	3	3	0	11	7	3	133
Berau	35	6	9	3	3	7	0	3	3	67
Samarinda	6	2	3	2	5	3	6	0	2	28
Balikpapan	34	3	13	3	12	21	42	20	0	147
Aj	286	46	81	20	39	173	164	58	31	896

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 6. Usulan Jumlah Armada

Trayek	Perjalanan Akap	Jumlah Armada	Headway
Tanjung Selor-Tanjung Redep-Samarinda-Balikpapan	169	7,68 ≈ 8	1,5 - 2 JAM
Balikpapan-Samarinda-Tanjung Redep-Tanjung Selor	148	6,72 ≈ 7	1,5 - 2 JAM

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 7. Hasil Penilaian Terminal Tipe A di Tanjung Selor Kalimantan Utara

No.	Kriteria	Bobot	Indikator 3
1	Tingkat Permintaan Angkutan	40%	memiliki intensitas bus yang datang dan berangkat ≤ 500 (lima ratus) kendaraan
2	Keterpaduan Pelayanan Angkutan	20%	pelayanan angkutan terintegrasi dengan pelayanan angkutan moda lain; dan/atau pelayanan AKAP; AKDP.
3	Simpul Asal dan Tujuan Angkutan serta Jumlah Tayek	25%	– tersediannya jumlah ijin AKAP/ALBN; AKDP; Angkot/Angdes ≤ 1600 ijin kendaraan – tersediannya jumlah trayek AKAP/ALBN; AKDP; Angkot/Angdes ≤ 210 trayek angkutan
4	Jenis Pelayanan Angkutan	5%	tersedianya jenis pelayanan angkutan AKAP dengan minimal 1 feeder pelayanan angkutan

Sumber: Hasil Analisis

jumlah kebutuhan bus $\frac{3}{4}$ sebanyak 8 unit. Untuk waktu operasional 12 jam dalam satu hari makan headway yang memungkinkan adalah 1,5 - 2 Jam. Untuk arah sebaliknya sebanyak 7 unit. Untuk waktu operasional 12 jam dalam satu hari makan headway yang memungkinkan adalah 1,5 - 2 Jam.

Dari hasil penilaian sesuai SK Dirjen Perhubungan Darat No 6251/AJ Kebutuhan Terminal Tipe A di Provinsi Kalimantan Utara adalah Kelas 3 dengan rincian fasilitas utama dan penunjang terminal sesuai SuSK 6251 Tahun 2017/AJ.104/DRJD/2017 seperti yang tertuang dalam Tabel 1. Hasil analisis ini dijustifikasi oleh teori asal tujuan perjalanan dan peramalan perjalanan 5 – tahun mendatang. Hasil penilaian selengkapny ada di **Tabel 7**.

IV. Kesimpulan

Kebutuhan Terminal Tipe A di Kalimantan Utara khususnya di Kabupaten Bulungan sudah sangat mendesak saat ini bus damri Tanjung Selor – Tanjung Redep dilayani dari Lokasi Pasar karena di Kalimantan Utara belum memiliki Terminal. hal ini tentunya menjawab

rumusan masalah apakah Provisi Kalimantan Utara dalam hal ini Kota Tanjung Selor membutuhkan terminal Tipe A. Dari sisi V/C ratio dan kecepatan rata-rata maka kinerja jalan KM 2 Tanjung Selor - Tanjung Poros adalah A (sangat Baik) cocok untuk dibangun pusat kegiatan seperti Terminal Tipe A. Kebutuhan angkutan AKAP tidak diikuti dengan supply angkutan AKAP saat ini hanya ada satu Trayek AKAP Tanjung Selor – Tanjung Redep yang dilayani oleh PT DAMRI 2 unit bus $\frac{3}{4}$. Jumlah perjalanan Tanjung Selor-Tanjung Redep-Samarinda-Balikpapan sebanyak 169 perjalanan begitu juga sebaliknya 148 perjalanan. Membutuhkan armada dengan trayek Tanjung Selor-Tanjung Redep-Samarinda-Balikpapan sebanyak 15 unit (8 dari Tanjung Selor & Balikpapan 7 unit).

V. Saran

Dari hasil survei perjalanan orang, kebutuhan terminal di Kalimantan Utara khususnya di Kabupaten Bulungan sebagai Pusat Provinsi Kalimantan Utara adalah Terminal Tipe A Kelas III. Perlu adanya kesesuaian trayek AKDP & Angkot/Angdes sebagai konektivitas Terminal Tipe A tersebut. Perlu stimulus dari Pemerintah

& Pemerintah Setempat agar banyak investor yang berinvestasi di bidang AKAP sehingga tingkat konektivitas Kalimantan Utara meningkat. Ditjen Perhubungan Darat agar segera membuat FS & turunannya agar pelaksanaan pembangunan Terminal Tipe A segera direalisasikan.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih kepada Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Utara, Perum DAMRI, dan seluruh tim yang mendukung dan membantu dalam menyelesaikan tulisan ini.

Daftar Pustaka

- A Latifl, Djaka Suhirkam² (2013). Analisis Kebutuhan Pelayanan Kendaraan Umum AKDP Dalam Terminal Alang-Alang Lebar Palembang, Jurnal Teknik Sipil, Volume 9, No. 2, September 2013. Palembang.
- Amiruddin Akbar Fisru (2018). Analisis Lokasi Pada Perencanaan Terminal Topoyo Mamuju Tengah. Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik. Volume 3, Nomor 1, Maret 2018 : 1 – 12. Palopo.
- Benni Agung Nugroho¹, Fery Sofian Efendi² (2018). Pengembangan Aplikasi Android Berbasis Teknologi Cloud Computing dan Qr Code Untuk Pendataan Bus dan Penumpang di Terminal Tipe-A Taman Kota Kediri. Seminar Nasional Sistem Informasi 2018, 9 Agustus 2018 Fakultas Teknologi Informasi-UNMER Malang.
- Budhianto, Ares (2014). Terminal Bus Induk Tipe A di Kabupaten Klaten (thesis), Universitas Atmajaya Yogyakarta, Yogyakarta.
- Ditjen Perhubungan Darat. (2017). Surat Keputusan Ditjen Perhubungan Darat Nomor 6251 Tahun 2017/AJ.104/DRJD/2017. Jakarta.
- Evi Novia Nurjanah¹, Heru Purwandari² (2012). Alih Fungsi Lahan: Potensi Pemicu Transformasi Desa-Kota (Studi Kasus Pembangunan Terminal Tipe A “Kertawangunan”), Journal of Social and Agricultural Economic (JSEP) Vol. 6 No. 3 November 2012. Yogyakarta.
- Feby Harlia Nova, Dwi Putri (2019). Evaluasi Pelayanan Terminal Tipe A Mandalika Kota Mataram Pasca Pengembangan Terminal. Undergraduate Thesis, Universitas Muhammadiyah Mataram. Mataram.
- Fransisca N. Sagil, I Made Udiana², Ruslan Ramang³ (2015). Kajian Faktor-Faktor Penyebab Ketidakefektifan Kinerja Terminal Bus Haumeni Kota Soe Kabupaten Timor Tengah Selatan, Jurnal Teknik Sipil Vol. 4, No. 2, September 2015
- Melati Cyntia Utami, Sri Kurniasih (2019). Design Of A Type Terminal In Bogor With Neo-Vernacular Architecture Approach. Vol 2 No 2 (2019): Edisi Oktober 2019. Jakarta.
- Meyanti Sartin Gumabo¹, dkk (2015). Evaluasi Kelayakan Terminal Angkutan Umum di Kecamatan Tobelo Tengah. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota (Spasial) Vol 1, No 1 (2015). Universitas Sam Ratulangi Program Studi Perencanaan Wilayah & Kota Fakultas Teknik, Makassar.
- Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2013). 4.Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2015). PM No 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2014). Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No SK.6251/AJ.104/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Kriteria Penetapan Kelas Terminal Penumpang Tipe A. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2015). PM No. 122 Tahun 2015 Tentang Perubahan atas PM No. 62 Tahun 2013 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara. Jakarta.
- Republik Indonesia. (1995). Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan. Jakarta.
- Rifqi Akbar Datunsolang, dkk (2020). Kajian Penempatan Titik-Titik Terminal Tipe A, B, dan C di Kabupaten Bolaang Mongondow Timur. Jurnal Universitas Sam Ratulangi Vol 7, No 2 252-258. Manado.
- Sedayu, Agung (2012). Pemodelan Pelayanan Terminal Penumpang Transportasi Jalan Berbasis Kepuasan Pengguna, (2012) Doctor thesis, Universitas Brawijaya. Malang.
- Sedayu, Agung (2015). Penentuan Atribut Kinerja Green Terminal Purboyo Madiun, resented at Konferensi Nasional Inovasi Lingkungan Terbangun – FTSP UII 2015, 12 Oktober 2015, UII Yogyakarta.
- Setya Romadhiana, Riska and Sudarwanto, Budi and Hartuti Wahyuningrum, Sri (2018). Terminal Tipe A Kota Bekasi. Universitas Diponegoro. Semarang.