388.33
KAm
E 4

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

T E S I S

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota

Oleh:

K A M I S A H
L4D001203

PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
S E M A R A N G
2003

UPT-PUSTAK-UNDIP

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh:

K A M I S A H
L4D001203

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal Maret 2003

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, Maret 2003

Pembimbing Pendamping

Ir. Holi Bina Wijaya, MUM

Pembimbing Utama

Dr.Ir. Bambang Riyanto,CES,DEA

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Prof. DR. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan diterbitkan dalam Daftar Pustaka

Semarang, Maret 2003

KAMISAH
NIM L4D001203

UPT-PUSTAK-UNDIP
No. Daft: 2050/T/UNTPK/04
Tgl. : 29 AGU 03

Terima Kasih Tuhan
Betapa Kau tak Pernah Berhenti Mencintaiku
Aku Bersyukur atas Anugerah yang Kau Berikan

Tesis ini Kupersembahkan untuk
Suami Tercinta dan Buah Hati Tersayang
Berkat Do'a dan Ketabahan Mereka
Aku Bisa Hadapi Semua Rintangan dan Cobaan

KATA PENGANTAR

Rasa syukur dipanjatkan hanya untuk Allah SWT Tuhan Yang Maha Kuasa, karena hanya dengan izin-Nya Tesis ini dapat diselesaikan. Tesis yang berjudul **"Evaluasi Pemanfaatan Terminal Induk Kota Singkawang"** ini merupakan salah satu rangkaian kewajiban dalam menempuh tugas belajar pada Program Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro Semarang.

Keberhasilan pengerjaan dan penyusunan Tesis ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak baik langsung maupun tidak langsung. Sehubungan dengan hal tersebut, kami menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang disebutkan dibawah ini :

1 Prof. Dr. Ir. Sugiono Sutomo, DEA selaku Ketua Program Magister Perencanan Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro Semarang.

2 Dr. Ir. Bambang Riyanto, CES,DEA selaku Mentor dan Ir. Holi Bina Wijaya,MUM selaku Co Mentor yang dengan ketulusan, kearifan dan kesabaran telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam membimbing penyusunan Tesis ini.

3 Seluruh Dosen yang mengampu mata kuliah pada Program Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro Semarang.

4 Pemerintah Daerah Kota Singkawang yang telah memberikan data-data yang diperlukan.

5 Teman-teman kuliah MPPWK I yang telah menjadi teman diskusi dan memberikan dorongan semangat yang sangat berarti.

6 Keluarga terkasih, suami tercinta dan buah hati tersayang, yang telah memberikan dorongan semangat, penuh kerelaan dan pengertian yang mendalam.

7 Semua pihak yang tidak dapat kami sebutkan satu persatu yang telah membantu penyelesaian Tesis ini.

Kami menyadari bahwa penelitian ini masih jauh dari sempurna, kami terbuka atas saran dan kritik demi perbaikan tulisan ini. Namun demikian besar harapan kami Tesis ini dapat dijadikan masukan bagi Pemerintah Kota Singkawang dalam rangka pemanfaatan kembali Terminal Induk Kota Singkawang di masa yang akan datang.

Semarang, Maret 2003

Penyusun

DAFTAR ISI

Halaman Judul

Lembar Pengesahan

Kata Pengantar v

Daftar Isi vi

Daftar Tabel xi

Daftar Gambar xii

Daftar Lampiran xiii

Abstrak xiv

Abstrack xv

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang 1

1.2 Rumusan Masalah 6

1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian 7

1.3.1 Tujuan 7

1.3.2 Sasaran 7

1.4 Ruang lingkup Penelitian 8

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah 8

1.4.2 Ruang Lingkup Materi 8

1.5 Metode Pendekatan Penelitian 11

1.5.1 Konsep Pendekatan 11

1.5.2 Kerangka Pikir Penelitian 11

1.5.3 Teknik Analisis Data 13

1.5.4 Teknik Pengumpulan Data 15

1.5.5 Jenis Data yang Dibutuhkan 16

1.6 Sistematika Pembahasan 16

BAB II KONSEP SISTEM PERGERAKAN DAN PENGELOLAAN TERMINAL

2.1 Sistem Transportasi 18

2.2 Struktur Kota dan Sistem Pergerakan 21

2.2.1 Pengaruh Guna Lahan terhadap Pergerakan 21

2.2.2 Besaran dan Distribusi Pergerakan 22

2.3 Konsep Manajemen Pengelolaan Terminal 25

2.3.1 Definisi dan Fungsi Terminal 26

2.3.2 Jenis Terminal 28

2.3.3 Ketentuan Terminal Angkutan Penumpang 29

2.4 Proses Kebijakan Kota 36

2.5 Ringkasan Teori 39

BAB III KARAKTERISTIK PERGERAKAN ANGKUTAN UMUM DAN PEMANFAATAN TERMINAL DI KOTA SINGKAWANG

3.1 Kondisi Umum Kota Singkawang 43

3.1.1 Letak Geografi 43

3.1.2 Pemanfaatan Lahan 44

3.1.3 Perkembangan Kota Singkawang 47

3.1.4 Jumlah dan Sebaran Penduduk 48
3.1.5 Laju Pertumbuhan Penduduk..... 49
3.1.6 Kepadatan Penduduk 51
3.2 Kebijakan Pembangunan Kota Singkawang 51
3.3 Karakteristik Pergerakan Angkutan Umum 58
3.3.1 Asal dan Tujuan Perjalanan 58
3.3.2 Maksud Perjalanan..... 59
3.3.3 Karakteristik Pengguna Angkutan Umum 60
3.4 Sarana dan Prasarana Transportasi Kota Singkawang..... 62
3.4.1 Trayek Angkutan Umum 62
3.4.2 Jenis Moda Angkutan Umum 63
3.4.3 Jumlah Armada Angkutan Umum 63
3.4.4 Sistem dan Pola Jaringan Jalan 64
3.4.5 Kondisi Fisik dan Geometri Jaringan Jalan..... 65
3.4.6 Tingkat Pelayanan Jaringan Jalan 65
3.4.7 Terminal Angkutan Umum 67
3.5 Pemanfaatan Terminal di Kota Singkawang..... 67
3.5.1 Tipe Terminal..... 67
3.5.2 Letak Terminal..... 68
3.5.3 Fasilitas Terminal..... 69
3.5.4 Arus Kedatangan dan Keberangkatan..... 70
3.5.5 Pemanfaatan Terminal 71

BAB IV EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

4.1 Analisis Sistem Kegiatan dan Pemanfaatan Lahan 76

4.1.1 Sistem Kegiatan Kota Singkawang 76

4.1.2 Pemanfaatan Lahan Kota Singkawang 77

4.2 Analisis Sarana Prasarana dan Manajemen Pengelolaan Terminal 81

4.2.1 Sarana dan Prasarana Terminal 81

4.2.1.1 Lokasi Terminal 81

4.2.1.2 Sirkulasi Lalu Lintas 84

4.2.1.3 Fasilitas Utama dan Fasilitas Penunjang 85

4.2.1.4 Kondisi Fisik Daerah Pengawasan Terminal . 87

4.2.2 Manajemen Pengelolaan dan Kebijakan Terminal 92

4.2.2.1 Manajemen Pengelolaan Terminal 92

4.2.2.2 Proses Kebijakan Terminal Induk 93

4.3 Analisis Pergerakan Lalu Lintas di Kota Singkawang 97

4.3.1 Pergerakan Eksternal dan Internal 97

4.3.2 Pergerakan Pengguna Angkutan Umum 101

4.4 Evaluasi Perencanaan dan Pembangunan Terminal Induk 104

4.5 Evaluasi Penegakan Pengaturan dan Manajemen Pengelolaan Terminal Induk 105

4.6 Temuan Evaluasi Pemanfaatan dan Faktor Penyebab Terminal Induk Tidak Berfungsi 108

4.6.1 Temuan Evaluasi Pemanfaatan Terminal Induk 108

4.6.2 Faktor Penyebab Terminal Induk Tidak Berfungsi..... 109

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan 111

5.2 Rekomendasi..... 112

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

TABEL II.1 : Ringkasan Teori 39

TABEL III.1 : Luas Penggunaan Lahan Kota Singkawang 2002 47

TABEL III.2 : Jumlah Penduduk di Kota Singkawang 48

TABEL III.3 : Perkembangan Jumlah Penduduk Kota Singkawang Tahun 1995 - 2002 50

TABEL III.4 : Persentase Asal Perjalanan Pengguna Angkutan Umum Dalam Kota dan Angkutan Umum Luar Kota 59

TABEL III.5 : Persentase Tujuan Perjalanan Pengguna Angkutan Umum Dalam Kota dan Angkutan Umum Luar Kota 59

TABEL III.6 : Persentase Maksud Perjalanan Pengguna Angkutan Umum Dalam Kota dan Angkutan Umum Luar Kota 60

TABEL III.7 : Persentase Ganti Kendaraan Pengguna Angkutan Umum Dalam Kota dan Angkutan Umum Luar Kota 61

TABEL III.8 : Persentase Pilihan Terminal Pengguna Angkutan Umum Dalam Kota dan Angkutan Umum Luar Kota 61

TABEL III.9 : Trayek Luar Kota dan Dalam Kota Singkawang 62

TABEL III.10 : Jumlah Armada Angkutan Umum Dalam Kota 63

TABEL III.11 : Jumlah Armada Angkutan Umum Luar Kota 64

TABEL IV.1 : Skala Penilaian 87

TABEL IV.2 : Penilaian Kondisi Fisik dan Pergerakan 88

TABEL IV.3 : Faktor – factor Penyebab Terminal Induk Tidak Berfungsi 109

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 : Peta Orientasi Kota Singkawang 9
Gambar 1.2 : Peta Lokasi Terminal Kota Singkawang..... 10
Gambar 1.3 : Kerangka Pikir Penelitian 12
Gambar 2.1 : Sistem Transportasi Makro..... 20
Gambar 2.2 : Kebutuhan Semu Perjalanan..... 27
Gambar 3.1 : Peta Administrasi Kota Singkawang..... 45
Gambar 3.2 : Peta Tata Guna Lahan Kota Singkawang..... 46
Gambar 3.3 : Peta Bagian Wilayah Kota..... 56
Gambar 3.4 : Peta Rencana Tata Guna Lahan Kota Singkawang..... 57
Gambar 3.5 : Peta Jaringan Jalan Kota Singkawang..... 66
Gambar 3.6 : Foto Kondisi Terminal di Jalan Kurau dan di Jalan Stasiun 73
Gambar 3.7 : Foto Kondisi Terminal Induk Kota Singkawang 74
Gambar 4.1 : Peta Analisis Sistem Kegiatan dan Pemanfaatan Lahan..... 80
Gambar 4.2 : Peta Analisis Sarana dan Prasarana Terminal Jalan Kurau..... 89
Gambar 4.3 : Peta Analisis Sarana dan Prasarana Terminal Jalan Stasiun 90
Gambar 4.4 : Peta Analisis Sarana dan Prasarana Terminal Induk..... 91
Gambar 4.5 : Peta Analisis Pergerakan Eksternal Kota Singkawang 99
Gambar 4.6 : Peta Analisis Pergerakan Internal Kota Singkawang..... 100
Gambar 4.7 : Peta Analisis Pergerakan Pengguna Angkutan Umum 103

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A : Daftar Pertanyaan untuk Pengguna Angkutan Umum

Lampiran B : Perhitungan Titik Optimal Pergerakan

Lampiran C : Matrik Asal – Tujuan

Lampiran D : Arah Pergerakan antar Zona Kecamatan

ABSTRAK

Meningkatnya kegiatan transportasi di Kota Singkawang akibat perkembangan kota dewasa ini membawa konsekuensi perlunya dibangun sebuah terminal induk yang mampu menampung seluruh aktifitas kegiatan masyarakatnya dalam pemenuhan kebutuhan akan pergerakan dari satu tempat ke tempa. Sementara terminal yang sudah ada yaitu terminal yang berada di Jalan Stasiun dan di Jalan Kurau kondisinya sudah tidak mampu menampung perkembangan volume kendaraan penumpang umum yang ada. Terminal induk yang dibangun pada tahun 1989 di Kota Singkawang merupakan terminal penumpang tipe B yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan. Namun kenyataannya, sejak dibangun hingga sekarang, terminal induk ini tidak berfungsi sebagaimana yang diharapkan.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi pemanfaatan terminal induk Kota Singkawang, sehingga dapat menemukan faktor penyebab tidak berfungsinya terminal induk ini dan merekomendasikan tindak lanjut bagi PemerintahKota Singkawang agar dapat mengoptimalkan pemanfaatan terminal induk tersebut. Untuk mencapai tujuan di atas maka sasaran yang harus dilakukan adalah dengan menganalisis sistem kegiatan dan pemanfaatan lahan Kota Singkawang untuk mengetahui karakteristik kebutuhan pergerakan pengguna angkutan umum. Menganalisis sarana prasarana dan manajemen pengelolaan terminal Kota Singkawang untuk mengetahui tingkat pelayanan terminal dan proses kebijakan terminal induk.Menganalisis karakteristik pergerakan lalu lintas di Kota Singkawang untuk mengetahui pergerakan eksternal dan internal serta pergerakan pengguna angkutan umum di Kota Singkawang.

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan bahwa Potensi bangkitan dan tarikan di lokasi terminal induk kecil karena jauh dari pusat kegiatan kota. Sehingga dalam kaitannya dengan pemanfaatan terminal, masyarakat pengguna angkutan umum lebih memilih terminal lama yang dekat dari pusat kegiatan kota dan menolak untuk menggunakan terminal induk tersebut. Meskipun dari aspek kemudahan pencapaian dari jalan utama, luasan dan kapasitas yang ada serta prasarana yang tersedia di terminal induk lebih memadai jika dibanding dengan terminal lama, namun karena lokasinya yang jauh dari pusat kegiatan kota yang menyebabkan terminal induk tidak diminati masyarakat pengguna angkutan umum. Penataan trayek yang pernah dilakukan pada waktu uji coba tahap I dan Tahap II tidak menyentuh pusat kegiatan kota. Kalaupun (pada uji coba tahap II) ada yang melewati pusat kegiatan kota, itu hanya dilakukan pada saat masuk ke terminal induk, sedangkan pada waktu keluar terminal induk tidak melewati pusat kota.. Pengguna angkutan umum yang ingin mengadakan perjalanan ke pusat kota harus menggunakan moda angkutan lain berupa ojek atau becak, akibatnya terminal induk menjadi tidak menarik untuk digunakan.

Usulan bagi pemanfaatan terminal induk Singkawang di masa datang adalah memanfaatkan terminal lama yang berada di Jalan Kurau dan Jalan Stasiun sebagai sub-sub terminal yang berfungsi sebagai penghubung kegiatan antara terminal induk dengan pusat-pusat pelayanan Perlu diatur trayek baru guna melayani rute-rute khusus di pusat kota.. Perlu peningkatan profesionalisme aparat pemerintah Kota Singkawang dengan cara memberikan insentif dan disinsentif dalam hal pengawasan dan pengendalian pemanfaatan terminal induk Kota Singkawang. Perlu dilakukan sosialisasi yang intensif kepada masyarakat luas melalui seminar atau diskusi yang mengikutsertakan seluruh komponen masyarakat di Kota Singkawang.

ABSTRACT

Increasing activities on transportation in Singkawang Municipality from the development these days brings consequences to the needs of main terminal construction with the ability to accommodate community activities for the needs of movement from places to another. For this moment, the existing terminal located on Stasiun Street and Kurau Street was on a condition that was unable to accommodate the increasing volume of public service vehicles. The main terminal built on 1989 in Singkawang Municipality was a type B passenger terminal that had the function to supply the needs of public vehicle for transportation between cities in the province, urban transportation or even rural transportation. But in fact, since it was built, the main terminal had not been used as it was expected.

The research objectives was to evaluate the use of Singkawang Municipality main terminal, therefore it identify finding on the causal factors of unused main terminal and to recommend following steps to the government of Singkawang Municipality to give optimal use of the main terminal. Step on achieving the objectives was by using the activities system and land use analysis on Singkawang Municipality to identify the characteristic of public transportation consumption and user's movement. And the analysis on facilities and infrastructure also the management of Singkawang Terminal was to identify the terminal level of services and the policy process on the main terminal. This research also used the analysis on the characteristic of traffic movement in Singkawang Municipality to identify the internal and external movement also the public transportation user's movement.

The conclusion from the analysis was that the potential of pull and push movement on the main terminal location relatively low, because the location was far from the city central activities. Related to the use of terminal, the communities as the user on public transportation prefer the previous terminal that was near the city central activities and refuses to use the main terminal. Even though the main terminal was more sufficient on the easy accessibility from the main streets, capacity and area existing also the infrastructure and facilities than the previous terminal, the community was not interested on using the main terminal because the location that was far from the city central activities. The arrangement of routes on public transportation that was tested on the first stage and second stage did not reach the city center. Even though the route (second stage test) passed through the city center but it was done only when it entered the main terminal, meanwhile when it went out it did not passed through the city center. The public transportation users that was longing to go to the city center had to use other vehicle such as becak or motorcycle (ojek), the effect was that the main terminal was not interesting to use.

The recommendation for the Singkawang's main terminal afterward consist of; 1) to advantage the previous terminal on Kurau Street and Stasiun Street as a sub-sub terminal that had the function to connect the activities between the main terminal with the center of services, 2) he arrangement of new public transportation routes to give services for the special routes to the city center, 3) the improvement of government professionalism by giving incentives and disincentives in controlling and supervising the use of Singkawang Municipality main terminal, 4) to perform an intensive socialization to the community through seminar or discussion with the participation of all community component in Singkawang Municipality.

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota diartikan sebagai tempat tinggal dari beberapa ribu penduduk atau lebih. Perkotaan diartikan sebagai area terbangun dengan struktur jalan-jalan, sebagai suatu permukiman yang terpusat pada suatu area dengan kepadatan tertentu yang membutuhkan sarana dan pelayanan pendukung yang lebih lengkap dibandingkan dengan yang dibutuhkan di daerah pedesaan *(Branch : 1996:2).*

Fungsi yang diemban oleh kota, untuk menunjukkan keberadaannya merupakan unsur dasar utama yang mempengaruhi setiap aspek dari berfungsinya dan berkembangnya suatu kota. Kota dapat merupakan tempat untuk menghasilkan barang-barang jadi atau tempat pertukaran barang atau sebagai pusat perbelanjaan, jasa-jasa, pendidikan dan merupakan wadah untuk berbagai kegiatan masyarakat lainnya. Selanjutnya *Branch* mengemukakan bahwa tahapan perkembangan suatu kota berkaitan dengan tingkat pertumbuhan ekonomi, sosial, kelembagaan dan penguasaan teknologi pada waktu tertentu di dalam proses evolusinya.

Direncanakan atau tidak, kegiatan dan aktifitas kota menyebar menurut geografi. Kebutuhan akan lahan bagi hunian meningkat, demikian pula kebutuhan akan lahan bagi penyediaan prasarana dan sarana lingkungan. Bentuk fisik kota berubah dan berkembang. Sejalan dengan itu berkembang pula kebutuhan akan perangkutan yang mampu melayani hubungan antar kegiatan yang terpencar di daerah perkotaan sehingga prasarana dan sarana perangkutan pun berkembang mengikuti kebutuhan tersebut *(Warpani :2002:6).*

UPT-PUSTAK-UNDIP

Kebutuhan akan perangkutan ini dipicu oleh adanya kebutuhan akan pergerakan yang terbentuk karena adanya aktifitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang. Dalam hal ini pola penyebaran spasial yang sangat berperan adalah sebaran spasial dari daerah industri, perkantoran dan permukiman *(Tamin:2000:19)*. Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai turunan, hal ini dapat dijelaskan bahwa pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang merupakan kegiatan yang biasanya harus dilakukan setiap hari, misalnya pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, pendidikan, kesehatan dan lain-lain. Kita sebenarnya tidak perlu bergerak kalau semua kebutuhan tersebut tersedia di tempat kita berada. Akan tetapi dalam ilmu perencanaan wilayah dan kota, setiap tata guna lahan mempunyai beberapa ciri dan persyaratan yang harus dipenuhi di dalam menentukan lokasinya. Akibatnya lokasi kegiatan tersebar secara heterogen di dalam ruang yang ada yang akhirnya menyebabkan perlu adanya pergerakan yang digunakan untuk proses pemenuhan kebutuhan tersebut.

Pergerakan yang terjadi jelas membutuhkan sarana dan prasarana transportasi untuk menunjang pergerakan itu sendiri. Sarana transportasi berupa kendaraan atau moda angkutan yaitu suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Sedangkan prasarana transportasi berupa jaringan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan terdiri atas ruang lalu lintas berupa jalan (termasuk jembatan), dan simpul lalu lintas yang berupa terminal. Jalan adalah ruang lalu lintas tempat kendaraan dan orang bergerak untuk berpindah tempat. Jalan sebagaimana didefinisikan, diperuntukkan bagi lalu lintas umum *(UU Lalu Lintas No.14 tahun 1992)*. Untuk mewujudkan keterpaduan antara lalu lintas dan angkutan jalan dengan moda angkutan lain, ditetapkan jaringan angkutan jalan yang merupakan salah satu unsur pokok

pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan untuk mencapai tujuan terciptanya sistem angkutan yang andal, aman, nyaman, cepat, tertib, teratur dan efisien. Selain itu jaringan angkutan jalan harus mampu memadukan moda angkutan lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan serta menjadi penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Selanjutnya, simpul jasa angkutan adalah prasarana angkutan jalan yang dapat berupa terminal atau sekedar perhentian. Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilitas orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antarmoda secara lancar dan tertib. Pada hakekatnya terminal merupakan simpul dari sistem jaringan angkutan jalan yang fungsi utamanya sebagai tempat pelayanan umum untuk naik-turun penumpang dan atau bongkar muat barang, tempat pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda angkutan.

Perkembangan di Indonesia dewasa ini sangat dirasakan kebutuhan akan adanya suatu sistem transportasi yang efektif dalam arti murah, lancar, cepat, mudah, teratur dan nyaman baik untuk pergerakan manusia maupun barang. Setiap tahap pembangunan saat ini sangat memerlukan sistem transportasi yang efisien sebagai salah satu prasyarat guna kelangsungan dan terjaminnya pelaksanaan pembangunan tersebut. Salah satu komponen penting untuk menunjang pertumbuhan ekonomi adalah jaringan prasarana dasar, dalam hal ini termasuk terminal sebagai simpul jaringan transportasi, khususnya untuk mengakomodasi seluruh pergerakan dengan angkutan umum penumpang maupun barang yang dapat mendukung semua kegiatan tersebut.

Tidak berbeda jauh dengan perkembangan Kota Singkawang di berbagai sektor saat ini, membawa konsekuensi meningkatnya kegiatan transportasi kota dari waktu ke

waktu sejalan dengan peningkatan perekonomian daerah Kota Singkawang, yang selain berfungsi sebagai pusat pemerintahan kota juga berperan sebagai kota perdagangan dan jasa. Seiring dengan hal tersebut diatas, Kota Singkawang juga merupakan kota pemerintahan yang baru terbentuk pada tahun 2000, yang tadinya merupakan Kota Administratif, bagian dari Kabupaten Sambas, terletak di sebelah Barat Propinsi Kalimantan Barat, kurang lebih 145 km dari Kota Pontianak Ibukota Propinsi Kalimantan Barat.

Meningkatnya kegiatan transportasi di Kota Singkawang akibat perkembangan kota dewasa ini membawa konsekuensi perlunya dibangun sebuah terminal induk yang mampu menampung seluruh aktifitas kegiatan masyarakatnya dalam pemenuhan kebutuhan akan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain dengan berbagai tujuan. Sementara terminal yang sudah ada yaitu terminal yang digunakan untuk angkutan antar kota terdapat di dua lokasi (di Jalan Stasiun dan di Jalan Kurau) tidak lagi memenuhi persyaratan karena berada di tengah-tengah kota dan terpisah-pisah yang tidak merupakan satu kesatuan serta kondisinya sudah tidak mampu menampung perkembangan volume kendaraan penumpang umum yang ada, dimana dalam usaha pengendalian dan pengawasannya mengalami hambatan dan kesulitan serta diperlukan banyak tenaga operasional.

Terminal induk yang dibangun pada tahun 1989 ini merupakan terminal penumpang tipe B yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan. Terminal induk yang berlokasi di Jalan Alianyang Kota Singkawang ini tadinya diharapkan dapat merupakan titik simpul tempat terjadinya putus arus yang merupakan prasarana kendaraan penumpang angkutan umum menaikan dan menurunkan penumpang, tempat perpindahan penumpang serta

merupakan tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang.

Namun kenyataannya, sejak dibangun hingga sekarang, terminal induk ini tidak berfungsi sebagaimana yang diharapkan. Masyarakat pengguna angkutan umum dan Supir bus tetap lebih senang menggunakan terminal lama sebagai tempat berpindah atau berganti moda angkutan. Hingga saat ini terminal induk ini hanya dibiarkan kosong begitu saja, bangunan ruko yang mengelilingi terminal hanya sebagian kecil saja yang terisi dan kondisinya sudah tidak terawat lagi. Berbagai upaya telah dilakukan untuk memfungsikan terminal ini, antara lain dengan melakukan uji coba tahap I yang dimulai tanggal 28 Februari sampai dengan 15 Maret 1991,dimana pada uji coba tahap I ini diatur rute semua kendaraan penumpang umum antar kota, pinggiran kota serta oplet dalam kota diwajibkan langsung masuk dan keluar dari terminal induk untuk menaikan dan menurunkan penumpang tanpa melalui pusat – pusat perdagangan / kota. Uji coba tahap I ini boleh dikatakan gagal dan menimbulkan gejolak di kalangan pengusaha, supir dan pelajar serta tukang beca meskipun rute yang dibuat telah mengikut sertakan Organda, wakil pengusaha dan wakil para supir.

Uji coba tahap II dilaksanakan pada tanggal 22 Maret sampai dengan 21 april 1991, dimana pada waktu masuk ke terminal induk diperbolehkan melalui pusat kegiatan kota dan pada waktu keluar terminal induk tidak menyentuh kegiatan kota. Bus dan minibus antar kota harus langsung masuk dan keluar dari dan ke terminal induk. Dengan rute ini keresahan masyarakat pinggiran kota agak terobati, tetapi sikap enggan para supir untuk membawa kendaraannya secara sadar ke terminal induk tetap berlanjut, baik oleh para supir oplet pinggiran kota maupun para supir bus antar kota.

Upaya yang lain adalah dengan pembangunan jalan yang menghubungkan terminal induk, sehingga kendaraan untuk jurusan Pemangkat, Sambas langsung tembus menuju terminal induk, pelebaran jalan Alianyang, perkerasan jalan Tani untuk kendaraan jurusan Batu Layang Pontianak. Dibangunnya pasar ikan di lokasi komplek terminal induk juga dalam upaya memberikan daya tarik kepada masyarakat untuk menuju lokasi terminal induk tersebut.

Berbagai upaya telah dilakukan pemerintah daerah pada akhirnya tetap tidak juga dapat memfungsikan terminal induk sebagaimana yang diharapkan. Padahal biaya yang sudah dikeluarkan untuk pembangunan terminal induk tersebut tidaklah sedikit. Selain itu terminal induk ini direncanakan sebagai titik pengembangan kota, pusat kegiatan perdagangan dan jasa di kota Singkawang bagian Barat.

1.2 Rumusan Masalah

Pembangunan Terminal induk Kota Singkawang diharapkan akan menjadi solusi bagi munculnya permasalahan – permasalahan pada terminal lama akibat dari meningkatnya kegiatan transportasi seiring dengan pesatnya perkembangan Kota Singkawang dewasa ini. Namun setelah pembangunan terminal induk ini selesai dibangun dan siap difungsikan, masyarakat pengguna angkutan umum dan supir bus menolak untuk menggunakan terminal induk ini. Uji Coba penggunaan terminal induk ini juga telah dilakukan dalam upaya untuk memfungsikan terminal ini, namun tetap tidak berhasil.

Dengan upaya yang telah dilakukan untuk memfungsikan terminal induk ini, pada kenyataannya telah menimbulkan gejolak di kalangan masyarakat , pengusaha, supir angkutan dan pelajar serta tukang beca. Sikap enggan para supir angkutan untuk membawa kendaraannya masuk ke terminal juga merupakan cerminan penolakan dalam

memfungsikan keberadaan terminal induk tersebut. Dengan demikian permasalahan utama yang akan diangkat dalam studi ini adalah **Terminal Induk Singkawang tidak berfungsi sesuai dengan rencana pembangunan semula, dengan demikian maka diperlukan suatu studi evaluasi pemanfaatan terminal induk tersebut yang meliputi proses perencanaan dan pembangunan serta manajemen pengelolaan terminal.**

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melakukan evaluasi pemanfaatan terminal induk Kota Singkawang, sehingga dapat menemukan faktor penyebab tidak berfungsinya terminal induk ini dan merekomendasikan tindak lanjut bagi Pemerintah Kota Singkawang agar dapat mengoptimalkan pemanfaatan terminal induk tersebut.

1.3.2 Sasaran

Untuk mencapai tujuan di atas maka sasaran yang harus dilakukan adalah :

- Menganalisis sistem kegiatan dan pemanfaatan lahan di Kota Singkawang untuk mengetahui karakteristik kebutuhan pergerakan pengguna angkutan umum.
- Menganalisis sarana prasarana dan manajemen pengelolaan terminal di Kota Singkawang untuk mengetahui tingkat pelayanan terminal dan proses kebijakan terminal induk.
- Menganalisis karakteristik pergerakan lalu lintas di Kota Singkawang untuk mengetahui pergerakan eksternal dan internal serta pergerakan pengguna angkutan umum di Kota Singkawang.

- Mengevaluasi pemanfaatan terminal induk Kota Singkawang berdasarkan proses perencanaan dan pembangunan terminal induk serta penegakan kebijakan dan manajemen pengelolaan terminal induk
- Merumuskan faktor-faktor yang menyebabkan terminal induk tersebut tidak berfungsi.
- Merumuskan rekomendasi untuk tindak lanjut bagi Pemerintah Kota Singkawang agar dapat mengoptimalkan pemanfaatan terminal induk tersebut.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

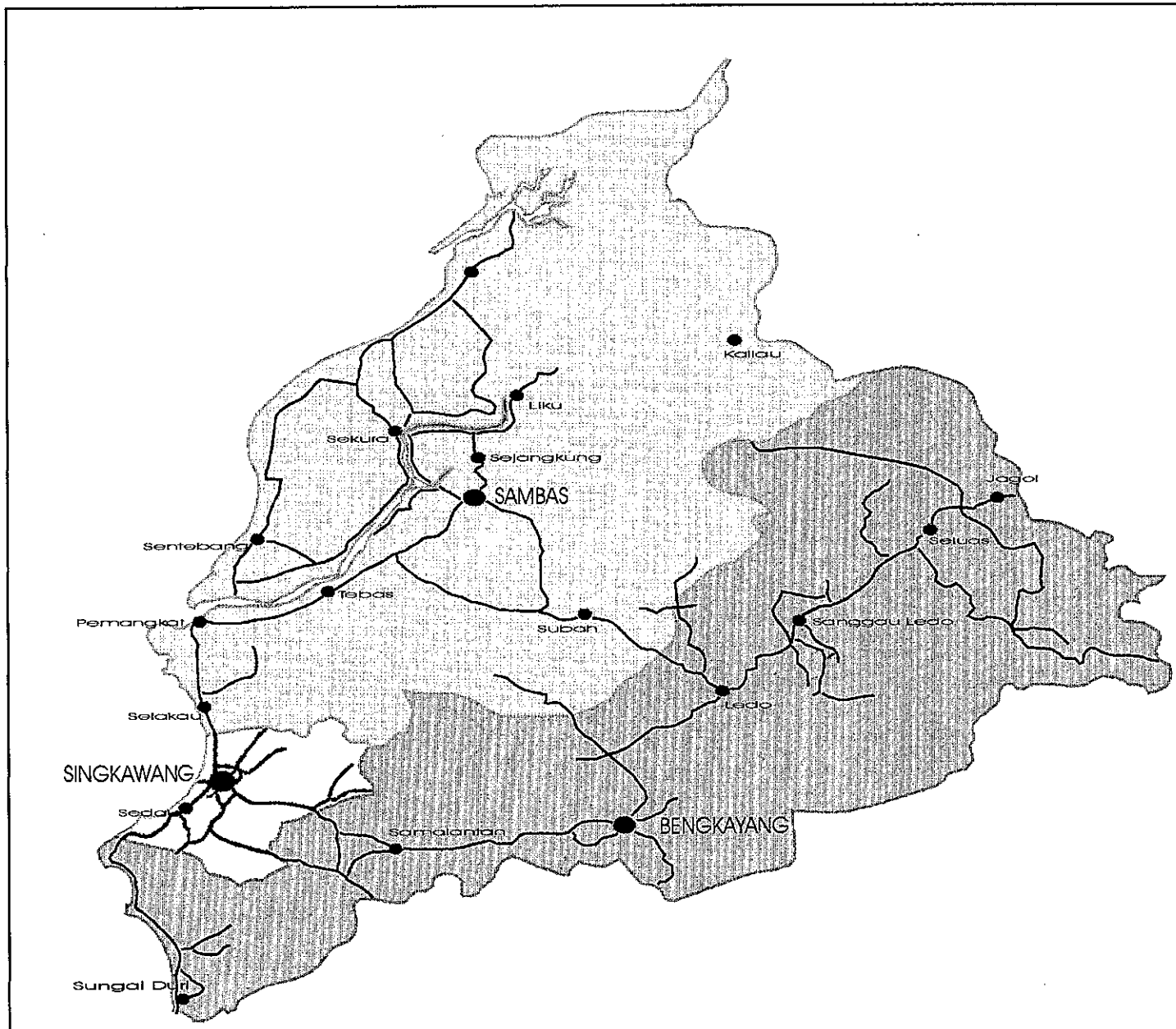
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup makro dari wilayah studi yang dipilih yaitu Kota Singkawang, sedangkan ruang lingkup mikronya adalah terminal induk Kota Singkawang. Adapun wilayah studi yang dipilih dapat dilihat pada gambar 1.1 peta orientasi wilayah studi dan gambar 1.2 peta lokasi terminal di Kota Singkawang.

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Materi yang dibahas dalam penelitian ini dibatasi pada beberapa hal sebagai berikut:

- Terminal yang dibahas adalah terminal induk Kota Singkawang yang melayani angkutan umum antar kota dalam propinsi, angkutan dalam kota dan angkutan pedesaan.
- Evaluasi terminal induk Kota Singkawang ini dibatasi pada proses perencanaan dan pembangunan terminal induk serta penegakan kebijakan dan manajemen pengelolaan terminal induk untuk menemukan faktor penyebab tidak berfungsinya terminal tersebut.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN
TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

PETA

ORIENTASI KOTA SINGKAWANG

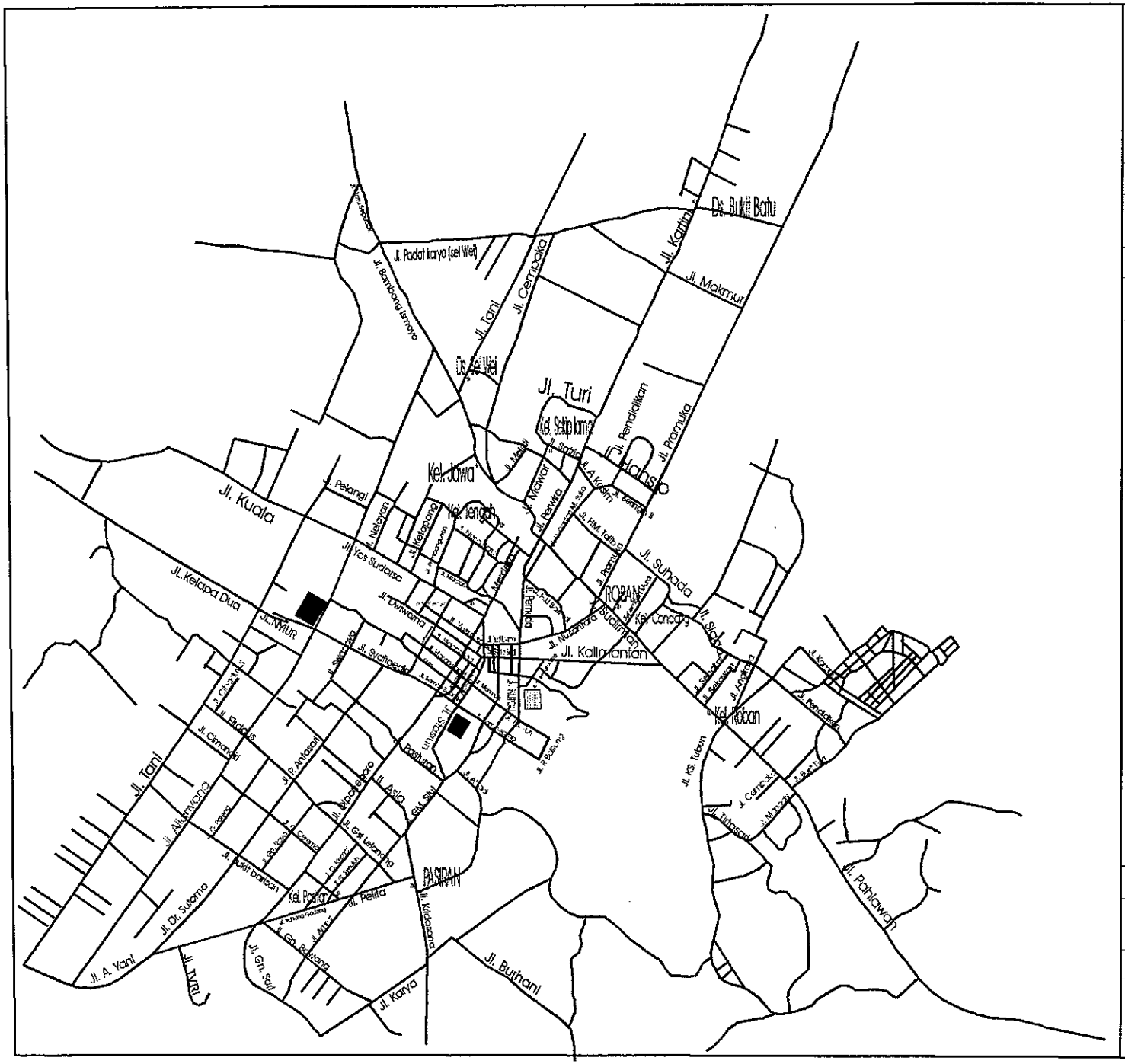
LEGENDA :

- KABUPATEN SAMBAS
- KOTA SINGKAWANG
- KABUPATEN BENGKAYANG
- JALAN
- IBUKOTA KABUPATEN / KOTA
- IBUKOTA KECAMATAN

SUMBER

BADAN PENGEMBANGAN KOTA SINGKAWANG

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
1.1	1: 10 km	


Jl. Kuala
Jl. Tani
Jl. Turi
Kel. Jawa
Kel. Tengah
Kel. Ilir
Kel. Paloh
Kel. Roban
Jl. Kalimantan
Jl. Suryada
Jl. Pahlawan
Jl. Burhani
Jl. Karya
Jl. Kelapa Dua
Jl. Yos Sudarso
Jl. Pelangi
Jl. Pendidikan
Jl. Parmuka
Jl. Makmur
Jl. Cempaka
Jl. Tanjung
Jl. Sejahtera
Jl. Pelita
Jl. Dr. Sutomo
Jl. A. Yani
Jl. Gn. Salak
Jl. Gn. Bakong
Jl. Gn. Sago
Jl. Gn. Sari
Jl. Gn. Sarang
Jl. Gn. Sahilan
Jl. Gn. Sembilan
Jl. Gn. Sembilan
Jl. Gn. Semb

1.5 Metode Pendekatan Penelitian

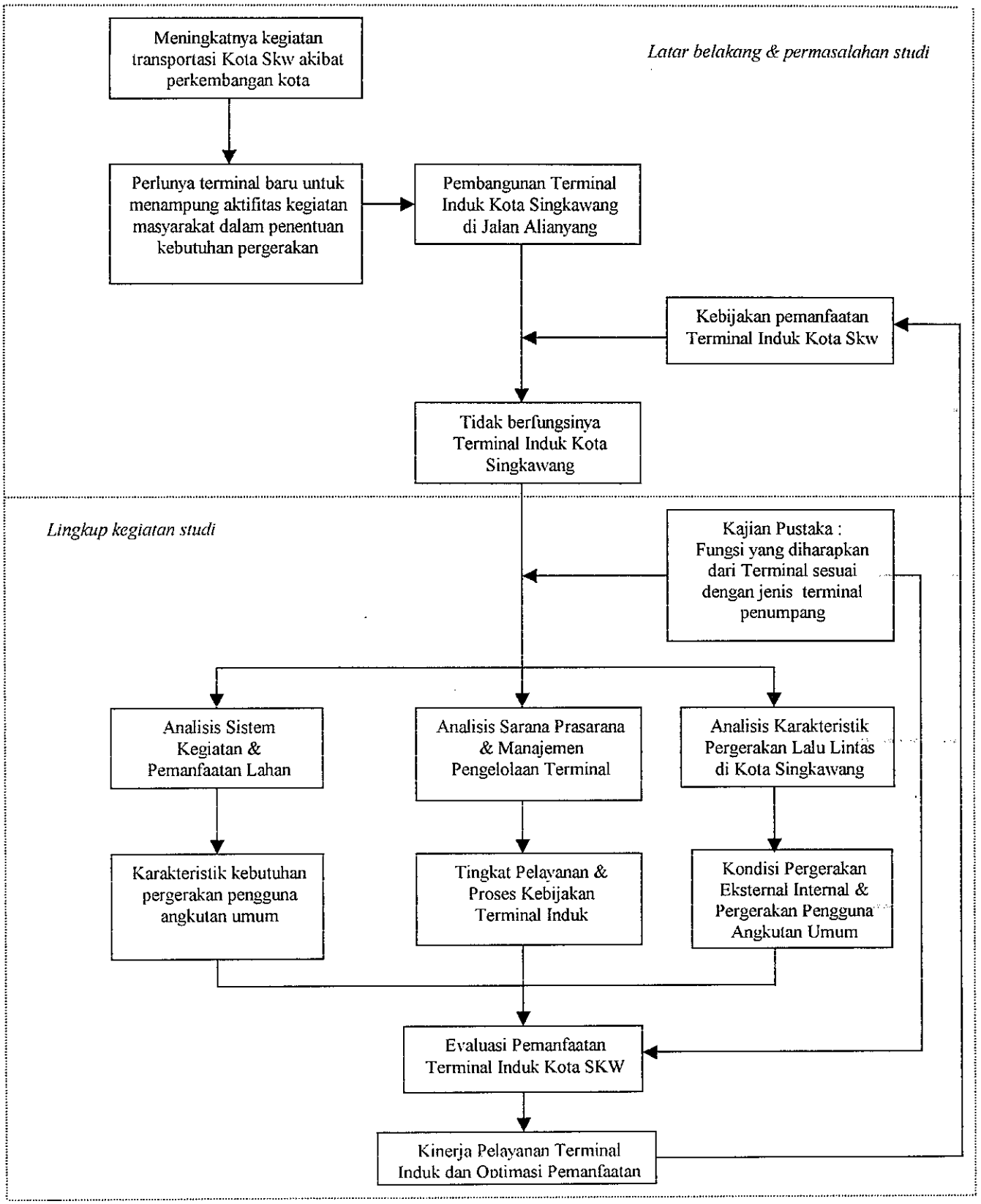
1.5.1 Konsep Pendekatan

Dalam penelitian ini dilakukan pendekatan deskriptif dan komparatif yaitu pendekatan yang akan berusaha menggambarkan karakter lokasi eksisting terminal, baik ditinjau dari aspek keruangan maupun dari aspek sistem transportasi. Untuk kemudian membandingkan dengan kriteria dan teori yang ada.

1.5.2 Kerangka Pikir Penelitian

Dalam kerangka pikir studi ini terdiri dari dua bagian, yaitu latar belakang dan permasalahan studi serta lingkup kegiatan studi. Latar belakang dan permasalahan studi ini terdiri dari meningkatnya kegiatan transportasi Kota Singkawang akibat perkembangan kota, sehingga perlunya terminal baru untuk menampung aktifitas kegiatan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan pergerakan, dan pembangunan terminal induk Kota Singkawang di Jalan Alianyang. Kemudian perkembangan selanjutnya ternyata terminal induk yang dibangun tidak berfungsi, meskipun telah dilakukan berbagai kegiatan yang merupakan wujud dari kebijakan pemerintah dalam usaha pemanfaatan terminal induk tersebut.

Sedangkan lingkup kegiatan studi dimulai dengan Menganalisis sistem kegiatan dan pemanfaatan lahan di Kota Singkawang untuk mengetahui karakteristik kebutuhan pergerakan pengguna angkutan umum. Menganalisis sarana prasarana dan manajemen pengelolaan terminal di Kota Singkawang untuk mengetahui tingkat pelayanan terminal dan proses kebijakan terminal induk. Menganalisis karakteristik pergerakan lalu lintas di Kota Singkawang untuk mengetahui pergerakan eksternal dan internal serta pergerakan pengguna angkutan umum di Kota Singkawang. Untuk kemudian mengevaluasi



GAMBAR 1.3
KERANGKA PIKIR PENELITIAN

pemanfaatan terminal induk Kota Singkawang berdasarkan proses perencanaan dan pembangunan terminal induk serta penegakan kebijakan dan manajemen pengelolaan terminal induk. Sehingga dapat dirumuskan faktor-faktor yang menyebabkan terminal induk tersebut tidak berfungsi untuk rekomendasi bagi tindak lanjut Pemerintah Kota Singkawang agar dapat mengoptimalkan pemanfaatan terminal induk tersebut.

1.5.3 Teknik Analisis Data

Analisis data menurut *Patto* dalam *Moleong (2000:103)* adalah suatu proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, katagori dan satuan uraian dasar. *Singarimbun (1989:263)* mendefinisikan bahwa analisis data merupakan suatu proses dimana data itu disederhanakan ke dalam sebuah bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan.

Dalam upaya memperkaya data dan lebih memahami fenomena sosial yang diteliti, terdapat usaha untuk mengkombinasikan pendekatan kuantitatif dan kualitatif dalam suatu penelitian (Singarimbun, 1989:9). Dengan demikian metode analisis yang digunakan dalam penelitian tersebut juga merupakan gabungan atau perpaduan antara pendekatan kuantitatif dan kualitatif.

Dalam pengertian umum, penelitian kuantitatif selalu menggunakan statistik. Tetapi hal ini bukan berarti penelitian kualitatif tidak dapat memanfaatkan statistik.. Penelitian kuantitatif berbeda dengan penelitian kualitatif dalam hal sifat datanya. Penelitian kuantitatif berkaiatan dengan data dan berupa angka dan frekuensi kejadian yang dapat dimanipulasikan secara sistematis (dijumlah, dikurangi, dikali, dan dibagi), sedangkan penelitian kualitatif berkaitan dengan bukan data angka yng perlu diinterpretasikan / dioleh terlebih dahulu dari sumbernya.

Memperhatikan pendapat-pendapat tersebut, metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode gabungan kuantitatif dan kualitatif. Metode kuantitatif dipergunakan untuk mengetahui pergerakan lalu lintas sehingga dapat diketahui kondisi pergerakan eksternal, internal dan pengguna angkutan umum. Sedangkan metode kualitatif dipergunakan untuk memberikan penjelasan verbal terhadap sistem kegiatan dan pemanfaatan lahan, sarana prasarana dan manajemen pengelolaan terminal Kota Singkawang.

Data yang dihasilkan kemudian dioleh melalui proses editing, coding, dan tabulating *(Marzuki, 1977:81)*. Proses editing adalah pekerjaan mengoreksi atau melakukan pengecekan terhadap data yang telah dikumpulkan. Coding merupakan kegiatan pemberian tanda, simbol, kode bagi tiap-tiap data sesuai dengan pengelompokannya dan sesuai kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya. Sedangkan tabulating merupakan proses selanjutnya setelah coding, yakni pengelompokan data dengan cara yang teliti dan teratur, kemudian dihitung, dan dijumlahkan berapa banyak peristiwa, gejala, item dan lain-lain yang temasuk dalam satu kategori.

Proses selanjutnya adalah analisis data melalui alat analisis yang sesuai dengan metode penelitian yang ditetapkan. Alat analisis yang digunakan, menurut *Marzuki (1977:87)* dapat digolongkan menjadi dua bagian, yakni analisis non statistik dan analisis statistik.

Analisis non statistik dipergunakan untuk menginterpretasikan dan menjelaskan data / informasi yang cenderung bersifat kualitatif, meskipun dalam tampilannya masih menggunakan alat bantu angka, seperti tabel, grafik, prosentase, termasuk mendeskripsikan secara verbal gejala-gejala yang ditangkap dari hasil penelitian. Analisis statistik adalah analisis yang menggunakan teknik satatistik atau dasar-dasar statistik.

Dalam penelitian ini digunakan alat analisis non statistik, dimana data yang diperoleh berdasarkan teknik pembagian kuesioner, wawancara dan teknik dokumentasi disusun dan direduksi, diklasifikasikan dan diseleksi sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian.

1.5.4 Teknik Pengumpulan Data

A. Kuesioner

Penggunaan kuesioner yang diajukan kepada responden yaitu pengumpulan data mengenai asal, tujuan dan maksud perjalanan pengguna angkutan umum serta persepsi mereka mengenai terminal yang ada di Kota Singkawang. Jenis pertanyaan dalam kuesioner ini terdiri dari daftar pertanyaan yang sifatnya tertutup dan terbuka. Tertutup artinya jawaban kuesioner telah tersedia dan responden tinggal memilih beberapa alternatif yang telah disediakan. Sedangkan pertanyaan terbuka untuk memperoleh penjelasan atau alasan dari pilihan jawaban.

B. Wawancara

Wawancara digunakan dalam penelitian ini untuk menggali informasi dari pemilik angkutan umum dan pengelola terminal serta pihak pemerintah kota mengenai pengelolaan terminal dan proses kebijakan khususnya terhadap terminal induk di Kota Singkawang.

C. Dokumentasi

Dokumentasi dalam penelitian ini merupakan kegiatan pengumpulan data yang berupa data sekunder diperoleh dari dokumen-dokumen berupa buku-buku, laporan-laporan, tabel-tabel, peta-peta serta peraturan lainnya yang berhubungan dengan penelitian ini serta foto-foto.

1.5.5 Jenis Data yang Dibutuhkan

Data primer merupakan data yang didapat dari sumber pertama, baik individu atau kelompok seperti hasil wawancara atau hasil pengisian kuesioner yang dilakukan peneliti. Dalam penelitian ini data primer terdiri dari data mengenai aktifitas dan pergerakan pengguna angkutan umum, data pemanfaatan terminal serta sistem pengelolaan dan proses kebijakan terminal induk.

Sedangkan data sekunder diperoleh dari berbagai instansi seperti Bappeko Singkawang, Dinas Perhubungan Kota Singkawang, Dinas Pekerjaan Umum Kota Singkawang, BPS, Kantor Kecamatan serta instansi lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini. Data sekunder terdiri dari data yang berkaitan dengan gambaran umum wilayah penelitian, kependudukan, sarana dan prasarana, data kronologis pembangunan terminal induk Kota Singkawang, sistem transportasi kota, kondisi sosial budaya dan kondisi perekonomian serta data / dokumen kebijakan dan lain-lain.

1.6 Sistematika Pembahasan

Secara garis besar pembahasan penelitian ini terdiri dari lima bab. Pada bab pertama akan diuraikan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran studi, ruang lingkup baik materi maupun wilayah, kerangka pemikiran dan metode pendekatan penelitian serta sistematika pembahasan.

Bab selanjutnya adalah bab dua, dimana dalam bab ini dibahas mengenai sistem tarnsportasi, struktur kota dan sistem pergerakan, konsep manajemen pengelolaan terminal, termasuk di dalamnya definisi terminal, jenis terminal dan ketentuan terminal angkutan umum serta proses kebijakan kota.

Pembahasan mengenai kajian kasus studi yang meliputi kondisi umum Kota Singkawang, kebijakan pembangunan Kota Singkawang, karakteristik pergerakan angkutan umum, sarana dan prasarana transportasi Kota Singkawang serta pemanfaatan terminal di Kota Singkawang.

Pada bab selanjutnya yaitu bab empat akan dibahas mengenai analisis penelitian yang terdiri dari analisis sistem kegiatan dan pemanfaatan lahan, analisis sarana prasarana dan manajemen pengelolaan terminal, analisis karakteristik pergerakan lalu lintas di Kota Singkawang. Untuk kemudian dievaluasi berdasarkan proses perencanaan dan pembangunan terminal induk serta evaluasi penegakan kebijakan dan manajemen pengelolaan terminal.

Sedangkan pada bab lima merupakan kesimpulan dan rekomendasi dari hasil penelitian ini.

BAB II
KONSEP SISTEM PERGERAKAN DAN PENGELOLAAN TERMINAL

2.1 Sistem Transportasi

Permasalahan transportasi dimulai dari pergerakan untuk memenuhi segala macam kebutuhan. Kegiatan transportasi yang terwujud merupakan pergerakan lalu lintas antara dua guna lahan yang timbil karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi di tempat asal berada.

Permasalahan transportasi dapat dengan mudah dipahami dan dicari alternatif pemecahannya secara baik melalui suatu pendekatan sistem transportasi. Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas dan sistem kelembagaan *(Tamin,2000:28)*.

Setiap sistem kegiatan atau tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. Besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

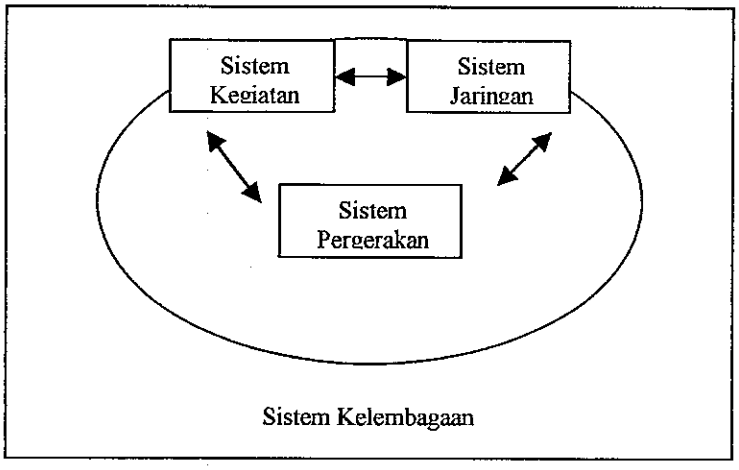
Pergerakan yang merupakan pergerakan manusia dan / atau barang tersebut membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi

bergerak yang dikenal dengan sistem jaringan. Sistem mikro kedua ini meliputi sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bis, stasiun kereta api, bandara dan pelabuhan laut.

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan ini menghasilkan pergerakan manusia dan / atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan / atau orang (pejalan kaki). Jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik akan tercipta suatu sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal dan sesuai dengan lingkungannya.

Sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi. Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga perubahan sistem jaringan akan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut.

Sistem pergerakan memegang peranan penting dalam menampung pergerakan agar tercipta pergerakan yang lancar yang akhirnya juga mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada dalam bentuk aksesibilitas dan mobilitas. Ketiga sistem mikro ini saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro. Jelasnya dapat dilihat pada gambar 2.1.



Sumber : Ofyar Tamin, 2000:28

GAMBAR 2.1
SISTEM TRANSPORTASI MAKRO

Sistem transportasi kota dapat diartikan sebagai suatu kesatuan daripada elemen-elemen, komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi yang melayani wilayah perkotaan. Komponen-komponen transportasi menurut *Morlock (Miro,1997:5)* adalah manusia dan barang (yang diangkut), kendaraan dan peti kemas (alat angkut), Jalan (tempat alat angkut bergerak), terminal (tempat memasukkan dan mengeluarkan yang diangkut oleh alat angkut) dan sistem pengoperasian (yang mengatur keempat komponen diatas).

Sedangkan Menheim membatasi komponen utama transportasi pada *(Miro,1997:5)* jalan dan terminal, kendaraan dan sistem pengoperasian. Dimana ketiganya terkait dalam memenuhi permintaan akan transportasi yang berasal dari manusia dan barang. Dengan telah diketahuinya komponen utama dari transportasi baik versi Morlock maupun Menheim, maka batasan sistem transportasi kota secara umum adalah gabungan elemen-elemen jalan dan terminal *(way and terminal)*, kendaraan *(vehicle)* dan sistem pengoperasian *(operation system)* yang saling terkait dan bekerja sama dalam

mengantisipasi permintaan dari manusia dan barang yang melayani wilayah perkotaan *(Lestari, 1999: 16).*

2.2 Struktur Kota dan Sistem Pergerakan

Struktur kota merupakan gambaran dari distribusi tata guna lahan dan sistem jaringan. Penjabaran struktur kota membentuk pola kota yang menginformasikan antara lain kesesuaian lahan, kependudukan, guna lahan, sistem transportasi dan sebagainya, dimana semuanya saling berkaitan satu sama lain. Pola kota yang merupakan ilustrasi dari struktur ruang kota secara tak langsung dapat menunjukkan arah perkembangan kota yang pada dasarnya sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan.

Adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi di tempat asal berada menyebabkan timbulnya pergerakan antara dua tempat atau lebih lokasi guna lahan yang berbeda pada suatu kawasan perkotaan. *Bourni (1971:250)* menyatakan bahwa pola guna lahan di daerah perkotaan mempunyai hubungan yang erat dengan pola pergerakan penduduk. Setiap bidang tanah yang digunakan untuk kegiatan tertentu akan menunjukkan potensinya sebagai pembangkit atau penarik pergerakan. Dapat disimpulkan bahwa pola guna lahan akan mempengaruhi pola pergerakan dan jarak. Semakin rumit pola perkembangan kota maka akan semakin besar beban yang dimiliki kota tersebut, hal ini mengakibatkan sistem kota menjadi tidak efisien karena pola guna lahan dan pergerakan tidak terkendali serta jarak tempuh antar lokasi kegiatan tidak teratur.

2.2.1 Pengaruh Guna Lahan Terhadap Pergerakan

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktifitas yang berlangsung di atas sebidang tanah dengan tata guna lahan yang berbeda. Untuk memenuhi kebutuhannya

manusia melakukan perjalanan di antara dua tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang yang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Hampir semua interaksi memerlukan perjalanan dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan arus lalu lintas *(Tamin,2000:30).*

Karakteristik dan intensitas penggunaan lahan akan mempengaruhi karakteristik pergerakan penduduk. Pembentuk pergerakan ini dibedakan atas pembangkit pergerakan dan penarik pergerakan. Perubahan guna lahan akan mempengaruhi pada peningkatan bangkitan perjalanan yang akhirnya akan menimbulkan peningkatan kebutuhan prasarana dan sarana transportasi. Sedangkan besarnya tarikan pergerakan ditentukan oleh tujuan atau maksud perjalanan *(Black,1981:29).*

2.2.2 Besaran dan Distribusi Pergerakan

Besaran perjalanan tergantung pada kegiatan kota, sedangkan penyebab perjalanan adalah adanya keinginan manusia untuk memenuhi kebutuhannya yang tidak diperoleh di tempat asalnya. Bangkitan dan tarikan perjalanan bervariasi untuk setiap tipe tata guna lahan. Semakin tinggi penggunaan lahan akan semakin tinggi pergerakan yang dihasilkan *(Tamin,2000:60).*

Sebaran pergerakan ini menunjukkan kemana dan dari mana arus lalu lintas bergerak dalam suatu wilayah. Pola sebaran arus lalu lintas antara zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan, yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu lintas dan pemisah ruang, serta interaksi antara dua buah tata guna lahan yang akan menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang *(Tamin,2000:63).*

Semakin tinggi intensitas suatu tata guna lahan, akan semakin tinggi pula tingkat kemampuannya dalam menarik lalu lintas, namun apabila jarak yang harus ditempuh semakin besar maka daya tarik suatu tata guna lahan akan berkurang. Sistem transportasi hanya dapat mengurangi hambatan pergerakan dalam ruang, tetapi tidak dapat mengurangi jarak. Oleh karena itu, jumlah pergerakan lalu lintas antara dua tata guna lahan tergantung dari intensitas kedua tata guna lahan dan pemisahan ruang (jarak,waktu dan biaya) antara kedua zonanya. Sehingga arus lalu lintas antara dua tata guna lahan mempunyai korelasi positif dengan intensitas guna lahan dan korelasi negatif dengan jarak *(Tamin,2000:64).*

Pergerakan antara dua tata guna lahan yang berbeda dapat dikatagorikan dalam beberapa jenis sebagai berikut :

- Pergerakan internal adalah pergerakan dimana asal dan tujuannya berada di dalam daerah survey.
- Pergerakan eksternal adalah pergerakan dimana salah satu ujungnya berada di dalam daerah survey, edangkan ujung lain berada di luar daerah survey.

Dalam kaitannya dengan penentuan lokasi terminal yang efisien dalam arti kata menghasilkan jarak tempuh terpendek perlu dipertimbangkan beberapa aspek yang berhubungan dengan:

- Orientasi atau kecenderungan perkembangan kota
- Sistem jaringan transportasi eksisting dan rencana pengembangannya
- Pola pergerakan lalu lintas serta pola pergerakan pengguna angkutan umum.

Namun secara khusus, kepentingan pengguna angkutan umum dan operator menjadi pertimbangan penting dalam penentuan suatu lokasi terminal yang ideal. Dengan pengertian bahwa kemudahan pencapaian, yang dapat berarti pula efisiensi pergerakan lalu

lintas kendaraan umum akan menguntungkan pengguna maupun operator secara bersamaan, karena biaya perjalanan dan biaya operasi kendaraan akan dapat ditekan.

Jika pola pergerakan asal dan tujuan diketahui di dalam suatu area atau wilayah, maka lokasi terminal yang ideal dapat ditemukan dengan metode momen dengan menentukan titik centroid dari pergerakan asal dan tujuan. Titik centroid ini merupakan titik yang ideal yang memberikan titik awal yang baik untuk lokasi terminal tetapi biasanya harus memperhatikan hal lain seperti jaringan jalan, lalu lintas, tata guna lahan atau batas-batas praktis lainnya.

Menurut *Saxena (1989;238)* langkah – langkah dalam menentukan perhitungan metode momen ini sebagai berikut :

1. membagi kota dalam zona – zona dan mengumpulkan data pergerakan asal tujuan
2. Data pergerakan asal dan tujuan ini untuk mengetahui jumlah perjalanan yang melewati rute tertentu dari angkutan umum
3. Di dalam peta, beri tanda zona – zona dan centroidnya, hubungkan centroid satu dengan yang lainnya dengan garis lurus.
4. Gambar garis tengah yang paling dekat dan buat titik M di pertemuan garis diagonal.
5. Hitung momen dengan formula metode momen koordinat titik optimal (X,Y) sebagai berikut :

$$X = \frac{My = \sum (Ti/j \times Yi/j)}{\sum Ti/j}$$

$$Y = \frac{Mx = \sum (Ti/j \times Xi/j)}{\sum Ti/j}$$

Keterangan :

My = momen terhadap sumbu x;

Ti/j = jumlah trip angkutan umum pada zona asal / tujuan;

Mx = momen terhadap sumbu y;

Xi/j,Yi/j = koordinat centroid zona asal atau zona tujuan;

Untuk penentuan koordinat titik optimal, dipisahkan antara matriks asal tujuan pergerakan angkutan umum antar kota dalam propinsi, angkutan umum dalam kota dan angkutan umum pedesaan. Dengan demikian akan diperoleh lokasi optimal untuk pergerakan angkutan umum antar kota dalam propinsi, angkutan umum dalam kota dan angkutan umum pedesaan. Sebelum perhitungan dilakukan terlebih dahulu ditetapkan suatu sistem koordinat sembarang dan hitung koordinat dari masing-masing centroid zona dengan menggunakan batas wilayah administrasi kecamatan.

2.3 Konsep Manajemen Pengelolaan Terminal

Terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum yaitu tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat pemberhentian intra dan antar moda transportasi. Sesuai dengan fungsi tersebut maka penyelenggaraan terminal berperan menunjang tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, tepat, teratur dan dengan biaya yang terjangkau masyarakat.

Terminal sebagai tempat terjadinya pertukaran moda, dimana moda yang bertukar dapat dari yang sederhana. Seperti dari jalan kaki ke angkutan umum sampai dalam bentuk

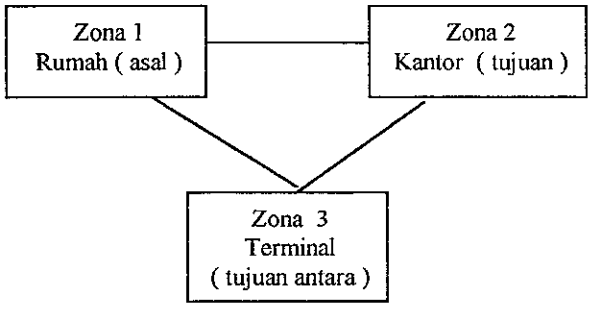
UPT-PUSTAK-UNDIP

intermoda, seperti dari moda angkutan darat ke moda angkutan udara. Bentuk dan fasilitas yang ada pada terminal tergantung pada jenis moda yang berganti. Semakin komplek moda yang digunakan maka semakin besar dan lengkap fasilitas terminal yang harus disediakan. Secara umum ada beberapa proses yang terjadi dalam terminal, yaitu :

a) Pergantian moda
b) Kepabeanan dan keimigrasian
c) Menunggu dan antar jemput
d) Parkir dan pinitipan kendaraan
e) Bongkar muat
f) Pergudangan
g) Pemeliharaan dan perbaikan

2.3.1 Definisi dan Fungsi Terminal

Terminal didefinisikan sebagai tempat pergantian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang dan manusia, sedangkan fungsi utama terminal adalah untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari objek-objek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang *(Morlock,1978:270).* Perjalanan yang dibangkitkan oleh suatu zone tidaklah selalu menjadi tujuan akhir dari pergerakan. Perjalanan ini mungkin harus melalui tujuan antara yang dapat diartikan sebagai kebutuhan semu perjalanan *(Warpani,2002:109).* Untuk dapat lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut ini :



GAMBAR 2.2
KEBUTUHAN SEMU PERJALANAN (Sumber Warpani,2002 :109)

Pada gambar terlihat bahwa terjadi perjalanan dari zone 1 ke zone 2, sedangkan perjalanan ke zone 3 adalah kebutuhan untuk mengganti kendaraan.

Pengertian terminal berdasarkan *Undang-Undang Lalu Lintas No. 14 tahun 1992* tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Pengertian terminal yang lain adalah menurut *Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995*, terminal angkutan jalan raya merupakan :

1. Titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum;
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas;
3. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang;
4. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Sedangkan fungsi terminal pada dasarnya dapat ditinjau dari tiga unsur terkait dengan terminal yaitu :

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket dan lain-lain) dan fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas, untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum.
3. Fungsi terminal bagi operator bus adalah untuk pengaturan pelayanan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan fasilitas pangkalan.

2.3.2 Jenis Terminal

Berdasarkan *Keputusan Menteri Perhubungan No 31 tahun 1995*, terminal dibedakan berdasarkan jenis angkutan menjadi :

a) Terminal penumpang yaitu merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
b) Terminal barang yaitu terminal yang diperuntukkan bagi keperluan bongkar muat barang serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

Sedangkan terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanannya dibagi menjadi:

1) Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi, dan atau angkutan lintas batas negara, angkutan kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

2) Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan.
3) Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota atau angkutan pedesaan.

2.3.3 Ketentuan Terminal Angkutan Penumpang

A. Persyaratan Lokasi Terminal

Lokasi terminal harus dapat memenuhi beberapa ketentuan yaitu mempunyai akses ke dalam jaringan jalan lintas cepat, terkait di dalam sistem transit lokal, keterpusatan terhadap lokasi penumpang potensial, ketersediaan akan lahan parkir *(Creighton,1976:585)*. Sedang menurut *Vuchie (1981:275)* terminal haruslah terletak pada lokasi yang dapat dicapai secara cepat dari jalan arteri atau jalan utama kota. Hal tersebut disebabkan alat angkutan antar kota harus dapat mencapai terminal secara langsung dengan aman, cepat dan murah.

Persyaratan lokasi terminal penumpang menurut *Keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995* harus memperhatikan :

a) Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan;
b) Rencana umum tata ruang;
c) Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal;
d) Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda;
e) Kondisi topografi, lokasi terminal;
f) Kelestarian lingkungan

Persyaratan lokasi terminal tipe A :

a) Terletak di Ibukota Propinsi, Kota atau Kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan atau angkutan lintas batas negara.

b) Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang – kurangnya kelas IIIA.

c) Jarak antara dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya.

d) Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di Pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.

Persyaratan lokasi terminal tipe B :

a) Terletak di Kota atau Kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi.

b) Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB.

c) Jarak antara dua terminal penumpang tipe B dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa, 30 km di pulau lainnya.

d) Tersedia luas lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, 2 ha di pulau lainnya.

e) Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 50 meter di Pulau Jawa dan 30 meter di pulau lainnya.

Persyaratan lokasi terminal tipe C :

a) Terletak di dalam wilayah Kapubaten dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan.

b) Terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi IIIA, tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan.

c) Mempunyai jalan akses masuk atau keluar ke dan dari terminal sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

B. Kriteria Pembangunan Terminal

Pembangunan terminal dilengkapi dengan rancang bangun terminal, analisis dampak lalu lintas dan analisis mengenai dampak lingkungan. Dalam rancang bangun terminal penumpang harus memperhatikan :

a) Fasilitas penumpang yang disyaratkan;
b) Pembatas yang jelas antara lingkungan kerja terminal dengan lokasi peruntukan lainnya, misalnya pertokoan, perkantoran, sekolah dan sebaginya;
c) Pemisahan antara lalu lintas kendaraan dan pergerakan orang di dalam terminal;
d) Pemisahan yang jelas antara jalur angkutan antar kota antar propinsi, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan dalam kota dan angkutan pedesaan. Manajemen lalu lintas di dalam terminal dan di daerah pengawasan terminal.

C. Kriteria Perencanaan Terminal

1) Sirkulasi lalu lintas

Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah. Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan. Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu. Sistem sirkulasi kendaraan di dalam terminal ditentukan berdasarkan :

- Jumlah arah perjalanan
- Frekuensi perjalanan
- Waktu yang diperlukan untuk turun / naik penumpang

Sistem sirkulasi ini juga harus ditata dengan memisahkan jalur kendaraan dalam kota dengan jalur kendaraan antar kota.

2) Fasilitas utama terminal yang terdiri dari :

- Jalur pemberangkatan kendaraan umum
- Jalur kedatangan kendaraan umum
- Tempat tunggu kendaraan umum, tempat istirahat sementara kendaraan umum
- Bangunan kantor terminal
- Tempat tunggu penumpang dan atau pengantar
- Menara pengawas
- Loket penjualan karcis
- Rambu-rambu dan
- Papan informasi, yang memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan
- Pelataran parkir kendaraan pengantar dan taksi.

3) Fasilitas penunjang sebagai fasilitas pelengkap dalam pengoperasian terminal antara lain:

- Kamar kecil / toilet
- Mushola
- Kios / kantin
- Ruang pengobatan
- Ruang informasi dan pengaduan serta telepon umum
- Tempat penitipan barang
- Taman

4) Turun naik penumpang dan parkir kendaraan umum harus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi kendaraan umum dan dengan memperhatikan keamanan penumpang.

5) Luas bangunan ditentukan menurut kebutuhan pada jam puncak berdasarkan kegiatan adalah :

- Kegiatan sirkulasi penumpang, pengantar, penjemput, sirkulasi barang dan pengelola terminal;
- Macam tujuan dan jumlah trayek, motivasi perjalanan, kebiasaan penumpang dan fasilitas penunjang.

6) Tata ruang dalam dan luar bangunan terminal harus memberikan kesan yang nyaman dan akrab. Luas pelataran terminal tersebut di atas ditentukan berdasarkan kebutuhan pada jam puncak berdasarkan :

- Frekuensi keluar masuk kendaraan
- Kecepatan waktu naik / turun penumpang
- Kecepatan waktu bongkar / muat barang
- Banyaknya jurusan yang perlu ditampung dalam sistem jalur.

7) Sistem parkir kendaraan di dalam terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga rasa aman, mudah dicapai, lancar dan tertib. Ada beberapa jenis sistem tipe dasar pengaturan *platform*, teluk dan parkir yaitu :

- Membujur, dengan *platform* yang membujur bus memasuki teluk pada ujung yang satu dan berangkat pada ujung yang lain.
- Tegak lurus, teluk tegak lurus bus-bus diparkir dengan muka menghadap ke *platform*, maju memasuki teluk dan berbalik keluar.

D. Alternatif Standar Terminal

Terminal penumpang berdasarkan tingkat pelayanan yang dinyatakan dengan jumlah arus minimum kendaraan per satu satuan waktu mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

- Terminal tipe A 50 – 100 kendaraan / jam
- Terminal tipe B 25 – 50 kendaraan / jam
- Terminal tipe C 25 kendaraan / jam

E. Penentuan Lokasi

Persyaratan teknis penentuan lokasi dan letak terminal penumpang dilaksanakan oleh :

- Direktur Jenderal setelah mendengar pendapat Gubernur, untuk terminal tipe A;
- Gubernur setelah mendapat persetujuan Direktur Jenderal, untuk terminal tipeB;
- Bupati / Walikota setelah mendapat persetujuan dari Gubernur, untuk terminal tipe C.

F. Daerah Kewenangan dan Pengelolaan Terminal

Daerah kewenangan dan pengelolaan terminal terdiri dari :

- Daerah lingkungan kerja terminal, merupakan daerah yang diperuntukkan untuk fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal
- Daerah pengawasan terminal, adalah di luar daerah lingkungan kerja terminal yang diawasi oleh petugas terminal untuk menjamin kelancaran arus lalu lintas di sekitar terminal.

G. Penyelengaaraan Terminal Penumpang

Penyelenggaraan terminal penumpang meliputi kegiatan pengelolaan, pemeliharaan dan penertiban terminal. Kewenangan pengelolaan terminal berada pada pemerintah Kota / Kabupaten dengan Dinas LLAJ sebagai penyelenggaranya, sedangkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pembinanya.

H. Pengelolaan Terminal

Pengelolaan terminal penumpang yang harus dilakukan adalah meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan pengoperasian terminal.

a) Perencanaan pengoperasian terminal penumpang meliputi :

- Penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan, penataan fasilitas penumpang
- Penataan fasilitas penunjang terminal
- Penataan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal
- Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan
- Penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawas
- Pengaturan jadwal petugas di terminal
- Evaluasi sistem pengoperasian terminal

b) Pelaksanaan pengoperasian terminal penumpang meliputi :

- Pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di dalam terminal
- Pengaturan kedatangan dan keberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan
- Pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang
- Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang
- Pengaturan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal.

c) Pengawasan pengoperasian terminal penumpang meliputi :

- Pemantauan pelaksanaan tarif
- Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan
- Pemeriksaan kendaraan yang secara jelas tidak memenuhi kalaikan jalan
- Pemeriksaan batas kapasitas muatan yang dijinkan

- Pemeriksaan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan
- Pencatatan dan pelaporan pelanggaran yang terjadi
- Pemeriksaan kewajiban pengusaha angkutan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku
- Pemantauan pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai dengan peruntukannya.
- Pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat.

I. Pemeliharaan Terminal

Terminal penumpang harus senantiasa dipelihara sebaik-baiknya untuk menjamin agar terminal tetap bersih, teratur, rapih serta berfungsi sebagaimana mestinya. Pemeliharaan terminal meliputi :

- Menjaga kebersihan bangunan beserta perbaikannya
- Menjaga kebersihan pelataran terminal, perawatan tanda-tanda dan perkerasan pelataran
- Merawat saluran-saluran air yang ada
- Merawat instalasi listrik dan lampu-lampu penerangan
- Menjaga dan merawat alat komunikasi
- Menyediakan dan merawat sistem hydran atau alat pemadam kebakaran

Untuk keperluan pemeliharaan terminal sebagaimana dimaksud di atas, harus dialokasikan anggaran pemeliharaan terminal.

2.4 Proses Kebijakan Kota

William N Dunn (2000:22) menyebutkan bahwa proses kebijakan adalah serangkaian aktifitas intelektual yang dilakukan di dalam proses kegiatan yang pada

dasarnya bersifat politis. Aktifitas politis tersebut dijelaskan sebagai proses pembuat kebijakan dan divisualisasikan sebagai serangkaian tahap yang saling bergantung, yang diatur menurut urutan waktu, yaitu dimulai dari *Perumusan masalah* (definisi) menghasilkan informasi mengenai kondisi-kondisi yang menimbulkan masalah kebijakan, *Peramalan* (prediksi) menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan relatif dari konsekuensi di masa mendatang dari penerapan alternatif kebijakan, termasuk tidak melakukan susuatu. *Rekomendasi* (preskripsi) menyediakan informasi mengenai nilai atau masalah. *Pemantauan* (deskripsi) menghasilkan informasi tentang konsekuensi sekarang dan masa lalu dari diterapkannya alternatif kebijakan. *Evaluasi*, menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan dari konsekuensi pemecahan atau pengentasan masalah.

Masalah-masalah kebijakan merupakan kondisi yang obyektif yang keberadaannya dapat diciptakan secara sederhana dengan menentukan fakta - fakta apa yang ada dalam suatu kasus. Pandangan yang naif ketika ketika kita gagal untuk mengenali fakta yang ada, bahkan diintepretasikan secara berbeda oleh para pelaku kebijakan. Oleh karena itu, informasi sama yang relevan dengan kebijakan dapat dan sering menghasilkan definisi-definisi dan penjelasan-penjelasan tentang masalah yang saling berbenturan. Hal ini bukan karena "fakta-fakta" tidak konsisten, melainkan karena para analisis kebijakan, pembuat kebijakan, dan pelaku kebijakan mempunyai asumsi-asumsi serta kepentingan yang sering bertentangan dan perubahan-perubahan sosial yang terjadi.*(Dunn, 2000:209)*.

Oleh karenanya dalam proses pemilihan sebuah lokasi untuk fasilitas yang baru biasanya cukup rumit dan memakan waktu, terutama oleh karena beragamnya konsekuensi dari sebuah keputusan. Biasanya pilihan terakhir tidaklah ideal bagi seluruh sudut pandang, tetapi merupakan jalan tengah dari sekian banyak tujuan, yang kadang-kadang berlawanan.

Proses pemilihan lokasi untuk suatu fasilitas utama biasanya cukup panjang, kadang-kadang sampai bertahun-tahun, karena banyaknya kelompok yang berkepentingan yang harus puas dengan pilihan terakhir itu *(Morlock,1978;711)*.

Di dalam lingkup pemerintahan kota, pengambil kebijakan dalam hal perencanaan dan pelaksanaan pembangunan kota diselenggarakan oleh Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah *(Bappeda)*. Tugas dan tanggung jawab badan ini meliputi kegiatan penelitian, penyusunan, penetapan rencana dan peninjauan kembali rencana kota. Dalam penyusunan rencana tata ruang kota dipersiapkan dan ditetapkan pemerintah kota melalui suatu proses pentahapan sebagai berikut :

a. Tahapan persiapan penyusunan rencana kota, mencakup :
   - Penyiapan biaya perencanaan yang disediakan dalam APBD
   - Penyiapan kerangka kerja berupa acuan perencanaan sesuai dengan jenis dan materi rencana kota yang diperlukan menurut wilayah perencanaannya.

b. Tahapan penyusunan rencana kota, mencakup :
   - Tahap pengumpulan data dan informasi tentang faktor-faktor yang berpengaruh terhadap keadaan dan perkembangan kota.
   - Tahapan penalaran atau analisis keadaan dan perkembangan kota dari berbagai aspek serta faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pertumbuhan dan perkembangan kota.
   - Tahapan perumusan materi rencana kota berupa kebijaksanaan umum dan strategi dasar perkembangan kota dari aspek fisik politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan serta alternatif konsep pengembangan kota yang bersifat teknis dan non teknis sampai pada tingkat penyelesaian rencana dalam bentuk

rencana teknik operasional yang bersifat geometrik dan kerekayasaan serta rancang bangun.

c. Tahapan penetapan peraturan daerah sebagai kebijakan, mencakup kegiatan penyiapan rancangan peraturan daerah sesuai dengan jenis rencana kota yang disusun, penetapan peraturan daerah dan pengundangan dalam lembaran daerah.

2.5 Ringkasan Teori

Teori – teori yang telah dikemukakan di atas dapat dirangkum sesuai dengan permasalahan, tujuan dan sasaran penelitian ini sebagai berikut :

TABEL II.1
RINGKASAN TEORI

SISTEM KEGIATAN DAN PEMANFAATAN LAHAN	
Tamin (2000:60)	bangkitan dan tarikan perjalanan bervariasi untuk setiap jenis kegiatan atau tata guna lahan. Semakin tinggi penggunaan lahan akan semakin tinggi pergerakan yang dihasilkan. Pola sebaran arus lalu lintas antara zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan yaitu lokasi dan intensitas kegiatan atau tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu lintas dan pemisah ruang yaitu berupa jarak, waktu dan biaya.
LOKASI TERMINAL	
Vuchie (1981:275)	terminal haruslah terletak pada lokasi yang dapat dicapai secara cepat mudah dan lancar dari jalan arteri atau jalan utama kota, sehingga kendaraan angkutan umum dapat mencapai atau meninggalkan terminal secara langsung dengan aman, cepat, mudah dan lancar.
(Creighton,1976:585)	pemilihan lokasi terminal harus mempunyai akses ke dalam jaringan jalan lintas cepat, terkait di dalam sistem transit lokal keterpusatan terhadap lokasi penumpang potensial.

SIRKULASI LALU LINTAS DI TERMINAL	
Keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995	jalan masuk dan keluar kendaraan angkutan umum harus lancar dan dapat bergerak dengan mudah. Sistem sirkulasi kendaraan angkutan umum juga harus ditata dengan memisahkan jalur kedatangan dan jalur keberangkatan, juga pemisahan antara jalur angkutan umum dalam kota dan angkutan umum luar kota.
FASILITAS UTAMA DAN FASILITAS PENUNJANG TERMINAL	
Keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995	kriteria perencanaan terminal menyebutkan bahwa fasilitas utama terminal meliputi : ▪ Jalur pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum ▪ Tempat tunggu kendaraan umum, tempat istirahat sementara kendaraan umum ▪ Bangunan kantor terminal ▪ Tempat tunggu penumpang dan atau pengantar ▪ Menara pengawas ▪ Loket penjualan karcis ▪ Rambu-rambu dan ▪ Papan informasi, yang memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan ▪ Pelataran parkir kendaraan pengantar dan taksi. Fasilitas penunjang sebagai fasilitas pelengkap dalam pengoperasian terminal antara lain: ▪ Kamar kecil / toilet dan mushola ▪ Kios / kantin dan ruang pengobatan ▪ Ruang informasi dan pengaduan serta telepon umum ▪ Tempat penitipan barang dan lain-lain

PENGELOLAAN TERMINAL	
Keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995	Pengelolaan terminal penumpang meliputi kegiatan perencanaan dan pelaksanaan pengoperasian terminal, antara lain : ▪ Penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan, penataan fasilitas penumpang ▪ Pengaturan kedatangan dan keberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan ▪ Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan ▪ Pengaturan jadwal petugas di terminal ▪ Pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang
PROSES KEBIJAKAN	
Dunn (2000:209)	masalah-masalah kebijakan merupakan kondisi yang obyektif yang keberadaannya dapat diciptakan secara sederhana dengan menentukan fakta - fakta apa yang ada dalam suatu kasus. Pandangan yang naif ketika ketika kita gagal untuk mengenali fakta yang ada, bahkan diintepretasikan secara berbeda oleh para pelaku kebijakan. Oleh karena itu, informasi sama yang relevan dengan kebijakan dapat dan sering menghasilkan definisi-definisi dan penjelasan-penjelasan tentang masalah yang saling berbenturan. Hal ini bukan karena "fakta-fakta" tidak konsisten, melainkan karena para analisis kebijakan, pembuat kebijakan, dan pelaku kebijakan mempunyai asumsi-asumsi serta kepentingan yang sering bertentangan dan perubahan-perubahan sosial yang terjadi.
PERGERAKAN EKSTERNAL DAN INTERNAL	
Tamin (2000:497)	sistem jaringan transportasi harus mengintegrasikan semua pusat kegiatan dalam konteks regional, yang tidak dapat dipisahkan dari sistem kota yang berada di sekitarnya, yang merupakan suatu kesatuan sistem kota yang berinteraksi satu sama lain dan saling menghubungkan antara wilayah kota, permukiman, daerah komersial dan rekreasi.

PERGERAKAN PENGGUNA ANGKUTAN UMUM	
Saxena (1989;238)	Jika pola pergerakan asal dan tujuan diketahui di dalam suatu area atau wilayah, maka lokasi terminal yang ideal dapat ditemukan dengan metode momen yaitu : $X = \frac{My = \sum (Ti/j \times Yi/j)}{\sum Ti/j}$ $Y = \frac{Mx = \sum (Ti/j \times Xi/j)}{\sum Ti/j}$
PROSES PEMILIHAN SUATU LOKASI	
Morlock (1978; 711)	proses pemilihan sebuah lokasi untuk fasilitas yang baru biasanya cukup rumit dan memakan waktu, terutama oleh karena beragamnya konsekuensi dari sebuah keputusan. Biasanya pilihan terakhir tidaklah ideal bagi seluruh sudut pandang, tetapi merupakan jalan tengah dari sekian banyak tujuan, yang kadang-kadang berlawanan. Proses pemilihan lokasi untuk suatu fasilitas utama biasanya cukup panjang, kadang-kadang sampai bertahun-tahun, karena banyaknya kelompok yang berkepentingan yang harus puas dengan pilihan terakhir itu.

BAB III
KARAKTERISTIK PERGERAKAN ANGKUTAN UMUM DAN PEMANFAATAN TERMINAL DI KOTA SINGKAWANG

3.1 Kondisi Umum Kota Singkawang

3.1.1 Letak Geografi

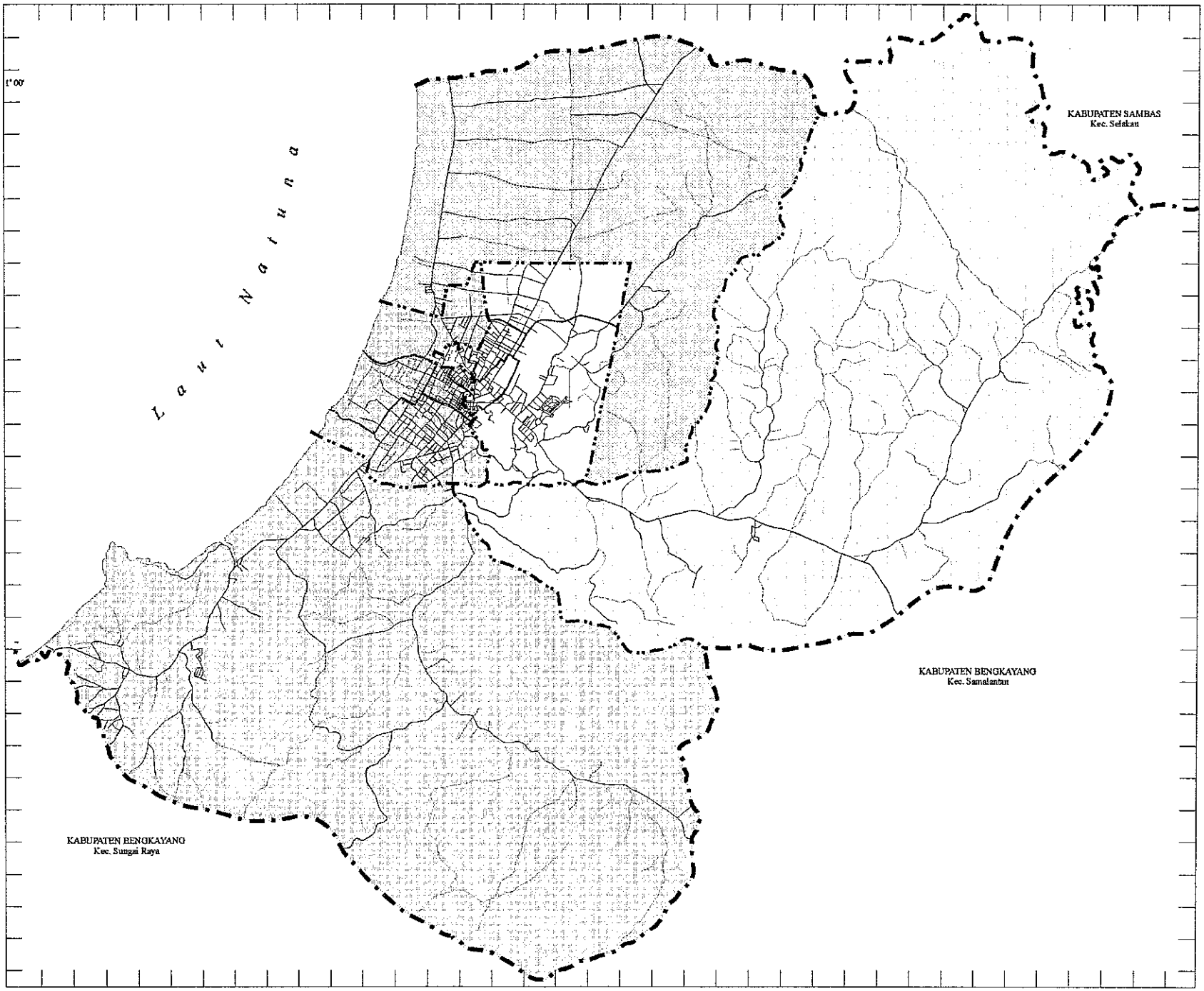
Kota Singkawang wilayahnya merupakan daerah hamparan dan berbukit serta di sebelah Barat berada pada pesisir laut. Secara administratif Kota Singkawang berbatasan dengan Kabupaten Sambas di sebelah Utara, Kabupaten Bengkayang di sebelah Timur dan Selatan dan Laut Natuna di sebelah Barat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 1.1 Peta Orientasi Kota Singkawang.

Dengan luas wilayah 50.400 Ha Kota Singkawang terbagi menjadi 5 kecamatan yaitu Kecamatan Singkawang Tengah, Kecamatan Singkawang Barat, Kecamatan Singkawang Timur, Kecamatan Singkawang Utara dan Kecamatan Singkawang Selatan, seperti yang terlihat pada gambar 3.1 Peta Administrasi Kota Singkawang. Kota Singkawang merupakan kota pantai sekaligus perbukitan. Ini adalah perpaduan topografi yang sangat unik, bahkan Gunung Besar yang ada di bagian selatan kota langsung menyentuh bibir pantai Laut natuna. Gugusan pegunungan di wilayah Singkawang Selatan yang membentang dari Gunung Poteng di timur hingga Gunung Besar di barat memberikan kesan indah dan sejuk bagi kota ini. Bahkan beberapa bukit jauh menyentuh ke dalam bagian kota yaitu Gunung Sari dan Gunung Roban. Selain di kawasan pegunungan dan perbukitan di bagian selatan tersebut, sebenarnya topografi Kota Singkawang umumnya datar yaitu dengan kemiringan antara 0 – 8 %. Kawasan dengan kemiringan 0 – 8 % ini

terhampar di bagian utara dan barat kota di wilayah Kecamatan Singkawang Utara dan Singkawang Barat serta sebagian besar Kecamatan Singkawang Tengah. Kawasan dengan kemiringan rendah ini umumnya terletak pada ketinggian antara 0-12 meter di atas permukaan laut.

3.1.2 Pemanfaatan Lahan

Distribusi penggunaan lahan Kota Singkawang secara umum terdiri dari penggunaan lahan untuk tapak (permukiman, industri, perdagangan dan fasilitas – fasilitas kegiatan lainnya) dan penggunaan lahan non tapak (perkebuinan, sawah, hutan dan lain-lain). Areal terbesar kawasan terbangun Kota Singkawang adalah areal permukiman (perumahan dan berbagai fasilitas sosial budayanya) yang luasnya sekitar 1.390 Ha atau sekitar 2,76 % luas kota. Sedangkan kawasan terbangun lainnya yang terdiri dari fasilitas perdagangan dan jasa komersial, pemerintahan dan pelayanan umum, terminal, pelabuhan dan industri mencakup 250,7 Ha atau sekitar 0,5 % dari luas kota. Selebihnya yaitu sekitar 25.679,90 Ha atau sekitar 51 % dari luas kota terdiri dari areal pertanian, kebun campuran, kebun kelapa dan lain-lain. Sekitar 12,20 % luas kota masih berupa hutan lebat yang tersebar di beberapa areal pegunungan seperti Gunung Raya, Gunung Pasi, Gunung Sari, Gunung Poteng dan lain-lain. Hutan mangrove atau hutan bakau tersebar di sepanjang pantai Laut Natuna yang luasnya mencapai 726,3 Ha atau sekitar 1,4 % dari luas kota. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 3.2 Peta Tata Guna Lahan Kota Singkawang dan tabel III.1 berikut ini :



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

PETA

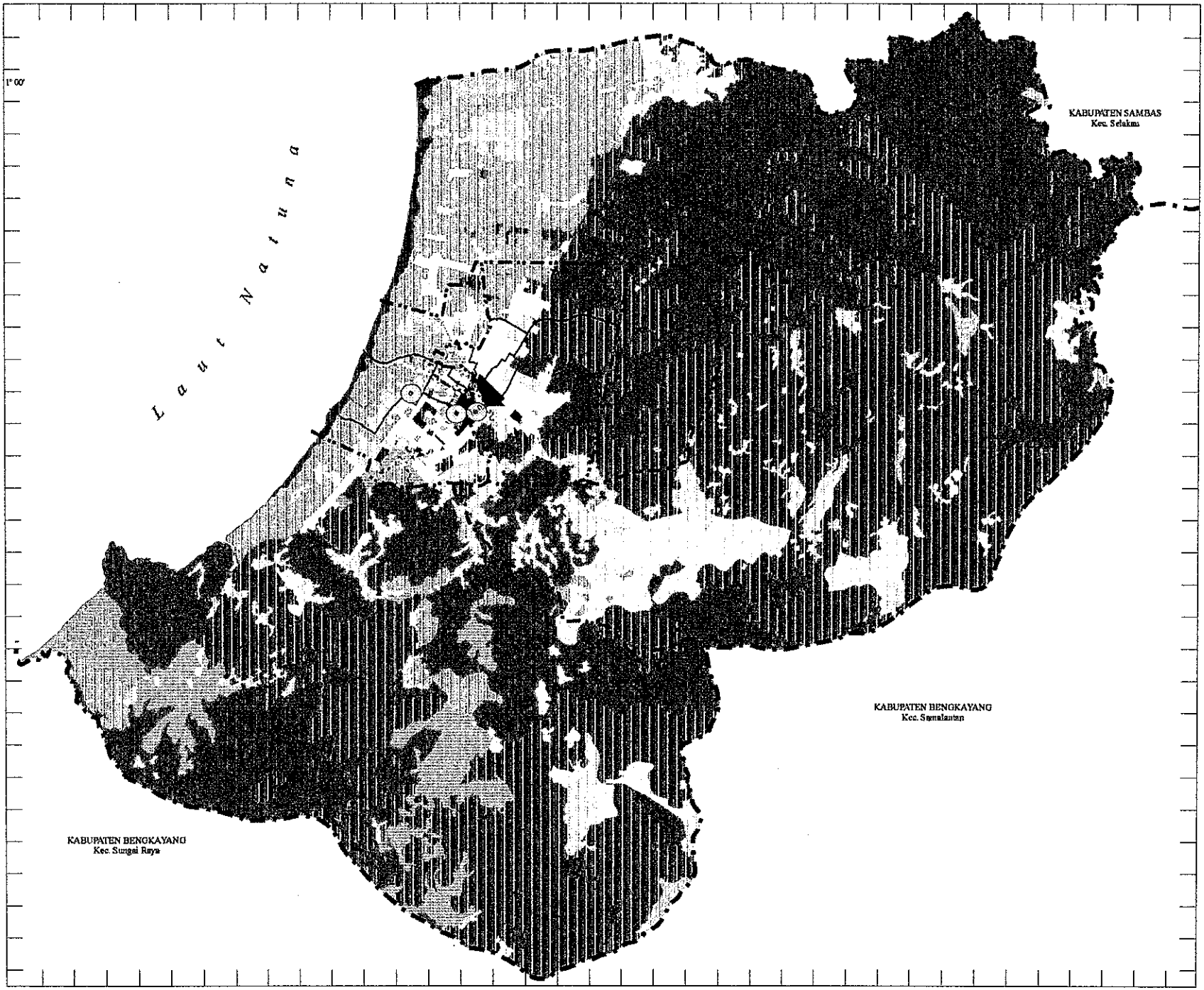
ADMINISTRASI
KOTA SINGKAWANG

LEGENDA

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Kec. Singkawang Tengah
- Kec. Singkawang Barat
- Kec. Singkawang Timur
- Kec. Singkawang Utara
- Kec. Singkawang Selatan

Sumber : Badan Pengembangan Kota Singkawang 2002

NO. GBR.	SKALA	UTARA
3.1.	1 : 200.000	



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK
KOTA SINGKAWANG

PETA

PENGGUNAAN LAHAN
KOTA SINGKAWANG

LEGENDA
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Desa

LOKASI TERMINAL
- Terminal Induk
- Terminal Jalan Kurau
- Terminal Jalan Stasiun

TATA GUNA LAHAN
- Permukiman
- Pemerintahan
- Pendidikan
- Perdagangan & Jasa
- Terminal & Pelabuhan
- Kuburan
- Lapangan Olah Raga & Taman
- Sawah
- Alang-alang / Semak
- Kelapa / Kebun Campuran
- Cemara
- Rawa
- Hutan Belukar
- Hutan Belantara
- Danau
- Karet
- Bakau

Sumber : Badan Pengembangan
Kota Singkawang 2002

NO. GBR.	SKALA	UTARA
3.2.	1 : 200.000	

TABEL III.1
LUAS PENGGUNAAN LAHAN KOTA SINGKAWANG 2002

No	JENIS PENGGUNAAN	LUAS (Ha)	PERSENTASE (%)
1.	Permukiman	1.390	2,76
2.	Perdagangan dan Jasa Komersial	105,50	0,21
3.	Pemerintahan dan fasilitas umum	130,80	0,26
4.	Terminal / Pelabuhan / Dermaga	4,30	0,01
5.	Industri	10,10	0,02
6.	Lapangan Olahraga / Taman / Ruang Terbuka	64,50	0,13
7.	Sawah	5.610,70	11,13
8.	Kebun Kelapa	1.504	2,98
9.	Kebun Karet	11.453	22,72
10.	Kebun Campuran	7.112,20	14,11
11.	Hutan Belantara	6.150	12,20
12.	Hutan Cemara	67,50	0,13
13.	Hutan Bakau / Mangrove	726,30	1,44
14.	Hutan Belukar	6.651,20	13,20
15.	Alang – alang / Semak	5.779,60	11,47
16.	Rawa – rawa	3.118,90	6,19
17.	Danau / Sungai	521,40	1,03
	JUMLAH	50.400	100

Sumber : RUTRK Singkawang Tahun 2002

3.1.3 Perkembangan Kota Singkawang

Pada awalnya kawasan terbangun di Kota Singkawang berlokasi di sekitar Pelabuhan Kuala dan pusat perdagangan saat ini. Kemudian berkembang linier ke arah utara, timur dan seletan serta secara sporadis berkembang membentuk kantong-kantong permukiman di kawasan pertanian bagian timur dan selatan kota. Keadaan seperti ini membentuk lahan-lahan kosong yang ada di antara kawasan terbangun. Karena jarak masing-masing kawasan tidak terlalu jauh, lahan-lahan kosong yang ada diantaranya akan segera dimanfaatkan untuk membangun kawasan terbangun lainnya.

3.	Mayasopa	815	4.074	2,32
4.	Bagak Sahwa	400	1.720	0,98
5.	Sanggau Kulor	455	2.757	1,57
D	***SINGKAWANG UTARA***	***3.731***	***17.233***	***9,82***
1.	Sungai Garam	542	2.480	1,41
2.	Naram	360	1.761	1,00
3.	Sungai Bulan	416	1.700	0,97
4.	Sungai Rasau	391	1.768	1,01
5.	Setapuk Kecil	305	1.678	0,96
6.	Setapuk Besar	937	5.021	2,86
7.	Semelagi Kecil	780	2.825	1,61
E	***SINGKAWANG SELATAN***	***6.080***	***35.391***	***20,18***
1.	Sedau	3.598	23.139	13,19
2.	Sagatani	618	2.570	1,47
3.	Sijangkung	1.391	6.818	3,89
4	Pangmilang	473	2.864	1,63
	KOTA SINGKAWANG	**38.727**	**175.412**	**100**

Sumber : RUTRK Singkawang Tahun 2002

3.1.5 Laju Pertumbuhan Penduduk

Penduduk Kota Singkawang dalam kurun waktu 7 tahun terakhir (1995-2002) mengalami pertumbuhan rata-rata 2,55 % pertahun. Angka ini berada di atas angka pertumbuhan rata-rata penduduk Kawasan Pantura Kalimantan Barat pada periode yang sama yaitu 2,21 % pertahun.

Bila dilihat per kecamatan, maka Kecamatan Singkawang Selatan merupakan kecamatan dengan pertumbuhan penduduk tercepat, yaitu mencapai 3,4 % pertahun disusul Kecamatan Singkawang Barat dengan angka pertumbuhan 3,28 % pertahun. Sedangkan lebih dalam lagi, pertumbuhan penduduk lebih banyak mengarah ke Kelurahan Kuala (10,56 % pertahun) dan Pangmilang (7,73 % pertahun). Pertumbuhan relatif besar juga terjadi di Kelurahan Sungai Garam dan Sanggau Kulor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.3 berikut ini :

TABEL III.3 :
PERKEMBANGAN JUMLAH PENDUDUK KOTA SINGKAWANG
TAHUN 1995 – 2002

No.	Kecamatan / Kelurahan	Jumlah Penduduk (jiwa)		Persentase %
		1995	2002	
A	***SINGKAWANG TENGAH***	***40.934***	***45.281***	***1,45***
1.	Roban	18.131	20.381	1,69
2.	Condong	10.287	11.933	2,14
3.	Sekip Lama	6.482	6.558	0,17
4.	Jawa	3.722	3.959	0,89
5.	Bukit Batu	2.312	2.450	0,83
B	***SINGKAWANG BARAT***	***46.656***	***58.496***	***3,28***
1.	Pasiran	26.335	32.041	2,84
2.	Melayu	11.927	13.236	1,50
3.	Tengah	1.790	1.982	1,47
4.	Kuala	3.876	7.825	10,56
5.	Sungai Wie	2.728	3.412	3,25
C	***SINGKAWANG TIMUR***	***16.114***	***19.011***	***2,39***
1.	Pajintan	6.158	7.231	2,32
2.	Nyarungkop	2.978	3.229	1,16
3.	Mayasopa	3.550	4.074	1,99
4.	Bagak Sahwa	1.530	1.720	1,69
5.	Sanggau Kulor	1.898	2.757	5,48
D	***SINGKAWANG UTARA***	***15.400***	***17.233***	***1,62***
1.	Sungai Garam	1.686	2.480	5,67
2.	Naram	1.512	1.761	2,20
3.	Sungai Bulan	1.593	1.700	0,93
4.	Sungai Rasau	1.470	1.768	2,67
5.	Setapuk Kecil	1.681	1.678	-0,03
6.	Setapuk Besar	4.749	5.021	0,80
7.	Semelagi Kecil	2.709	2.825	0,60
E	***SINGKAWANG SELATAN***	***28.000***	***35.391***	***3,40***
1.	Sedau	18.185	23.139	3,50
2.	Sagatani	2.108	2.570	2,87
3.	Sijangkung	6.006	6.818	1,83
4	Pangmilang	1.701	2.864	7,73
KOTA SINGKAWANG		**147.104**	**175.412**	**2,55**

Sumber : RUTRK Singkawang Tahun 2002

UPT-PUSTAK-UNDIP

Dari pola pertumbuhan penduduk ini dapat disimpulkan bahwa perkembangan Kota Singkawang mengarah ke semua arah luar kota seiring dengan semakin terbatasnya lahan permukiman di pusat kota. Hal ini tentu saja sangat menguntungkan bagi pertumbuhan kota secara fisik maupun sosial ekonomi, dimana pertumbuhan kota akan diimbangi dengan pemerataan ke semua bagian wilayah kota.

3.1.6 Kepadatan Penduduk

Angka kepadatan penduduk Kota Singkawang rata-rata berdasarkan statistik 2002 adalah sebesar 346 jiwa / Km2, dimana pada umumnya penduduk lebih terkonsentrasi di kelurahan – kelurahan Melayu dan Condong serta Jawa yang relatif lebih dekat ke pusat kota. Sedangkan di kelurahan lainnya, terutama Desa Bukit Batu, Desa Sungai Wie, Desa Kuala, Kelurahan Roban jumlah penduduknya relatif lebih sedikit.

3.2 Kebijakan Pembangunan Kota Singkawang

Struktur tata ruang Kota Singkawang dibentuk oleh jaringan jalan, pola ruang kegiatan kota dan sistem pusat-pusat merupakan dasar wilayah kota menurut homogenitas kegiatan dan orientasi pergerakan setiap unit bagian wilayah kota.

Kegiatan kota antara lain meliputi kegiatan komersial (perdagangan dan jasa), permukiman, pendidikan skala kota dan regional, kesehatan skala kota dan regional, industri dan pemerintahan serta berbagai kegiatan pertanian. Ditinjau dari besarnya pengaruh terhadap pola pergerakan penduduk dan struktur ruang kota, maka kegiatan komersial (perdagangan dan jasa) merupakan kegiatan penentu bentuk dan struktur ruang kota. Karena itu penataan hirarki dan lokasi bagi kegiatan komersial tersebut merupakan tahapan utama dalam perencanaan tata ruang kota.

Di luar kawasan Pusat Kota, wilayah komersial akan terdiri atas :

- Pusat yang berjenjang (hirarki) yaitu Pusat BWK (bagian wilayah kota) dan Pusat Lingkungan
- Kawasan perdagangan khusus seperti perdagangan souvenir serta hasil-hasil pertanian berkaitan dengan agrowisata, perdagangan dan grosir.

Kegiatan yang menempati masing-masing kawasan di atas memiliki latar belakang pembentukan dan orientasi yang berbeda. Adanya pusat yang berhirarkis (diantaranya yang paling rendah adalah Pusat Lingkungan) akan menegaskan adanya distribusi geografis konsumen. Ada semacam kekuatan yang mengharuskan kegiatan-kegiatan berkelompok, yaitu kecenderungan konsumen untuk melakukan perjalanan tunggal dari tempat tinggalnya ke satutitik untuk memenuhi kebutuhannya dari satu titik ke titik lainnya pada pusat yang berhirarki sama. Hal ini menyebabkan adanya hubungan antar pusat tersebut.

Untuk Kota Singkawang penetapan hirarki kota didasarkan pada skala pelayanan fasilitas-fasilitas yang tersedia. Sementara itu, kegiatan perdagangan berskala kota dan atau wilayah cenderung berorientasi ke jalan-jalan utama, baik sistem jaringan jalan primer maupun sekunder. Demikian pula kecenderungan perkembangan kegiatan ini sepanjang sejarahnya dimulai dari jalur pelayaran Sungai Singkawang dan selanjutnya berkembang mengikuti pola jaringan jalan darat.

Sesuai dengan arahan Tata Ruangnya, Kota Singkawang memiliki tiga hirarki pusat pelayanan yaitu Pusat Pelayanan Kota, Pusat Pelayanan BWK dann Pusat Pelayanan Lingkungan. Pusat Pelayanan Kota membentuk suatu kawasan yang dinamakan pusat kota yang mencakup kegiatan-kegiatan pelayanan sosial, ekonomi dan pemerintahan, berskala kota bahkan diantaranya berskala regional (Kawasan Pantura Kalimantan Barat).

Sesuai dengan hasil kajian pola perkembangan kota baik secara fisik, ekonomi dan sosial budaya, serta memperhatikan struktur penduduk dan kecenderungan perkembangannya di masa yang akan dating, maka Kota Singkawang ditetapkan dibagi atas lima Bagian Wilayah Kota (BWK) lihat gambar 3.3.

1. Bagian Wilayah Kota A, dengan luas wilayah 4.302 ha. Sebagian besar terdiri atas penggunaan kegiatan perdagangan dan jasa, perkantoran pemerintahan, permukiman kepadatan sedangsampai tinggi serta pertanian lahan basah. Kondisi tahun 2002 menunjukkan bahwa fungsi pusat perdagangan pada BWK ini sangat dominan bukan hanya terjadi pada pusat BWK di Kelurahan Condong, Tengah dan Melayu tetapi juga telah terjadi penetrasi ke kawasan permukiman di sepanjang Jalan Diponegoro, Jalan Yohana Godang dan Jalan Yos Sudarso.
2. Bagian Wilayah Kota B,dengan luas wilayah 8.441 ha. Penggunaan utama dalam bagian wilayah kota ini adalah kegiatan pertanian lahan basah dan lahan kering, perikanan dan perumahan kepadatan rendah hingga sedang. Kondisi tahun 2002 menunjukkan bahwa sejauh ini berbagai fungsi utama kawasan tidak memiliki batasan-batasan tegas secara spasial. Kawasan perdagangan lebih berkembang dengan pola sporadic dan cenderung membentuk pola linier pada jaur Singkawang – Pemangkat.
3. Bagian Wilayah Kota C dengan luas wilayah 18.455,9 ha meliputi seluruh bagian wilayah Kecamatan Singkawang Timur. Bagian Wilayah Kota C ini merupakan kawasan pengembangan kota yang saat ini didominasi oleh kawasan non terbangunseperti hutan belukar, hutan belantara, kebun karet rakyat dan persawahan yang sangat tersebar. Permukiman kepadatan rendah sampai sedang juga berkembang

di wilayah ini, juga sangat tersebar di sepanjang jalan Singakwang-Bengkayang dan beberapa ruas jalan Bagak-Seluang dan di kawasan sekitar Gunung Poteng.

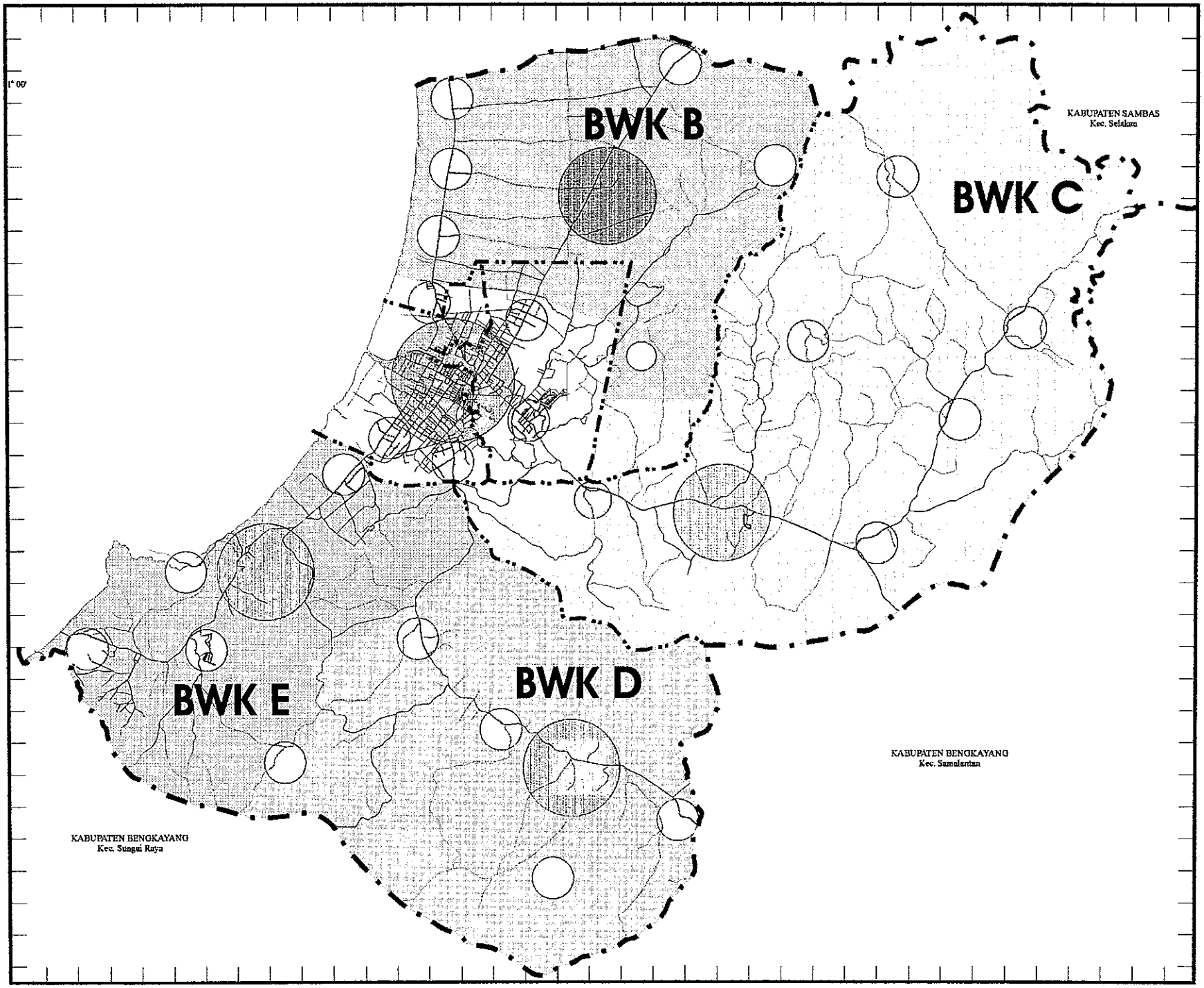
4. Bagian Wilayah Kota D dengan luas 10.570 ha merupakan bagian timur dari wilayah Kecamatan Singkawang Selatan meliputi sebagian Kelurahan Sijangkung, Kelurahan Pangmilang dan Sagatani. BWK ini didominasi hutan, alang-alang serta kegiatan perkebunan rakyat, pertanian tanaman pangan dan hortikultura. Beberapa industri ringan skala kecil juga berkembang di wilayah ini, disamping beberapa kawasan peternakan ayam.
5. Bagian Wilayah Kota E dengan luas 6.120 ha meliputi sebagian Kelurahan Sagatani dan seluruh wilayah Kelurahan Sedau. BWK ini berbatasan langsung dengan Laut Natuna sehingga memiliki potensi kelautan yang cukup besar. Kawasan ini masih didominasi kawasan hijau berupa hutan belantara, hutan belukar, alang-alang serta kawasan pertanian seperti sawah dan kebun rakyat.

Adapun pembagian fungsi untuk masing-masing BWK ditetapkan sebagai berikut:

1. BWK A diarahkan fungsi utamanya sebagai pusat kegiatan perdagangan grosir dan jasa komersial, pusat pengembangan industri sedang hingga besar, pusat pemerintahan kota serta pusat permukiman penduduk. Hal ini didukung oleh kondisi fisik BWK A yang relatif datar serta memiliki akses yang tinggi baik ke jalan regional dan pelabuhan laut sehingga sangat menguntungkan bagi pengembangan industri dan perdagangan. Di samping itu, BWK A ini secara histories telah berkembang sebagai pusat perdagangan Kota Singkawang sejak kota ini mulai berkembang. Lahan pengembangan bagi kegiatan industri juga cukup luas ke arah utara.
2. BWK B diarahkan fungsinya sebagai pusat pengembangan pertanian tanaman pangan, hortikultura (sayur dan buah) dan budidaya ikan tambak, serta pengembangan

permukiman penduduk. Hal ini didukung oleh kondisi lahan BWK B yang sangat datar, dengan sistem drainase yang baik, kondisi dan jenis tanah serta pola penggunaan lahannya yang mendukung berbagai fungsi tersebut.

3. BWK C secara fisik memiliki daya dukung rendah karena sebagian besar wilayahnya merupakan kawasan bergambut serta rawan genangan dan banjir pasang sehingga sulit sekali dikembangkan sebagai kawasan fungsional yang memerlukan bangunan gedung. Terlepas dari keterbatasan fisik tersebut, beberapa komoditas pertanian potensial berada di kawasan ini. Denagn demikian fungsi utama yang diarahkan di BWK ini adalah sebagai pusat pengembangan pertanian lahan gambut. Di samping itu, BWK C juga diberikan fungsi penting sebagai pintu gerbang timur Kota Singkawang dan pusat pengembangan pendidikan yang diarahkan ke bagian selatan BWK ini. Keberadaan kawasan pegunungan di sebelah selatan dan hamparan lahan gambut di utara membuat kawasan ini memiliki fungsi lindung yang sangat penting bagi kelestarian tata air sebagian besar Kota Singkawang (Singkawang Barat, Tengah, Utara dan Timur).
4. BWK D ditetapkan sebagai pusat pengembangan agrowisata, perkebunan dan peternakan. Fungsi konservasi juga sangat penting bagi BWK D ini terutama konservasi terhadap kawasan Gunung Raya-Pasi dan kawasan Danau Serantangan dan sekitarnya. Di samping itu, fungsi sekunder kawasan ini adalah pusat pengembangan budidaya ikan air tawar serta pengembangan industri kecil non polutif berbasis pertanian.
5. BWK E ditetapkan sebagai pusat pengembangan pariwisata dan kelautan. Hal ini didukung oleh kondisi alam bahari yang menarik serta adanya beberapa industri keramik khas Sakok di kawasan ini.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK
KOTA SINGKAWANG

PETA

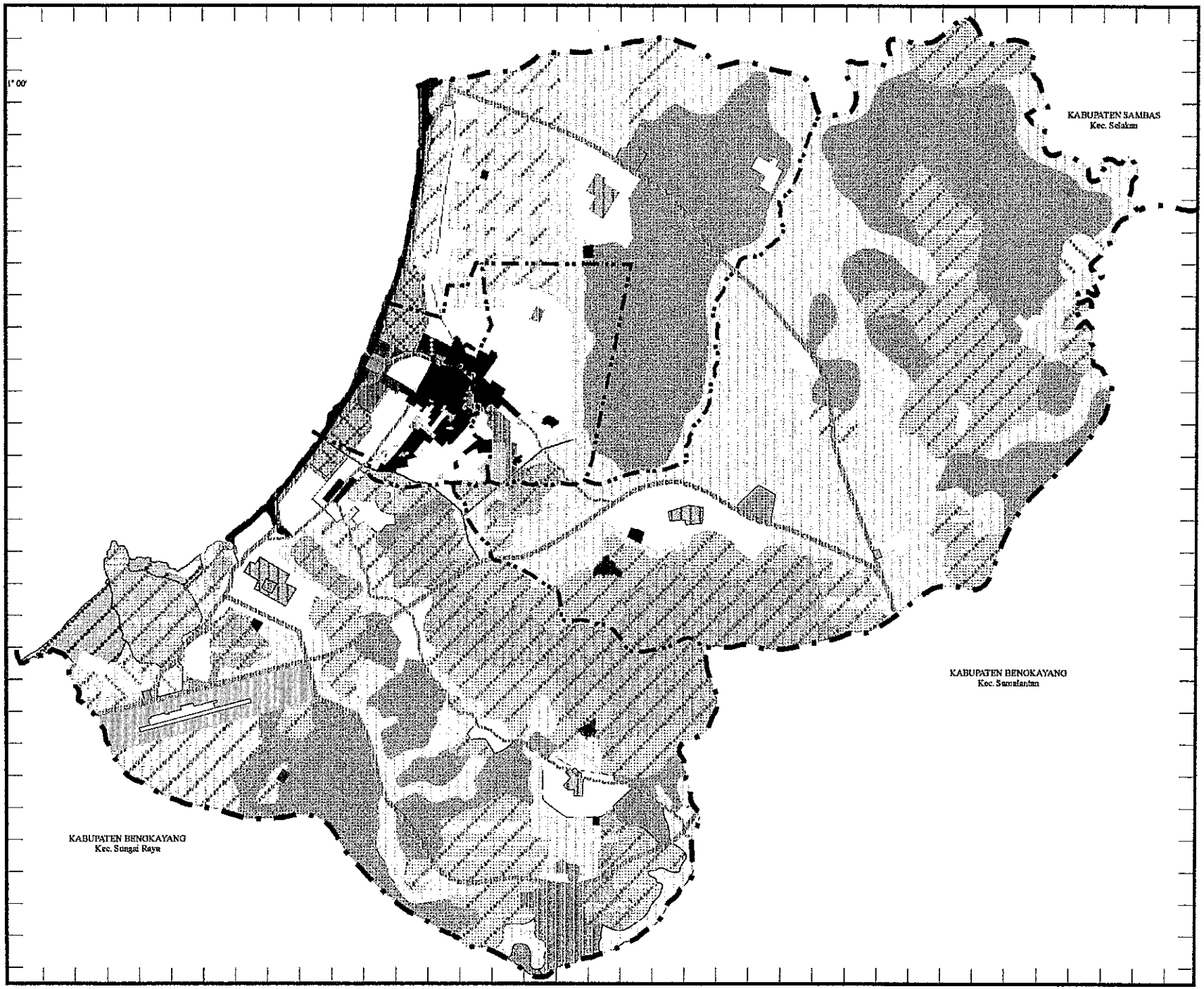
BAGIAN WILAYAH
KOTA SINGKAWANG

LEGENDA

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Pusat Kota
- Pusat BWK
- Pusat Lingkungan

Sumber :BAPEKO, 2002

NO. GBR.	SKALA	UTARA
3.3	1 : 200.000	



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK
KOTA SINGKAWANG

PETA

RENCANA TATA GUNA LAHAN
KOTA SINGKAWANG

LEGENDA

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan

RENCANA TGL

- Permukiman
- Perdagangan & jasa komersial
- Pusat pelayanan sosial ekonomi BWK
- Zona Industri Polutif
- Lingkungan industri kecil non polutif
- Pemerintahan dan pelayanan umum
- Pelayanan kesehatan skala regional
- Pelayanan pendidikan tingkat subregional
- Kawasan berikat (export processing zone)
- Pergudangan
- Terminal/pelabuhan/airport
- Waduk buatan
- Lapangan/ruang terbuka/jalur hijau/taman
- Kuburan/makam
- Tempat pembuangan sampah akhir
- Kawasan khusus wisata
- Kawasan militer
- Pertanian tanaman pangan lahan basah
- Pertanian tanaman pangan lahan kering
- Perkebunan kelapa
- Perkebunan lada/kakao/kopi
- Perkebunan karet
- Hutan lindung/cagar alam
- Hutan bakau/sempadan pantai

NO. GBR.	SKALA	UTARA
3.4.	1 : 200.000	

3.3 Karakteristik Pergerakan Angkutan Umum

3.3.1 Asal dan Tujuan Perjalanan

Berdasarkan hasil kuisioner yang di sebar masing – masing sebanyak 100 sampel untuk angkutan umum dalam kota dan angkutan umum luar kota, di dapat bahwa pergerakan masyarakat pengguna angkutan umum sebagian besar berasal dari tempat tinggal atau rumah yaitu sebesar 55 % untuk pengguna angkutan umum dalam kota dan 67 % untuk pengguna angkutan umum luar kota. Sedangkan yang berasal dari sekolah sebesar 15 % untuk pengguna angkutan umum dalam kota dan 10 % untuk pengguna angkutan umum luar kota. Selebihnya berasal dari berbagai tempat seperti pasar, rumah sakit, rumah keluarga dan kenalan.

Sedangkan tujuan mengadakan perjalanan sebagaian besar menuju ke pasar baik untuk berbelanja, bekerja dan sebagainya yang masuk katagori lain-lain yaitu sebesar 46% untuk pengguna angkutan umum dalam kota dan 64 % untuk pengguna angkutan umum luar kota. Sedangkan yang bertujuan pulang ke rumah sebesar 45 % untuk pengguna angkutan umum dalam kota dan 33% untuk pengguna angkutan umum luar kota. Sisanya tujuan perjalanan menuju ke sekolah dan ke kantor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.4 dan tabel III.5 di bawah ini :

TABEL III.4
PERSENTASE ASAL PERJALANAN PENGGUNA ANGKUTAN UMUM DALAM KOTA DAN ANGKUTAN UMUM LUAR KOTA

No	Asal Perjalanan	Angkutan Dalam Kota		Angkutan Luar Kota	
		Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
1	Tempat tinggal	55	55 %	67	67 %
2	Kantor	0	0 %	0	0 %
3	Sekolah	15	15 %	10	10 %
4	Lainnya	30	30 %	23	23 %
Jumlah Sampel		100		100	

Sumber data survey 2002

TABEL III.5
PERSENTASE TUJUAN PERJALANAN PENGGUNA ANGKUTAN UMUM DALAM KOTA DAN ANGKUTAN UMUM LUAR KOTA

No	Tujuan Perjalanan	Angkutan Dalam Kota		Angkutan Luar Kota	
		Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
1	Tempat tinggal	45	45 %	33	33 %
2	Kantor	2	2 %	2	2 %
3	Sekolah	7	7 %	1	1 %
4	Lainnya	46	46 %	64	64 %
Jumlah Sampel		100		100	

Sumber data survey 2002

3.3.2 Maksud Perjalanan

Berdasarkan hasil kuisioner yang di sebar masing – masing sebanyak 100 sampel untuk angkutan umum dalam kota dan angkutan umum luar kota, di dapat bahwa maksud dari pergerakan masyarakat pengguna angkutan umum sebagian besar adalah lain-lain yang termasuk di dalamnya pulang dari belanja, pulang dari bekerja, pulang dari sekolah dan pulang dari bepergian lainnya sebesar 58 % untuk pengguna angkutan umum dalam kota dan 72 % untuk pengguna angkutan umum luar kota. Maksud perjalanan untuk

bekerja sebesar 13 % untuk pengguna angkutan umum dalam kota dan 18 % untuk pengguna angkutan umum luar kota. Sedangkan sisanya mengadakan perjalanan dengan maksud untuk pergi sekolah dan belanja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.6 di bawah ini :

TABEL III.6
PERSENTASE MAKSUD PERJALANAN PENGGUNA ANGKUTAN UMUM DALAM KOTA DAN ANGKUTAN UMUM LUAR KOTA

No	Maksud Perialanan	Angkutan Dalam Kota		Angkutan Luar Kota	
		Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
1	Bkerja	13	13 %	18	18 %
2	Sekolah	6	6 %	1	1 %
3	Belanja	23	23 %	9	9 %
4	Laeinnya	58	58 %	72	72 %
Jumlah Sampel		100		100	

Sumber data survey 2002

3.3.3 Karakteristik Pengguna Angkutan Umum

Dalam melakukan pergerakan dari tempat asal ke tempat tujuan sebagian besar pengguna angkutan umum hanya satu kali berganti kendaraan yaitu sebesar 90 % untuk angkutan dalam kota dan 60 % untuk angkutan luar kota, masing – masing dari seratus sampel yang disebar. Sisanya berganti kendaraan dua sampai tiga kali untuk mencapai ke tempat tujuan perjalanan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.7 berikut ini :

TABEL III.7
PERSENTASE GANTI KENDARAAN PENGGUNA ANGKUTAN UMUM DALAM KOTA DAN ANGKUTAN UMUM LUAR KOTA

No	Ganti Kendaraan	Angkutan Dalam Kota		Angkutan Luar Kota	
		Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
1	Satu kali	90	90 %	60	60 %
2	Dua kali	8	8 %	32	32 %
3	Tiga kali	2	2 %	8	8 %
4	Lainnya	0	0 %	0	0 %
Jumlah Sampel		100		100	

Sumber data survey 2002

Sedangkan dari hasil penyebaran kuisioner dapat diketahui bahwa pengguna angkutan umum cenderung lebih memilih terminal lama sebagai tempat pergantian moda angkutan daripada terminal induk yang berada di Jalan Alianyang, dengan alasan mudah dijangkau dan dekat pusat kota. Dari hasil 100 kuisioner yang disebar untuk masing-masing pengguna angkutan umum dalam kota dan pengguna angkutan umum luar kota, sebesar 99 % pengguna angkutan umum dalam kota dan 97 % pengguna angkutan umum luar kota lebih memilih terminal lama sebagai tempat pergantian moda angkutan, sisanya memilih terminal induk yang berada di Jalan Alianyang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.8 berikut ini :

TABEL III.8
PERSENTASE PILIHAN TERMINAL ANGKUTAN UMUM DALAM KOTA DAN ANGKUTAN UMUM LUAR KOTA

No	Pilihan Terminal	Angkutan Dalam Kota		Angkutan Luar Kota	
		Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
1	Terminal Lama	99	99 %	97	97 %
2	Terminal induk	1	1 %	3	3 %
3	Lainnya	0	0 %	0	0 %
Jumlah Sampel		100		100	

Sumber data survey 2002

3.4 Sarana dan Prasarana Transportasi Kota Singkawang

3.4.1 Trayek Angkutan Umum

Untuk sirkulasi pergerakan internal maupun eksternal yang menggunakan angkutan umum, Kota Singkawang telah dilayani beberapa trayek yang terdiri dari trayek luar kota dan trayek dalam kota. Trayek luar kota merupakan trayek yang melayani wilayah – wilayah di Kabupaten dan Kota dalam Propinsi Kalimantan Barat khususnya Kabupaten Bengkayang, Kabupaten Sambas dan sekitarnya serta Kota Pontianak khususnya sebagai Ibukota Propinsi Kalimantan Barat. Adapun trayek dalam kota merupakan trayek yang melayani wilayah Kota Singkawang sampai pelosok desa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.8 dan berikut ini :

TABEL III.9
TRAYEK LUAR KOTA DAN DALAM KOTA SINGKAWANG

No.	Trayek Luar Kota	Jarak (Km)	Trayek Dalam Kota	Jarak (Km)
1	Singkawang – Pontianak	145	Singkawang – Semalagi	13,5
2	Singkawang – Kartiasa	84	Singkawang – Pajintan	7
3	Singkawang – Sei. Duri	54	Singkawang – Sei. Petai	11
4	Singkawang – Seluas	161	Singkawang – Kp. Baru	46
5	Singkawang – Sanggau Ledo	130	Singkawang – Seluang	28
6	Singkawang – Paket ABCD	138,5	Singkawang – Mayasopa	24
7	Singkawang – Bengkayang	70	Singkawang – Rantau	27
8	Singkawang – Serukam	46	Singkawang – Sagatani	19
9	Singkawang – Samalantan	34	Singkawang – Lirang	10
10	Singkawang – Monterado	36	Singkawang – Teluk Suak	18
11	Singkawang – Nyempen	44	Singkawang – Perumnas	5
12	Singkawang – Pangliban	50	Singkawang – Kuala	4,5

Sumber data survey 2002

3.4.2 Jenis Moda Angkutan Umum

Jenis kendaraan yang digunakan untuk angkutan umum di kawasan pusat Kota Singkawang terdiri dari becak dan ojek serta oplet dan minibus, sedangkan angkutan umum untuk luar Kota Singkawang terdiri dari bus dan minibus dengan kapasitas kurang lebih 21 sampai 24 penumpang.

3.4.3 Jumlah Armada Angkutan Umum

Berdasarkan hasil pengumpulan data sekunder didapat jumlah armada untuk masing – masing trayek, baik untuk dalam kota maupun luar kota yang melayani masing – masing trayek yang ada di Kota Singkawang, Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.10 dan tabel III.11 berikut ini :

TABEL III.10
JUMLAH ARMADA ANGKUTAN UMUM TRAYEK DALAM KOTA

No	Trayek	Jumlah Armada
1	Singkawang – Semalagi	39
2	Singkawang – Pajintan	21
3	Singkawang – Sei. Petai	31
4	Singkawang – Kp. Baru	1
5	Singkawang – Seluang	3
6	Singkawang – Mayasopa	5
7	Singkawang – Rantau	3
8	Singkawang – Sagatani	46
9	Singkawang – Lirang	50
10	Singkawang – Teluk Suak	15
11	Singkawang – Perumnas	6
12	Singkawang – Kuala	2
Jumlah		222

Sumber data survey 200

4. Jalan Ratu Sepudak merupakan pintu dari atau ke Pemangkat

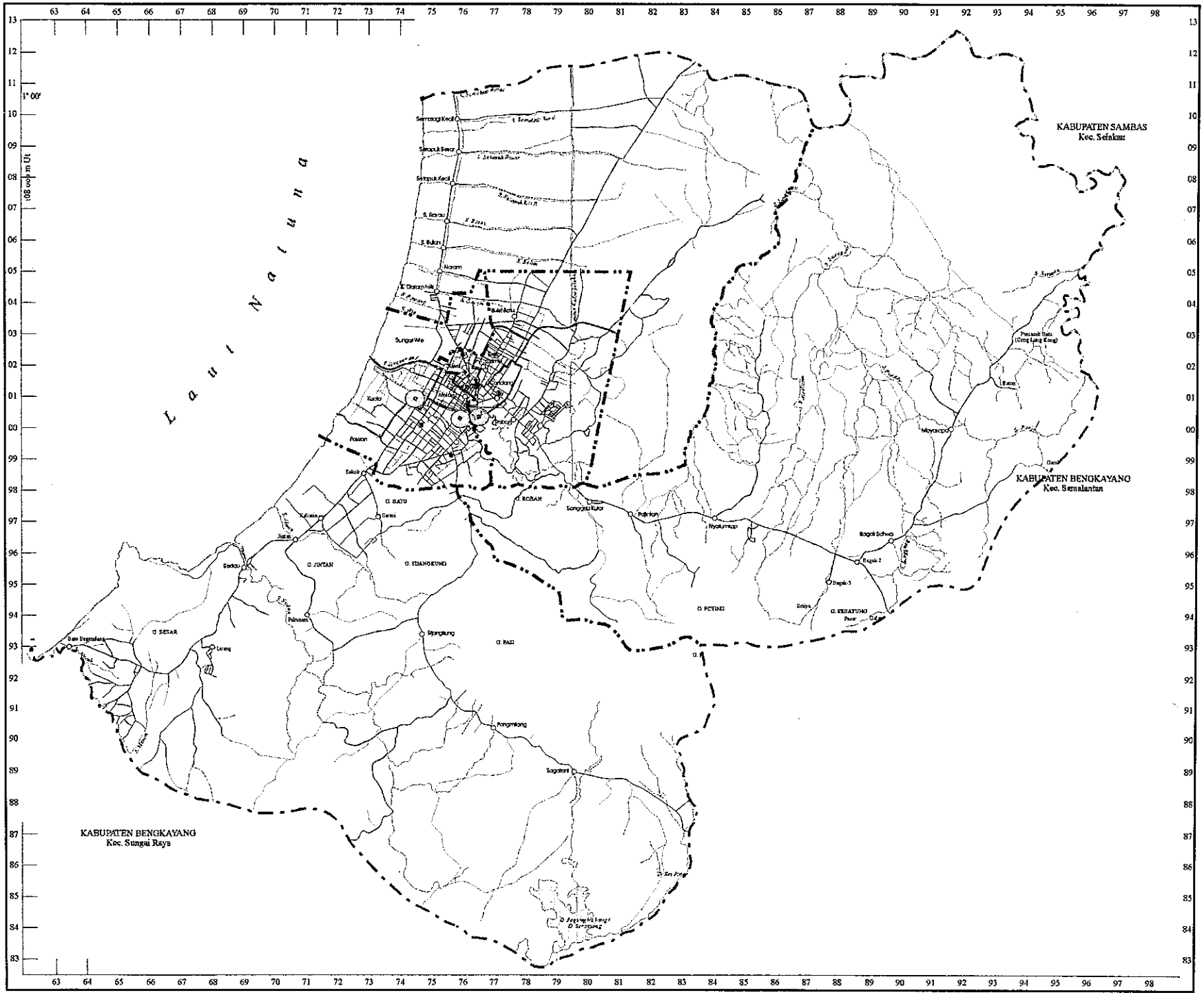
Dari peta jaringan jalan Kota Singkawang terlihat bahwa jaringan jalan di Kota Singkawang berpola grid. Pola grid ini tampak pada jalan-jalan diseluruh kota, terutama di komplek perkantoran dan di kawasan pusat kota. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 3.5 Peta Jaringan Jalan Kota Singkawang.

3.4.5 Kondisi Fisik dan Geometri Jaringan Jalan

Jaringan jalan di Kota Singkawang diklasifikasikan ke dalam jalan propinsi, jalan kabupaten dan jalan desa. Untuk jalan propinsi dan jalan kabupaten rata-rata dalam keadaan beraspal dan jalan desa pada umumnya merupakan jalan tanah. Dilihat dari lebar jalan, rata-rata jalan propinsi mempunyai lebar antara 6 – 8 meter, dan lebar jalan kabupaten antara 4 – 6 meter. Untuk jalan desa mempunyai lebar jalan rata-rata 2 – 3 meter.

3.4.6 Tingkat Pelayanan Jaringan Jalan

Jaringan jalan di Kota Singkawang sudah cukup memadai untuk melayani sirkulasi pergerakan internal maupun eksternal kota dengan kondisi lalu lintas cukup padat, mempunyai volume lalu lintas di atas 2000 SMP. Jalan – jalan yang mempunyai kondisi lalu lintas cukup padat adalah jalan-jalan regional atau pintu-pintu gerbang kota dan jalan-jalan antar lingkungan, sedangkan jalan-jalan local mempunyai kondisi lalu lintas relatif sepi.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK
KOTA SINGKAWANG

PETA

JARINGAN JALAN
KOTA SINGKAWANG

LEGENDA

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Laut, Sungai, Anak Sungai
- D e s a
- Kampung

JARINGAN JALAN

- Jalan Aspal
- Jalan Perkerasan / Batu
- Jalan Tanah / Setapak

LOKASI TERMINAL

- Terminal Induk
- Terminal Jalan Kurau
- Terminal Jalan Stasiun

Sumber : Badan Pengembangan
Kota Singkawang

NO. GBR.	SKALA	UTARA
3.5.	1 : 200.000	

3.4.7 Terminal Angkutan Umum

Saat ini Kota Singkawang memiliki 3 terminal angkutan umum jalan yang terletak di Jalan Kurau, Jalan Stasiun dan Jalan Alianyang. Terminal di Jalan Kurau merupakan terminal yang melayani trayek luar kota dan dalam kota arah Kabupaten Bengkayang dan sekitarnya, sedangkan terminal di Jalan Stasiun melayani trayek luar kota dan dalam kota arah Kabupaten Sambas dan sekitarnya serta Kota Pontianak khususnya untuk luar kota. Terminal yang berada di Jalan Alianyang sendiri sampai saat ini tidak berfungsi dengan kondisi yang sudah tidak terawat lagi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 1.2 Peta Lokasi Terminal Kota Singkawang.

3.5 Pemanfaatan Terminal di Kota Singkawang

3.5.1 Tipe Terminal

Terminal yang digunakan untuk tempat pergantian moda angkutan umum penumpang di Kota Singkawang terdapat di dua tempat yaitu yang berada di Jalan Kurau dan di Jalan Stasiun. Terminal yang berada di Jalan Kurau merupakan terminal informal yang tidak memiliki jalur-jalur kedatangan maupun keberangkatan kendaraan layaknya sebuah terminal. Kendaraan yang datang hanya diparkir di depan ruko-ruko sekitar terminal sehingga menimbulkan kesan yang tidak teratur. Terminal di Jalan Kurau ini melayani trayek angkutan umum dalam kota dan luar kota yang berasal dari dan menuju ke Kabupaten Bengkayang dan sekitarnya.

Sedangkan terminal yang berada di Jalan Stasiun merupakan terminal formal yang memiliki jalur – jalur kedatangan dan keberangkatan layaknya sebuah terminal, namun karena luas terminal yang tidak begitu memungkinkan untuk menampung trayek dalam

kota dan luar kota sehingga tidak ada pemisahan yang jelas antara angkutan umum dalam kota dan angkutan umum luar kota. Terminal di Jalan Stasiun ini melayani trayek angkutan umum dalam kota dan luar kota yang berasal dari dan menuju ke Kabupaten Sambas dan sekitarnya serta Kota Pontianak.

Satu lagi terminal yang dimiliki Kota Singkawang adalah Terminal Induk tipe B yang berada di Jalan Alianyang. Meskipun terminal ini cukup luas untuk menampung semua trayek angkutan umum yang ada di Kota Singakwang, baik trayek angkutan umum dalam kota maupun trayek angkutan umum luar kota, namun hingga sekarang terminal induk ini masih belum dimanfaatkan.

3.5.2 Letak Terminal

Terminal yang berada di Jalan Kurau letaknya sangat strategis dan mudah dijangkau karena berada di pusat kegiatan kota terutama pasar dan permukiman penduduk. Namun karena terminal ini merupakan terminal informal yang terletak di tengah pasar, dimana kendaraan angkutan umum hanya diparkir di depan ruko bercampur dengan kendaraan pribadi lainnya, maka kondisi ini terlihat sangat tidak teratur, ditambah lagi daerah terminal ini merupakan kawasan rawan banjir bila musim hujan datang.

Begitu juga dengan terminal yang berada di Jalan Stasiun, letaknya sangat strategis dan mudah dijangkau karena berada di pusat kegiatan kota. Meskipun terminal ini merupakan terminal penumpang tipe C yang seharusnya hanya melayani trayek angkutan umum dalam kota saja, namun kenyataannya terminal ini juga melayani angkutan umum luar kota dengan luasan terminal yang tidak memadai dan akses jalan yang dilewati untuk keluar dan masuk ke terminal tidak memungkinkan bagi kendaraan

umum untuk dapat mencapai jalan utama dengan mudah dan cepat. Belum lagi daerah terminal ini juga merupakan kawasan rawan banjir bila musim hujan datang.

Sedangkan terminal induk yang berada di Jalan Alianyang meskipun letaknya relatif jauh dari pusat kegiatan kota. Namun sesuai dengan tipenya yaitu terminal penumpang tipe B, terminal ini sangat memadai baik dari segi luasannya maupun dari segi akses jalan yang berada di jalur utama sehingga angkutan umum lebih lancar dan dapat bergerak dengan cepat munuju ke jalan utama kota.

3.5.3 Fasilitas Terminal

Karena merupakan terminal informal maka fasilitas yang tersedia di terminal Jalan Kurau ini sangat minim sekali. Terminal ini tidak memiliki fasilitas utama layaknya sebuah terminal seperti jalur – jalur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum, tempat tunggu dan tempat istirahat sementara kendaraan umum, bangunan kantor terminal, tempat tunggu penumpang, menara pengawas, loket penjualan tiket, rambu-rambu dan papan informasi. Satu – satunya yang ada di terminal ini adalah pos TPR yaitu tempat pemungutan retribusi angkutan umum yang masuk ke terminal tersebut.

Sesuai dengan tipenya yaitu terminal penumpang tipe C, terminal ini memiliki persyaratan lokasi sesuai dengan tipenya dengan fasilitas utama terminal yang terdiri dari jalur pemberangkatan dan kedatangan, tempat tunggu dan tempat istirahat sementara kendaraan umum, bangunan kantor terminal, tempat tunggu penumpang. Untuk fasilitas menara pengawas, loket penjualan tiket, rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan tidak terdapat di terminal ini.

Terminal induk yang berada di Jalan Alianyang merupakan terminal penumpang tipe B yang pada dasarnya memiliki semua persyaratan lokasi sesuai dengan tipenya dan

fasilitas utamanya relatif lengkap yang meliputi jalur kedatangan dan keberangkatan yang terpisah masing – masing untuk angkutan umum dalam kota, angkutan umum pedesaan serta angkutan umum luar kota. Tempat tunggu dan tempat istirahat sementara kendaraan umum, bangunan kantor terminal, tempat tunggu penumpang, menara pengawas dan tempat loket penjualan tiket tersedia di terminal ini, hanya saja karena tidak digunakan maka rambu – rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan tidak tersedia di terminal induk ini. Selain itu karena sudah lama tidak difungsikan dan dibiarkan begitu saja, maka kondisi terminal induk ini buruk sekali dan tidak terawat.

3.5.4 Arus Kedatangan dan Keberangkatan

Arus kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum di terminal Jalan Kurau dapat menggunakan jalan masuk dari Jalan Kalimantan dan dari jalan Kurau. Dalam hal ini tidak ada pemisahan antara arus kedatangan dan arus keberangkatan, demikian juga dengan kendaraan pribadi dapat dengan bebas masuk dan keluar melewati jalan ini. Sehingga sirkulasi kendaraan umum baik yang masuk maupun yang keluar menjadi satu dengan kendaraan pribadi yang masuk dan keluar dari lokasi terminal tersebut.

Sedangkan arus kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum di terminal Jalan Stasiun menggunakan satu jalan masuk saja tanpa pemisahan antara arus kedatangan dan arus keberangkatan kendaraan umum. Sirkulasi kendaraan umum di terminal ini relatif lebih teratur dibandingkan terminal di Jalan Kurau karena kendaraan pribadi yang masuk ke terminal ini hanya kendaraan roda dua yang memiliki jalan masuk dan keluar yang terpisah dengan jalan masuk dan keluar kendaraan umum. Kondisi aktifitas pergerakan

angkutan umum di terminal di Jalan Kurau dan Jalan Stasiun ini dapat dilihat pada gambar 3.6 Foto Kondisi Terminal di Jalan Kurau dan di Jalan Stasiun.

3.5.5 Pemanfaatan Terminal

Dengan lajunya perkembangan perekonomian, pertumbuhan penduduk, pendidikan, perdagangan dan jasa di Kota Singkawang, membawa konsekuensi yang khusus terhadap pertumbuhan dan kebutuhan akan jasa transportasi. Salah satu komponen yang harus disediakan Pemerintah Kota Singkawang untuk memenuhi jasa transportasi adalah penyediaan terminal yang memadai guna menjawab adanya peningkatan kebutuhan pemakai jasa angkutan umum, akibat meningkatnya kegiatan transportasi kota dari waktu ke waktu sejalan dengan peningkatan perekonomian daerah Kota Singkawang, yang selain berfungsi sebagai pusat pemerintahan kota juga berperan sebagai kota perdagangan dan jasa.

Terminal induk angkutan umum yang berada di Jalan Alianyang telah dibangun sejak tahun 1989, tadinya diharapkan dapat menampung seluruh aktifitas kegiatan masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan akan pergerakan antar kota dalam propinsi, dalam kota dan pedesaan dengan berbagai tujuan. Sementara terminal yang lama yaitu terminal yang terdapat di dua lokasi yaitu di Jalan Stasiun dan di Jalan Kurau tidak lagi memenuhi persyaratan sebagai sebuah terminal karena selain sudah tidak mampu menampung perkembangan volume kendaraan angkutan umum penumpang, juga berada di tengah-tengah kota dan sistem pelayanan yang seadanya serta diperburuk lagi dengan kondisi sirkulasi kendaraan yang tidak teratur.

Terminal induk ini merupakan terminal penumpang tipe B yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan dalam kota

dan atau angkutan pedesaan. Terminal induk ini diharapkan dapat merupakan titik simpul tempat terjadinya putus arus yang merupakan prasarana kendaraan penumpang angkutan umum menaikan dan menurunkan penumpang, tempat perpindahan penumpang serta merupakan tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan umum penumpang.

Namun kenyataannya, sejak dibangun hingga sekarang, terminal induk ini tidak berfungsi sebagaimana yang diharapkan. Masyarakat pengguna angkutan umum dan Supir bus tetap lebih senang menggunakan terminal lama sebagai tempat berpindah atau berganti moda angkutan. Hingga saat ini terminal induk ini hanya dibiarkan kosong begitu saja, bangunan ruko yang mengelilingi terminal hanya sebagian kecil saja yang terisi dan kondisinya sudah tidak terawat lagi, dapat dilihat pada gambar 3.7 Foto Kondisi Terminal Induk Kota Singkawang.

Berbagai upaya telah dilakukan untuk memfungsikan terminal ini, antara lain dengan melakukan uji coba tahap I yang dimulai tanggal 28 Februari sampai dengan 15 Maret 1991,dimana pada uji coba tahap I ini diatur rute semua kendaraan penumpang umum antar kota, pinggiran kota serta oplet dalam kota diwajibkan langsung masuk dan keluar dari terminal induk untuk menaikan dan menurunkan penumpang tanpa melalui pusat – pusat perdagangan / kota.

Uji coba tahap I ini boleh dikatakan gagal dan menimbulkan gejolak di kalangan pengusaha, supir dan pelajar serta tukang beca meskipun rute yang dibuat telah mengikut sertakan Organda, wakil pengusaha dan wakil para supir.

Uji coba tahap II dilaksanakan pada tanggal 22 Maret sampai dengan 21 april 1991, dimana pada waktu masuk ke terminal induk diperbolehkan melalui pusat kegiatan

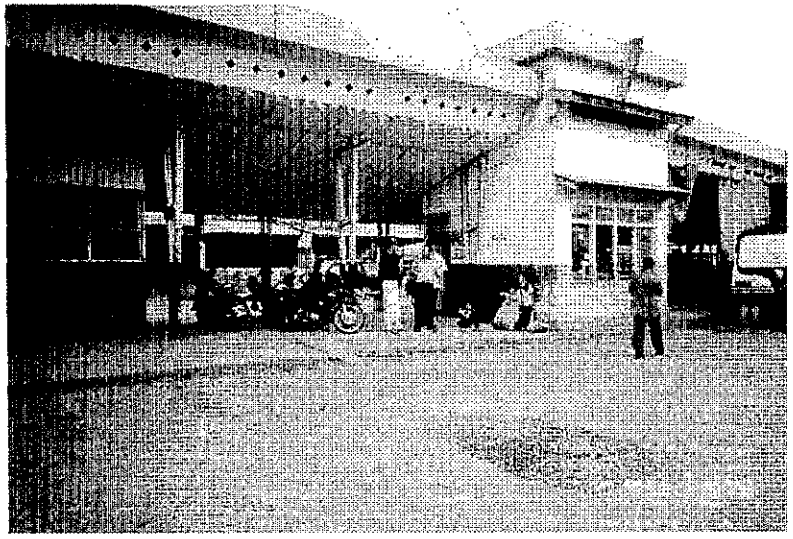
kota dan pada waktu keluar terminal induk tidak menyentuh kegiatan kota. Bus dan minibus antar kota harus langsung masuk dan keluar dari dan ke terminal induk.

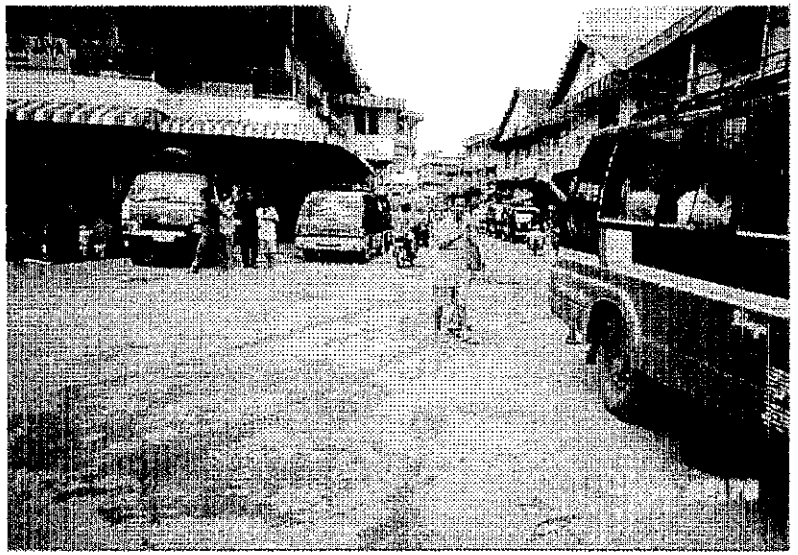
Dengan rute ini keresahan masyarakat pinggiran kota agak terobati, tetapi sikap enggan para supir untuk membawa kendaraannya secara sadar ke terminal induk tetap berlanjut, baik oleh para supir oplet pinggiran kota maupun para supir bus antar kota.

Upaya yang lain adalah dengan pembangunan jalan yang menghubungkan terminal induk, sehingga kendaraan untuk jurusan Pemangkat, Sambas langsung tembus menuju terminal induk, pelebaran jalan Alianyang, perkerasan jalan Tani untuk kendaraan jurusan Batu Layang Pontianak. Dibangunnya pasar ikan di lokasi komplek terminal induk juga dalam upaya memberikan daya tarik kepada masyarakat untuk menuju lokasi terminal induk tersebut.

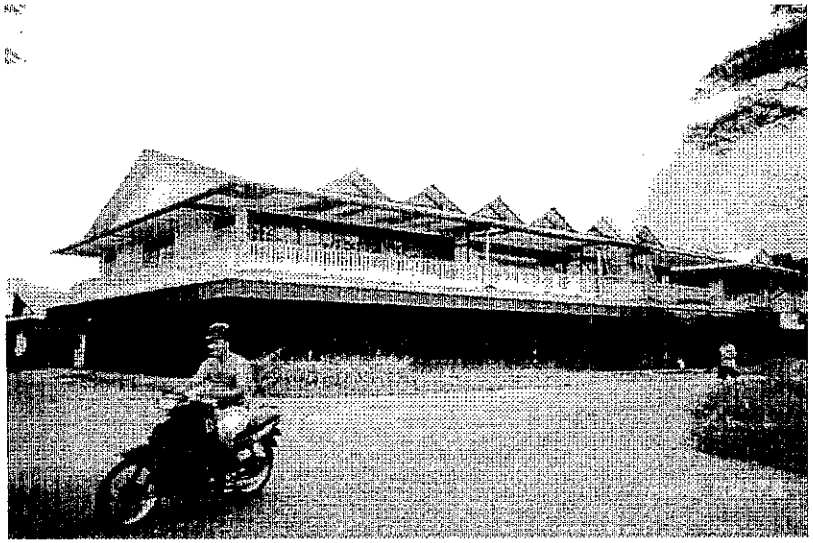
Berbagai upaya telah dilakukan pemerintah daerah pada akhirnya tetap tidak juga dapat memfungsikan terminal induk. Seluruh kegiatan dan aktifitas pergerakan angkutan umum dan penumpang tetap dilakukan di terminal lama yaitu di Jalan Stasiun dan Jalan Kurau, padahal biaya yang sudah dikeluarkan untuk pembangunan terminal induk tersebut tidaklah sedikit.

GAMBAR 3.6
KONDISI TERMINAL LAMA DI JALAN KURAU DAN JALAN STASIUN





GAMBAR 3.7
KONDISI TERMINAL INDUK KOTA



UPT-PUSTAN-ISPD

BAB IV
EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

Pada bab ini akan diuraikan evaluasi tentang pemanfaatan terminal induk Kota Singkawang berdasarkan evaluasi proses perencanaan dan pembangunan terminal induk serta evaluasi penegakan kebijakan dan manajemen pengelolaan terminal induk untuk menemukan faktor – faktor yang menyebabkan tidak berfungsinya terminal induk Kota Singkawang ini sebagai dasar untuk merumuskan tindak lanjut bagi Pemerintah Kota agar dapat mengoptimalkan pemanfaatan terminal induk tersebut pada masa yang akan datang.

4.1 Analisis Sistem Kegiatan dan Pemanfaatan Lahan

4.1.1 Sistem Kegiatan Kota Singkawang

Kegiatan perumahan dan transportasi merupakan kegiatan yang mempunyai hubungan relatif kuat terhadap semua komponen kegiatan kota. Kegiatan lainnya yang relatif kuat hubungannya dengan semua komponen tersebut adalah terminal atau dermaga. Untuk Kota Singkawang, pada dasarnya fasilitas pelayanan skala kota direncanakan berlokasi di pusat kota. Secara garis besar kegiatan yang akan dikembangkan di pusat kota adalah kegiatan pemerintahan dan kegiatan komersial.

Arahan pertumbuhan dan perkembangan kota, sesuai dengan kebijakan yang telah ditetapkan bahwa pertumbuhan fisik Kota Singkawang akan didorong ke arah utara, timur dan selatan dengan mengembangkan subpusat – subpusat baru. Dalam kaitannya dengan pemanfaatan terminal induk di Jalan Alianyang, maka meskipun saat

ini lokasi di sekitar terminal ini menghasilkan bangkitan dan tarikan yang relatif kecil dibandingkan bangkitan dan tarikan di pusat kota, namun untuk jangka waktu ke depan sangat dimungkinkan daerah ini akan berkembang cepat sesuai arahan pertumbuhan dan perkembangan Kota Singkawang.

4.1.2 Pemanfaatan Lahan Kota Singkawang

Proses perkembangan kota Singkawang pada dasarnya merupakan hasil dari suatu proses interaksi dan akumulasi beragam subsistem perkotaan yang tercermin pada sistem aktifitas dalam berbagai tingkatan yang berkembang dalam suatu ruang kota. Aktifitas yang berkembang tersebut harus mampu ditampung dan ditempatkan pada bagian-bagian tertentu dari wilayah kota sesuai dengan arahan fungsi lahan sebagaimana yang ditetapkan dalam Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Singkawang. Keberagaman aktifitas yang harus ditampung dalam suatu ruang perkotaan kemudian menyebabkan terbentuknya zona / kawasan dengan fungsi tertentu sesuai dengan jenis aktifitas dominan yang berkembang didalam kawasan tersebut; seperti kawasan permukiman, perdagangan / jasa, industri, perkantoran dan pendidikan

Perkembangan kota Singkawang juga merupakan suatu hasil dari proses interaksi dan akumulasi dari berbagai sistem aktifitas yang saling bergantung dan menguntungkan untuk memperkuat sistem dalam upaya mengoptimalkan percepatan perkembangan kota, sementara lokasi perkembangan dari setiap aktifitas tersebut berada pada ruang wilayah yang saling berbeda. Kondisi yang demikian kemudian menjadi faktor demand terhadap adanya suatu sistem transportasi yang mampu menghubungkan antar bagian wilayah kota (secara internal) dan antar daerah (fungsi eksternal dari sistem

transportasi) yang mempunyai fungsi dan kedudukan yang saling berbeda dalam suatu sistem mobilitas yang aman, nyaman, praktis dan efisien.

Di sini dapat dijelaskan bahwa distribusi penggunaan lahan Kota Singkawang secara umum terdiri dari penggunaan lahan untuk permukiman, industri, perdagangan dan fasilitas-fasilitas kegiatan lainnya serta perkebunan, sawah, hutan dan lain-lain. Areal terbesar kawasan terbangun Kota Singkawang adalah areal permukiman perumahan dan berbagai fasilitas sosial budayannya, yang luasnya sekitar 2,76 % dari luas kota. Sedangkan kawasan terbangun lainnya yang terdiri dari fasilitas perdagangan dan jasa komersial, pemerintahan dan pelayanan umum, terminal, pelabuhan dan industri hanya sekitar 0,5 % dari luas kota. Kawasan terbangun ini sebagian besar menempati ruang-ruang di pusat Kota Singkawang. Selebihnya yaitu sekitar 51 % dari luas kota terdiri dari areal pertanian, kebun campuran, kebun kelapa dan lain-lain. Sedangkan sekitar 12,20 % dari luas kota masih berupa hutan.

Karena kawasan terbangun sebagian besar berada di pusat kota sehingga aktifitas kegiatan masyarakat dengan sendirinya relatif besar di pusat kota. Akibat dari kegiatan atau aktifitas ini, akan menimbulkan bangkitan dan tarikan pergerakan manusia, barang dan kendaraan yang mengakibatkan berbagai macam interaksi yang memerlukan pergerakan, salah satunya dengan menggunakan angkutan umum sebagai sarana untuk bergerak.

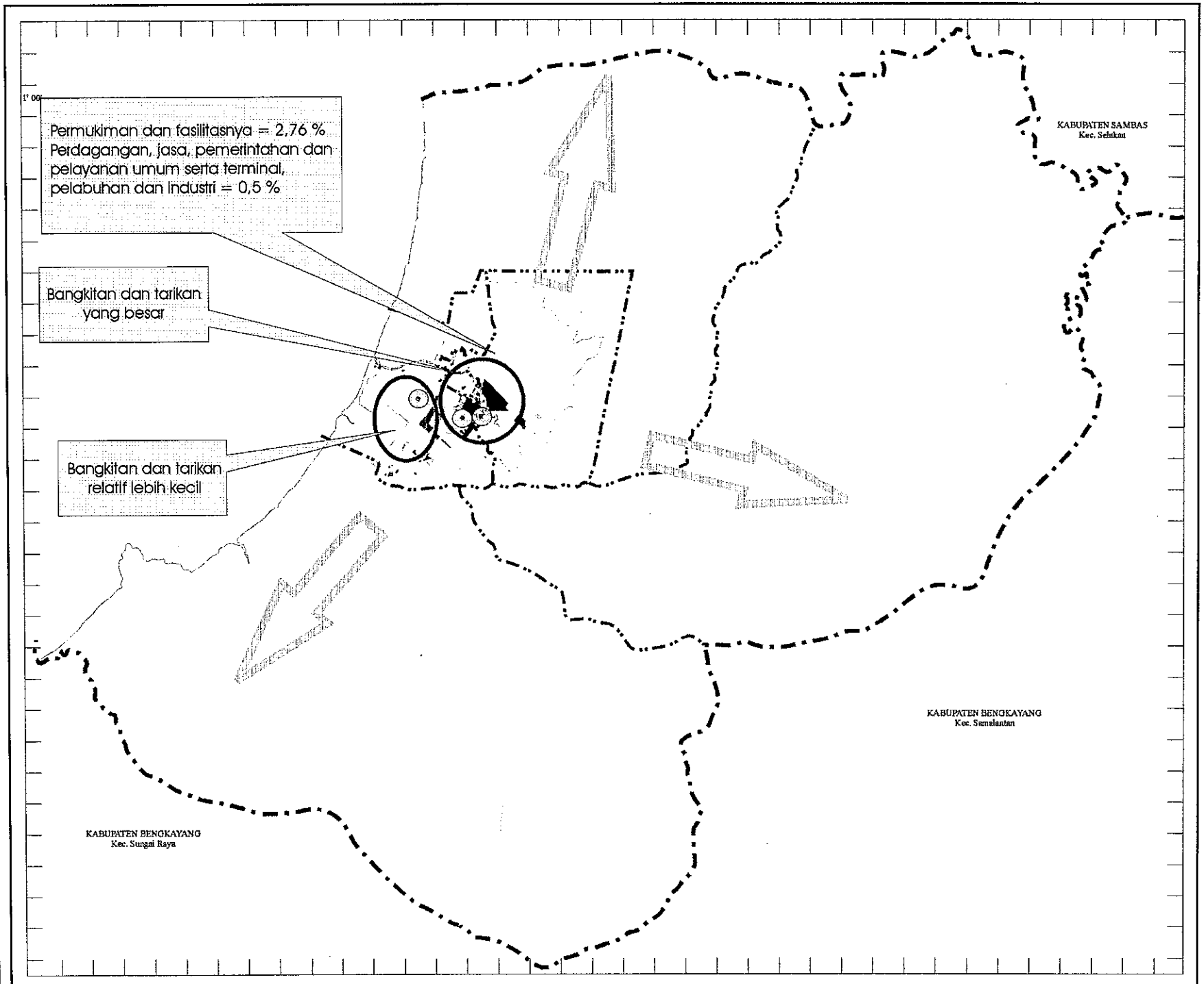
Karena kegiatan masyarakat sebagian besar berada di pusat kota, maka dengan sendirinya pusat kota akan menimbulkan tarikan dan bangkitan lalu lintas lebih tinggi. Dari hasil survey diketahui bahwa 97 % – 99 % pengguna angkutan umum lebih memilih terminal lama daripada terminal induk, dengan alasan lebih mudah dijangkau dengan biaya yang lebih murah karena tidak perlu berganti kendaraan lagi apabila ingin

ke pusat kota sehingga dapat lebih menghemat waktu karena jarak tempuh untuk ke pusat kota relatif singkat.

Sedangkan terminal induk yang berada di Jalan Alianyang meskipun tidak terletak di luar kota, namun lokasinya relatif jauh dari pusat kegiatan masyarakat yaitu pasar dan permukiman. Akibatnya bangkitan dan tarikan tata guna lahan di daerah ini lebih kecil, sehingga arus lalu lintas atau pergerakan yang berasal dan atau menuju ke daerah sekitar terminal ini juga kecil. Dalam kaitannya dengan pemanfaatan terminal induk yang berada di Jalan Alianyang ini, masyarakat pengguna angkutan umum tentu saja merasa keberatan menggunakan terminal ini karena selain jarak tempuh, dan waktu tempuh yang relatif lebih panjang, dari segi biaya juga akan bertambah karena pengguna angkutan umum harus berganti kendaraan lagi untuk sampai ke tempat tujuan misalnya bila akan ke pasar untuk berbelanja.

Berdasarkan kondisi tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa ternyata masyarakat pengguna angkutan umum lebih senang menggunakan terminal lama yang berada di Jalan Kurau dan di Jalan Stasiun, karena terminal tersebut lokasinya berada di pusat kota, dimana hampir sebagian besar kegiatan dan aktifitas berada di sini.

Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh *Tamin (2000:60)* bahwa bangkitan dan tarikan perjalanan bervariasi untuk setiap jenis tata guna lahan. Semakin tinggi penggunaan lahan akan semakin tinggi pergerakan yang dihasilkannya. Pola sebaran arus lalu lintas antara zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu lintas dan pemisah ruang yaitu berupa jarak, waktu dan biaya (lihat gambar 4.1 peta analisis kegiatan dan pemanfaatan lahan).



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

PETA

ANALISIS SISTEM KEGIATAN DAN PEMANFAATAN LAHAN KOTA SINGKAWANG

LEGENDA

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan

LOKASI TERMINAL

- Terminal Induk
- Terminal Jalan Kurau
- Terminal Jalan Stasiun

KAWASAN TERBANGUN

- Permukiman (1390 ha/2,76%)
- Pemerintahan (130,8 Ha/0,26%)
- Perdagangan & Jasa (105,5 Ha/0,21%)
- Terminal & Pelabuhan (4,3 Ha/0,01%)

Arah Perkembangan

Sumber : Hasil Analisis, 2003

NO. GBR.	SKALA	UTARA
4.1	1 : 200.000	

4.2 Analisis Sarana Prasarana dan Manajemen Pengelolaan Terminal

4.2.1 Sarana dan Prasarana Terminal

4.2.1.1 Lokasi Terminal

1) Tinjauan terhadap kemudahan pencapaian dari jalan utama kota

Dari aspek kemudahan pencapaian dari jalan utama, terminal yang berada di Jalan Kurau dan terminal yang berada di Jalan Stasiun, meskipun lokasinya sangat strategis dan mudah dijangkau karena berada di pusat kegiatan terutama pasar dan permukiman, namun jalan masuk dan keluar dari terminal ini tidak langsung menuju ke jalan utama kota. Padahal untuk angkutan umum luar kota disyaratkan agar dapat dengan cepat dan mudah mencapai jalan utama kota. Sehingga untuk melayani angkutan umum luar kota, dari aspek lokasi dan kemudahan pencapaian serta kelancaran pergerakan, tingkat pelayanan kedua terminal ini tidak memadai.

Untuk terminal induk yang berada di Jalan Alianyang pada dasarnya tingkat pelayanannya sudah sesuai dengan tipe terminal yaitu tipe B seandainya terminal ini difungsikan. Dimana lokasinya berada di jalan utama kota sehingga kendaraan angkutan umum dapat langsung masuk dan keluar dari dan ke jalan utama kota tanpa hambatan yang berarti. Dimana arah utara jalan menuju ke pusat Kota Singkawang dan arah selatan menuju ke Pontianak Ibukota Propinsi Kalimantan Barat, sehingga tingkat pelayanan dari aspek lokasi dan kemudahan pencapaian serta kelancaran pergerakan angkutan umum untuk keluar masuk terminal induk ini sangat memadai.

2) Tinjauan terhadap Persyaratan tipe Terminal

Dari aspek kesesuaian persyaratan tipe terminal, sebenarnya terminal yang berada di Jalan Kurau hanya merupakan terminal informal sehingga otomatis untuk

melayani angkutan umum luar kota dan dalam kota terminal ini sama sekali tidak memadai baik dilihat dari kapasitas (daya tampung) terminal, sirkulasi kendaraan angkutan umum maupun fasilitas yang tersedia.

Dengan jumlah trayek yang ada saat ini yaitu sebesar 9 trayek untuk angkutan umum luar kota dalam propinsi dengan jumlah armada 90 kendaraan dan 7 trayek untuk angkutan umum dalam kota dengan jumlah armada 103 kendaraan, daya tampung terminal ini sangat tidak memadai, ditambah lagi dengan tidak adanya fasilitas parkir kendaraan angkutan umum untuk beristirahat dan menunggu. Kendaraan angkutan umum tersebut hanya diparkir di depan ruko-ruko yang terdapat disekeliling terminal bercampur dengan kendaraan pribadi sehingga sirkulasi kendaraan angkutan umum yang keluar dan masuk ke terminal tidak teratur sama sekali dan berkesan semrawut.

Terminal yang berada di Jalan Stasiun merupakan terminal penumpang tipe C yang pada dasarnya hanya melayani angkutan umum dalam kota dan pedesaan saja. Namun pada kenyataannya terminal ini juga digunakan untuk angkutan umum luar kota dalam propinsi. Dengan jumlah trayek yang ada saat ini yaitu 3 trayek untuk angkutan umum luar kota dalam propinsi dengan jumlah armada 141 kendaraan dan 5 trayek untuk angkutan umum dalam kota dengan jumlah armada 119 kendaraan, daya tampung terminal sebenarnya tidak memadai. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, kondisi terminal tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk bergerak bebas dan lancar, ditambah lagi tidak ada pemisah antara angkutan umum dalam kota dan angkutan umum luar kota.

Terminal induk yang berada di Jalan Alianyang merupakan terminal penumpang tipe B yang melayani angkutan umum luar kota dalam propinsi, angkutan umum dalam kota dan angkutan pedesaan. Dengan luas lahan kurang lebih 4 Ha,

terminal ini cukup memadai untuk menampung semua trayek yang ada , baik yang di terminal di Jalan Kurau maupun terminal yang berada di Jalan Stasiun. Sirkulasi kendaraan sangat memungkinkan bagi kendaraan angkutan umum untuk dapat bergerak mencapai jalan utama kota dengan mudah, cepat dan lancar karena Jalan Alianyang ini merupakan salah satu jalan utama yang dimiliki Kota Singkawang.

Berdasarkan kondisi tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa dari aspek lokasi terminal, tingkat pelayanan terminal lama yang berada di Jalan Kurau dan di Jalan Stasiun tidak memadai, karena ditinjau dari kemudahan pencapaian ke jalan utama, kedua terminal ini lokasinya tidak langsung berada di jalan utama. Sedangkan ditinjau dari persyaratan tipe terminal yaitu dilihat dari kapasitas terminal, sirkulasi kendaraan angkutan umum yang masuk dan keluar dari terminal serta fasilitas yang tersedia, tingkat pelayanan terminal di Jalan Kurau dan terminal di Jalan Stasiun ini tidak memadai karena sebenarnya keduanya hanya diperuntukkan bagi kendaraan angkutan umum dalam kota dan pedesaan saja, sehingga kapasitas, sirkulasi dan fasilitas yang tersedia tidak memenuhi syarat untuk melayani kendaraan angkutan umum luar kota dalam propinsi. Sedangkan terminal induk jika dilihat dari kapasitas, sirkulasi serta fasilitas yang tersedia sangat memadai sekali.

Hal ini sejalan dengan *Vuchie (1981:275)* bahwa terminal haruslah terletak pada lokasi yang dapat dicapai secara cepat mudah dan lancar dari jalan arteri atau jalan utama, sehingga kendaraan angkutan umum dapat mencapai atau meninggalkan terminal secara langsung dengan aman, cepat mudah dan lancar.

4.2.1.2 Sirkulasi Lalu Lintas

Dengan jumlah armada yang ada saat ini, sirkulasi lalu lintas kendaraan angkutan umum di terminal Jalan Kurau dan di terminal Jalan Stasiun ini cukup padat.. Dalam satu hari frekuensi perjalanan untuk masing-masing kendaraan angkutan umum sebanyak dua kali pulang dan pergi. Sementara arus kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum di terminal Jalan Kurau dapat menggunakan jalan masuk dari Jalan Kalimantan dan dari jalan Kurau. Dalam hal ini tidak ada pemisahan antara arus kedatangan dan arus keberangkatan, demikian juga dengan kendaraan pribadi dapat dengan bebas masuk dan keluar melewati jalan ini. Sehingga sirkulasi kendaraan umum baik yang masuk maupun yang keluar menjadi satu dengan kendaraan pribadi yang masuk dan keluar dari lokasi terminal tersebut.

Arus kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum di terminal Jalan Stasiun menggunakan satu jalan masuk saja tanpa pemisahan antara arus kedatangan dan arus keberangkatan kendaraan umum. Sirkulasi kendaraan umum di terminal ini relatif lebih teratur dibandingkan terminal di Jalan Kurau karena kendaraan pribadi yang masuk ke terminal ini hanya kendaraan roda dua yang memiliki jalan masuk dan keluar yang terpisah dengan jalan masuk dan keluar kendaraan umum.

Berdasarkan kondisi tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa tingkat pelayanan terminal dilihat dari aspek sirkulasi lalu lintas kendaraan angkutan umum di kedua terminal lama yaitu yang berada di Jalan Kurau dan di Jalan stasiun kurang memadai karena pada dasarnya kapasitas dan fasilitas yang ada tidak memungkinkan untuk menampung kendaraan angkutan umum yang ada saat ini, sehingga akibat yang ditimbulkan adalah sirkulasi lalu lintas kendaraan angkutan umum yang padat dan berkesan tidak teratur.

Hal ini sejalan dengan kriteria dan ketentuan terminal angkutan umum penumpang dimana disebutkan bahwa jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar dan dapat bergerak dengan mudah. Sistem sirkulasi kendaraan juga harus ditata dengan memisahkan jalur kedatangan dan keberangkatan, juga pemisahan antara jalur angkutan umum dalam kota dan angkutan umum luar kota.

4.2.1.3 Fasilitas Utama dan Fasilitas Penunjang

Karena merupakan terminal informal maka fasilitas yang tersedia di terminal yang berada di Jalan Kurau ini sangat minim sekali untuk melayani angkutan umum yang ada. Terminal ini tidak memiliki fasilitas utama layaknya sebuah terminal seperti jalur kedatangan dan keberangkatan kendaraan angkutan umum, tempat tunggu dan tempat istirahat sementara kendaraan angkutan umum, bangunan kantor terminal, tempat tunggu calon penumpang, menara pengawas, loket penjualan tiket, rambu-rambu dan papan informasi. Satu-satunya yang ada di terminal ini adalah pos TPR yaitu tempat pemungutan retribusi angkutan umum yang masuk ke terminal. Demikian pula dengan fasilitas penunjang terminal seperti kamar kecil, mushola, kios dan ruang informasi tidak tersedia di terminal ini.

Sesuai dengan tipe terminal penumpang yaitu tipe C, terminal di Jalan Stasiun ini memiliki fasilitas yang lebih memadai jika dibanding dengan terminal yang ada di Jalan Kurau. Fasilitas yang tersedia antara lain adalah jalur pemberangkatan dan jalur kedatangan, tempat tunggu dan tempat istirahat sementara angkutan umum, bangunan kantor terminal, serta tempat tunggu calon penumpang. Namun di terminal ini tidak ada pemisahan antara jalur pemberangkatan dan jalur kedatangan kendaraan angkutan umum, sementara fasilitas menara pengawas, loket penjualan tiket meskipun ada namun

tidak dimanfaatkan. Rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jurusan dan tarif serta jadwal perjalanan juga tidak tersedia di terminal ini.

Terminal induk yang berada di Jalan Alianyang merupakan terminal penumpang tipe B yang pada dasarnya memiliki semua persyaratan fasilitas utama dan fasilitas penunjang sesuai dengan klasifikasi terminal penumpang tipe B. Fasilitas utama relatif lengkap yang meliputi jalur-jalur keberangkatan dan kedatangan yang terpisah masing-masing untuk angkutan umum dalam kota, angkutan umum luar kota dan angkutan umum pedesaan. Tempat tunggu dan tempat istirahat sementara kendaraan angkutan umum, bangunan kantor terminal, tempat tunggu calon penumpang, menara pengawas dan loket tempat penjualan tiket tersedia di terminal ini. Karena terminal ini sudah lama tidak difungsikan maka rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan tidak tersedia di terminal ini. Semua fasilitas yang ada di terminal saat ini kondisinya sudah sangat buruk sekali karena sudah sekian lama tidak difungsikan dan dibiarkan begitu saja.

Berdasarkan kondisi tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa dari aspek fasilitas yang tersedia, tingkat pelayanan terminal induk yang berada di Jalan Alianyang sangat memadai apabila terminal tersebut difungsikan kembali, tentunya dengan perbaikan-perbaikan yang diperlukan untuk mengembalikan kondisi semula.

Hal ini sejalan dengan *Keputusan Menteri Perhubungan No 31 tahun 1995* mengenai kriteria perencanaan terminal yang terdiri dari sirkulasi lalu lintas kendaraan angkutan umum dan fasilitas utama serta fasilitas penunjang terminal, dimana pada dasarnya terminal induk memiliki semua persyaratan dan kriteria terminal tersebut di atas.

4.2.1.4 Kondisi Fisik Daerah Pengawasan Terminal

Kondisi fisik yang akan dinilai meliputi lebar jalan, kondisi jalan dan klasifikasi jalan serta kemacetan yang terjadi di sekitar jalan masuk ke masing-masing terminal yang ada. Pemberian skala untuk kondisi fisik dan pergerakan di daerah sekitar terminal seperti pada tabel IV.1 di bawah ini :

TABEL IV.1
SKALA PENILAIAN

No	Kondisi	Penilaian			
		Sangat Baik (+2)	Baik (+1)	Kurang Baik (-1)	Buruk (-2)
1	Lebar Jalan	> 10 mtr	8 – 10 mtr	6 – 8 mtr	< 6 mtr
2	Kondisi Jalan	Baik	Rusak sedang	Rusak	Rusak berat
3	Klasifikasi Jalan	Regional	-	Lokal	-
4	Hambatan Lalu	Tidak macet	Macet sedang	Macet	Macet total

Kemudian dari skala penilaian di atas dapat dilakukan penilaian terhadap kondisi fisik dan pergerakan di sekitar terminal lama dan terminal baru sebagai berikut :

TABEL IV.2
PENILAIAN KONDISI FISIK DAN PERGERAKAN

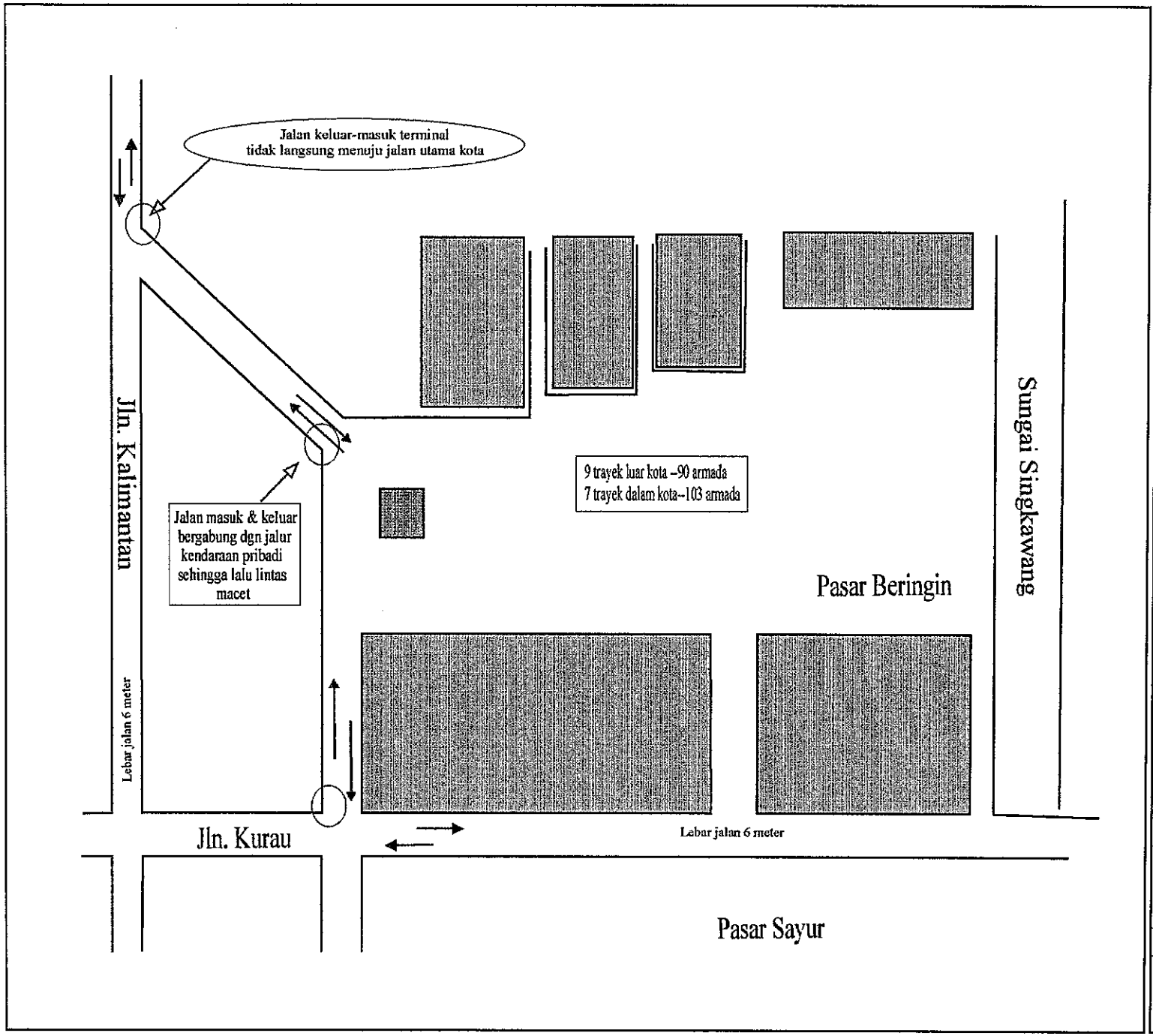
No	Terminal / Jalan	Penilaian terhadap Fisik Jalan				
		Lebar	Kondisi	Klasifikasi	Hambatan	Total
1	Terminal Jln Kurau :					
	Jalan Kurau	-1	-1	-1	-1	-4
	Jalan Kalimantan	-1	-1	-1	-1	-4
2	Terminal Jln Stasiun :					
	Jalan Stasiun	-1	+1	-1	-1	-2
3	Terminal Induk :					
	Jalan Alianyang	+1	+2	+2	+2	+7

Sumber data survey 2003

Dari Tabel IV.2 di atas dapat dilihat bahwa kondisi dan pergerakan di terminal induk memiliki bobot +7, sementara terminal di Jalan Kurau dan terminal di Jalan Stasiun masing-masing memiliki bobot –4 dan –2.

Dengan bobot +7 terminal induk memiliki lebar jalan 8 meter (+1) dengan klasifikasi jalan regional (+2), sementara kondisi jalannya baik (+2) dan lalu lintas lancar (+2). Dengan bobot –2 terminal di Jalan Stasiun memiliki lebar jalan 6 meter (-1) dengan klasifikasi jalan lokal (-1), sementara kondisi jalan rusak sedang (+1) dan lalu lintas macet (-1).Untuk bobot –4 terminal di Jalan Kurau memiliki lebar jalan 6 meter (-1) dengan klasifikasi jalan lokal (-1), sementara kondisi jalan rusak (-1) dan lalu lintas macet.

Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa tingkat pelayanan terminal yang paling optimal dilihat dari lebar jalan, kondisi jalan, klasifikasi jalan dan hambatan lalu lintas adalah terminal induk yang berada di Jalan Alianyang, urutan di bawahnya adalah terminal yang berada di Jalan Stasiun dan terminal di Jalan Kurau.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

PETA

Analisis Sarana Prasarana Terminal di Jalan Kurau

LEGENDA :

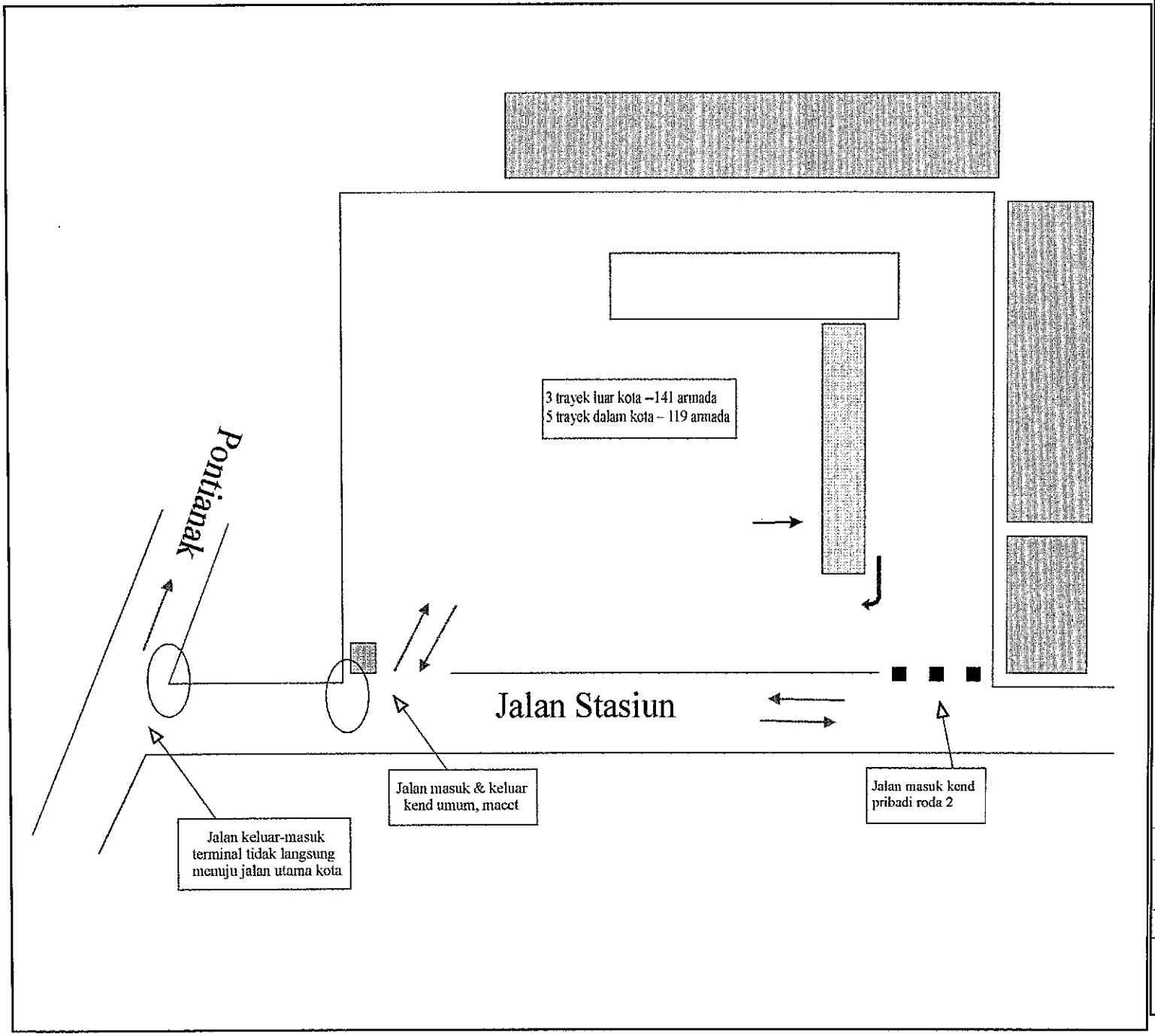
TPR
RUKO

Klasifikasi jalan lokal
lebar jalan 6 meter
kondisi jalan rusak

SUMBER

HASIL SURVEY

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
4.2		



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

PETA

Analisis Sarana Prasarana Terminal di Jalan Stasiun

LEGENDA :

- TPR
- RUKO
- KANTOR TERMINAL DAN TEMPAT MENUNGGU
- JALUR KEDATANGAN DAN PEMBERANGKATAN

Klasifikasi Jalan Lokal

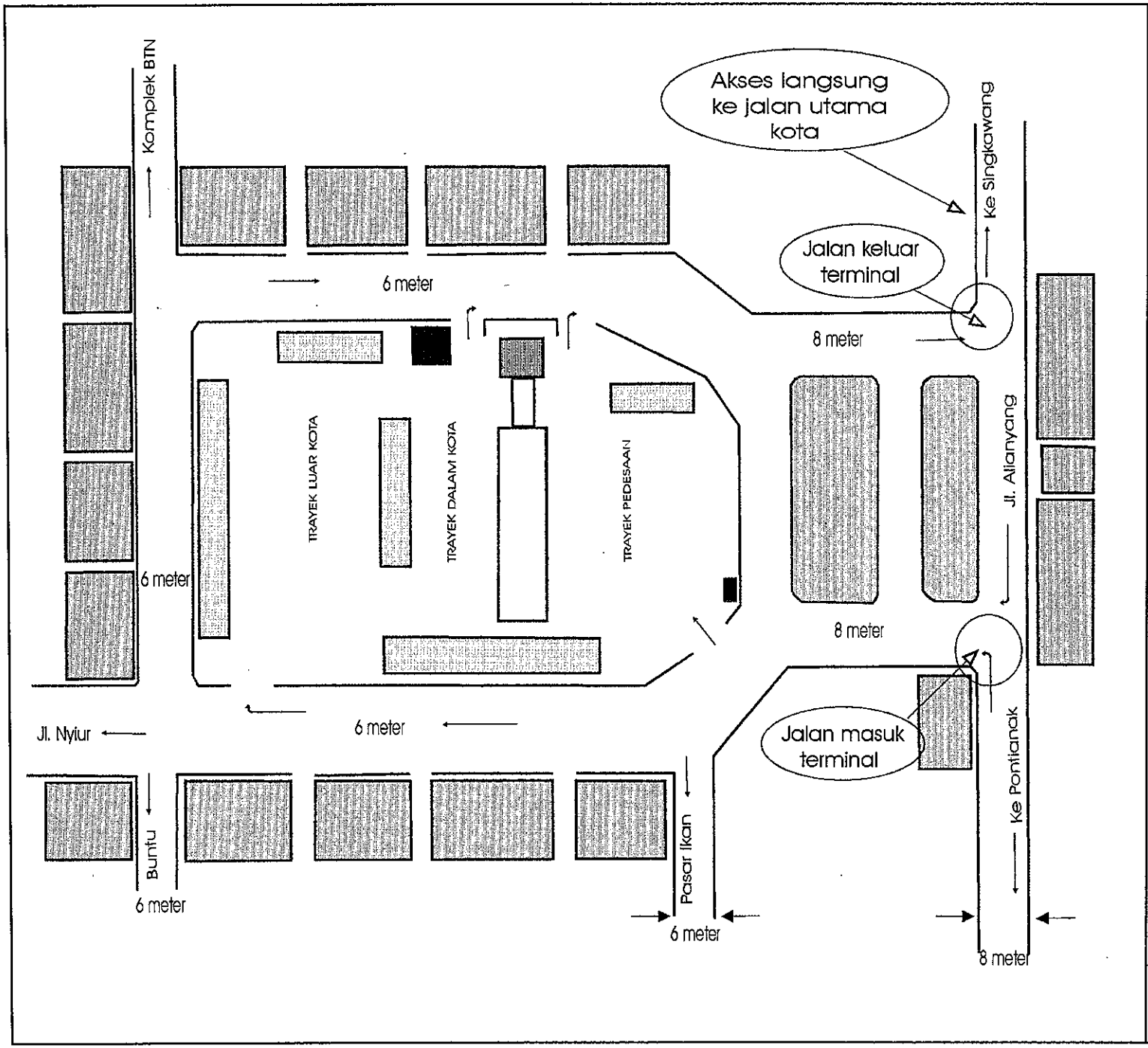
Lebar jalan 6 meter

Kondisi jalan rusak sedang

SUMBER

HASIL SURVEY 2003

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
4.3		



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

PETA

Analisis Sarana Prasarana Terminal Induk

LEGENDA :

- RUKO
- KANTOR
- HALTE
- TAMAN / RUMPUT
- TEMPAT PEMUNGUTAN RETRIBUSI
- POS POLISI
- GARDU PLN

Klasifikasi Jalan Regional

Lebar jalan 8 meter

Kondisi jalan rusak ringan

SUMBER

HASIL SURVEY 2003

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
4.4		

4.2.2 Manajemen Pengelolaan dan Kebijakan Terminal

4.2.2.1 Manajemen Pengelolaan Terminal

Indikator yang digunakan untuk mengetahui manajemen pengelolaan terminal di Kota Singkawang adalah dengan membandingkan kondisi eksisting pengelolaan terminal lama yang meliputi penataan pelataran terminal menurut rute termasuk penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan, penyajian jadwal petugas di terminal, pungutan jasa pelayanan terminal dan lain sebagainya dengan persyaratan pengelolaan terminal dalam *Keputusan Menteri Perhubungan No 31 Tahun 1995.*

Dari hasil pengamatan dan wawancara langsung di kedua terminal di Jalan Kurau dan Jalan Stasiun ini dapat di ketahui bahwa penataan pelataran terminal menurut jurusan atau rute perjalanan tidak tersedia di kedua terminal ini, sementara pengaturan kedatangan dan keberangkatan angkutan umum tidak terjadwal, demikian juga dengan pemeriksaan batas kapasitas muatan yang diijinkan tidak dilakukan oleh pihak pengelola terminal.

Untuk penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan umum, pengaturan jadwal petugas di terminal, pungutan jasa pelayanan terminal dan pengaturan tarif angkutan dikelola secara baik oleh pengelola terminal yang bersangkutan.

Berdasarkan kondisi tersebut di atas maka dapat disimpulkan bahwa pola pengelolaan di terminal lama ini kurang memadai, baik ditinjau dari penataan dan pengaturan pelataran terminal menurut rute perjalanan maupun pengaturan kedatangan dan keberangkatan angkutan umum yang tidak terjadwal. Selain itu juga tidak ada pemerikasaan batas kapasitas muatan yang diijinkan, akibatnya kendaraan angkutan umum dapat leluasa menaikan penumpang melebihi kapasitas muat yang ada sehingga

sangat membahayakan keselamatan dan kenyamanan bagi penumpang sebagai pengguna jasa angkutan umum.

Hal ini sejalan dengan Persyaratan Pengelolaan terminal dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 yang menyatakan bahwa pengelolaan terminal penumpang yang harus dilakukan adalah kegiatan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan pengoperasian terminal yang antara lain harus memperhatikan hal –hal tersebut di atas.

4.2.2.2 Proses Kebijakan Terminal Induk

Terminal induk dibangun dengan dasar kebutuhan untuk menampung perkembangan volume kendaraan penumpang angkutan umum yang kian bertambah setiap tahun seiring dengan perkembangan dan pertumbuhan perekonomian Kota Singkawang. Mengingat pembangunan terminal ini memerlukan biaya yang cukup besar, maka dalam merealisasikan pembangunan terminal ini Pemerintah Kabupaten Sambas yang waktu itu masih bergabung dengan Kota Administratif Singkawang berupaya menggali dan mengikutsertakan peranan dan partisipasi swasta yaitu dalam hal ini CV. Citra Singkawang yang memiliki lahan yang terletak di Jalan Alianyang Singkawang.

Sejalan dengan hal tersebut, untuk menentukan lokasi yang tepat untuk terminal induk ini dibentuk Tim Teknis dengan Surat Tugas Bupati Kepala daerah Tingakt II Sambas No. 121.41 / 1092 / Pem.Um tanggal 19 Agustus 1989. Berdasarkan laporan, pertimbangan, evaluasi dan saran-saran Tim Teknis (Berita Acara tanggal 18 September 1989) diterbitkan Lokasi terminal induk Kota Singkawang yang diatur

dengan Surat Keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Sambas Nomor 141 tahun 1989 tanggal 22 September 1989 yaitu berlokasi di Jalan Alianyang Singkawang.

Dengan surat tanggal 27 Desember 1989 Nomor 551.22 / 1782 / Pem.Um Bupati Kepala Daerah Tingkat II Kabupaten Sambas menginformasikan kepada DPRD Kabupaten Sambas mengenai rencana pembangunan terminal induk tersebut dan komplek perumahan Pemerintah Kabupaten Daerah Tingkat II Sambas yang terkena lokasi pembangunan terminal dibongkar dan diganti bangunan baru di Jalan Yos Sudarso Kelurahan Kuala Kecamatan Pasiran Kota Administratif Singkawang.

Dalam melaksanakan maksud tersebut di atas telah dibuat kesepakatan antara Bupati Kepala Daerah Tingkat II Sambas dengan pihak CV. Citra Singkawang sebagai pelaksana yang dituangkan dalam bentuk Surat Perjanjian Nomor 645.6 / 01 / Hk tanggal 30 Desember 1989, untuk selanjutnya segera dilaksanakan pembangunan terminal tersebut.

Berdasarkan proses kebijakan yang telah ditempuh dalam pembangunan terminal induk oleh Pemerintah Daerah Tingkat II Kabupaten Sambas pada waktu itu, maka dapat disimpulkan bahwa dalam penentuan lokasi terminal induk ini tidak melalui suatu proses studi kelayakan yang mempertimbangkan berbagai aspek yang terkait dengan kesesuaian lahan, potensi jumlah bangkitan dan tarikan pergerakan yang ada di sekitar lokasi terminal. Hal lain yang lebih penting adalah tidak dilibatkannya berbagai komponen masyarakat khususnya yang berkepentingan dalam penggunaan jasa angkutan umum.

Kalaupun dibentuk Tim Teknis dalam rangka penentuan lokasi terminal ini, maka tim yang dibentuk ini juga tidak melakukan suatu kajian yang mendalam bagi penentuan lokasi terminal induk, mengingat surat tugas yang diberikan oleh Bupati

untuk pembentukan Tim Teknis dengan berita acara yang memuat laporan, pertimbangan dan evaluasi serta saran-saran dari Tim Teknis ini cuma memiliki perbedaan waktu yang singkat yaitu kurang lebih satu bulan saja.

Peran legislatif juga sangat lemah dalam rangka pengambilan kebijakan yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat banyak, hal ini terlihat bagaimana Bupati sebagai kepala pemerintahan di Kabupaten Sambas hanya cukup mengirimkan surat ke DPRD setempat untuk menginformasikan adanya rencana pembangunan terminal induk yang berlokasi di Jalan Alianyang.

Dalam rangka memanfaatkan terminal induk ini juga telah dilakukan berbagai upaya, antara lain dengan surat Bupati Kepala Daerah Tingkat II Sambas kepada pengusaha angkutan umum se – Kabupaten Sambas tanggal 22 Februari 1991 untuk melakukan uji coba tahap I yang dimulai tanggal 28 Februari sampai dengan 15 Maret 1991,dimana pada uji coba tahap I ini diatur rute semua kendaraan penumpang umum antar kota, pinggiran kota serta oplet dalam kota diwajibkan langsung masuk dan keluar dari terminal induk untuk menaikan dan menurunkan penumpang tanpa melalui pusat – pusat perdagangan / kota. Uji coba tahap I ini boleh dikatakan gagal dan menimbulkan gejolak di kalangan pengusaha, supir dan pelajar serta tukang beca meskipun rute yang dibuat telah mengikut sertakan Organda, wakil pengusaha dan wakil para supir.

Dengan surat Bupati Kepala Daerah Tingkat II Kabupaten Sambas kepada pengusaha angkutan umum se-Kabupaten Sambas tanggal 21 Maret 1991, dilakukan uji coba tahap II pada tanggal 22 Maret sampai dengan 21 april 1991, dimana pada waktu masuk ke terminal induk diperbolehkan melalui pusat kegiatan kota dan pada waktu keluar terminal induk tidak menyentuh kegiatan kota. Bus dan minibus antar kota harus langsung masuk dan keluar dari dan ke terminal induk. Dengan rute ini keresahan

masyarakat pinggiran kota agak terobati, tetapi sikap enggan para supir untuk membawa kendaraannya secara sadar ke terminal induk tetap berlanjut, baik oleh para supir oplet pinggiran kota maupun para supir bus antar kota.

Melalui suratnya kepada Bupati Kabupaten Sambas tanggal 29 Mei 1991 mengenai pengoperasian terminal induk Singkawang, Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Kalimantan Barat menghimbau agar terminal lama dijadikan sub-sub terminal untuk menghubungkan kegiatan di terminal induk dengan pusat-pusat pelayanan di dalam kota melalui angkutan kota.

Dengan dasar surat tersebut di atas, Bupati Kabupaten Sambas melalui suratnya kepada Ketua DPRD Kabupaten Sambas tanggal 24 Juni 1991 meminta agar ditetapkan peraturan untuk penataan trayek angkutan umum dalam rangka pengoperasian terminal induk. Maka melalui Keputusan Pimpinan DPRD Kabupaten Sambas No 04 tahun 1991 tanggal 26 Juni 1991 dan sambil menunggu keputusan DPRD Kabupaten Sambas, maka dapat meyetujui pengoperasian terminal induk di Jalan Alianyang Singkawang dengan rute-rute yang telah ditetapkan dengan Surat Keputusan Bupati Kabupaten Sambas. Selanjutnya melalui Surat Keputusan Bupati Kabupaten Sambas No 98 tahun 1991 tanggal 15 Juli 1991 dan diperbaharui lagi dengan Surat Keputusan No 122 tahun 1992 tanggal 5 Agustus 1992, memutuskan mengenai pengaturan rute angkutan umum antar kota, angkutan umum dalam kota dan pedesaan.

Upaya yang lain adalah dengan pembangunan jalan yang menghubungkan terminal induk, sehingga kendaraan untuk jurusan Pemangkat, Sambas langsung tembus menuju terminal induk, pelebaran jalan Alianyang, perkerasan jalan Tani untuk kendaraan jurusan Batu Layang Pontianak. Dibangunnya pasar ikan di lokasi komplek

terminal induk juga dalam upaya memberikan daya tarik kepada masyarakat untuk menuju lokasi terminal induk tersebut.

Berdasarkan proses kebijakan yang telah ditempuh dalam pemanfaatan atau pengoperasian terminal induk selama ini, maka dapat disimpulkan bahwa dalam sosialisasi pemanfaatan terminal induk ini masyarakat terutama pengguna angkutan umum dan supir angkutan umum tidak diajak bicara untuk didengar pendapat atau keinginannya. Sehingga meskipun pengaturan rute angkutan telah berulang kali direvisi, masyarakat tetap tidak bersedia menggunakan terminal induk tersebut.

Dari uraian di atas jelas bahwa proses kebijakan dalam hal penentuan lokasi dan pengoperasian terminal induk ini sejalan dengan pendapat *Dunn (2000:209)* yang mengatakan bahwa masalah merupakan kondisi yang objektif yang keberadaannya dapat diciptakan dengan menentukan fakta-fakta apa yang ada dalam suatu kasus. Pandangan yang naif ketika kita gagal untuk mengenali fakta yang ada, bahkan diinterpretasikan secara berbeda oleh para pelaku kebijakan. Oleh karena itu informasi yang sama yang relevan dengan kebijakan dapat dan sering menghasilkan definisi-definisi dan penjelasan-penjelasan tentang masalah yang saling berbenturan. Hal ini bukan karena fakta-fakta tidak konsisten, melainkan karena para analisis kebijakan, pembuat kebijakan dan pelaku kebijakan mempunyai asumsi-asumsi serta kepentingan yang sering bertentangan dan perubahan-perubahan sosial yang terjadi.

4.3 Analisis Pergerakan Lalu Lintas di Kota Singkawang

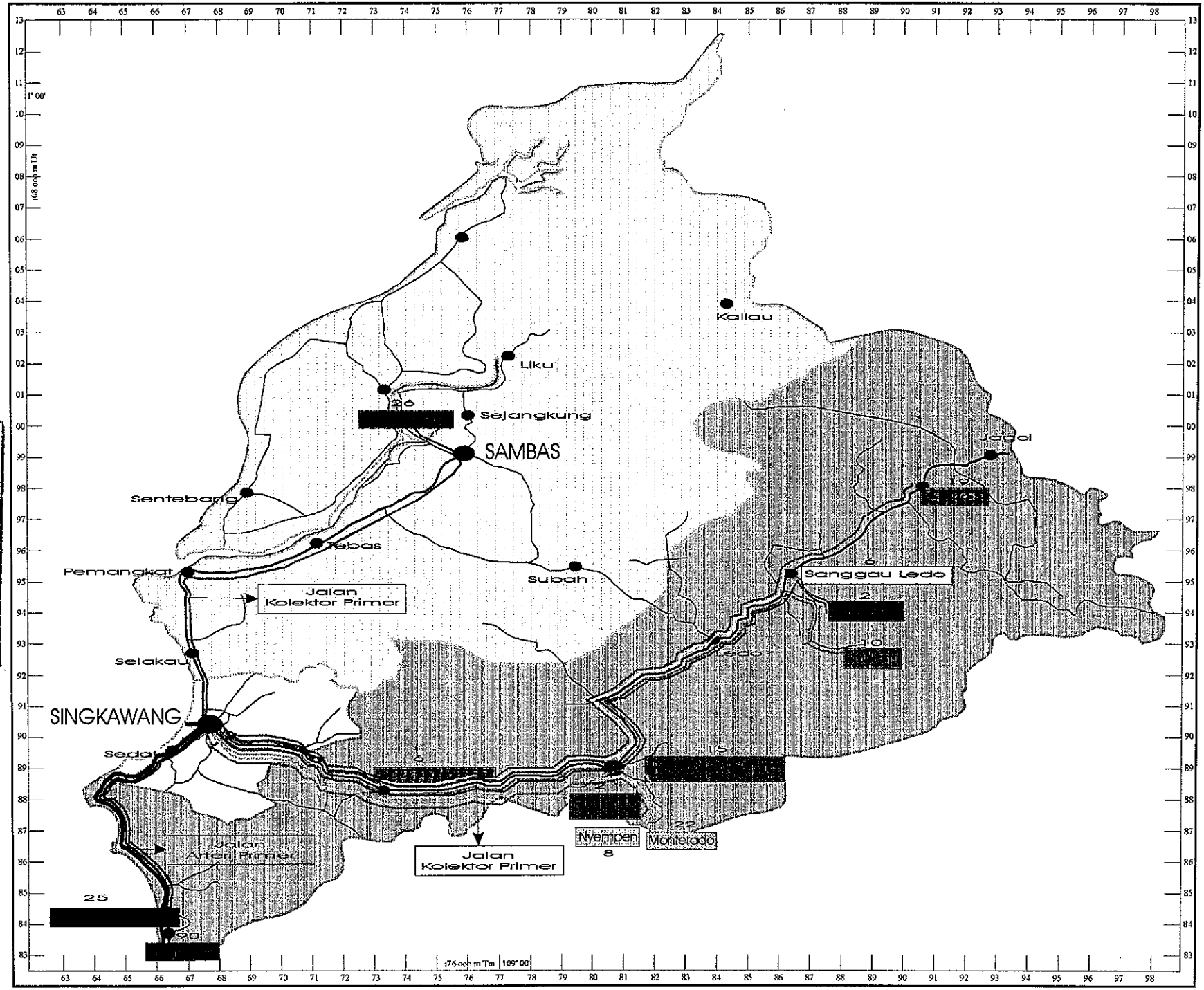
4.3.1 Pergerakan Eksternal dan Internal

Pergerakan eksternal Kota Singkawang tidak terlepas dari Kabupaten Sambas dan Kabupaten Bengkayang, karena ketiga wilayah ini dulunya merupakan satu wilayah

yaitu Kabupaten Sambas. Oleh karenanya pergerakan eksternal Kota Singkawang mendukung keterhubungan antara ketiga wilayah ini, selain Kota Pontianak sebagai Ibukota Propinsi Kalimantan Barat. Hubungan eksternal kota yang menghubungkan Kota Singkawang dengan Kota Pontianak diarahkan melalui jalan arteri primer sedangkan jalan penghubung Kota Singkawang dengan kota-kota kabupaten di sekitarnya (Sambas dan Bengkayang) melalui jalan kolektor primer. Jalan lokal primer menghubungkan Kota Singkawang dengan kota-kota kecamatan dan desa-desa pusat pertumbuhan di sekitarnya (lihat peta trayek luar kota).

Sementara pergerakan internal Kota Singkawang sebagian besar menuju kawasan terbangun di Kota Singkawang seperti permukiman, perdagangan dan jasa serta pemerintahan dan industri yang tersebar di pusat pengembangan kota. Antar pusat pengembangan, antara pusat pengembangan dengan pusat kota dan kawasan khusus (kawasan industri, terminal, pelabuhan dan lain-lain) dihubungkan dengan jalan arteri sekunder. Untuk Pusat Pengembangan atau pusat kota dengan Pusat Lingkungan dihubungkan dengan jalan kolektor sekunder. Untuk menghubungkan pusat-pusat lingkungan baik yang berada dalam satu pusat pengembangan maupun antar pusat pengembangan melalui jalan lokal sekunder (lihat gambar 4.5).

Hal ini sejalan dengan *Tamin (2000;497)* bahwa sistem jaringan transportasi harus mengintegrasikan semua pusat kegiatan dalam konteks regional, yang tidak dapat dipisahkan dari sistem kota yang berada di sekitarnya, yang merupakan suatu kesatuan sistem kota yang berinteraksi satu sama lain dan yang saling menghubungkan antara wilayah kota, permukiman, daerah komersial dan rekreasi.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

PETA

ANALISIS PERGERAKAN EKSTERNAL KOTA SINGKAWANG

LEGENDA

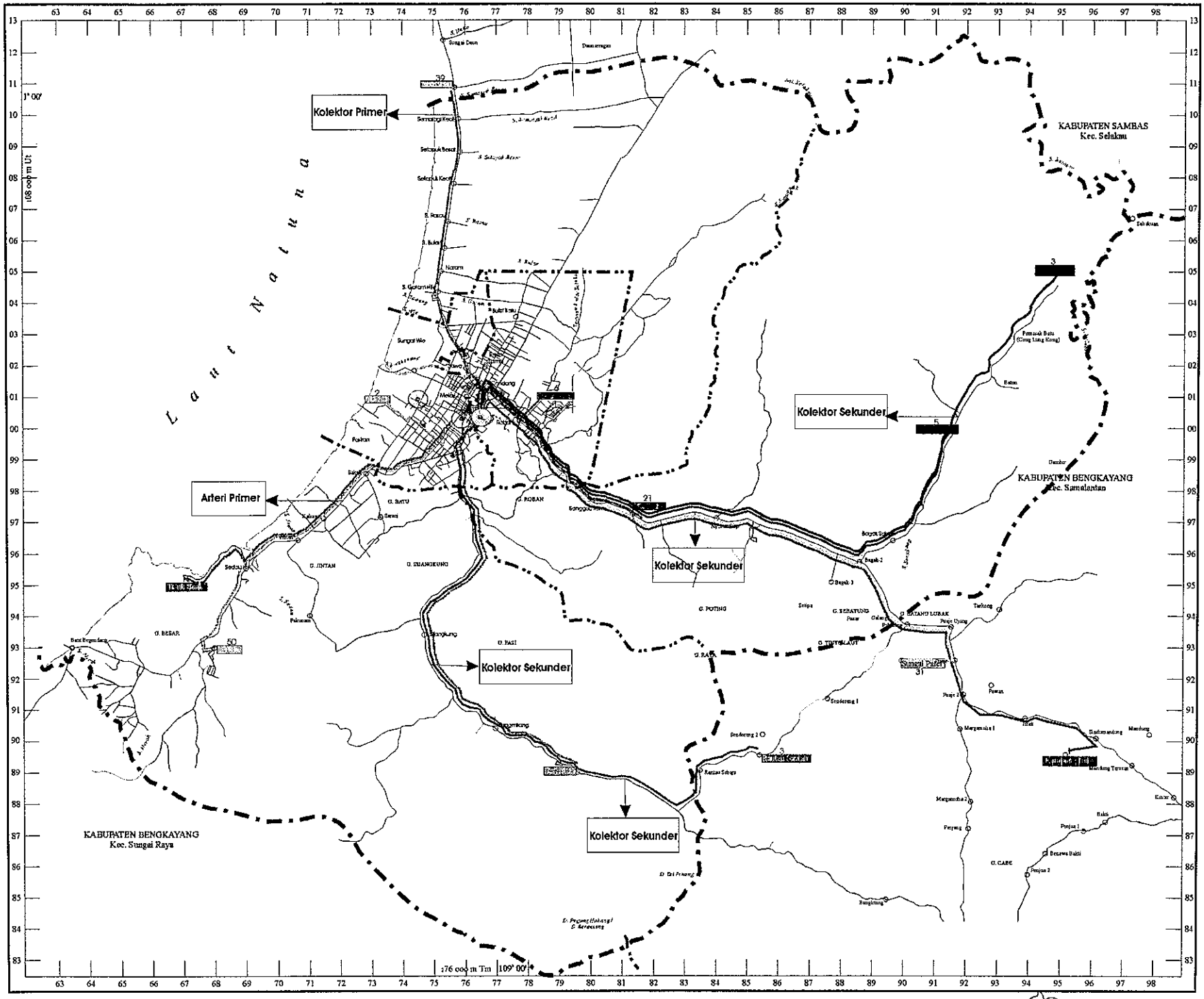
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Aspal
- Laut, Sungai, Anak Sungai
- Ibukota Kabupaten

TRAYEK ANGKUTAN LUAR KOTA

- Pontianak
- Sei Duri
- Seluas
- Sanggau Ledo
- Serukam
- Paket ABCD
- Bengkayang
- Monterado
- Nyempen
- Pangliban
- Kartiasa
- Samalantan

Sumber : Hasil Analisis 2003

NO. GBR.	SKALA	UTARA
4.5.	1 : 850.000	


Kolektor Primer
Arteri Primer
Kolektor Sekunder
Kolektor Sekunder
Kolektor Sekunder
Kolektor Sekunder
Laut Natuna
KABUPATEN SAMBAS
Kec. Selakau
KABUPATEN BENGKAYANG
Kec. Samalantan
KABUPATEN BENGKAYANG
Kec. Sungai Raya
Sungai Duri
Sungai Pinyuh
Sungai Kakap
Sungai Kunyit
Sungai Ambawang
Sungai Rasau
Sungai Belangkau
Sungai Wio
Sungai Kelik
Sungai Kelik Besar
Sungai Kelik Kecil
Sungai Kelik Laut
Sungai Kelik Darat
Sungai Kelik Tengah
Sungai Kelik Kanan
Sungai Kelik Kiri

4.3.2 Pergerakan Pengguna Angkutan Umum

Indikator yang digunakan untuk mengetahui karakteristik pergerakan pengguna angkutan umum di Kota Singkawang adalah dengan data asal dan tujuan pergerakan pengguna angkutan umum. Dengan mengetahui karakteristik pergerakan pengguna angkutan umum ini kemudian dapat menjadi dasar bagi penentuan lokasi terminal yang optimal, dengan asumsi bahwa lokasi akan menjamin pergerakan yang efisien atau menghasilkan jarak tempuh terpendek. Asumsi ini digunakan dengan anggapan bahwa pengguna angkutan umum dan operator akan diuntungkan dengan semakin pendeknya pergerakan yang harus dilakukan.

Berdasarkan hasil data yang dikumpulkan menghasilkan matriks asal tujuan pergerakan pengguna angkutan umum. Dari matriks asal tujuan pergerakan pengguna angkutan umum tersebut selanjutnya dengan metode momen dapat ditentukan titik yang mewakili jarak pencapaian terpendek terhadap asal dan tujuan pergerakan. Dalam hal ini perhitungan dilakukan hanya untuk angkutan dalam kota saja.

Sebelum perhitungan dilakukan, terlebih dahulu ditetapkan suatu sistem koordinat sembarang. Selanjutnya dapat dihitung momen yang merupakan perkalian antara jumlah pergerakan yang keluar atau menuju suatu zona. Dari hasil perhitungan menunjukkan bahwa titik optimal pergerakan pengguna angkutan umum dalam kota adalah :

X = 1,12 Km (skala gambar = 0,75 cm)

Y = - 0,56 Km (skala gambar = - 0,38 cm)

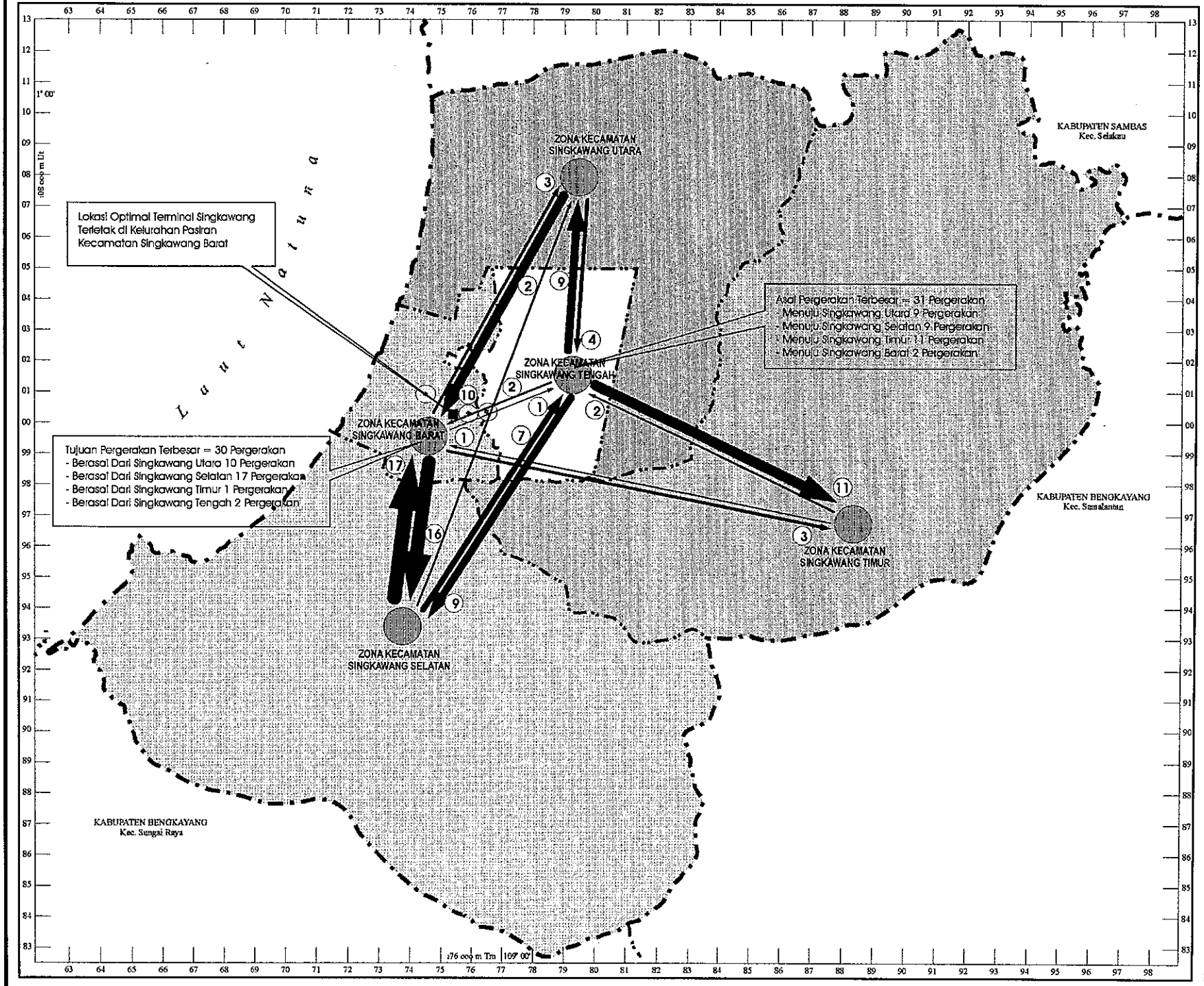
Lokasi optimal menurut perhitungan berada di Kelurahan Pasiran Kecamatan Singkawang Barat (lihat pada gambar 4.1). Hal ini menunjukan bahwa sebagian besar pergerakan keluar dan masuk ke Kota Singkawang berorientasi ke dan dari Kelurahan

Pasiran. Ini terjadi karena Kelurahan Pasiran merupakan kawasan pusat kota dimana sebagian besar aktifitas kegiatan masyarakat terpusat di sini.

Selain itu, dapat dijelaskan pula bahwa asal pergerakan terbesar terjadi di Kecamatan Singkawang Tengah yaitu 31 pergerakan dari 100 pergerakan yang terjadi. Masing-masing menuju Kecamatan Singkawang Utara 9 pergerakan, Singkawang Selatan 9 pergerakan, Singkawang Timur 11 pergerakan dan Singkawang Barat 2 pergerakan. sedangkan tujuan pergerakan terbesar terjadi di Kecamatan Singkawang Barat yaitu 30 pergerakan dari 100 pergerakan yang terjadi. Masing-masing berasal dari Kecamatan Singkawang Utara 10 pergerakan, Singkawang Selatan 17 pergerakan, Singkawang Timur 1 pergerakan dan Singkawang Tengah 2 pergerakan.

Kecamatan Singkawang Barat dan Singkawang Tengah merupakan pusat kegiatan Kota Singkawang, dimana hampir sebagian besar permukiman, perdagangan dan jasa serta fasilitas pelayanan umum berada di kecamatan tersebut. Namun mengingat pusat kota Singkawang dan sekitarnya telah berkembang dengan pesat, maka dalam penentuan lokasi terminal, kebijakan yang diambil seringkali dihadapkan pada dua pilihan atau batasan yang saling bertentangan.

Pada dasarnya kemudahan pengguna dalam mencapai terminal merupakan tolok ukur utama dalam menentukan lokasi terminal, tetapi persyaratan ini kemudian menjadi tidak mudah untuk dipenuhi, ketika pemerintah daerah dihadapkan pada kesulitan untuk mendapatkan lahan dengan luasan yang cukup dengan harga yang layak serta permasalahan dalam pembebasan lahan pada daerah yang dekat dengan pusat kegiatan kota atau permukiman. Kendala ini menyebabkan pembangunan terminal lebih cenderung mengarah ke daerah pinggiran kota yang umumnya terletak cukup jauh dari pusat kegiatan kota seperti terminal induk yang berlokasi di Jalan Alianyang.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

EVALUASI PEMANFAATAN TERMINAL INDUK KOTA SINGKAWANG

PETA

Analisis Pergerakan Pengguna Angkutan Umum

LEGENDA
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Kec. Singkawang Tengah
- Kec. Singkawang Barat
- Kec. Singkawang Timur
- Kec. Singkawang Utara
- Kec. Singkawang Selatan

LOKASI TERMINAL
- Terminal Induk
- Terminal Jalan Kurau
- Terminal Jalan Stasiun
- Lokasi Optimal Terminal

Jumlah Pergerakan
17
16
11
10
9
7
4
3
2
1

Sumber : Hasil Analisis, 2003

NO. GBR.	SKALA	UTARA
4.7	1 : 200.000	

Akibatnya terminal ini bagi sebagian besar pengguna jasa angkutan umum dianggap kurang bisa memberikan pelayanan yang optimal terhadap sistem pergerakan dan perannya dianggap belum optimal dalam mendukung proses perkembangan Kota Singkawang saat ini.

4.4 Evaluasi Perencanaan dan Pembangunan Terminal Induk

Dari proses perencanaan hingga pembangunan terminal induk Kota Singkawang selesai dibangun untuk melayani angkutan umum luar kota dan dalam kota serta angkutan pedesaan, kebijakan yang diambil oleh pemerintah setempat tidak memiliki dasar yang kuat khususnya dalam penentuan lokasi terminal induk tersebut. Indikasi yang bisa ditangkap di sini adalah tidak dilakukannya studi kelayakan yang mempetimbangkan berbagai aspek yang terkait dengan kesesuaian lahan, potensi bangkitan dan tarikan pergerakan yang ada.

Hal ini tidak sejalan dengan pendapat *Morlock (1978 ; 711)* yang mengemukakan bahwa proses pemilihan sebuah lokasi untuk fasilitas yang baru biasanya cukup rumit dan memakan waktu, terutama oleh karena beragamnya konsekuensi dari sebuah keputusan. Biasanya pilihan terakhir tidaklah ideal bagi seluruh sudut pandang, tetapi merupakan jalan tengah dari sekian banyak tujuan, yang kadang-kadang berlawanan. Proses pemilihan lokasi untuk suatu fasilitas utama biasanya cukup panjang, kadang-kadang sampai bertahun-tahun, karena banyaknya kelompok yang berkepentingan yang harus puas dengan pilihan terakhir itu.

Selain itu di dalam lingkup pemerintahan kota, pengambil kebijakan dalam hal perencanaan dan pelaksanaan pembangunan kota diselenggarakan oleh Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah *(Bappeda)*. Tugas dan tanggung jawab badan

ini meliputi kegiatan penelitian, penyusunan, penetapan rencana dan peninjauan kembali rencana kota. Demikian pula seharusnya yang dilakukan pada perencanaan dan pembangunan terminal induk Kota Singkawang ini. Langkah-langkah yang harus dilakukan dalam proses pembangunan terminal induk ini melalui suatu proses pentahapan sebagai berikut :

a. Tahapan persiapan penyusunan rencana pembangunan terminal, mencakup :

- Rencana pembiayaan pembangunan
- Penyiapan kerangka kerja berupa acuan perencanaan yang diperlukan

b. Tahapan penyusunan rencana pembangunan terminal, mencakup :

- Tahap pengumpulan data dan informasi tentang faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pembangunan terminal.
- Tahapan penalaran atau analisis keadaan dari berbagai aspek serta faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pertumbuhan dan perkembangan kota.
- Tahapan perumusan materi rencana pembangunan terminal yang bersifat teknis dan non teknis sampai pada tingkat penyelesaian rencana dalam bentuk rencana teknik operasional
- Tahapan penetapan peraturan daerah sebagai kebijakan

4.5 Evaluasi Penegakan Pengaturan dan Manajemen Pengelolaan Terminal

Setelah terminal induk ini selesai dibangun, kebijakan yang diambil oleh pemerintah setempat untuk segera mengoperasikan terminal tersebut mengalami hambatan atau penolakan dari masyarakat. Indikasi yang bisa ditangkap di sini adalah telah dilakukan berbagai upaya antara lain dengan penataan trayek angkutan umum yang ada di Kota Singkawang, namun walaupun penataan trayek ini telah mengalami

revisi berulangkali, masyarakat tetap tidak bersedia menggunakan terminal induk tersebut.

Dalam kaitannya dengan pemanfaatan terminal induk ini, baik pemerintah sebagai pembuat kebijakan dan masyarakat pengguna sebagai pelaku kebijakan masing-masing memiliki alasannya sendiri. Pemerintah memandang bahwa untuk menjawab kebutuhan pergerakan akibat meningkatnya kegiatan transportasi di Kota Singkawang, maka perlu dibangun terminal baru yaitu terminal induk yang lebih representatif untuk menjawab perkembangan kota dewasa ini. Namun dalam penentuan lokasi pemerintah tidak memperhitungkan kedekatan terminal tersebut dari pusat kegiatan kota, sehingga masyarakat pengguna angkutan umum yang membutuhkan pergerakan menolak menggunakannya.

Dari sudut pandang masyarakat pengguna, pemilihan lokasi terminal di pusat kota akan memudahkan mereka dalam melakukan kegiatan, karena sebagian besar aktifitas dan kegiatan masyarakat berada di pusat kota. Sehingga dari segi waktu pencapaian tujuan, jarak dan biaya dapat lebih diminimalkan.

Dari sudut pandang pemerintah, pemilihan lokasi terminal di pusat kota tidak memungkinkan karena masalah ketersediaan lahan yang cukup memadai untuk sebuah terminal, harga tanah di pusat kota yang relatif mahal, belum lagi masalah pembebasan lahan pada daerah yang dekat dengan pusat kegiatan kota atau permukiman.

Menurut pendapat *William N Dunn (2000:209),* kebijakan sering menghasilkan definisi-definisi dan penjelasan-penjelasan tentang masalah yang saling bertentangan. Hal ini bukan karena fakta atau masalah tidak konsisten, melainkan karena para analisis kebijakan, pembuat kebijakan dan pelaku kebijakan mempunyai asumsi-asumsi serta kepentingan yang sering bertentangan. Selain itu keberhasilan

dalam memecahkan suatu masalah memerlukan penemuan solusi yang tepat terhadap masalah yang juga tepat.

Karena adanya dua kepentingan yang saling bertentangan seperti uraian di atas, maka sudah selayaknya dibuat kata sepakat melalui musyawarah atau diskusi antara pemerintah dan masyarakat pengguna, supir angkutan umum serta pemilik angkutan umum untuk mencari jalan tengah bagi pemanfaatan terminal induk tersebut agar terminal induk yang telah terlanjur dibangun tidak sia-sia keberadaanya. Jalan tengah di sini dimaksudkan untuk meminimalkan konsekuensi-konsekuensi negatif dan memaksimalkan konsekuensi – konsekuensi positif dari kebijakan yang akan dibuat bersama, sehingga diharapkan masing-masing pihak tidak ada yang merasa dirugikan.

Karena letak terminal induk ini berada jauh di pusat kegiatan kota maka diharapkan pemerintah menyediakan trayek-trayek baru yang melayani rute terminal induk ke pusat kota, agar memudahkan masyarakat pengguna angkutan umum mengadakan perjalanan dari dan ke pusat kegiatan kota. Pemerintah juga perlu mengatur pemanfaatan terminal lama yang berada di Jalan Kurau dan Jalan Stasiun sebagai sub-sub terminal yang berfungsi untuk melayani trayek-trayek baru tersebut, sehingga menjamin keterhubungan kegiatan di terminal induk dan pusat kota.

Diharapkan juga kesadaran masyarakat pengguna angkutan umum, supir angkutan dan pemilik angkutan untuk mendukung dan mematuhi komitmen yang telah dibuat bersama dan pemerintah harus lebih konsisten dan tegas dalam pengedalian dan pengawasan pelaksanaan penataan trayek-trayek baru yang telah disepakati bersama.

4.6 Temuan Evaluasi Pemanfaatan dan Faktor Penyebab Terminal Induk Tidak Berfungsi

4.6.1 Temuan Evaluasi Pemanfaatan Terminal Induk

Berdasarkan dari uraian di atas diperoleh beberapa temuan evaluasi pemanfaatan terminal induk Kota Singkawang , yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Pemilihan lokasi terminal induk di Jalan Alianyang menyebabkan terminal ini bagi sebagian besar pengguna jasa angkutan umum dianggap kurang bisa memberikan pelayanan yang optimal terhadap sistem pergerakan karena jauh dari pusat kegiatan kota.
2. Dari segi kemudahan pencapaian dari dan ke jalan utama, terminal induk memberikan pelayanan yang optimal karena lokasinya berada di jalan utama Kota Singkawang sehingga kendaraan angkutan umum dapat mencapai atau meninggalkan terminal secara langsung dengan mudah dan cepat.
3. Dilihat dari luasan dan kapasitas yang ada, sirkulasi lalu lintas dan fasilitas yang terdapat pada terminal induk ini pada dasarnya sangat memadai, hal ini tentu saja dengan perbaikan-perbaikan pada sebagian besar bangunan dan fasilitas terminal agar dapat difungsikan kembali.
4. Dilihat dari lebar jalan, kondisi jalan, klasifikasi jalan dan hambatan lalu lintas di daerah pengawasan terminal, dapat diketahui bahwa terminal induk memiliki tingkat pelayanan yang paling optimal dibandingkan dengan terminal lama (di Jalan Kurau dan Jalan Stasiun).
5. Asal pergerakan pengguna angkutan umum dalam kota terbesar terjadi di Kecamatan Singkawang Tengah, sedangkan tujuan pergerakan pengguna angkutan umum dalam kota terbesar terjadi di Kecamatan Singkawang Barat, di

mana sebagian besar permukiman, perdagangan dan jasa serta fasilitas pelayanan umum berada di kedua kecamatan ini.

6. Tidak dilakukan kajian yang mendalam dalam penentuan lokasi terminal induk ini, selain itu komponen masyarakat khususnya pengguna jasa angkutan umum tidak dilibatkan secara langsung dalam penentuan lokasi terminal induk ini. Akibatnya setelah pembangunan terminal ini selesai dilaksanakan, pemerintah kesulitan dalam mengoperasikannya.
7. Masyarakat pengguna angkutan umum dan supir angkutan umum tidak diajak bicara atau didengar pendapat atau keinginannya mengenai pemanfaatan dan pengoperasian terminal induk Sehingga meskipun pengaturan rute angkutan telah berulang kali direvisi, masyarakat tetap tidak bersedia menggunakan terminal induk tersebut.

4.6.2 Faktor Penyebab Terminal Induk Tidak Berfungsi

Berdasarkan hasil temuan evaluasi pemanfaatan terminal induk di atas dapat dirumuskan juga faktor – faktor penyebab terminal induk yang tidak berfungsi sesuai dengan rencana pembangunannya semula sebagai berikut :

TABEL IV.3
FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB TERMINAL INDUK TIDAK BERFUNGSI

No	Lingkup Evaluasi	Faktor Penyebab
1	Perencanaan dan Pembangunan Terminal Induk : -Potensi bangkitan dan tarikan	Jauh dari pusat kegiatan kota sehingga bangkitan dan tarikan tata guna lahan di daerah ini kecil

	-Legislatif dan komponen masyarakat	Tidak terlibat langsung dalam proses perencanaan dan pembangunan terminal induk baik secara teknis maupun non-teknis
2	Penegakan Pengaturan dan Manajemen pengelolaan Terminal Induk : -Kebijakan Penataan Trayek Terminal	Tidak menyentuh pusat kegiatan kota, dan terminal lama sama sekali tidak dilewati
	-Sosialisasi	Masyarakat khususnya pengguna angkutan umum tidak diajak bicara atau di dengar keinginannya dalam pengaturan dan penataan trayek pada uji coba I dan II

Sumber: hasil analisis, 2003

BAB V
KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil temuan evaluasi pemanfaatan terminal induk berupa pemilihan lokasi terminal yang jauh dari pusat kegiatan kota, tidak dilakukannya kajian yang mendalam pada tahap perencanaan pembangunan terminal induk dan kurangnya sosialisasi kepada masyarakat luas mengenai pemanfaatan terminal induk serta faktor penyebab terminal induk tidak berfungsi, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Potensi bangkitan dan tarikan di lokasi terminal induk kecil karena jauh dari pusat kegiatan kota. Sehingga dalam kaitannya dengan pemanfaatan terminal, masyarakat pengguna angkutan umum lebih memilih terminal lama yang dekat dari pusat kegiatan kota dan menolak untuk menggunakan terminal induk Kota Singkawang.
2. Meskipun dari aspek kemudahan pencapaian dari jalan utama, luasan dan kapasitas yang ada serta prasarana yang tersedia di terminal induk lebih memadai jika dibanding dengan terminal lama, namun karena lokasinya yang jauh dari pusat kegiatan kota yang menyebabkan terminal induk tidak diminati masyarakat pengguna angkutan umum.
3. Penataan trayek yang pernah dilakukan pada waktu uji coba tahap I dan Tahap II tidak menyentuh pusat kegiatan kota. Kalaupun (pada uji coba tahap II) ada yang melewati pusat kegiatan kota, itu hanya dilakukan pada saat masuk ke terminal induk, sedangkan pada waktu keluar terminal induk tidak melewati pusat kota. Pengguna angkutan umum yang ingin mengadakan perjalanan ke pusat kota harus menggunakan

UPT-PUSTAK-UNDIP

moda angkutan lain berupa ojek atau becak, akibatnya terminal induk menjadi tidak menarik untuk digunakan.

4. Hal-hal yang harus diperhatikan dalam pemilihan lokasi terminal adalah mempunyai akses ke dalam jaringan jalan lintas cepat, terkait di dalam sistem transit lokal keterpusatan terhadap lokasi penumpang potensial. Selain itu semakin tinggi intensitas suatu tata guna lahan, akan semakin tinggi tingkat kemampuannya dalam menarik lalu lintas, namun apabila jarak yang harus ditempuh semakin besar maka daya tarik suatu tata guna lahan akan berkurang.

4.2 Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis dapat memberikan usulan bagi pemanfaatan terminal induk, yaitu :

1. Dengan lokasi terminal induk yang relatif jauh dari pusat kegiatan kota terutama pasar dan permukiman, maka untuk memanfaatkan terminal induk tersebut diperlukan sub – sub terminal sebagai penghubung kegiatan antara terminal induk dengan pusat-pusat pelayanan Kota Singkawang. Sehingga diusulkan untuk memanfaatkan terminal lama yang berada di Jalan Kurau dan Jalan Stasiun sebagai sub-sub terminal yang berfungsi untuk melayani angkutan umum dalam kota, sementara terminal induk difungsikan untuk melayani angkutan umum luar kota dan angkutan pedesaan.
2. Untuk memberikan kemudahan bagi pengguna angkutan umum luar kota dan pengguna angkutan umum pedesaan yang akan mengadakan perjalanan dari dan ke pusat kegiatan kota, maka perlu diatur trayek baru guna melayani rute terminal induk – sub terminal di Jalan Kurau dan sub terminal di jalan Stasiun.

3. Untuk penegakan pengaturan yang tegas dan konsisten mengenai trayek dan rute-rute yang telah ditetapkan, maka perlu peningkatan profesionalisme aparat pemerintah Kota Singkawang dengan cara memberikan insentif dan disinsentif dalam hal pengawasan dan pengendalian pemanfaatan terminal induk Kota Singkawang.
4. Untuk menunjang pemanfaatan terminal induk, maka perlu dilakukan sosialisasi yang intensif kepada masyarakat luas melalui seminar atau diskusi yang mengikutsertakan seluruh komponen masyarakat *(stakeholders)* di Kota Singkawang.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek.* PT Rineka Cipta Jakarta.1997.

Black, John. *Urban Transportation Planning. Theory and Practice.* Croom Helm. London. 1981.

Bourton, W Loading and Unloading Problems, Bewald J.E (ed). *Traffic Engineering HandBook,* Washington DC : Institute of Traffic.1976.

Branch, Melville C. *Perencanaan Kota Komprehensif, Pengantar dan Penjelasan.* Gadjah Mada University Press.1996.

Budihardjo, Eko. *Tata Ruang Perkotaan.* PT Alumni Bandung.1996.

Catanese, Anthony J. *Perencanaan Kota.* Erlangga Jakarta.1996.

Creighton, RL. *Transportation Planning. Theory and Practice.* Croom Helm. London.1976.

Djojodipuro, Marsudi. *Teori Lokasi.*Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia Jakarta.1992.

Dunn, William N. *Analisis Kebijakan Publik.* Gadjah Mada University Press Yogyakarta.2000.

Edwards Jr, John D. *Transportation Planning Handbook.* Jersey : Practice Hall Ins.1992.

Hobbs, FD. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas.* Yogyakarta: Penerbit Universitas Gajahmada.1995.

Marzuki. *Methodologi Riset*, Yogyakarta. BPFE – UII. 1977.

Singarimbun, Masri. *Metode Penelitian Survey.* LP3E. Jakarta.1989.

Morlock, Edward.K. *Introduction to Transportation Engineering & Planning.* Mc.Graw-Hill,Inc.1978.

Muhadjir, Noeng. *Metodologi Penelitian Kualitatif.* Rake sarasin Yogyakarta.1989.

Miro, Fidel. *Sistem Transportasi Kota.* Tarsito Bandung.1997.

Moleong, Lexy J. *Metodologi Penelitian Kualitatif.* PT. Remaja Rosdakarya Bandung,2000.

Muljana BS. *Perencanaan Pembangunan Nasional.* Universitas Indonesia.1995.

Nasution, H.M.N. *Manajemen Transportasi Kota.* Ghalia Indonesia.1996.

Pushkarev, Boris S. *Public Transportation and Land Use Policy.* Canada. Indiana University Press.1977.

Saleh Samsubar. *Statistik Deskriptip.*UUP AMP YKPN Yogyakarta.1998.

Salim, Abbas. *Manajemen Transportasi.* Raja Grafindo Persada Jakarta.1993.

Saxena, Subhash C. *Traffic Planning and Design.*New Delhi : Dhanpat Rai and Son.1989.

Soegijoko, Budhy Tjahjati S. *Bunga Rampai Perencanaan Pembangunan di Indonesia.*Gramedia Widiasarana Indonesia.1997.

Sugiarto. *Teknik Sampling.* Gramedia Pustaka Utama Jakarta.2001.

Tamin, Ofyar.Z. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi.* ITB Bandung.2000.

Warpani, Suwardjoko. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* ITB Bandung. 2002.

Wells, G.R. *Rekayasa Lalu Lintas.* Diterjemahkan oleh Warpani Suwardjoko. Penerbit Bharata Jakarta.1993.

Vuchie, Vulkan.R. *Urban Public Transportation : System and Technology.* New Jersey. Prentice Hall inc Englewood cliffic.1981.

Yunus, Hadi Sabari. *Struktur Tata Ruang Kota.* Pustaka Pelajar Yogyakarta.2001.

PERATURAN / PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Lalu Lintas No.14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Surat Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995 tentang terminal angkutan umum

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 84 Tahun 2000 tentang Pedoman Organisasi Perangkat daerah

Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 02 Tahun 1987 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Kota.

DATA / LAPORAN

Kronologi Terminal Induk Kota Singkawang. CV. Citra Singkawang. 1992

Laporan Akhir, Studi Kelayakan Terminal Terpadu Wilayah Surakarta. Lembaga Penelitian Universitas Katolik Soegijapranata, Semarang.1999.

Laporan Akhir, Program Jangka Menengah Program Pembangunan Prasarana Kota Terpadu Kota Singkawang Tahun 1997/1998 – 2001/2002. Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Cipta Karya

Rencana Umum Tata Ruang Kota Singkawang Tahun 2003 – 2013. Badan Pengembangan Kota Singkawang 2002.

Inventarisasi Jalan Kota Singkawang Tahun 2002, Dinas Kimpraswil dan Energi Sumber Daya Mineral Singkawang.2002.