

**ANALISIS VARIABEL YANG MEMPENGARUHI
KINERJA TERMINAL TERBOYO**

TESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota

Oleh :

MUJOKO RAHARJO
L4D 003 063



**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2005**

ANALISIS VARIABEL YANG MEMPENGARUHI KINERJA TERMINAL TERBOYO

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

OLEH :

MUJOKO RAHARJO
L 4 D 003 063

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 23 April 2005

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, 23 April 2005

Pembimbing Pendamping



M. Mukti Ali, SE, MSi

Pembimbing Utama



Ir. Nany Yuliasuti, MSP

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




Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi.

Disepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka.

Apabila dalam Tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat) dari Tesis orang lain/institusi lain maka saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister Teknik dengan penuh rasa tanggung jawab.

Semarang, April 2005



MUJOKO RAHARJO
NIM L 4 D 003 063

*Hidup bukan untuk mengeluh tapi untuk berjuang
mempertahankan hidup*

*Tesis ini kupersembahkan untuk istri
dan anak-anakku tercinta.....*

- *Mamiek Soetarmi, SH*
- *Citra Dewi Kartika*
- *Julian Dwi Raharjo*
- *Naufal Luthfi Nurfaizi*

ABSTRAK

Pertumbuhan dan perkembangan Kota Semarang di berbagai sektor membawa konsekuensi meningkatnya kegiatan transportasi kota dan menimbulkan intensitas pergerakan yang sangat tinggi, baik itu pergerakan internal maupun eksternal, sehingga konsekuensinya dibutuhkan suatu fasilitas yang dapat menampung pergerakan penduduk ketika terjadinya aktivitas perpindahan moda yaitu terminal. Dalam pelayanan transportasi bus penumpang antar propinsi maupun antar kota di Kota Semarang, telah didirikan sebuah terminal induk yang terletak di Kecamatan Genuk, di bagian timur Kota Semarang, yaitu Terminal Terboyo. Pembahasan mengenai permasalahan Terminal Terboyo seringkali diangkat dalam media massa maupun media elektronik, dimana permasalahan tersebut diantaranya yaitu banjir, rusaknya jalan terminal, dan masih banyak lagi permasalahan lainnya yang menyebabkan kinerja pelayanan Terminal Terboyo menjadi menurun.

Fungsi terminal seharusnya adalah sebagai wadah putus-sambung pergerakan, sedangkan Terminal Terboyo merupakan salah satu sumber masalah dari sistem transportasi Kota Semarang, maka diperlukan suatu penelitian terhadap variabel-variabel yang berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo.

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis variabel-variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo, dengan melalui beberapa sasaran penelitian yaitu mengidentifikasi fungsi dan peran serta karakteristik fisik, pengelolaan, ketersediaan fasilitas, dan kinerja Terminal Terboyo, kemudian dilakukan identifikasi terhadap karakteristik penumpang, serta menganalisa variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo. Penelitian ini dilakukan melalui dua pendekatan yaitu Pendekatan Deskriptif dan Pendekatan Korelasi.

Dari hasil analisis dengan pendekatan korelasi didapat bahwa variabel ketersediaan fasilitas nilai signifikansinya lebih kecil dari 0,05 yaitu 0,047 variabel keamanan dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 yaitu 0,017 dan variabel kenyamanan dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 yaitu 0,02 sedang variabel jarak berjalan dan kemudahan pencapaian dengan nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 yaitu 0,055 dan 0,064, hal ini berarti bahwa variabel-variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo adalah variabel ketersediaan fasilitas, variabel kenyamanan dan variabel keamanan sedang variabel jarak berjalan dan kemudahan pencapaian tidak berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo. Sedang dari analisis diskriptif didapat bahwa Terminal Terboyo masih layak digunakan sebagai terminal induk sebelum ada terminal pengganti, hal ini disebabkan Terminal Terboyo terletak pada lokasi yang strategis serta sesuai dengan rencana tata ruang kota.

Untuk lebih mengoptimalkan Terminal Terboyo maka diperlukan peran serta pemerintah dan masyarakat sehingga Terminal Terboyo dapat berfungsi sesuai dengan peran dan fungsinya secara optimal.

ABSTRACT

The developing and the growing of Semarang city in various sectors bring the consequence of the increasing in city transportation activities and rise the high movement intensity internally and externally. It makes the consequence that we need a facility which can give the space for people/population to move when they do movement activities, that is a terminal. In transportation services, both inter-province buses and inter-city buses in Semarang the government has built a main terminal placed in Genuk, the east part of Semarang, named Terboyo. Discussing about the cases of Terboyo terminal has been done many times either in mass media or electronic media. The problems are around the flood, destruction of the roads, and the like which make the performance of Terboyo terminal services get worst.

So, the function of a terminal should be a place where people can move-on, while Terboyo terminal is one of the sources of the problems of a transportation system in Semarang. That is why we need a study upon variables which influence terminal Terboyo performance.

This research is done to analyze variables which influence Terboyo terminal performance, by doing some research targets, as follows : function identification and the role of physical characteristic, operational, facility supplies, and Terboyo Terminal performance. And then we identify the passenger characteristic, analyze variables which influence Terboyo terminal, and at last formulate the conclusion and recommendation. This research is done through two approaches, they are Descriptive and correlation approaches.

From the result of the analysis with the correlation approach we can get that the significant of proved variable of value facility was less than 0,05 that is 0,047, the security variable with the significant value is less than 0,05 that is 0,017 and comfortably variable with the significant value less than 0,05 that is 0,02. Meanwhile, the distance movement variable and the easily reachness with the significant value more than 0,05 that is 0,055 and 0,064, it means that the variables which influenced Terboyo terminal performance was the proved facilities, comfortably variables, and security variable. And the distant movement variable and easily reachness didn't influence to the Terboyo terminal performance. From the descriptive analysis we can get that Terboyo terminal is still good enough to be used as a main terminal before we have the substitute terminal. It is because Terboyo terminal is strategically located and goes with the city arrangement planning.

To optimize Terboyo terminal, we need the government role and the society as well in order to make it function as it's functions and roles optimally.

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tesis dengan judul *Analisis variabel yang mempengaruhi Kinerja Terminal Terboyo*.

Penulisan Tesis ini dapat diselesaikan dengan dukungan dari banyak pihak dan untuk itu dengan segala kerendahan hati penulis ucapkan banyak terima kasih, terutama kepada :

1. Ibu Ir. Nany Yulastuti, MSP, selaku pembimbing utama yang telah banyak memberikan arahan, nasihat, dan bimbingan yang sangat bermanfaat dalam penulisan Tesis ini.
2. Bapak Mukti Ali, SE, MSi, selaku pembimbing pendamping yang telah banyak memberikan arahan, nasihat, dan bimbingan yang sangat bermanfaat dalam penulisan Tesis ini.
3. Bapak Okto R Manullang, ST,MT, selaku penguji I yang telah banyak memberikan arahan dan nasihat, yang sangat bermanfaat dalam penulisan Tesis ini.
4. Bapak Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA selaku penguji II atas koreksi dan arahan nya, yang sangat bermanfaat dalam penulisan Tesis ini.
5. Bapak / Ibu Dosen di Program Magister Pembangunan Wilayah dan Kota Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang.
6. Rekan-rekan di Program Magister Pembangunan Wilayah dan Kota Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang.
7. Istri dan anak-anakku, atas segenap motivasi, kasih sayang dan pengertiannya selama ini.
8. Mas Sugeng dan Mbak Cik, yang senantiasa memberikan nasehat, motivasi dan dorongannya.
9. Bapak Istijab, SE, selaku kepala Unit Pengelola Terminal Terboyo yang telah memberikan ijin survai dan memberi pinjaman data.
10. Segenap karyawan administrasi yang telah memberikan bantuan, perhatian dan kemudahan selama menjalani kuliah dan selama penulisan Tesis ini.
11. Pihak-pihak lain yang ikut serta memberikan bantuan dan dorongan, baik secara langsung maupun tidak langsung, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa penulisan Tesis ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran dari pembaca yang bersifat membangun demi perbaikan Tesis ini nantinya.

Akhir kata, penulis mohon maaf apabila dalam penulisan Tesis ini masih ada kekurangan, dan semoga Tesis ini dapat bermanfaat.

Semarang, April 2005
Penulis

Mujoko Raharjo
NIM. L 4 D 003 063

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
LEMBAR PERNYATAAN.....	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN.....	iv
ABSTRAK.....	v
ABSTRACT.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	6
1.3.1 Tujuan.....	6
1.3.2 Sasaran.....	7
1.4 Ruang Lingkup.....	7
1.4.1 Ruang Lingkup Spasial.....	7
1.4.2 Ruang Lingkup Materi.....	12
1.5 Kerangka Pemikiran Studi.....	14
1.6 Pendekatan dan Metodologi Pelaksanaan Studi.....	15
1.6.1 Pendekatan Studi.....	15
1.6.2 Tahap Pelaksanaan Studi.....	16
1.6.3 Teknik Pengolahan dan Pengumpulan Data.....	16

1.7 Metode Analisis	20
1.7.1 Analisis Deskriptif	20
1.7.2 Metode Pembobotan	21
1.7.3 Metode Tabulasi Silang	23
1.8 Sistematika Pembahasan.....	27
BAB II KAJIAN SISTIM TRANSPORTASI DAN TERMINAL.....	29
2.1 Transportasi dan Sistem Transportasi Kota	29
2.1.1 Sistem Kegiatan	29
2.1.2 Sistem Jaringan.....	33
2.1.3 Sistem Pergerakan	33
2.2 Terminal.....	35
2.3 Terminal Ditinjau Dari Aspek Tata Ruang.....	39
2.4 Kinerja Terminal.....	46
2.5 Lokasi Terminal	49
2.6 Kajian Terminal	51
BAB III GAMBARAN UMUM KOTA SEMARANG DAN GAMBARAN	
TERMINAL TERBOYO	53
3.1 Gambaran Umum Kota Semarang.....	53
3.1.1 Letak Geografis.....	55
3.1.2 Kependudukan	56
3.2 Kondisi Sistem Transportasi	57
3.3 Gambaran Terminal Terboyo.....	58
3.3.1 Tata Guna Lahan Sekitar Terboyo	58
3.3.2 Pengelolaan Terminal Terboyo	59
3.3.3 Kapasitas Terminal Terboyo.....	60
3.3.4 Fasilitas Terminal Terboyo	63

BAB IV ANALISIS VARIABEL YANG MEMPENGARUHI KINERJA	
TERMINAL TERBOYO	68
4.1 Tinjauan Terminal Terboyo Berdasarkan Aspek Tata Ruang	69
4.2 Analisis Karakteristik Penumpang	69
4.2.1 Asal Penumpang	69
4.2.2 Tujuan Penumpang	70
4.2.3 Waktu Perjalanan	71
4.2.4 Penggunaan Moda	73
4.3 Analisis Kinerja Terminal Terboyo	74
4.3.1 Kinerja Terminal Terboyo Berdasarkan Jarak Berjalan Penumpang	74
4.3.2 Kinerja Terminal Berdasarkan Kemudahan Pencapaian	76
4.3.3 Kinerja Terminal Berdasarkan Ketersediaan Fasilitas	79
4.3.4 Kinerja Terminal Berdasarkan Keamanan.....	82
4.3.5 Kinerja Terminal Berdasarkan Kenyamanan.....	83
4.4 Kinerja Terminal Terboyo Menurut Persepsi Penumpang	85
4.5 Variabel-variabel Yang Mempengaruhi Kinerja Terminal Terboyo	87
4.5.1 Hubungan variabel Jarak berjalan Dengan Kinerja Terminal	89
4.5.2 Hubungan variabel Kemudahan Pencapaian Dengan Kinerja Terminal	90
4.5.3 Hubungan variabel Pelayanan Fasilitas Dengan Kinerja Terminal	91
4.5.4 Hubungan variabel Kenyamanan Dengan Kinerja Terminal	92
4.5.5 Hubungan variabel Keamanan Dengan Kinerja Terminal	93
 BAB V KESIMPULAN	 94
5.1 Kesimpulan	94
5.2 Rekomendasi	95
 DAFTAR PUSTAKA.....	 96

DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Kebutuhan Data.....	19
Tabel I.2	Kebutuhan Data berdasar Klasifikasi Variabel.....	20
Tabel I.3	Total Skor Variabel Kinerja Terminal Berdasar Pengguna...	23
Tabel II.1	Bangkitan dan Tarikan Pergerakan dari beberapa aktivitas Tata Guna Lahan.....	31
Tabel III.1	Pertumbuhan Penduduk Dirinci Per Kecamatan di Kota Semarang.....	55
Tabel IV.1	Penilaian Operasional Terminal Terboyo.....	68
Tabel IV.2	Asal penumpang Terminal Terboyo.....	69
Tabel IV.3	Tujuan Penumpang Terminal Terboyo.....	70
Tabel IV.4	Waktu Perjalanan Penumpang.....	71
Tabel IV.5	Penggunaan Moda ke Terminal Terboyo.....	72
Tabel IV.6	Rincian Jarak Berjalan berdasarkan Persepsi Pengguna.....	74
Tabel IV.7	Kemudahan Pencapaian Berdasarkan Pengguna.....	78
Tabel IV.8	Ketersediaan Fasilitas berdasarkan Persepsi Pengguna.....	80
Tabel IV.9	Keamanan berdasar persepsi Pengguna.....	82
Tabel IV.10	Kenyamanan berdasar persepsi pengguna.....	84
Tabel IV.11	Kriteria Kinerja Terminal Terboyo	85
Tabel IV.12	Total Skor Kinerja Terminal Terboyo berdasar Persepsi Pengguna..	86
Tabel IV.13	Kinerja Terminal dan Variabel yang mempengaruhi.....	87
Tabel IV.14	Hubungan Kinerja Terminal Terboyo dengan variabel yang Mempengaruhi.....	87
Tabel IV.15	Hubungan Variabel Jarak Berjalan dengan Kinerja Terminal	88
Tabel IV.16	Hubungan Variabel kemudahan pencapaian dengan Kinerja Terminal Terboyo.....	89

Tabel IV.17	Hubungan Variabel Ketersediaan Fasilitas dengan Kinerja Terminal Terboyo.....	90
Tabel IV.18	Hubungan Variabel Kenyamanan dengan Kinerja Terminal Terboyo.....	91
Tabel IV.19	Hubungan Variabel Keamanan dengan Kinerja Terminal Terboyo.....	92

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Administrasi Kota Semarang.....	9
Gambar 1.2	Peta Administrasi Kecamatan Genuk.....	10
Gambar 1.3	Peta Permasalahan Terminal Terboyo.....	11
Gambar 1.4	Kerangka Pemikiran Studi.....	14
Gambar 1.5	Kerangka Analisis.....	26
Gambar 2.1	Lokasi Terminal Terhadap Jaringan Jalan.....	39
Gambar 2.2	Model Pengembangan Lokasi Terminal.....	40
Gambar 3.1	Bagan Organisasi Unit Pengelola Terminal Terboyo.....	59
Gambar 3.2	Peta Lokasi Pelayanan Terminal Terboyo.....	61
Gambar 3.3	Kondisi Ruang Tunggu Penumpang di Terminal Terboyo.....	62
Gambar 3.4	Kondisi Loket Karcis Peron di Terminal Terboyo.....	64
Gambar 3.5	Papan Informasi di Terminal Terboyo.....	64
Gambar 3.6	Jalur Kedatangan, Keberangkatan dan Parkir Bus sementara Di Terminal Terboyo.....	65
Gambar 3.7	Fasilitas Penunjang di Terminal Terboyo.....	66
Gambar 4.1	Asal Pengguna Terminal Terboyo.....	69
Gambar 4.2	Tujuan Pengguna Terminal Terboyo.....	70
Gambar 4.3	Waktu Perjalanan Penumpang.....	71
Gambar 4.4	Persentase Pengguna Moda.....	72
Gambar 4.5	Kondisi Jalan Masuk Terminal Terboyo.....	74
Gambar 4.6	Jarak Berjalan berdasar persepsi pengguna.....	75
Gambar 4.7	Peta Trayek Angkutan Dari dan Ke Terminal Terboyo.....	77
Gambar 4.8	Kemudahan Pencapaian berdasar persepsi pengguna.....	78
Gambar 4.9	Ketersediaan Fasilitas di Terminal Terboyo.....	79
Gambar 4.10	Persentase Kinerja Terminal Berdasar Ketersediaan Fasilitas...	80

Gambar 4.11 Fasilitas Keamanan di Terminal Terboyo.....	81
Gambar 4.12 Keamanan berdasar persepsi pengguna.....	82
Gambar 4.13 Ruang Tunggu, Jalur Pendestrian dan Kios di Terminal Terboyo	83
Gambar 4.14 Kenyamanan berdasar persepsi pengguna.....	84
Gambar 4.15 Kinerja Terminal Terboyo berdasar persepsi pengguna.....	86

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A	Kuesioner.....	99
Lampiran B	Tabulasi Data.....	103
Lampiran C	Perhitungan Tabulasi Silang.....	109
Lampiran D	Persentase Ketersediaan Fasilitas Menurut Persepsi Pengguna...	115

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pergerakan dan perjalanan adalah hasil dari kebutuhan manusia untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain untuk berbagai aktivitasnya, dan semua manusia melakukannya. Oleh karena itu Rothenberg menyatakan bahwa "*mobility is the life blood of modern society*" (Rothenberg dalam TPH,1992:19). Pergerakan dikatakan juga sebagai kebutuhan turunan, sebab pergerakan terjadi karena adanya kebutuhan pokok manusia yang tidak tersedia di semua tempat akan tetapi sumber kebutuhan tersebut tersebar secara heterogen di dalam ruang yang terpisahkan oleh jarak dan waktu (Warpani,1997:4). Pergerakan ini memiliki ciri yang berbeda-beda tergantung dari perbedaan maksud dan tujuan, moda transportasi yang digunakan, serta waktu dilakukannya pergerakan (Tamin,1997:6), sehingga menghasilkan profil pergerakan yang berbeda bagi setiap individunya dan berpotensi sebagai penyebab timbulnya berbagai permasalahan kota.

Seperti di negara berkembang lainnya, Indonesia pun tidak terlepas dari permasalahan yang ditimbulkan oleh adanya pergerakan. Hal ini disebabkan oleh adanya peningkatan kompleksitas dan intensitas pergerakan akibat perkembangan aktivitas dan penambahan penduduk, urbanisasi, pertumbuhan ekonomi, serta peningkatan kepemilikan kendaraan yang cepat dan pesat pada kota-kota di Indonesia. Dalam konteks kota di Indonesia, fenomena permasalahan yang ditimbulkan peningkatan pergerakan secara ekstrim ini sudah terlihat jelas, terutama pada kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, dan kota-kota besar lainnya, diperkirakan akan terus berkembang menjadi permasalahan transportasi yang semakin rumit sejalan dengan pertumbuhan dan perkembangannya. Adapun permasalahan transportasi tersebut diantaranya berupa

kemacetan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, semakin memburuknya lingkungan perkotaan, konflik antara kendaraan bermotor dengan kendaraan tidak bermotor, kesalahan penyediaan angkutan umum pada kawasan komersial, suburbanisasi, serta kekumuhan perkotaan pemborosan energi dan emisi CO₂ (Matsumoto dalam FSTPT, 1998).

Dalam pembangunan nasional, peranan transportasi memiliki potensi yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraan pembangunan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Untuk terlaksananya keterpaduan antar sistem dan antar moda secara lancar dan tertib, maka perlu dibangun dan diselenggarakan suatu terminal kendaraan angkutan umum maupun kendaraan angkutan barang pada tempat-tempat tertentu. Terminal penumpang yang berfungsi sebagai pusat kegiatan penumpang dan pergantian antar moda transportasi mempunyai nilai yang sangat strategis dalam menunjang perkembangan ekonomi masyarakat dan perkembangan ekonomi regional pada umumnya. Efektifitas terminal baik dalam hal kenyamanan pelayanan ataupun kecepatan pergerakan penumpang sangat menentukan kapasitas dan kredibilitas sebuah terminal.

Pertumbuhan dan perkembangan Kota Semarang di berbagai sektor membawa konsekuensi meningkatnya kegiatan transportasi kota. Kota Semarang yang berperan sebagai Ibukota Propinsi Jawa Tengah ini berfungsi sebagai pusat berbagai kegiatan baik dalam konteks lokal maupun regional. Hal inilah yang pada akhirnya menimbulkan intensitas pergerakan yang sangat tinggi, baik itu pergerakan internal maupun eksternal, sehingga konsekuensinya dibutuhkan suatu fasilitas yang dapat menampung pergerakan penduduk ketika terjadinya aktivitas perpindahan moda yaitu terminal. Terminal ini sendiri didefinisikan sebagai titik tempat penumpang berpindah atau berganti moda angkutan, yang terletak pada sejumlah titik sepanjang rute perjalanan (Delaney, 1974:94).

Oleh karena itu, selain berfungsi sebagai fasilitas pelayanan umum, terminal juga berfungsi sebagai tempat pengendalian, pengawasan dan pengaturan lalu lintas, serta sebagai bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang (UU. No. 14 Tahun 1992 pasal 1 ayat 5). Dalam pelayanan transportasi bus penumpang antar propinsi maupun antar kota di Kota Semarang, telah didirikan sebuah terminal induk yang terletak di Kecamatan Genuk, di bagian timur Kota Semarang, yaitu Terminal Terboyo. Terminal Terboyo berdiri sejak tahun 1985 dan sampai saat ini belum dilakukan pengembangan yang berarti sehingga menimbulkan berbagai permasalahan yang pelik.

Pembahasan mengenai permasalahan Terminal Terboyo seringkali diangkat dalam media massa maupun media elektronik Kota Semarang terutama pada harian umum Suara Merdeka (diantaranya pada terbitan hari Jum'at 19 Maret 2004), dimana permasalahan tersebut diantaranya yaitu banjir, rusaknya jalan terminal, dan masih banyak lagi permasalahan lainnya yang menyebabkan kinerja pelayanan Terminal Terboyo menjadi menurun.

Berdasarkan sejarah, pada mulanya Terminal Terboyo dibangun sebagai pengganti Terminal Bubakan. Posisi Kota Semarang sebagai kota transit mobilitas orang dari Jakarta dan Surabaya membuat Terboyo tidak pernah sepi. Namun sungguh ironis pada musim hujan selalu tergenang banjir dan jalan cepat rusak. Secara sosial keadaan tersebut memunculkan berbagai keluhan dari pedagang, karena bus enggan masuk lokasi terminal dan peristiwa demo oleh pedagang dan serikat pekerja Terboyo pun kerap terjadi. Keadaan ini menyebabkan Pemerintah Kota Semarang mengancam akan menutup Terminal Terboyo dan merencanakan pembangunan Terminal Mangkang sebagai terminal induk yang sebelumnya berfungsi sebagai sub-terminal. Akan tetapi dikarenakan keterbatasan dana dan tertundanya pinjaman untuk biaya Pembangunan Terminal Terpadu Mangkang

Semarang oleh Bank Dunia (Suara Merdeka Senin, 28 Juni 2004) mengindikasikan keberadaan Terminal Terboyo tetap diperlukan. Sebenarnya dilihat dari definisi terminal, fungsi, dan lokasinya, sebenarnya Terminal Terboyo lebih efektif, efisien, dan memudahkan bagi penumpang sebab terminal Terboyo lebih aksesibel terhadap Stasiun Kereta Api Tawang dan Pelabuhan Tanjung Mas yaitu dengan waktu tempuh sekitar \pm 15 menit, demikian pula sebaliknya sehingga penumpang dapat dengan mudah melakukan perpindahan moda transportasi. Menindak lanjuti atas kestrategisan dan kelebihan/keunggulan dari Terminal Terboyo yang kurang diperhatikan sehingga pemanfaatannya tidak optimal sebagai fasilitas publik, maka diperlukan analisis terhadap variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo sebagai terminal bus Kota Semarang.

Dilihat dari fungsi dan lokasinya, Terminal Terboyo berada pada jalur utama Pantura yang notabene merupakan jalur transportasi skala nasional. Dengan alokasi tersebut, maka aksesibilitas moda angkutan umum antar kota baik dalam maupun luar propinsi memiliki tingkat interaksi yang tinggi, terutama bagi pencapaian ke arah wilayah kekotaan sebelah timur seperti halnya Kota Kudus hingga kota-kota di propinsi Jawa Timur seperti Tuban dan Surabaya.

Suatu anggapan bahwa lokasi Terminal Terboyo kurang memberikan tingkat kestrategisan bagi pencapaian terhadap wilayah kekotaan wilayah barat dan selatan tidak sepenuhnya dianggap benar. Hal ini dikarenakan adanya jalur arteri yang menghubungkan antara kawasan Krpyak (yang notabene merupakan kawasan penghubung/perantara antara Kota Semarang dengan wilayah kota sebelah barat) dengan kawasan Terboyo, serta adanya jalur TOL yang menghubungkan antara kawasan Terboyo dengan kawasan

Banyumanik (merupakan kawasan penghubung/perantara antara Kota Semarang dengan wilayah kota sebelah selatan).

Menilik dari potensi diatas, beberapa kebijaksanaan Pemerintah Kota mulai mempertimbangkan untuk memperhatikan kondisi dan meningkatkan pelayanan dan kinerja Terminal Terboyo sebagai fasilitas publik di Kota Semarang. Kinerja Terminal Terboyo ini memang mengalami penurunan, dimana tercermin dari semakin banyaknya penumpang dan operator yang tidak menggunakan Terminal Terboyo dalam mendukung pergerakan dan perjalanannya. Selain itu, kondisi fasilitas-fasilitas yang ada di Terminal Terboyo juga mulai mengalami penurunan kualitas akibat kurangnya pemeliharaan dari pihak pengelola (Suara Merdeka, 27 April 2004). Meskipun beberapa usaha dalam perbaikan dan peningkatan kinerja terminal telah mengalami proses pelaksanaan, akan tetapi pengguna Terminal Terboyo cenderung masih menggunakan ruas jalan Kaligawe ketika melakukan perpindahan moda. Oleh sebab itu, maka yang perlu diperhatikan adalah bagaimana seharusnya Terminal Terboyo mampu menunjukkan *jati dirinya* sebagai terminal bus utama di Kota Semarang, sehingga tujuan penelitian lebih diarahkan untuk mengetahui variabel-variabel yang mempengaruhi penurunan kualitas pelayanan Terminal Terboyo.

1.2 Perumusan Masalah

Terminal Terboyo telah berdiri sejak tahun 1985 dan digunakan sebagai terminal induk Kota Semarang. Meskipun setelah lama terbangun, Terminal Terboyo belum pernah dilakukan pengembangan, sehingga saat ini muncul berbagai permasalahan diantaranya banjir, rusaknya prasarana dan sarana terminal, sistem sanitasi dan persampahan buruk, sirkulasi kendaraan dan penumpang yang tidak teratur, dan masih banyak lagi

permasalahan lainnya. Terminal Terboyo yang pernah menjadi terminal terbesar di Jawa Tengah belakangan ini memberikan isu-isu pembicaraan dalam permasalahan perkotaan. Permasalahan Terminal Terboyo sebenarnya tidak sekedar jalan rusak, rusaknya prasarana terminal dan kemacetan lalu lintas seperti yang disebutkan di atas, tetapi lebih dari itu, Terminal Terboyo adalah salah satu gambaran bahwa pelayanan transportasi publik di negeri ini, terutama di Kota Semarang yang masih belum mampu meningkatkan kinerjanya, dimana kinerja terminal ini dapat dilihat dari kualitas pelayanan dari Terminal Terboyo itu sendiri, seperti beberapa permasalahan di Terminal Terboyo yang telah dijelaskan sebelumnya.

Kualitas pelayanan Terminal Terboyo tercermin dari keberadaan dan kondisi Terminal Terboyo yang dirasakan oleh pengguna, baik itu aspek fisik maupun kondisi non fisiknya. Banyak sekali aspek yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo, baik itu aspek fisik alam, sosial ekonomi, lingkungan, politis, kelembagaan dan aspek lainnya. Oleh karena terdapat beberapa variabel yang mempengaruhi penumpang tersebut, maka diperlukan suatu penelitian terhadap variabel-variabel yang berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo, dan penelitian ini akan dipandu oleh pertanyaan penelitian, yaitu “variabel apakah yang berpengaruh terhadap Kinerja Terminal Terboyo?”

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis variabel yang mempengaruhi penurunan kinerja Terminal Terboyo sehingga dapat memberikan rekomendasi bagi pemerintah Kota Semarang untuk meningkatkan “pelayanan publik” dalam sektor transportasi.

1.3.2 Sasaran

Untuk mencapai tujuan diatas, maka diperlukan suatu sasaran penelitian yaitu :

- a. Mengidentifikasi fungsi dan peran Terminal Terboyo.
- b. Mengidentifikasi karakteristik fisik, fasilitas, pengelolaan, dan pelayanan Terminal Terboyo
- c. Mengidentifikasi karakteristik pengguna Terminal Terboyo.
- d. Menganalisa variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo
- e. Merumuskan temuan studi dan kesimpulan

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Spasial

Ruang lingkup wilayah penelitian yang dipilih yaitu Kota Semarang. Secara Geografis Kota Semarang terletak pada posisi $6^{\circ} 50'$ – $7^{\circ} 10'$ Lintang Selatan dan $109^{\circ} 50'$ – $110^{\circ} 35'$ Bujur Timur. Luas kota Semarang adalah 37.360.947 Ha dengan batas-batas administrasi sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Laut Jawa
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kab.Semarang
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kab.Kendal
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kab.Demak
- Sebelah Tenggara : Berbatasan dengan Kab.Grobogan

(lihat gambar 1.1 Peta Kota Semarang)

Wilayah Kota Semarang terdiri dari 16 wilayah kecamatan dan 177 kelurahan, terdiri atas dataran rendah di bagian utara yang dikenal dengan Semarang Bawah dan daerah perbukitan di bagian selatan yang dikenal sebagai Semarang Atas.

Sedangkan ruang lingkup mikro yang diangkat dalam penelitian ini adalah Terminal Terboyo. Hal ini didasari bahwa sangat perlu dilakukan analisis terhadap variabel-variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo, sebab saat ini kondisi terminal Terboyo sangat memprihatinkan dan mengalami penurunan kualitas pelayanan sehingga pengguna tidak lagi menggunakan terminal dalam aktivitas transportasinya.



MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG 2005

TESIS

ANALISIS VARIABEL YANG MEMPENGARUHI
KINERJA TERMINAL TERBOYO

GAMBAR

PETA ADMINISTRASI KOTA SEMARANG

KETERANGAN

- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Lokasi Penelitian

UTARA



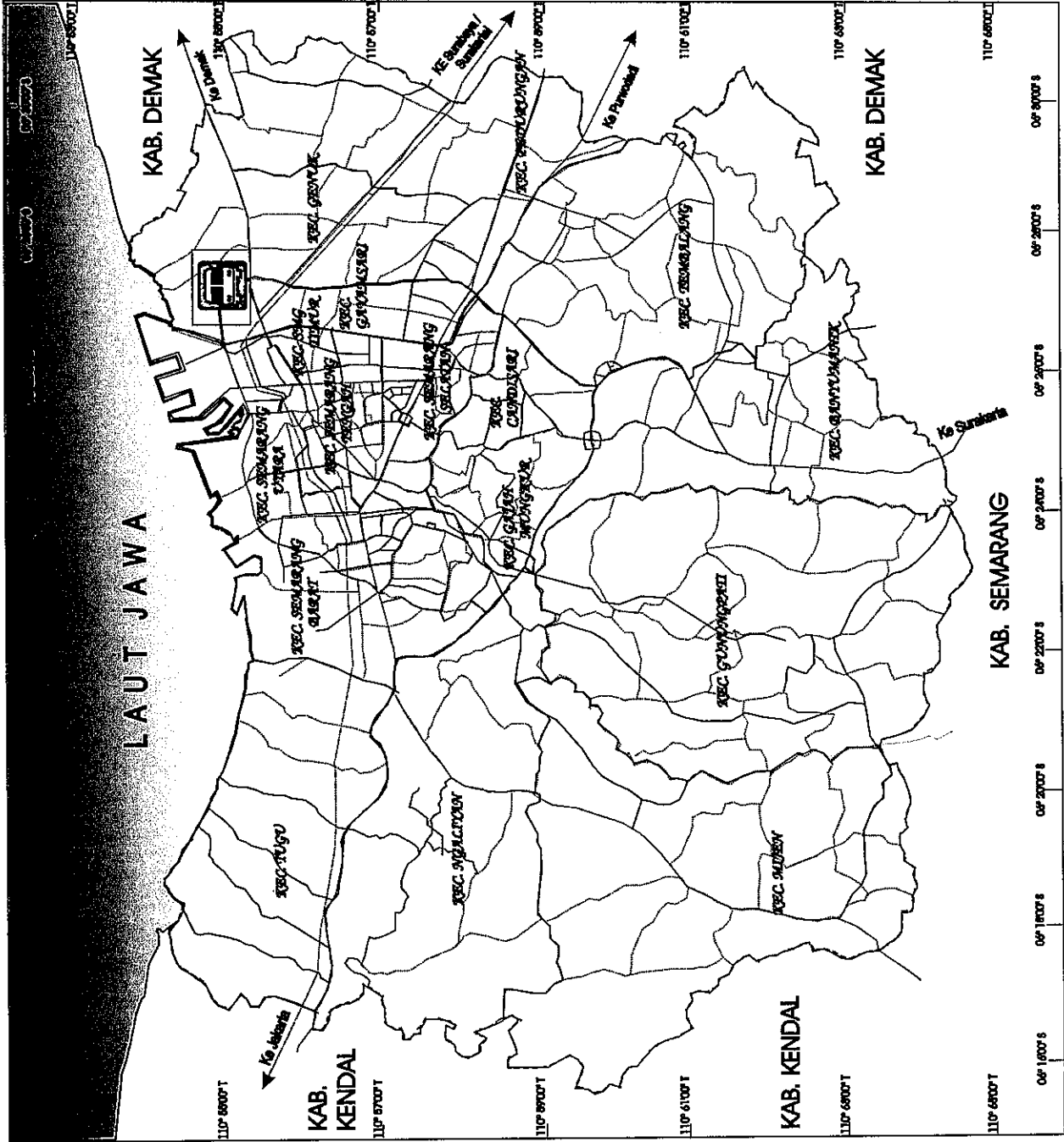
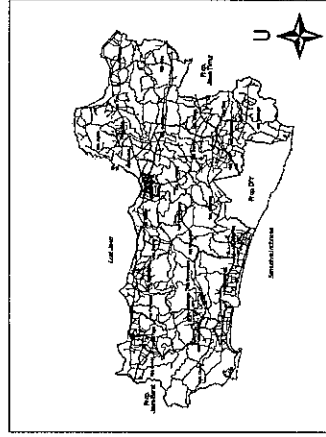
SKALA

1 : 10000

No. Gambar

1.1

INSET:
PROPINSI JAWA TENGAH



SUMBER:
BAPPEDA KOTA SEMARANG, PROPINSI JAWA TENGAH

MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005



TESIS

ANALISIS VARIABEL YANG MEMPENGARUHI
KINERJA TERMINAL TERBOYO

GAMBAR

PETA ADMINISTRASI KECAMATAN GENUK

KETERANGAN

-  Batas Kecamatan
-  Batas Kelurahan
-  Jalan
-  Lokasi Penelitian

UTARA



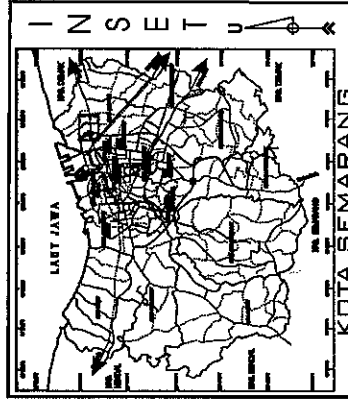
SKALA

1 : 10000

0 100m 200m

No. Gambar

1.2



SUMBER :
BAPPEDA KOTA SEMARANG, PROPINSI JAWA TENGAH

KAB. DEMAK

ke Demak

110° 55'00" T

110° 57'00" T

KE Surabaya /
Surabaya





KEC. GENUK

KEC. SONG
TIMUR

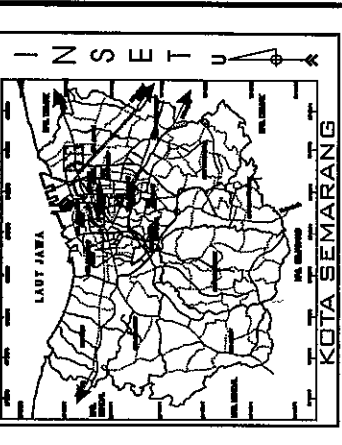
KEC.
GAYAMSARI

TESIS
ANALISIS VARIABEL YANG MEMPENGARUHI
KINERJA TERMINAL TERBOYO

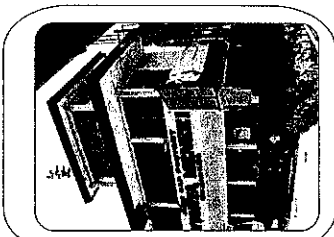
GAMBAR
PETA PERMASALAHAN TERMINAL TERBOYO

KETERANGAN
 Arus Masuk Ke Lokasi Pelayanan
 Arus Menuju Jalur Istirahat
 Arus Masuk Jalur Penarikan Penumpang
 Arus Keluar Lokasi Pelayanan

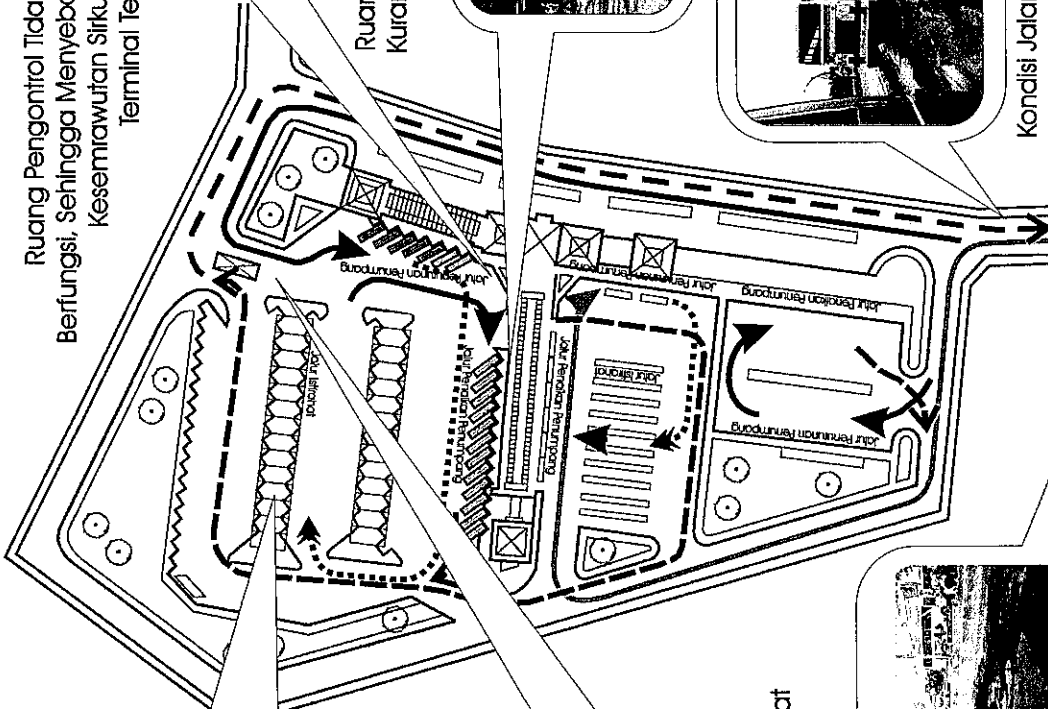
UTARA 
SKALA 1 : 1.850
 0 18,5m 37m
No. Gambar 1.3



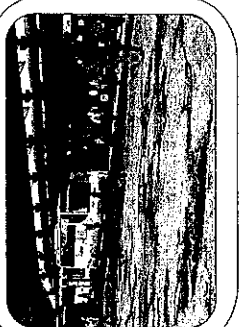
SUMBER :
 Hasil Survey, 2005



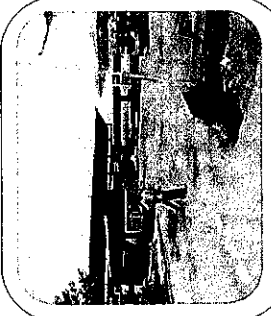
Ruang Pengontrol Tidak Lagi Berfungsi, Sehingga Menyebabkan Kesemrawutan Sirkulasi di Terminal Terboyo



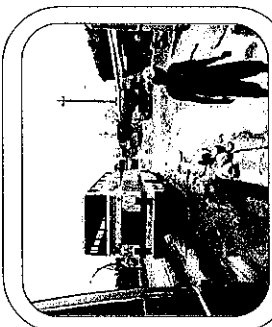
Ruang Tunggu Bagi Penumpang, Kurang Manusiawi, Tidak Nyaman dan Tidak Aman



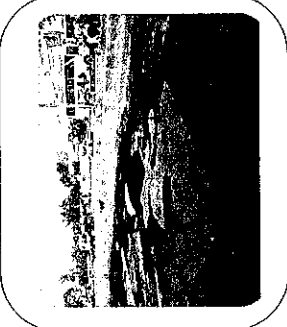
Ruang Tunggu Bus Kotor, Tidak Terawat dan Banjir



Saluran Drainase Tidak Terawat



Kondisi Jalan Memprihatinkan



Kemacetan, dan Kesemrawutan Lalulintas

Jl. Kallgawe

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

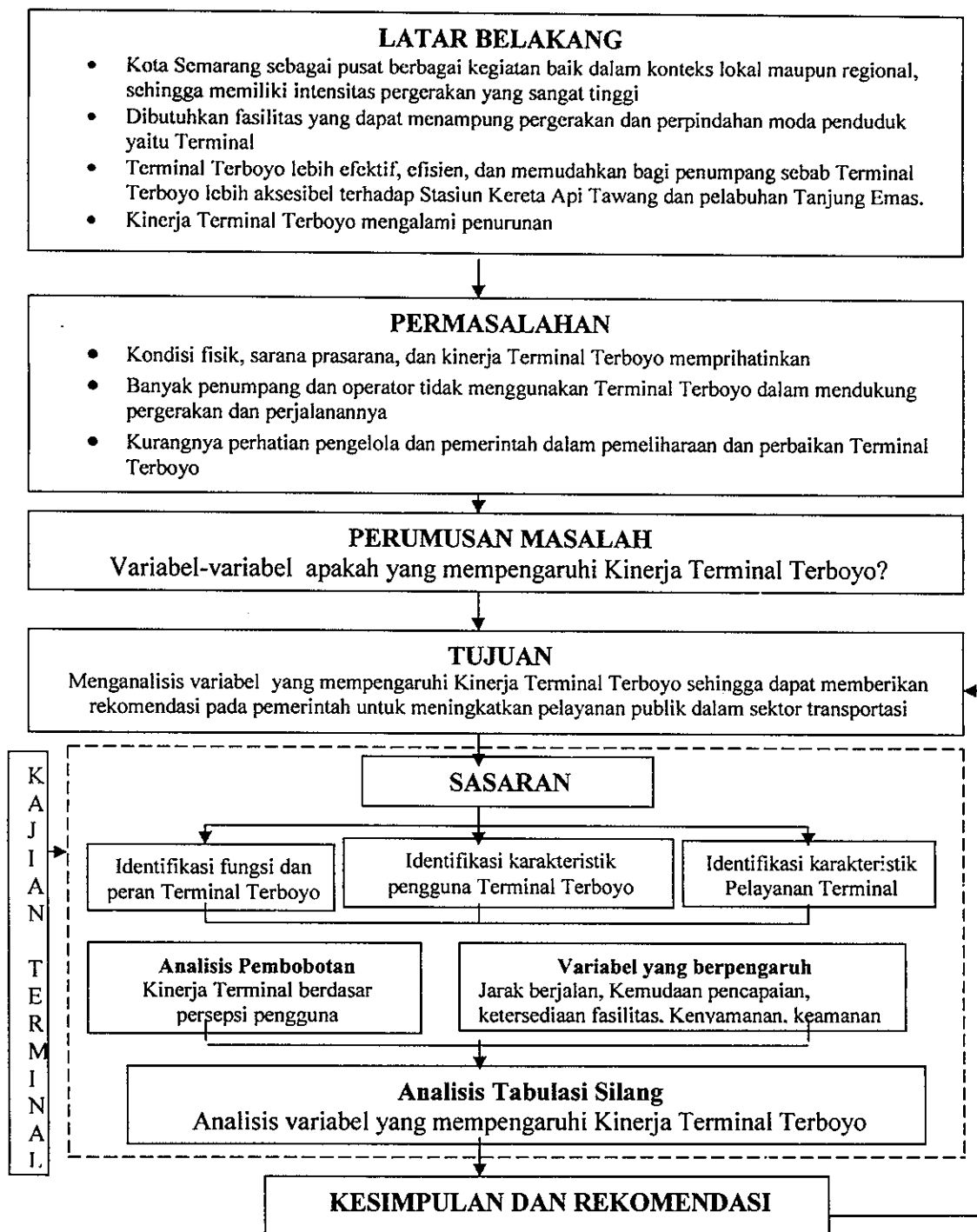
Kinerja terminal ini dapat ditinjau dari persepsi pengguna, sebab pengguna terminal terutama penumpang, sangat berpengaruh terhadap kinerja terminal Materi atau pembahasan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah variabel-variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo sebagai fasilitas transportasi publik di Kota Semarang, dan dibatasi pada aspek pengguna.

1.5 Kerangka Pemikiran Studi

Kota Semarang sebagai ibu kota propinsi Jawa Tengah tidak dapat dipungkiri dapat dikatakan sebagai pusat pelayanan dan pengembangan transportasi dalam propinsi itu sendiri. Dalam mendukung aktifitas transportasi ini, pendirian suatu objek transit atau pemberhentian moda angkutan transportasi sangatlah diperlukan keberadaannya, dan dalam hal ini Terminal Terboyo didirikan dengan maksud dapat menampung segala moda pelayanan transportasi tersebut. Ditinjau dari fungsi dan jangkauan pelayanan, maka Terminal Terboyo Kota Semarang ini dinobatkan sebagai Terminal Induk Kota Semarang yang menampung segala aktifitas moda angkutan umum baik antar kota dalam propinsi ataupun luar kota luar propinsi bahkan angkutan umum dalam kota.

Berdasarkan fungsi dan lingkup pelayanan itulah, terminal memberikan pengaruh besar terhadap peningkatan aktifitas dan pergerakan penumpang, barang dan moda transportasi darat itu sendiri. Hal yang memprihatinkan dari adanya peningkatan aktifitas ini justru memberikan pengaruh negatif terhadap kondisi fisik terminal, kemacetan dalam lingkup lingkungan yang lebih diakibatkan oleh peningkatan volume arus lalu lintas, kurangnya tingkat pelayanan terminal akibat dari ruang terminal yang cenderung tetap tidak ada perubahan secara keruangan.

Penurunan tingkat pelayanan dan kondisi fisik Terminal Terboyo Kota Semarang ini memberikan pemikiran untuk dilakukannya Penelitian terhadap variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo berdasarkan persepsi pengguna. Kajian utama dalam penelitian ini adalah identifikasi fungsi, peran Terminal Terboyo, identifikasi kondisi Terminal Terboyo yang meliputi kondisi prasarana dan sarana pendukungnya, identifikasi karakteristik pengguna Terminal Terboyo yaitu penumpang, analisis kinerja Terminal Terboyo berdasarkan ketersediaan prasarana dan sarana pendukung terminal, analisis kinerja berdasarkan karakteristik pengguna Terminal Terboyo, dan analisis variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo.



GAMBAR 1.4
KERANGKA PEMIKIRAN STUDI

1.6 Pendekatan dan Metodologi Pelaksanaan Studi

1.6.1 Pendekatan Studi

Pendekatan studi adalah metode atau cara yang dilakukan untuk mencapai tujuan dan sasaran penelitian.

- a. Pendekatan Deskriptif, yaitu pendekatan yang digunakan untuk mengidentifikasi kondisi Terminal Terboyo, menganalisis karakteristik Terminal Terboyo, serta menyimpulkan kinerja Terminal Terboyo sebagai terminal utama di Kota Semarang, secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antara fenomena yang diselidiki. Data yang dibutuhkan dalam analisis ini adalah data kualitatif dan data kuantitatif. Setelah data terkumpul, data kualitatif dianalisis dengan cara naratif atau kalimat yang dipisah-pisahkan menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan. Sedangkan data kuantitatif dianalisis secara dijumlahkan, diklasifikasi, dan dipersentasekan.
- b. Pendekatan Korelasi, yaitu pendekatan yang dilakukan untuk menganalisis variabel-variabel yang berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo berdasarkan persepsi pengguna. Pendekatan ini dianalisis berdasarkan hubungan atau korelasi antara karakteristik pengguna dengan karakteristik Terminal Terboyo, sehingga didapatkan beberapa variabel yang menyebabkan kinerja Terminal Terboyo menurun.

Melalui kedua pendekatan ini, diharapkan dapat dirumuskan temuan studi dari beberapa variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo, sehingga dapat memberikan arahan pengembangan Kinerja Terminal Terboyo sebagai fasilitas transportasi publik di kota Semarang.

1.6.2 Tahapan Pelaksanaan Studi

Pada tahap ini, proses yang dilakukan adalah sebagai berikut :

- a. Mengidentifikasi karakteristik pengguna Terminal Terboyo.
- b. Mengidentifikasi kondisi eksisting Terminal Terboyo yang meliputi kelengkapan dan ketersediaan fasilitas pendukung.
- c. Menganalisis variabel-variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo.
- d. Menentukan variabel yang paling berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo
- e. Merumuskan temuan studi dan kesimpulan

1.6.3 Teknik Pengolahan dan Pengumpulan Data

Selayaknya suatu penelitian, bahwa terdapat beberapa metode atau cara dalam pengumpulan data, baik itu berupa gambar/peta atau deskripsi data/wacana. Pemakaian suatu metode pengumpulan data tergantung pada permasalahan yang sedang diteliti, situasi dan kondisi tempat penelitian, fasilitas dan biaya yang tersedia. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa metode pengumpulan data sebagai berikut:

- Metode pengumpulan data secara primer, yaitu suatu metode pengumpulan data yang diperoleh dari observasi atau pengamatan langsung di lapangan.
- Metode pengumpulan data secara sekunder yaitu suatu metode pengumpulan data yang didapatkan dari survei sekunder pada instansi-instansi terkait berupa literatur, arsip atau dokumen, maupun data-data lain yang dihimpun, direkam, disimpan oleh instansi tertentu (seperti peta, gambar, diagram, foto, foto udara dan lain sebagainya) . Adapun instansi yang digunakan sebagai sumber data adalah Bappeda Kota Semarang, Dinas Pekerjaan Umum Kota (DPUK) Semarang, Kantor Statistik Kota Semarang, Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) Kota Semarang, dan Dinas Perhubungan Kota Semarang.

- Metode pengumpulan data dengan cara studi literatur, yaitu dengan mencari sumber informasi yang relevan dengan tema yang diambil sehingga diharapkan dapat memperkuat landasan teoritis dari penelitian yang dilakukan.

Dalam pengolahan data, kelengkapan data sangat mendukung untuk menghasilkan suatu analisis yang matang sehingga data yang lengkap dan disajikan secara informatif diharapkan akan mendukung proses analisis tersebut. Adapun yang dimaksud dengan informatif disini adalah dapat menjelaskan duduk persoalan atau penelitian yang dilakukan dengan padat, singkat, jelas, efektif dan mampu memberikan informasi yang mudah diserap oleh orang lain. Pada umumnya penyajian data akan lebih informatif bila tidak hanya dibuat dalam bentuk uraian atau paparan, tapi juga dalam bentuk tabel, grafik, gambar dan peta.

a. Penentuan Variabel

Istilah “variabel” didefinisikan sebagai objek penelitian yang bervariasi, dan selalu digunakan dalam setiap jenis penelitian. Variabel ini digunakan untuk mengevaluasi kinerja Terminal Terboyo Kota Semarang. Adapun variabel yang digunakan dalam studi ini adalah variabel yang bersifat kualitatif dan variabel kuantitatif.

- Variabel Kualitatif

Variabel kualitatif dalam studi ini meliputi; jenis pekerjaan, maksud dan tujuan menggunakan fasilitas terminal (maksud dan tujuan pergerakan), serta jenis moda yang digunakan. Selain itu, variabel kualitatif yang digunakan adalah kemudahan pencapaian, waktu menunggu, jumlah perpindahan, keamanan, dan kenyamanan pengguna ketika menggunakan berada di Terminal Terboyo.

- Variabel Kuantitatif

Variabel kuantitatif dalam studi ini meliputi; trayek bus yang dipakai, rute angkutan dalam kota (lokal), kondisi dan ketersediaan sarana dan prasarana pendukung aktifitas.

b. Penentuan Jumlah Sampel

Studi ini menggunakan sampel untuk bahan studi dengan alasan bahwa peneliti tidak mungkin untuk mengamati seluruh anggota populasi, dan juga sampel penggunaan ini sangat berguna untuk menghemat waktu, biaya, dan tenaga. Sebelum dilakukan pengambilan sampel, tentunya jumlah populasi telah diperhitungkan terlebih dahulu. Jumlah populasi yang digunakan adalah rata-rata jumlah penumpang, hal ini dikarenakan penumpang adalah objek utama studi. Adapun penentuan jumlah sampel yang diambil dalam studi ini ditentukan dengan menggunakan formula :

$$n = \frac{NZ^2 p(1-p)}{Nd^2 + Z^2 p(1-p)}$$

(Sugiarto, 2001:60)

N = Jumlah Populasi

Z = Variabel Normal

d = Besar toleransi penyimpangan

p = Proporsi populasi

Dalam studi ini, jumlah populasi (N) yang digunakan adalah jumlah rata-rata penumpang Terminal Terboyo dalam satu bulan yaitu 67.318 orang (Laporan bulanan Unit Pengelola Terminal Terboyo, 2004) Sedangkan tingkat kepercayaan yang diambil adalah 95 % sehingga nilai Z yang didapat pada tabel statistika adalah 1,96 dengan besarnya toleransi penyimpangan 5 %. Oleh karena proporsi populasi dalam studi ini tidak diketahui sebelum dilakukannya analisis, maka rumus ukuran sampel ini menggunakan nilai $p = 0,5$, sebab menurut Sugiarto,

jumlah sampel ini dapat diperoleh jika nilai $p = 0,5$. Maka dari itu, ukuran sampel yang dibutuhkan adalah (Sugiarto, 2001: 60):

$$n = \frac{(67.318)(1,96)^2 (0,5)(1-0,5)}{(67.318)(1,96)^2 + (1,96)^2(0,5)(1-0,5)}$$

$$n = 96$$

Cara yang digunakan untuk pengambilan sampel adalah *Simple Random Sampling*, yaitu sampel yang diambil secara acak dari penumpang yang ada di Terminal Terboyo. Hal ini didasarkan bahwa setiap penumpang memiliki kesempatan yang sama dalam mengambil keputusan dan memberikan pernyataan dalam penelitian ini.

c. Kebutuhan Data

TABEL I.1
TABEL KEBUTUHAN DATA

No	DATA	Jenis	BENTUK DATA	SUMBER	
1.	Trayek bus yang melalui terminal	Sekunder	Keterangan/Angka/ Peta	Dinas Perhubungan/ DLLAJR Kota Semarang	
2	Rute angkutan dalam kota(lokal)	Sekunder			
3	Peta jaringan jalan	Sekunder			
4	Kondisi dan ketersediaan sarana dan prasarana pendukung aktifitas.	Sekunder /Primer		Bappeda Semarang	
5	Rencana penggunaan lahan (Penyebaran fungsi kawasan)	Sekunder			
6	Kepadatan penduduk	Sekunder			BPS
7	Rencana struktur ruang	Sekunder			Bappeda Semarang
8	Variabel yang mempengaruhi Kinerja Terminal	Primer	Kuesioner	Penumpang	

Sumber : Hasil Analisis, 2005

TABEL I.2
KEBUTUHAN DATA BERDASARKAN KLASIFIKASI VARIABEL

No	Variabel	Tolok Ukur	Bobot
1	Jarak berjalan	• < 100 m	3
		• 100 – 500 m	2
		• > 500 m	1
2	Kemudahan Pencapaian	• Angkutan Langsung Ke Terminal	3
		• 1 – 2 Kali Perpindahan Angkutan	2
		• Lebih dari 2 Kali Perpindahan Angkutan	1
3	Pelayanan Fasilitas	• Lengkap dan Kondisinya Baik	3
		• Cukup Lengkap tetapi Kondisi Kurang Baik	2
		• Kurang dan Kondisinya Buruk	1
4	Kenyamanan	• Nyaman	3
		• Kurang nyaman	2
		• Tidak nyaman	1
5	Keamanan	• Aman dan Tidak Pernah Mengalami Tindakan Kriminal	3
		• Rawan, Pernah Mengalami Tindakan Kriminal	2
		• Sangat Rawan, Sering Mengalami Tindakan Kriminal	1

Sumber : Flaherty, 1991

Dari beberapa variabel diatas dapat ditentukan variabel pokok dalam analisis variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo Kota Semarang yaitu :

- a. Kinerja Terminal Terboyo ditinjau dari jarak berjalan.
- b. Kinerja Terminal Terboyo ditinjau dari kemudahan pencapaian.
- c. Kinerja Terminal Terboyo ditinjau dari pelayanan fasilitas.
- d. Kinerja Terminal Terboyo ditinjau dari keamanan
- e. Kinerja Terminal Terboyo ditinjau dari kenyamanan.

1.7 Metode Analisis

1.7.1 Analisis Deskriptif

Pendekatan Deskriptif digunakan untuk menggambarkan dan mengetahui keadaan atau karakteristik Terminal Terboyo secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antara fenomena yang diselidiki. Data yang dibutuhkan

dalam analisis ini adalah data kualitatif dan data kuantitatif. Setelah data terkumpul, data kualitatif dianalisis secara naratif menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan. Sedangkan data kuantitatif dianalisis secara dijumlahkan, diklasifikasi, dan dipersentasikan. Hasil analisis data kuantitatif dapat berupa tabel, grafik, gambar, dan pemetaan.

1.7.2 Metode Pembobotan

Metode ini berguna untuk mengukur suatu konsep berdasarkan realitas empiris dalam suatu susunan skala maupun indeks yang menunjukkan urutan/tingkatan menurut skor. Analisis pembobotan ini dilakukan dengan mengkategorikan hasil yang didapat dari hasil survei primer berupa kuesioner. Analisis pembobotan ini merupakan metode analisis yang bersifat kuantitatif sehingga data yang digunakan harus bersifat kuantitatif. Oleh karena variabel yang digunakan harus bersifat kuantitatif, sedangkan pengolahan dan hasil yang didapat dari survei berupa data kualitatif, maka variabel kinerja harus dikonversikan ke dalam bentuk data kuantitatif. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka digunakan analisis pembobotan untuk mengkuantitatifkan variabel karakteristik pengguna yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo, sehingga data tersebut diasumsikan menjadi lima kategori dengan tiga tingkatan bobot seperti yang terdapat dalam tabel 1.2.

Penentuan bobot tersebut dikuantitatifkan dengan menggunakan skala likert (Singarimbun,1989:111), yaitu dengan menggunakan ukuran ordinal atau nominal untuk memberikan nilai yang dapat menentukan urutan/tingkatan variabel dari standar tiap kriteria. Oleh karena variabel yang mempengaruhi kinerja terdiri dari lima variabel berupa kategori nominal, maka pemberian skor didasarkan atas lima variabel tersebut.

Setelah dilakukan pembobotan pada setiap variabelnya, maka tahap selanjutnya adalah membuat tabel distribusi frekuensi. Frekuensi adalah jumlah pemunculan. Jika data

mentah diatur dalam kelas dengan frekuensinya, tabel yang dihasilkan dinamakan tabel distribusi frekuensi. Adapun tahap pembentukan tabel ini adalah sebagai berikut :

1. Memberikan nilai/bobot pada setiap variabel yang telah diperoleh dari hasil kajian literatur.
2. Bobot untuk masing-masing prioritas variabel didasarkan kepada urutan skala ordinal dari urutan paling tinggi sampai yang paling rendah dengan menggunakan pendekatan teknik penyusunan skala bertingkat dari variabel yang menjadi kriteria dengan rentang nilai sesuai dengan jumlah variabel. Dalam studi ini penilaian untuk tiap variabel kinerja didasarkan kepada kriteria Baik (3), Sedang (2), Buruk (1).
3. Setiap variabel tersebut selanjutnya disusun dalam bentuk nilai/bobot standar. Dalam penyusunan standar bobot tersebut digunakan metode *Sturges* untuk menentukan range data serta interval kelas. Adapun rumus yang digunakan untuk menghitung range data yaitu:

$$\text{Range Data} = (\text{Bobot Terbesar} - \text{Bobot Terkecil}) \times \text{Jumlah Variabel}$$

Dengan menggunakan rumus di atas, maka range data kinerja terminal adalah :

$$\text{range data} = \{(3) - (1)\} \times 5 = 10$$

Keterangan : Bobot terbesar = 3

Bobot terkecil = 1

Jumlah Variabel = 5

4. Menentukan interval kelas rumus yang dipergunakan yaitu :

$$\text{Interval kelas} = \frac{\text{Range Data}}{\text{Jumlah Kelas Skor}}$$

$$\text{Interval kelas} = \frac{10}{3} = 3,3$$

5. Berdasarkan kedua rumus tersebut, maka diperoleh nilai probabilitas maksimal dan nilai probabilitas minimal dari total bobot seluruh variabel kinerja terminal berdasarkan pengguna. Nilai probabilitas maksimal dari seluruh variabel kinerja terminal adalah 15 (Bobot terbesar \times Jumlah Variabel = $3 \times 5 = 15$), sedangkan nilai probabilitas minimal dari seluruh variabel kinerja terminal adalah 5 (Bobot terkecil \times Jumlah Variabel = $(1) \times 5 = 5$). Oleh karena dalam penelitian ini dibatasi pada tiga kategori kinerja terminal, maka diperoleh total skor untuk tiap variabel kinerja sebagaimana tersaji pada tabel 1.3 di bawah ini:

TABEL 1.3
TOTAL SKOR VARIABEL KINERJA TERMINAL BERDASARKAN PENGGUNA

Baik	Sedang	Buruk
15 sampai 11,8	11,7 sampai 8,4	8,3 sampai 5

Sumber : Hasil analisis, 2005

1.7.3 Analisis Tabulasi Silang

Berdasarkan data hasil survey primer berupa penyebaran kuesioner yang dilakukan di lapangan, serta analisis pembobotan, dihasilkan kinerja terminal menurut pengguna. Hasil ini selanjutnya akan digunakan dalam proses analisis variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo berdasarkan persepsi pengguna Terminal Terboyo.

Analisis dilakukan dengan menggunakan model analisis tabulasi silang (*cross tabulation*). Model analisis tabulasi silang ini digunakan untuk menghitung kasus yang memiliki kombinasi nilai-nilai yang berbeda dari dua variabel atau lebih. Dalam studi ini nilai tersebut berasal dari variabel pengguna terhadap variabel kinerja terminal ditinjau dari jarak berjalan, kemudahan pencapaian, pelayanan fasilitas, kenyamanan, dan keamanan.

Setelah dilakukan pemilihan variabel dan pengolahan data, maka selanjutnya dihitung harga-harga beserta uji statistiknya. Harga statistik yang digunakan yaitu

banyaknya gejala yang diharapkan terjadi (E_{bk}). Adapun formula untuk menghitung (E_{bk}) adalah :

$$E_{bk} = (n_{bk} \times n_{kb}) / n$$

Keterangan :

E_{bk}	=	Banyaknya Gejala Yang Diharapkan Terjadi
n_{bk}	=	Banyaknya Gejala Pada Populasi Baris (b) dan Kolom (k)
n_{kb}	=	Banyaknya Gejala Pada Populasi Kolom (k) dan Baris (b)
n	=	Banyaknya Populasi

Penggunaan nilai signifikansi (*significant level*) adalah 0,05 dengan tingkat kepercayaan 95%. Tingkat signifikansi 0,05 ini dipandang cukup tinggi untuk sebuah penelitian sosial, dengan asumsi tingkat kesalahan adalah sebesar 5%.

Untuk menguji apakah ada hubungan antar variabel tersebut, maka digunakan *Chi-Square* (X^2) statistik uji Pearson. Hasil perhitungan akan dibandingkan dengan harga titik kritis pada tabel distribusi *Chi-Square* (X^2), selain itu juga diperlukan derajat kebebasan (*degrees of freedom* = df). Apabila *Chi-Square* uji Pearson lebih besar daripada harga titik kritis pada tabel *Chi-Square*, maka hipotesa yang menyatakan kedua variabel tidak berhubungan ditolak, berarti terdapat hubungan antar variabel yang diuji. Apabila yang terjadi sebaliknya, maka tidak ada hubungan antara variabel yang diuji. Untuk mengukur sifat atau tingkat hubungan antara dua variabel, digunakan koefisien kontingensi yang didasarkan perhitungan *Chi-Square* dengan nilai 0 sampai 1. Adapun pasangan hipotesis yang akan diuji berdasarkan data dalam tabel kontingensi di atas adalah:

H_0 = Variabel Kinerja Terminal dan Persepsi Pengguna Tidak Berhubungan

H_1 = Variabel Kinerja Terminal dan Persepsi Pengguna Berhubungan

Formula yang digunakan untuk menguji hipotesis tersebut dapat dilihat di bawah ini (Pasaribu, 1983:122) :

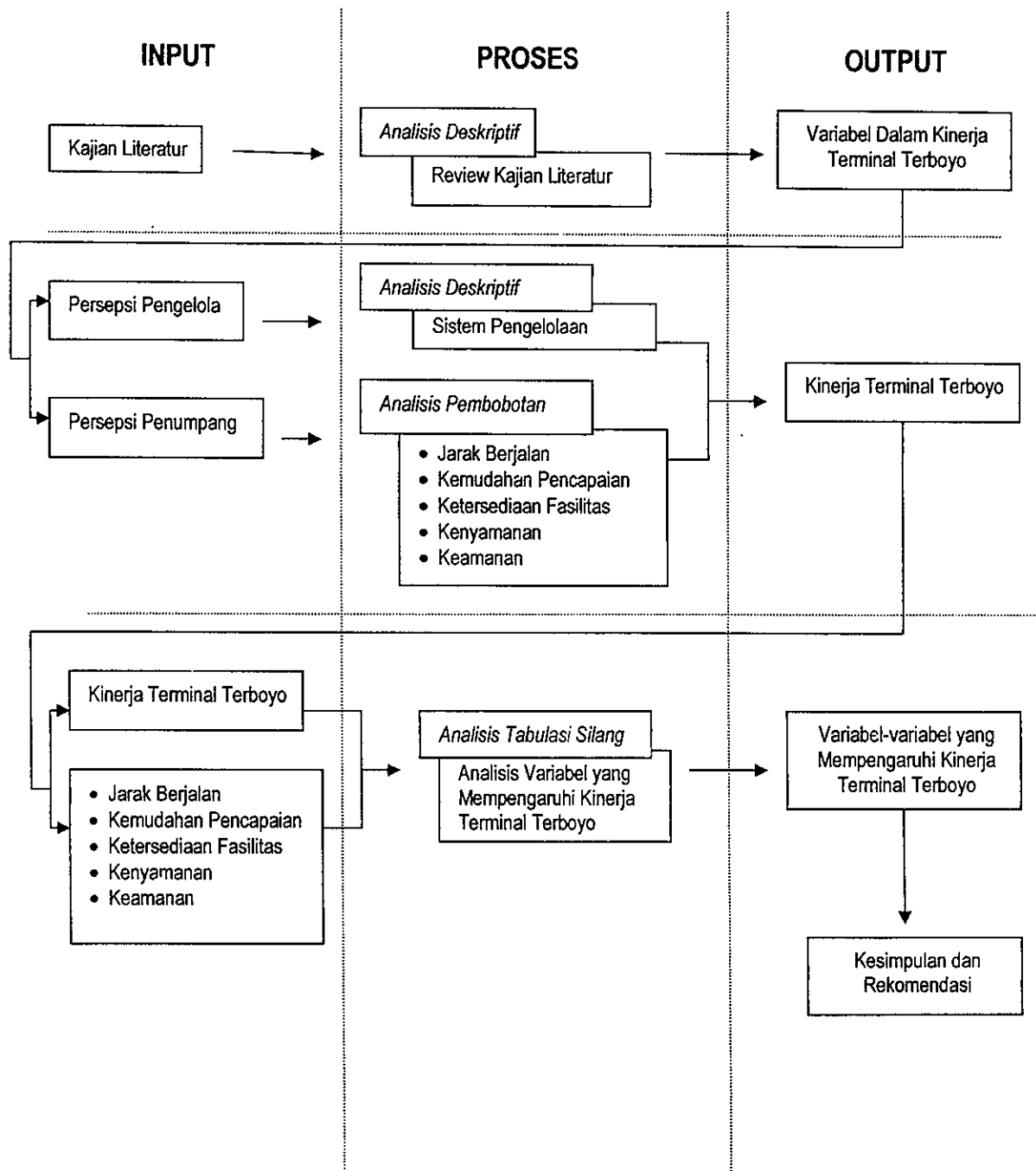
$$\chi^2 = \sum_{E=1}^I \sum_{J=1}^J \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

Hipotesa Ho ditolak jika : $\chi^2 > \chi^2_t$, dan Hipotesa Hi diterima jika : $\chi^2 > \chi^2_t$

Hipotesa Hi ditolak jika : $\chi^2 < \chi^2_t$, dan Hipotesa Ho diterima jika : $\chi^2 < \chi^2_t$

$$\chi_t = \chi \text{ tabel}$$

Hasil dari analisis tingkat pelayanan ini adalah berupa variabel yang berpengaruh terhadap Kinerja Terminal.



Sumber : Hasil analisis, 2005

GAMBAR 1.2
KERANGKA ANALISIS

1.8 Sistematika Pembahasan

Dalam penyusunan Tesis yang mengangkat permasalahan Terminal Terboyo ini secara garis besar adalah sebagai berikut..

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pertama akan diuraikan mengenai latar belakang diangkatnya permasalahan studi dan lokasi studi yang dilanjutkan dengan perumusan masalah sehingga inti dari permasalahan dan pertanyaan penelitian ini dapat dirumuskan dengan baik. Tujuan dan sasaran studi ini juga dijelaskan pada bab satu ini. Selain itu ruang lingkup studi, kerangka pemikiran studi, pendekatan studi dan analisis, serta sistematika pembahasan terdapat dalam bab ini.

BAB II KAJIAN SISTIM TRANSPORTASI DAN TERMINAL

Bab ini membahas kajian literatur yang berisi mengenai terminal, dan didalamnya terdapat kajian mengenai transportasi yang merupakan suatu sistem, unsur dan manfaat transportasi, terminal yang merupakan bagian dari sistem transportasi, jenis terminal, dan kinerja terminal.

BAB III GAMBARAN UMUM KOTA SEMARANG DAN GAMBARAN TERMINAL TERBOYO

Gambaran mengenai Kota Semarang dan kondisi Terminal Terboyo akan dipaparkan dalam bab ini. Kondisi yang akan dijelaskan meliputi pertumbuhan dan perkembangan Kota Semarang, sekilas mengenai kondisi sosial dan kependudukan, serta kondisi sistem transportasi Kota Semarang. Pada bab ini juga akan dijelaskan mengenai karakteristik Terminal Terboyo yang meliputi kondisi sarana dan prasarananya.

BAB IV ANALISIS VARIABEL YANG MEMPENGARUHI KINERJA TERMINAL TERBOYO

Bab ini berisi analisis terhadap karakteristik pengguna, karakteristik Terminal Terboyo, analisis variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo, serta variabel yang paling berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini merupakan bab terakhir yang berisi kesimpulan dari hasil analisis yang telah dilakukan, serta rekomendasi yang dapat diberikan.

BAB II

KAJIAN SISTEM TRANSPORTASI DAN TERMINAL

2.1 Transportasi dan Sistem Transportasi Kota

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, olahraga, belanja, dan bertamu yang berlangsung di atas lahan (kantor, pabrik, pertokoan, rumah, dan lain-lain). Potongan lahan ini biasa disebut tata guna lahan. Bekerjanya kegiatan di atas lahan ini disebut sebagai **sistem kegiatan**. Untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, manusia melakukan perjalanan di antara tata guna lahan tersebut dengan menggunakan **sistem jaringan** transportasi (misalnya berjalan kaki atau naik kendaraan). Hal ini menimbulkan **pergerakan** arus barang dan orang. Pergerakan arus manusia, kendaraan, dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi (Tamin, 1997; 46).

2.1.1 Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan merupakan bagian-bagian tata guna lahan kota yang saling berinteraksi satu sama lain hingga membentuk suatu jaringan hubungan yang utuh dan memberikan dampak bagi pertumbuhan dan perkembangan kota. Hubungan antar bagian kegiatan dapat berlangsung secara dinamis karena adanya suatu mediator yang bersifat efektif dan efisien yaitu sistem transportasi. Dikatakan sistem transportasi yang efektif dan efisien karena semakin terpenuhi sarana dan prasarana transportasi (efektif) maka lebih menghemat waktu dan biaya (efisien) dalam hubungan antar kegiatan. Sistem kegiatan terfokus pada dua hal yaitu intensitas kegiatan dan asal dan tujuan transportasi (Black, 1978).

a. **Intensitas Kegiatan**

Bagian-bagian tata guna lahan yang ada di suatu kota memberikan dampak terjadi bangkitan transportasi dan bila bagian tata guna lahan ini telah membentuk sistem kegiatan yang utuh akan berdampak lebih besar lagi terhadap volume bangkitan transportasi. Pengaruh negatif yang sering timbul adalah adanya permasalahan transportasi seperti kemacetan, sarana dan prasarana yang kurang, manajemen transportasi yang kurang baik dan lain sebagainya.

1) **Jenis Tata Guna Lahan dan Skala Pelayanan**

Jenis tata guna lahan yang berbeda (permukiman, pendidikan, perkantoran, dan komersial) mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda yaitu dari jumlah arus lalu lintas, jenis lalu lintas (pejalan kaki, truk, mobil), dan lalulintas pada waktu tertentu (kantor menghasilkan arus lalu lintas pada pagi dan sore hari, sedangkan pertokoan menghasilkan arus lalu lintas di sepanjang hari).

TABEL II.1
BANGKITAN DAN TARIKAN PERGERAKAN
DARI BEBERAPA AKTIVITAS TATA GUNA LAHAN

No	Jenis Kegiatan	Obyek Kegiatan	Waktu Pergerakan	Jenis Lalu lintas	Besar Pergerakan	Skala Pelayanan
1.	Sosial - Budaya	Pendidikan (TK, SD, SLTP, SLTA, lembaga pendidikan lainnya).	Pagi dan Siang Hari	Pejalan kaki, motor, mobil, angkutan umum	Sedang	Kota
		Peribadatan meliputi tempat-tempat ibadah seperti mesjid dan gereja.	Waktu tertentu ibadah	Pejalan kaki, motor, mobil, angkutan umum	Rendah	Kota
		Rekreasi dan Olahraga di dalam kota	Pagi dan sore hari	Pejalan kaki, motor, mobil, angkutan umum	Rendah	Kota
2.	Pemerintahan /Kelembagaan	Perkantoran Pemerintah (dari tingkat desa hingga kabupaten) dan Swasta (Bank, perusahaan, dan jasa lainnya)	Pagi dan siang hari	Pejalan kaki, motor, mobil, angkutan umum	Rendah	Kota-Regional
3.	Komersial	Pasar Umum	Sepanjang hari	Pejalan kaki, motor, mobil, angkutan umum	Tinggi	Kota-Regional
		Pasar Lokal	Sepanjang hari	Pejalan kaki, motor, mobil, angkutan umum	Rendah	Kota
		Pusat pertokoan	Sepanjang hari	Pejalan kaki, motor, mobil, angkutan umum	Tinggi	Kota-Regional
		Kios/warung	Sepanjang hari	Pejalan kaki, motor, mobil, angkutan umum	Rendah	Kota
4.	Transportasi	Terminal	Sepanjang hari	Mobil, angkutan umum	Rendah	Kota-Regional
5.	Permukiman dan Perumahan	Permukiman dan perumahan (di dalam dan pinggiran kota)	Sepanjang hari	Pejalan kaki, motor, mobil, angkutan umum	Sedang	Kota

Sumber : Black, 1978

2) Intensitas Aktivitas Tata Guna Lahan

Bangkitan pergerakan terjadi tidak hanya karena beragam dalam jenis tata guna lahanya (seperti dalam tabel di atas) tetapi juga tingkat aktivitasnya. Semakin tinggi tingkat penggunaan sebidang tanah, maka semakin tinggi pergerakan arus lalu lintas yang dihasilkan. Salah satu ukuran intensitas aktivitas sebidang tanah adalah kepadatannya. Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui pergerakan terbesar ada pada tata guna lahan pasar umum dan pusat pertokoan. Hal ini menunjukkan aktivitas dua tata guna lahan tersebut lebih tinggi per satuan luas lahannya di bandingkan tata guna lahan yang lain.

b. Asal Tujuan Transportasi

Hal utama yang harus diketahui dalam asal tujuan transportasi adalah setiap tata guna lahan merupakan sub sistem dari sistem kota dan sesuai teori sistem bahwa bagian-bagian dari tata guna lahan saling berinteraksi satu sama lain. Interaksi ini diwujudkan dengan adanya pergerakan manusia/barang antara zona asal ke zona tujuan.

Bila melihat matriks hubungan antar kegiatan/tata guna lahan dapat diketahui bahwa jenis kegiatan yang paling dominan memberikan bangkitan transportasi adalah jenis tata guna lahan permukiman dan perumahan. Tata guna lahan permukiman dan perumahan merupakan tata guna lahan yang berfungsi sebagai daerah yang terlayani oleh tata guna lahan lainnya.

Walaupun permukiman dan perumahan memiliki matriks hubungan terbanyak, namun dalam konstelasi regional terlihat bahwa kegiatan komersial memberikan kuantitas bangkitan transportasi besar mengingat hubungan yang dimiliki baik dalam skala kota maupun regional memiliki karakteristik pendorong dan penarik aktivitas transportasi.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa bangkitan transportasi berdasarkan zona asal dan tujuannya terbagi menjadi dua yaitu :

1. Zona asal dan tujuan transportasi dalam lingkup kota yaitu hubungan antara dua tata guna lahan atau lebih dengan skala pelayanan kota seperti pendidikan, peribadatan, rumah sakit, tempat rekreasi dan olahraga, permukiman dan perumahan.
2. Zona asal dan tujuan transportasi dalam lingkup regional yaitu hubungan antara dua tata guna lahan atau lebih yang satu berada di dalam kota dan satunya lagi berada di luar kota dengan skala pelayanan regional seperti pemerintahan, pasar umum, pusat perdagangan dan jasa, dan terminal induk kota. Keberadaan zona ini lebih banyak didukung oleh keberadaan jalan arteri.

Dengan gambaran ini menunjukkan perlunya pengaturan ruang tata guna lahan, intensitas, dan jarak sehingga masing-masing tata guna lahan dalam memberikan bangkitan transportasi tidak menimbulkan permasalahan transportasi.

Pengaruh efektif dan efisiensi dari sistem transportasi masih sangat dibutuhkan dalam pembentukan struktur kota. Kegiatan yang berada di jalan utama, lebih mudah untuk mendapatkan angkutan kota maupun regional, *sense* terhadap kualitas jalan yang lebih baik sehingga lebih menghemat biaya maupun waktu. Jenis kegiatan perekonomian paling mendominasi lokasinya di pinggir jalan utama karena variabel aksesibilitas-ekonomis. Secara alami biasanya kegiatan-kegiatan kota akan mendekati kawasan permukiman dan perumahan sebagai daerah pelayanan (konsumen) sehingga pengaturan lokasi permukiman dan perumahan yang baik dalam tata ruang kota akan memberikan pengaruh pengaturan lokasi kegiatan lainnya.

2.1.2 Sistem Jaringan

Sistem jaringan merupakan tingkat kapasitas pelayanan jaringan transportasi dalam mendukung interaksi sistem kegiatan. Jaringan transportasi ini di fokuskan pada tingkat kapasitas fungsi jalan, perkerasan jalan, dan dimensi jalan yang ada. Dari sistem ini diketahui seberapa besar pengaruh kondisi eksisting jaringan transportasi yang ada terhadap permasalahan transportasi terutama masalah kemacetan yang biasa terjadi di kota besar.

2.1.3 Sistem Pergerakan

Gabungan dari sebaran geografis antara tata guna lahan (sistem kegiatan) serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) akan menghasilkan arus dan pola pergerakan lalu lintas (sistem pergerakan). Besarnya arus dan pola pergerakan

lalulintas dapat memberikan umpan balik untuk menetapkan lokasi tata guna lahan yang tentu membutuhkan prasarana baru pula. Oleh karenanya dalam sistem pergerakan ini akan difokuskan pada dua hal yaitu arah pergerakan lalulintas dan prasarana transportasi yang tersedia.

Arah pergerakan lalulintas terjadi akibat adanya interaksi antara dua tata guna lahan atau lebih baik yang berada dalam kota maupun antar kota. Interaksi dalam lingkup kota lebih banyak terjadi dari zona permukiman dan perumahan, namun karena intensitas aktivitas komersial lebih tinggi maka pergerakan lalu lintas terbesar lebih banyak didominasi oleh zona komersial, walaupun sebenarnya lebih banyak dipengaruhi oleh keberadaan jalan arteri primer

Pola sebaran arus lalulintas antara zona asal dan zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan, yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalulintas, dan pemisahan ruang, interaksi antara dua buah tata guna lahan yang akan menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang. Contohnya pergerakan dari rumah (permukiman) ke tempat bekerja (kantor, industri) yang terjadi setiap hari.

Untuk manajemen arah pergerakan yang terjadi ada dua hal yang perlu dilakukan yaitu :

1. Pemisahan ruang yaitu jarak antara dua buah tata guna lahan merupakan batas pergerakan. Jarak yang jauh atau biaya yang besar akan membuat pergerakan antara dua buah tata guna lahan menjadi lebih sulit (aksesibilitas rendah). Oleh karenanya itu pergerakan arus lalulintas cenderung meningkat jika jarak antara kedua zona nya semakin dekat.

2. Pengaturan intensitas Tata Guna Lahan yaitu semakin tinggi tingkat aktivitas suatu tata guna lahan, makin tinggi pula tingkat kemampuannya dalam menarik lalu lintas.

2.2 Terminal

Berdasarkan UU Republik Indonesia No. 14 Tahun 1992 (dan penjelasan) pasal 1 butir 3 dan 5 serta pasal 9 dapat diketahui bahwa yang dimaksud dengan terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum dalam rangka menunjang kelancaran aktivitas mobilitas manusia dan barang; yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi di samping terminal angkutan sungai dan danau, stasiun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut dan bandar udara.

Pada bagian lain, Direktorat Jenderal Hubungan Darat Bina Sistem Prasarana Dalam Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antar Kota mendefinisikan bahwa terminal merupakan titik simpul terjadinya putus arus yang merupakan prasarana angkutan, tempat kendaraan umum menaikkan dan/atau menurunkan penumpang dan/atau barang, tempat perpindahan penumpang dan/atau barang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta tuntutan efisiensi transportasi; tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian system arus angkutan penumpang atau barang; prasarana angkutan dan merupakan bagian dari system transportasi untuk melancarkan arus pergerakan penumpang dan barang; unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan wilayah dan kota.

a. Fungsi Terminal

Secara umum, prasarana terminal (penumpang) mempunyai fungsi sebagai media penampung dan pendukung keberlangsungan aktivitas pengakhiran dan pengawalan

lintasan operasional bagi angkutan umum kota (Modul Pelatihan, 1997) serta berbagai aktivitas ikutannya seperti aktivitas bongkar/muat serta transfer penumpang dan/barang, menampung penumpang dari waktu tiba sampai waktu berangkat, tempat penyiapan dokumen perjalanan, dll.

Lebih terperinci, Direktorat Jenderal Bina Sistem Prasarana menetapkan bahwa berdasarkan jenis pihak yang terkait dengan keberadaan suatu fasilitas terminal, paling tidak terdapat tiga fungsi utama terminal, yaitu :

- 1) Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda ke moda lainnya, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, dll) 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 menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus angkutan umum.
- 3) Fungsi terminal bagi operator bus adalah untuk pengaturan layanan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan fasilitas pangkalan.

Agar terminal dapat berfungsi/memberikan pelayanan secara optimal tersebut maka dalam proses pembangunannya harus dipertimbangkan antara lain variabel lokasi, arahan penggunaan lahan/tata ruang, kapasitas, kepadatan lalu lintas dan keterpaduannya dengan moda transportasi lainnya. Pada jenis terminal yang khusus melayani angkutan manusia (non barang, idealnya terminal penumpang dan terminal barang mengambil lokasi yang berbeda), penempatannya diusahakan pada lokasi yang semudah mungkin untuk diakses oleh pengguna prasarana tersebut secara praktis dan ekonomis. Fasilitas ini sebisa mungkin ditempatkan pada tempat-tempat ujung dari rute transportasi ataupun pada lokasi-

lokasi tertentu di sepanjang rute transportasi utama yang merupakan lokasi konsentrasi warga yang potensial untuk melakukan pergerakan, pertimbangan ini terutama didasari oleh upaya untuk memudahkan proses pemuatan dan penurunan penumpang serta proses pertukaran kendaraan yang melayani rute-rute tertentu sesuai dengan tujuan pergerakan (*trip destination*) warga yang melakukan pergerakan.

Selain itu, dengan pertimbangan bahwa proses kedatangan dan pemberangkatan penumpang tidak selalu dilakukan secara langsung (ada rentang waktu antara kegiatan pemberangkatan dan kedatangan), terminal merupakan tempat istirahat sementara bagi pelaku pergerakan serta merupakan tempat bagi calon penumpang menunggu proses pemberangkatan, maka di lokasi terminal harus disediakan fasilitas-fasilitas tertentu yang berfungsi sebagai tempat istirahat untuk pelaku pergerakan (saat transit) dan calon pelaku pergerakan (menunggu proses pemberangkatan), fasilitas hiburan serta fasilitas-fasilitas lain yang berfungsi sebagai penyedia/penjual kebutuhan tertentu yang dibutuhkan oleh pelaku pergerakan.

Fasilitas lainnya yang semestinya disediakan pada suatu terminal adalah fasilitas keamanan, fasilitas bengkel yang berfungsi untuk perbaikan/servis kendaraan secara umum, ruang parkir, fasilitas yang berfungsi sebagai tempat pelayanan administrasi transportasi, pemeriksaan barang/paspor (pada jenis terminal tertentu) serta ruang tunggu yang berfungsi untuk menampung pengantar/penjemput bagi pelaku pergerakan serta sebagai tempat beristirahat pada saat transit/menunggu pemberangkatan.

Secara umum karakter dan jenis fasilitas yang harus disediakan pada suatu lokasi terminal disesuaikan dengan kelas/status terminal, luasan cakupan pelayanan serta besaran arus transportasi yang harus dilayani.

b. Klasifikasi Terminal

Proses pengklasifikasian suatu fasilitas terminal ke dalam status-status tertentu terutama ditujukan untuk mengetahui jangkauan/tingkat/kemampuan pelayanan dari suatu unit fasilitas serta untuk mengidentifikasi jenis infrastruktur pendukung yang dibutuhkan untuk mendukung kelancaran aktivitas transportasi yang berlangsung di tempat tersebut. Berdasarkan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan, Menteri Pekerjaan Umum dan Menteri Dalam Negeri dapat diketahui bahwa fasilitas terminal di Indonesia diklasifikasikan :

1) Berdasarkan peranannya, dapat dibagi ke dalam dua kelompok yaitu:

- Terminal primer, adalah terminal yang berfungsi untuk melayani arus angkutan primer dalam skala regional
- Terminal sekunder, adalah terminal yang berfungsi untuk melayani arus angkutan sekunder dalam skala local/kota

2) Berdasarkan fungsinya, terminal dapat dikelompokkan menjadi:

- Terminal utama (induk), yaitu fasilitas terminal yang berfungsi untuk melayani arus penumpang jarak jauh (regional) dengan volume tinggi, biasanya menampung 50-100 kendaraan per jam dengan luas kebutuhan ruang sekitar 10 ha.
- Terminal madya (menengah), yaitu terminal yang berfungsi untuk menampung arus penumpang jarak sedang, biasanya menampung 25-50 kendaraan per jam dan membutuhkan ruang sekitar 5 ha untuk menampung aktivitas yang berlangsung di lokasi tersebut.
- Terminal cabang (sub terminal), yaitu terminal yang berfungsi untuk menampung penumpang yang melakukan pergerakan dalam jarak dekat dengan volume kecil,

mampu menampung < 25 kendaraan per jam dengan luas kebutuhan ruang sekitar 2,5 ha

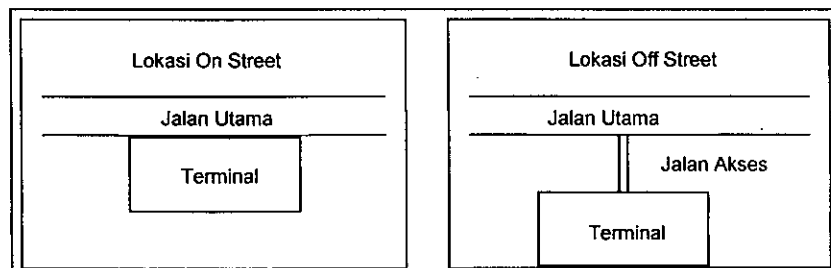
Dalam sistem klasifikasi yang lain, prasarana terminal dikelompokkan menjadi :

- Terminal tipe A, yaitu terminal yang melayani angkutan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi, dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- Terminal tipe B, yaitu terminal yang berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk angkutan kota dalam provinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan
- Terminal tipe C, yaitu terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

2.3 Terminal Ditinjau Dari Aspek Tata Ruang

Sebagai salah satu elemen dalam sistem transportasi, keberadaan terminal tidak terlepas dari pola jaringan jalan dan sistem pergerakan yang ada dalam suatu kota. Lokasi terminal sangat ditentukan oleh konsep pelayanan angkutan umum dalam suatu kota. Dalam hal ini, terminal dapat berlokasi pada akhir trayek angkutan umum, pada persimpangan trayek, atau sepanjang trayek perjalanan angkutan (Edwards,1992:221).

GAMBAR 2.1
LOKASI TERMINAL TERHADAP JARINGAN JALAN

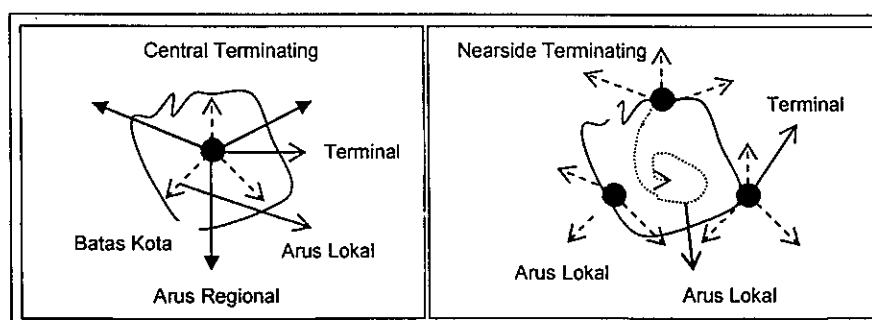


Sumber : Edwards, 1992:214-215

Karena kegiatan yang berlangsung dalam terminal cukup kompleks dan menyangkut pergerakan kendaraan dan penumpang di dalam maupun di luar terminal, maka lokasi terminal harus diusahakan sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan gangguan lalu lintas. Selain itu, perlu disediakan ruang yang cukup untuk sirkulasi kendaraan dan penumpang tersebut. Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi terminal dapat dibedakan menjadi terminal *off street* (di luar jaringan jalan) dan *on street* (pada jaringan jalan).

Jika ditinjau dari sistem kota, lokasi terminal dapat ditentukan dengan pertimbangan dua model, yaitu model *nearside terminating* dan model *central terminating* (Dephub,1998:58).

GAMBAR 2.2
MODEL PENGEMBANGAN LOKASI TERMINAL



Sumber: Dephub,1998:59

Model *central terminating* berlokasi di tengah kota, dan biasanya merupakan terminal terpadu. Konsep ini merupakan konsep lama, namun di Jakarta (Terminal Terpadu Mangarai) kini sedang dirintis kembali pengembangannya. Konsep ini memang memiliki

beberapa keuntungan, diantaranya:

1. Letak relatif dekat dengan pusat aktivitas, sehingga potensial sebagai pembangkit dan penarik jalanan.
2. Mengurangi transfer, karena distribusi perjalanan ke seluruh bagian kota dapat dilakukan langsung dari terminal tersebut.
3. Mudah dicapai oleh penumpang

Kelemahan model ini adalah tidak adanya pemisahan antara arus lokal dengan regional, sehingga kemungkinan terjadi konflik dalam lalu lintas lebih besar.

Pada model *nearside terminating*, sejumlah terminal dikembangkan dipinggiran kota, dan pergerakan di dalam kota dilayani oleh angkutan kota yang berasal dan berakhir di terminal-terminal yang ada. Konsep ini merupakan salah satu usaha untuk memisahkan lalu lintas regional dengan lalu lintas lokal, sehingga dapat mengurangi permasalahan lalu lintas dalam kota.

Model pengembangan terminal di daerah pinggiran kota tersebut dapat dilakukan berdasarkan beberapa pertimbangan, antara lain:

1. Di pinggiran kota masih tersedia lahan yang cukup luas.

Tersedianya lahan yang cukup luas ini akan memberikan peluang yang lebih besar bagi usaha pengembangan terminal.

2. Aktivitas di pinggiran kota tidak terlalu padat

Dengan tingkat aktivitas yang rendah, diharapkan pembangunan maupun pengembangan terminal tidak akan terlalu banyak mengusur tempat tinggal/tempat aktivitas penduduk

3. Menghindari tumpang tindih perjalanan

Dengan lokasi di pinggiran kota, berarti arus regional tidak perlu masuk ke dalam kota karena perjalanan ke dalam kota akan dilayani oleh angkutan kota dari terminal tersebut ke seluruh bagian kota. Dengan demikian, berarti akan mengurangi *overlapping* perjalanan dengan tujuan yang sama sehingga mengurangi beban jaringan jalan kota.

Yang dimaksud dengan pinggiran kota tersebut merupakan suatu daerah yang nisbi (relatif), tergantung dari lingkup pendefinisannya. Disamping itu, daerah tersebut akan terus bergeser menjauhi pusat kota sesuai dengan perkembangan kota. Klafifikasi tingkat kekotaan suatu wilayah dapat dibedakan menjadi (Bintarto,1983:91):

1. *City* atau pusat kota
2. *Suburban* yaitu area yang dekat dengan pusat kota dengan luas mencakup daerah penglaju
3. *Suburban fringe* adalah suatu area yang melingkari *suburban* dan merupakan daerah peralihan antara desa dan kota
4. *Urban fringe* adalah area batas luar kota yang mempunyai sifat-sifat mirip kota
5. *Rural urban fringe* adalah area yang terletak antara kota dan desa yang ditandai dengan penggunaan tanah campuran
6. *Rural* atau perdesaan

Klasifikasi tingkat kekotaan yang lebih rinci dikemukakan oleh Lean dan Goodall(1996:112), meskipun dengan pengelompokan yang agak berbeda :

1. *Central businnes district* (pusat kota), yang merupakan bagian wilayah kota sebagai lokasi optimal untuk berbagai aktivitas, khususnya ekonomi, karena memiliki

aksesibilitas tinggi. Persaingan penggunaan lahan sangat tinggi, sehingga harga lahan tinggi

2. *Transisi*, merupakan perluasan dari pusat kota sehingga kepadatan dan harga lahan masih tinggi, mendekati kepadatan dan harga lahan dipusat kota
3. *Suburban*, merupakan daerah terbangun namun memiliki area terbuka yang cukup besar, dibanding pusat kota atau transisi. Penggunaan lahan didominasi oleh perumahan dan letaknya tidak terlalu jauh dari pusat kota.
4. *Rural urban fringe*, merupakan daerah yang relatif jauh dari pusat kota. Penggunaan lahan didominasi oleh pertanian.

Dengan demikian daerah pinggiran kota dapat didefinisikan sebagai daerah yang langsung berbatasan dengan wilayah kota (*build up area*), tidak termasuk daerah terbangun total (*fully developed*), tetapi akan mengalami perubahan di masa yang akan datang karena perkembangan kota (Soekani, 1991:9).

Pada prinsipnya, karena pembangunan terminal dimaksud untuk menyediakan tempat konsentrasi penumpang dan kendaraan, maka lokasi terminal hendaknya dapat dicapai dengan mudah oleh penumpang maupun kendaraan umum. Hal ini dimaksudkan untuk mengurangi kecenderungan yang terjadi saat ini, yaitu tumbuhnya terminal-terminal “bayangan” (Matrajaya, 1996:12), yang biasanya terdapat pada lokasi yang dekat dengan pusat aktivitas penduduk. Terminal semacam ini biasanya terletak biasanya dibagian jalan (*on street*) persimpangan, atau pintu masuk suatu tata guna lahan tertentu (misalnya perumahan, perkantoran, industri, pendidikan dan sebagainya). Besar kecilnya terminal tersebut tergantung pada intensitas kegiatan pada tata guna lahan yang bersangkutan. Kecenderungan ini akan mengurangi kinerja terminal, karena dengan demikian jumlah penumpang berkurang karena terdapat akumulasi lain yang lebih potensial.

Lokasi terminal hendaknya mencerminkan kebutuhan penggunanya. Beberapa pendapat telah dikemukakan berkaitan dengan penentuan kriteria lokasi terminal berdasarkan aspek tata ruang kota, diantaranya (Rasyidin, 1994:87):

1. Mempunyai kemudahan terhadap lalu lintas utama

Jika lokasi terminal *off street*, kemudahan dalam lalu lintas utama akan mendukung kemudahan pencapaian dari dan ke terminal. Dengan demikian, perlu dipikirkan akses yang memadai dari lalu lintas utama menuju terminal baik dengan penyediaan jaringan jalan yang baik maupun angkutan umum yang memadai.

2. Di luar pusat kota (CBD), idealnya di daerah pinggiran

Telah dikemukakan sebelumnya bahwa salah satu alasan pemilihan lokasi di pinggiran kota adalah untuk mengurangi beban jaringan jalan dalam kota dengan cara memisahkan arus regional dan lokal. Disamping itu, lokasi tersebut juga memudahkan pencapaian dari luar kota bagi bus-bus antar kota. Selanjutnya, dengan lokasi di pinggiran tersebut diharapkan dapat merangsang pertumbuhan wilayah di sekitar terminal sebagai salah satu usaha pemerataan pembangunan.

3. Sesuai dengan struktur kota dan sistem jaringan jalan kota

Lokasi terminal harus memperhatikan ketersediaan lahan dan kemudahan pencapaian terhadap pusat-pusat aktivitas kota, dan disesuaikan dengan sistem jaringan jalan dalam kota. Departemen perhubungan menyatakan bahwa lokasi terminal hendaknya terletak pada titik kritis perpindahan moda angkutan, yang pada umumnya berupa perpotongan jalan (simpang jalan arteri atau perpotongan dua kelas jalan).

4. Mempunyai kemudahan untuk bertukar moda angkutan kota

Terminal memiliki keterkaitan dengan terminal angkutan lain seperti stasiun, bandara dan pelabuhan, baik secara langsung maupun tidak langsung. Karena itu, lokasi terminal sedapat mungkin memiliki kemudahan perpindahan moda angkutan bagi penumpang. Penumpang dari terminal angkutan lain mungkin akan membutuhkan kendaraan atau angkutan umum untuk mencapai tujuannya, sehingga perlu memanfaatkan jasa angkutan jalan raya. Sehubungan dengan hal tersebut, perlu diciptakan suatu sistem jaringan jalan yang dapat menjamin kelancaran perjalanan antar terminal angkutan tersebut. Kemudahan pergantian moda ditunjukkan oleh waktu tempuh yang dibutuhkan dari suatu terminal ke terminal lain dalam suatu kota. Di samping itu, jarak antar terminal tersebut juga akan mempengaruhi waktu tunggu dalam terminal (*waiting time*). Waktu tunggu, yaitu waktu yang dibutuhkan penumpang untuk memperoleh angkutan unit tertentu disuatu tempat (Edwards, 1992:204-208). Dalam kegiatan yang berlangsung disuatu terminal, waktu tunggu adalah waktu tidak produktif yang berusaha dihindari oleh penumpang maupun kendaraan. Selain dipengaruhi oleh jarak antar terminal waktu tunggu juga dipengaruhi oleh jumlah kendaraan yang melayani suatu trayek, jadwal kendaraan tidak teratur atau tundaan perjalanan kendaraan(keterlambatan kendaraan).

Pendapat lain menyatakan bahwa lokasi terminal harus memiliki kesesuaian dengan struktur wilayah dan lalu lintas di sekitarnya (Abubakar, 1997:94). Selain itu Claire (1973:72) mengemukakan bahwa lokasi terminal harus memperhatikan hal-hal berikut :

1. Penyediaan akses yang memadai menuju terminal
2. Penyediaan lahan yang memadai, serta lokasi terbaik dalam hubungan sistem transportasi dan pola umum suatu kota atau wilayah

3. Perencanaan hubungan yang baik antara terminal dengan wilayah sekitarnya.

Dari berbagai pendapat tersebut, dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya lokasi terminal harus memiliki kemudahan pencapaian dari segala arah.

2.4 Kinerja Terminal

Sebagai yang mempunyai skala pelayanan bersifat regional, operasional yang lancar memiliki arti penting untuk mendukung kelancaran arus lalu lintas di dalam terminal sehingga mampu untuk memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi pengguna baik penumpang maupun operator kendaraan. Dengan demikian, operasional yang baik dan lancar dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas pengelolaan dan penggunaan terminal oleh pengguna dan pengelola.

Sehubungan dengan hal di atas, operasional terminal sesuai dengan Departemen Perhubungan (1998) dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. *Headway* adalah selisih waktu kedatangan kendaraan (bus), yang dinyatakan dalam satuan menit (Meyer dan Miller, 1984 : 319). Selisih waktu kedatangan ini tergantung pada frekuensi bus yang beroperasi dalam suatu waktu dan jarak trayek bus yang bersangkutan.
2. Waktu tunggu adalah waktu yang dibutuhkan penumpang sejak datang hingga memperoleh pelayanan kendaraan.
3. Variabel muat (*loading factor*) adalah jumlah penumpang yang naik dalam terminal pada satuan waktu tertentu (Morlok, 1978:317). Agar variabel muat ini dapat maksimal diperlukan fasilitas yang memadai di dalam terminal sehingga dapat mengurangi "terminal-terminal bayangan" dimana bus-bus berhenti untuk menaikkan penumpang di sepanjang trayek.

4. Fasilitas Utama dan Fasilitas Pendukung Terminal. Fasilitas Utama dalam Terminal merupakan suatu yang mutlak dimiliki dalam suatu sistem terminal (Dirjen Perhubungan Darat Direktorat Bina Sistem Prasarana). Fasilitas utama ini mencakup 5 (lima) bagian yakni :

a. Areal Keberangkatan

Adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan penumpang (loading) dan untuk memulai perjalanan.

b. Areal Kedatangan

Adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang (unloading) yang dapat pula merupakan akhir perjalanan.

c. Areal menunggu bus (areal istirahat)

Adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan

d. Areal lintas

Adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat sementara dan untuk menaikkan / menurunkan penumpang.

e. Areal tunggu penumpang

Adalah pelataran menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang umum.

Selain fasilitas utama dalam sistem terminal terdapat juga fasilitas pendukung

sebagai pelengkap dari fasilitas utama. Yang termasuk sebagai fasilitas pendukung adalah :

- Ruang Kantor
- Tower/ menara pengatur
- Pos pemeriksa
- Mushola
- Kios/ kantin
- WC (kamar mandi)
- Pelataran Parkir
- Peron
- Loket
- Taman

2.5 Lokasi Terminal

Kegiatan pemilihan lokasi terminal merupakan salah satu kegiatan penting yang melibatkan dan mempertimbangkan berbagai variabel terkait secara komprehensif karena kegiatan ini akan sangat menentukan kemampuan terminal tersebut untuk berfungsi secara optimal. Lokasi terminal antarkota antara lain harus terletak pada titik pertemuan antara rute angkutan umum dan mudah diakses dari jalur jalan arteri atau jalur jalan utama kota serta sebisa mungkin terletak pada daerah yang tidak padat karena akan mempengaruhi efektivitas dan efektifitas aktivitas mobilitas serta untuk mewujudkan prinsip pergerakan yang aman, cepat dan murah.

Dalam Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Perhubungan, Menteri Pekerjaan Umum dan Menteri Dalam Negeri juga disebutkan tentang kriteria penempatan lokasi terminal penumpang, yaitu :

1. Terminal primer harus dapat menjamin ketepatan dan kelancaran arus penumpang. Dalam hal ini lokasi terminal harus dapat memenuhi beberapa persyaratan, yaitu :
 - a. Sebagai tempat pemindahan yang menyangkut arus naik dan turunnya penumpang.
 - b. Sebagai tempat pertukaran jenis angkutan
 - c. Sebagai sarana pengendali, pengawas dan pengatur arus kendaraan umum yang baik.
2. Dari segi tata ruang kota, hendaknya lokasi terminal sesuai dengan arahan rencana tata ruang pengembangan kota.
3. Lokasi terminal primer hendaknya tidak sampai mengganggu lingkungan hidup yang berada di wilayah sekitarnya.
4. Lokasi terminal hendaknya dapat menjamin penggunaan dan operasi kegiatan terminal yang efektif dan efisien.

5. Lokasi terminal hendaknya tidak sampai menyebabkan timbulnya gangguan pada kelancaran arus kendaraan maupun keamanan lalu lintas dalam kota.

Dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan yang tersebut dalam SKB tersebut maka dapat ditentukan kriteria pemilihan lokasi terminal antarkota, antara lain adalah sebagai berikut:

1. Berkait pada sistem jaringan jalan primer (arteri) dan mempunyai jarak sekitar 100 m dari jalur jalan tersebut.
2. Terletak pada lokasi yang merupakan bagian integral dengan sistem angkutan antar kota lainnya.
3. Terletak pada lokasi yang dapat dicapai secara langsung dengan cepat, aman dan murah oleh pemakai jasa angkutan bus antarkota
4. Lokasi terminal harus mempunyai ketersediaan lahan minimal sesuai dengan peruntukannya
5. Terletak pada lokasi yang sedemikian rupa sehingga tingkat kebisingan dan polusi udara tidak mengganggu lingkungan sekitarnya.

Sementara itu, Roger L. Craighton berpendapat bahwa penempatan lokasi terminal antarkota paling tidak harus mempertimbangkan beberapa variabel seperti keterkaitannya dengan sistem jaringan jalan lintas cepat, keterkaitannya terhadap sistem transit lokal, keterpusatan terhadap lokasi penumpang potensial serta ketersediaan akan lahan parkir.

2.6 Kajian Terminal

Dari uraian kajian Terminal diatas dapat disarikan beberapa kesimpulan berkaitan dengan kinerja terminal yang ditinjau dari persepsi pengguna yaitu:

1. Jarak Berjalan.

Kemudahan dalam lalu lintas utama akan mendukung kemudahan pencapaian dari dan ke terminal. Dengan demikian, perlu dipikirkan akses yang memadai dari lalu lintas utama menuju terminal baik dengan penyediaan jaringan jalan yang baik maupun angkutan umum yang memadai.

2. Kemudahan Pencapaian.

Terminal dapat berlokasi pada akhir trayek angkutan umum, pada persimpangan trayek, atau sepanjang trayek perjalanan angkutan. Sebagai salah satu elemen dalam sistem transportasi, keberadaan terminal tidak terlepas dari pola jaringan jalan dan sistem pergerakan yang ada dalam suatu kota. Lokasi terminal hendaknya dapat dicapai dengan mudah oleh penumpang maupun kendaraan umum. Hal ini dimaksudkan untuk mengurangi kecenderungan yang terjadi saat ini, yaitu tumbuhnya terminal-terminal “bayangan” (Matrajaya,1996:12), yang biasanya terdapat pada lokasi yang dekat dengan pusat aktivitas penduduk

3. Pelayanan Fasilitas.

Ketersediaan fasilitas di terminal sangat mendukung peningkatan kinerja terminal itu sendiri. Fasilitas Utama dan Fasilitas Pendukung Terminal. Fasilitas Utama dalam Terminal merupakan suatu yang mutlak dimiliki dalam suatu sistem terminal (Dirjen Perhubungan Darat Direktorat Bina Sistem Prasarana)

4. Keamanan.

Keamanan baik fisik maupun psikologis yang dirasakan pengguna angkutan umum dapat berupa bebas dari bahaya, bebas dari gangguan, terlindung atau tersembunyi, tidak merasa takut atau khawatir ketika menggunakannya. Hal ini tentunya akan mempengaruhi terhadap kinerja terminal sebab menurut Flaherty, semua penglaju harus merasa aman ketika menggunakan fasilitas transportasi, baik di semua pemberhentian maupun didalam angkutan umum (Flaherty, 1991:86).

5. Kenyamanan.

Kenyamanan yang dirasakan pengguna didefinisikan sebagai suatu kondisi ketika menggunakan fasilitas umum ini, mereka disediakan ruang yang cukup bagi mereka sehingga mereka dapat merasakan senang, sejuk, enak, dan tidak kecewa ketika menggunakan terminal. Oleh karena itu, kinerja terminal yang baik harus memiliki kriteria kenyamanan yang baik pula, yaitu memiliki tempat duduk yang cukup bagi yang membutuhkannya serta fasilitas lain yang dapat menyamankan pengguna (Flaherty, 1991:86).

BAB III

GAMBARAN UMUM KOTA SEMARANG DAN GAMBARAN TERMINAL TERBOYO

3.1 Gambaran Umum Kota Semarang

Kota Semarang terdiri dari 16 wilayah Kecamatan dan 177 wilayah Kelurahan. Topografi Kota Semarang adalah kota pantai dengan kondisi dataran rendah di bagian Utara, sedangkan daerah Selatan berbukit-bukit. Jumlah penduduk Kota Semarang sampai dengan tahun 2000 sebesar 1.266.072 jiwa. Dengan tingkat kepadatan di Kota Semarang bervariasi. Sebagian besar penduduk bekerja pada sektor perkotaan seperti industri sebesar 13,12%, perdagangan dan jasa sebesar 5,4% serta pegawai negeri/TNI sebesar 7,3% dari total jumlah penduduk. Wilayah seluas 373,70 kilometer persegi ini menjadi salah satu pintu gerbang Jawa Tengah, dengan sarana penunjang Bandar Udara Ahmad Yani dan Pelabuhan Laut Tanjung Emas. Di pelabuhan ini, dari tahun ke tahun, pertumbuhan arus barang, terutama peti kemas, selalu meningkat.

Kota Semarang merupakan ibukota Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Tengah. Berdasarkan pembagian wilayah pembangunan pada Rencana Struktur Tata Ruang Propinsi (RSTRP) Jawa Tengah, Kota Semarang termasuk dalam Wilayah Pembangunan I yang berpusat di Kota Semarang bersama-sama dengan Kabupaten Semarang, Kendal, Grobogan, Demak dan Salatiga (Kedung Sepur). Dalam konteks regional dan nasional, kedudukan Kota Semarang sangat strategis karena letaknya yang berada pada jalur pertemuan ekonomi regional yang menghubungkan ke pusat-pusat pertumbuhan di wilayah barat, timur dan selatan, yaitu Semarang-Jakarta, Semarang-Surabaya, Semarang-Surakarta, dan Semarang-Yogyakarta. Selain letak yang strategis, Kota Semarang juga didukung dengan adanya sarana dan prasarana yang memiliki lingkup pelayanan regional,

seperti Pelabuhan Laut Tanjung Mas, Bandar Udara Ahmad Yani, dan fasilitas-fasilitas pelayanan perdagangan dan jasa. Keuntungan lokasional ini menjadikan Kota Semarang dapat berperan sebagai transit point lalu lintas regional sekaligus sebagai pintu gerbang bagi wilayah Jawa Tengah dengan wilayah nasional atau internasional.

Potensi yang terdapat di Kota Semarang, dipertegas dalam RTRWN, yang menetapkan Kota Semarang sebagai Pusat Kegiatan Nasional, yaitu kota dengan ketersediaan fasilitas pelayanan skala nasional. Peranan Kota Semarang sebagai pusat kegiatan nasional yaitu sebagai pusat yang mempunyai potensi sebagai pintu gerbang ke kawasan-kawasan internasional dan mempunyai potensi untuk mendorong daerah sekitar, pusat jasa pelayanan, pusat pengumpul barang secara nasional, simpul transportasi secara nasional/beberapa propinsi, pusat jasa pemerintahan, dan pusat jasa-jasa publik.

Sektor ekonomi Kota Semarang juga berpengaruh terhadap daerah-daerah di sekitarnya. Hal ini dapat dilihat dari satuan wilayah ekonominya. Dari Satuan Wilayah Ekonomi secara langsung terlihat pusat pengembangannya yaitu :

1. Pusat Tingkat I adalah Kota Semarang sebagai pusat utama (hirarki tertinggi).
2. Pusat Tingkat II adalah pusat-pusat Demak, Kendal dan Salatiga yang merupakan pusat-pusat kegiatan sosial dan ekonomi serta administrasi pemerintahan sekitar Kota Semarang.
3. Pusat Tingkat III adalah pusat-pusat lain yang lebih rendah tingkatnya, tersebar dalam wilayah tersebut antara lain Weleri, Kaliwungu, Ambarawa, Ungaran, Tugurejo, Mijen dan sebagainya.

Fenomena perekonomian saat ini cenderung menuntut adanya peran aktif dari pemerintah daerah untuk lebih banyak menggali potensi perekonomian daerah, serta memainkan peranan yang lebih besar dalam merangsang aktifitas ekonomi daerah. Hal ini

sejalan dengan dilaksanakannya kebijakan otonomi daerah sehingga pemberdayaan ekonomi daerah perlu mendapatkan perhatian yang lebih serius. Dengan adanya pertumbuhan ekonomi disamping berdampak pada peningkatan pendapatan penduduk, pada akhirnya juga akan berpengaruh pada pendapatan daerah. Semakin mampu menggali potensi perekonomian daerah yang ada, maka akan semakin besar Produk Domestik Regional Bruto dan Pendapatan Asli Daerah yang akan diterima guna membiayai pembangunan dan menjalankan pemerintahan.

3.1.1 Letak Geografis

Secara Geografis Kota Semarang terletak pada posisi $6^{\circ} 50'$ – $7^{\circ} 10'$ Lintang Selatan dan $109^{\circ} 50'$ – $110^{\circ} 35'$ Bujur Timur. Luas kota Semarang adalah 37.360.947 Ha dengan batas-batas administrasi sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Laut Jawa
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kab.Semarang
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kab.Kendal
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kab.Demak
- Sebelah Tenggara : Berbatasan dengan Kab.Grobogan

(lihat gambar 1.1 Peta Kota Semarang)

Wilayah Kota Semarang terdiri dari 16 wilayah kecamatan dan 177 kelurahan. Terdiri atas dataran rendah di bagian utara yang dikenal dengan Semarang Bawah dan daerah perbukitan di bagian selatan yang dikenal sebagai Semarang Atas.

3.1.2 Kependudukan

Jumlah penduduk Kota Semarang sampai dengan tahun 2001 tercatat sebesar 1.266.072 jiwa yang tersebar di 16 kecamatan dan 177 kelurahan. Dibandingkan dengan jumlah penduduk pada tahun 1996 maka terjadi kenaikan jumlah penduduk sebesar 59.709 jiwa. Berdasarkan data penduduk tahun 1996 hingga 2001 menunjukkan bahwa rata-rata pertumbuhan penduduk dari tahun 1996-2001 adalah sebesar 1,24%. Untuk lebih jelasnya perkembangan penduduk Kota Semarang dari tahun 1996 sampai dengan tahun 2001 dipaparkan dalam Tabel III.1 dibawah ini.

TABEL III.1
PERTUMBUHAN PENDUDUK DIRINCI PER-KECAMATAN
DI KOTA SEMARANG TAHUN 1996-2001

NO	KECAMATAN	JUMLAH PENDUDUK /TAHUN				
		1996	1997	1998	1999	2001
1	Mijen	33.232	33.926	33.726	35.735	36.143
2	Gunungpati	49.473	50.271	54.237	54.615	55.079
3	Banyumanik	87.402	91.425	93.681	95.372	96.742
4	Tembalang	82.034	83.431	85.402	86.215	89.820
5	Pedurungan	104.926	112.410	117.770	119.286	123.089
6	Genuk	50.968	52.646	55.872	56.382	57.696
7	Gayamsari	59.528	60.318	61.182	60.890	61.256
8	Semarang Timur	91.347	91.628	88.413	87.743	86.215
9	Semarang Utara	122.783	130.489	129.299	128.846	127.899
10	Semarang Tengah	83.357	82.308	81.283	80.829	79.497
11	Semarang Selatan	79.507	79.048	79.138	79.034	78.693
12	Candisari	75.973	76.308	76.640	76.664	76.402
13	Gajahmungkur	53.185	54.088	54.625	54.786	55.094
14	Semarang Barat	137.480	138.851	139.189	139.287	139.960
15	Ngaliyan	71.235	73.485	76.753	77.513	79.580
16	Tugu	21.810	22.299	22.635	22.819	22.907
Jumlah		1.206.365	1.232.930	1.251.840	1.256.010	1.266.070

Sumber: Data Monografi Kota Semarang 1996-2001

Tingkat kepadatan penduduk di Kota Semarang bervariasi dari tingkat kepadatan rendah sampai dengan tingkat kepadatan tinggi. Tingkat kepadatan penduduk tertinggi berada pada Kecamatan Semarang Tengah (248,83 jiwa/Ha), disusul kemudian Kecamatan Gayamsari (149,61 jiwa/Ha), dan Kecamatan Semarang Selatan (134,29

jiwa/Ha). Sedangkan kecamatan yang memiliki tingkat kepadatan sedang (55-103 jiwa/Ha) adalah Kecamatan Semarang Timur (86.03 jiwa/Ha), Kecamatan Semarang Utara (78.59 jiwa/Ha), dan Kecamatan Semarang Barat (70.12 jiwa/Ha). Untuk kecamatan yang memiliki tingkat kepadatan terendah berada pada Kecamatan Mijen (6.28 jiwa/Ha).

3.2. Kondisi Sistem Transportasi

Sistem jaringan jalan yang ada di kota Semarang tergolong cukup lengkap meliputi:

1. Arteri Primer, berfungsi menghubungkan kota Semarang dengan kota-kota besar lain di pulau Jawa, yaitu Semarang-Jakarta, Semarang-Surakarta, dan Semarang-Surabaya.
2. Arteri Sekunder, berfungsi menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder, yaitu jalan-jalan yang menghubungkan kawasan-kawasan di pusat kota Semarang.
3. Kolektor Primer, berfungsi menghubungkan kota jenjang ke dua dengan kota jenjang ke dua atau kota jenjang ke dua dengan kota jenjang ke tiga. Misalnya menghubungkan kota Semarang dengan kota Purwodadi.
4. Kolektor Sekunder, berfungsi menghubungkan pusat kota dengan wilayah pengembangan pusat kota II dan III, seperti Genuk, Pedurungan, Mijen, Gunungpati dan Tembalang.
5. Lokal Primer (jaringan jalan Mijen-Boja dan Mijen-Gunungpati), berfungsi untuk mengembangkan daerah-daerah pinggiran Kota Semarang seperti Kecamatan Mijen dan Gunungpati, karena selain untuk memperlancar akses dari pusat kota juga digunakan sebagai akses ke daerah Boja dan Sekitarnya.
6. Jalan Lingkungan yang fungsinya menghubungkan lokasi-lokasi di dalam kecamatan.

Sementara itu untuk jenis sarana transportasi yang ada dibagi menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu:

1. Angkutan Darat

Untuk memenuhi transportasi darat tersedia 2 jenis kendaraan angkutan darat utama, yaitu kendaraan bermotor dan kereta api. Salah satu jenis kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan penumpang dengan jumlah besar adalah bus. Angkutan bus terbagi dalam Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP). Sedangkan angkutan penumpang umum di kota Semarang terbagi atas dua trayek, yaitu trayek utama dan cabang sebanyak 49 trayek, dan trayek ranting sebesar 43 trayek. Sedangkan Angkutan kereta api di kota Semarang dilayani oleh dua stasiun yaitu Poncol dan Tawang.

2. Angkutan Laut

Angkutan laut juga merupakan sarana perhubungan yang cukup penting di kota Semarang. Dari kunjungan kapal laut selama tahun 2000 kapal yang mendarat di pelabuhan Tanjung Mas sebanyak 2.807 kapal.

3. Angkutan Udara

Untuk angkutan udara di kota Semarang dilayani oleh satu bandar udara yaitu bandar udara Ahmad Yani.

3.3. Gambaran Terminal Terboyo

3.3.1 Tata Guna Lahan Sekitar Terboyo

Terminal Terboyo terletak pada wilayah pengembangan II yang merupakan zona industri. Terminal Terboyo masuk dalam Kelurahan Genuk. Terminal Terboyo berbatasan dengan kawasan industri. Terminal Terboyo terletak menjorok sejauh 100 meter dari jalan utama baik dari arah barat maupun arah timur.

3.3.2 Pengelolaan Terminal Terboyo

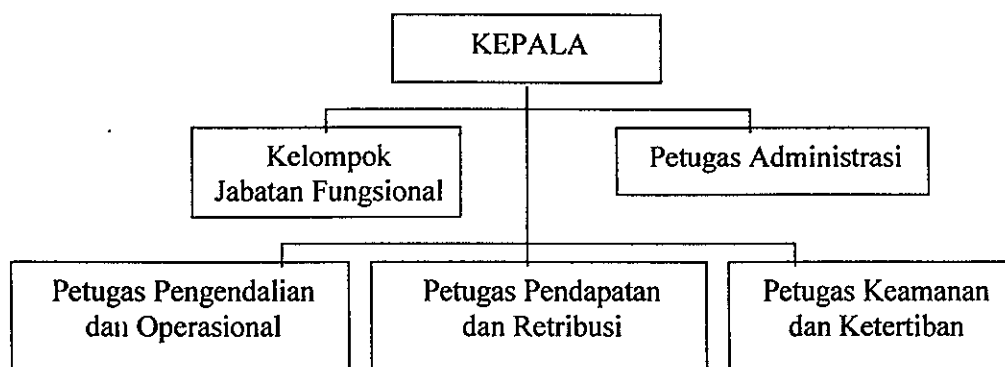
Pengelolaan Terminal Terboyo berada di bawah naungan Dinas Perhubungan Kota Semarang. Dalam pelaksanaan teknis pengelolaan Terminal Terboyo, Dinas Perhubungan Kota Semarang tidak bertindak teknis secara langsung tetapi dibantu oleh Unit Pengelola Terminal Terboyo. Unit Pengelola Terminal Terboyo ini secara struktur organisasi berada di bawah tanggung jawab Dinas Perhubungan Kota Semarang. Selain sebagai pengelola terminal secara fisik, Unit Pengelola Terminal Terboyo bertanggung jawab atas retribusi pendapatan yang diperoleh dari retribusi penumpang maupun operator angkutan umum.

Berdasarkan keputusan walikota Semarang No 061/280/ tahun 2001, pengelolaan terminal Terboyo dipimpin oleh kepala Unit Pengelola Terminal Terboyo Kota Semarang dalam unit pelaksana teknis operasional dinas Perhubungan dibidang pengelolaan Terminal dan bertugas untuk mengelola dan bertanggungjawab pada pemeliharaan Terminal Terboyo.

Susunan organisasi Unit Pengelola Terminal Terboyo terdiri dari :

- a. Kepala
- b. Petugas Administrasi
- c. Petugas Pengendalian dan operasional
- d. Petugas pendapatan dan retribusi
- e. Petugas keamanan dan ketertiban
- f. Kelompok jabatan fungsional

Adapun bagan organisasi unit pengelola terminal Terboyo ini dapat dilihat pada gambar 3.1 berikut ini :



Sumber : Keputusan Walikota Semarang No 061.1/280/Tahun 2001

GAMBAR 3.1
BAGAN ORGANISASI UNIT PENGELOLA TERMINAL TERBOYO

3.3.3 Kapasitas Terminal Terboyo

Terminal erboyo adalah terminal utama Kota Semarang. Secara keseluruhan luas areal Terminal Terboyo adalah 7 Ha, dimana luas yang terbangun sebesar 5 Ha. Pelayanan bus dalam Terminal Terboyo dibagi dalam 3 lokasi, yaitu :

1) Lokasi I

Terletak pada bagian utara. Lokasi ini melayani arus lalu lintas bus yang datang dari dan ke jurusan barat (Pekalongan, Tegal, Jakarta) dan Selatan (Yogyakarta, Solo). Lokasi ini merupakan lokasi yang terbesar diantara lokasi lainnya, dimana lokasi ini dapat menampung 112 bus sekaligus, yaitu pada jalur pelayanan, jalur perbaikan, serta jalur istirahat. Di dalam lokasi ini juga tersedia fasilitas cuci bus dan bengkel perbaikan kecil.

2) Lokasi II

Terletak pada bagian tengah, lokasi ini melayani bus antar kota dari dan ke jurusan timur Kota Semarang, diantaranya jurusan Demak, Kudus, sampai Surabaya. Kapasitas lokasi ini adalah 38 bus. Karena melayani bus antar kota, maka pada lokasi ini, dilengkapi juga dengan jalur kedatangan, parkir sementara, dan jalur keberangkatan.

3) Lokasi III

Terletak pada bagian selatan. Lokasi ini khusus melayani penumpang dari dan ke dalam Kota Semarang. Pintu masuk lokasi ini merupakan pintu masuk yang paling dekat dengan pintu utama terminal. Kapasitas rencana pada lokasi ini adalah 25 bus kota. Karena melayani bus kota, maka pada lokasi ini hanya terdapat jalur kedatangan dan jalur keberangkatan.

Lokasi pelayanan bus di Terminal Terboyo ini dapat dilihat pada gambar 3.2 berikut ini :



MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
 PROGRAM PASCA SARJANA
 UNIVERSITAS DIPONEGORO
 SEMARANG 2005

TESIS

**ANALISIS VARIABEL YANG MEMPENGARUHI
 KINERJA TERMINAL TERBOYO**

GAMBAR

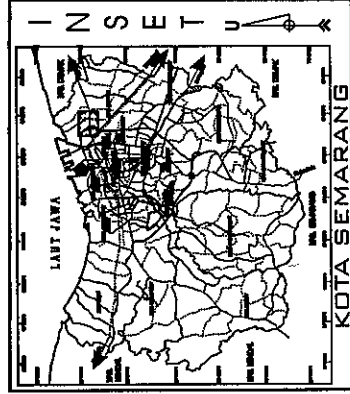
PETA LOKASI PELAYANAN TERMINAL TERBOYO

KETERANGAN

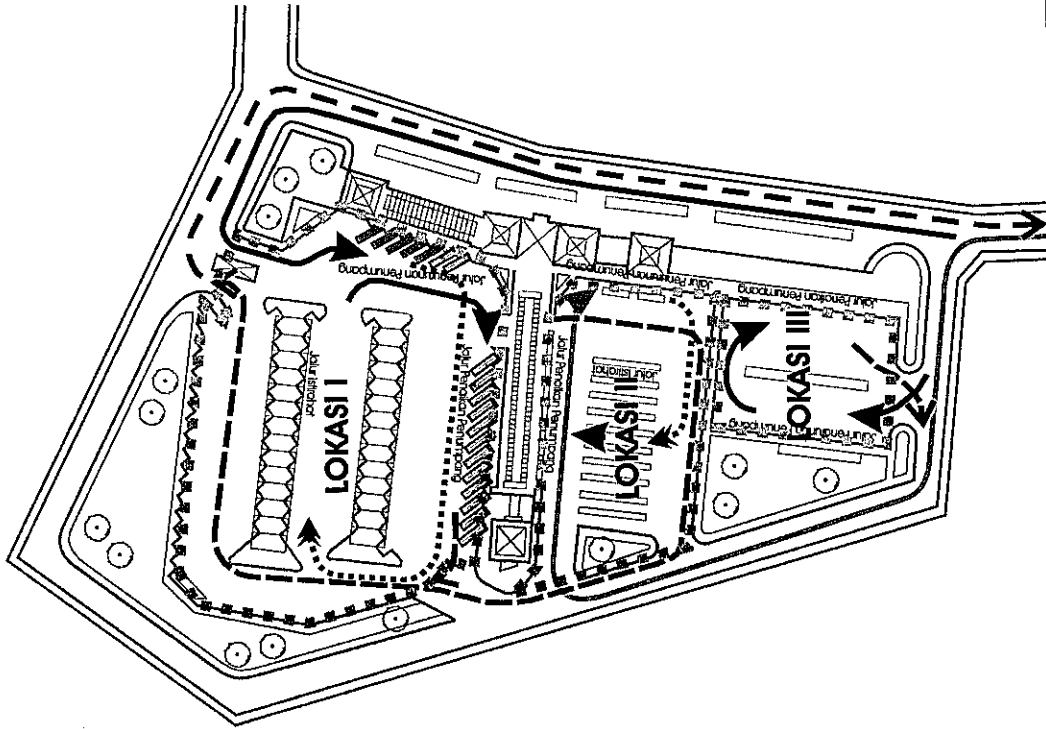
- Anus Masuk Ke Lokasi Pelayanan
- Anus Menuju Jalur Istirahat
- Anus Masuk Jalur Penaikan Penumpang
- Anus Keluar Lokasi Pelayanan



UTARA	SKALA	No. Gambar
	1 : 1.850	3.2
	0 18.5m 37m	



SUMBER :
 Hasil Survey, 2005



Jl. Kaligawe

3.3.4 Fasilitas Terminal Terboyo

Tata letak fasilitas dan utilitas yang terdapat di Terminal Terboyo jika dilihat secara umum masih belum dapat merepresentasikan fungsi-fungsi yang terdapat di dalamnya. Misalnya saja fungsi ruang tunggu penumpang (*sitting group*) yang bercampur dengan tata letak ruang sirkulasi calon penumpang pada areal pemberangkatan bus.

Berdasarkan tata desain fasilitas utilitas terminal, jika dilihat dari unsur tata lingkungan atau estetika dan fungsi, masih sangat rendah. Jika dilihat dari desain estetika, Terminal Terboyo belum mampu memunculkan suatu kekhasan bentuk atau model yang cukup menggambarkan keunikan dari terminal ini dibandingkan dengan terminal lain. Dalam hal ini, suatu terminal yang memiliki kekhasan bentuk atau desain bangunan dan kawasan, mungkin dapat lebih merepresentasikan wilayah dimana terminal ini berada. Dengan rendahnya tata desain yang dimiliki oleh Terminal Terboyo, maka Terminal Terboyo belum mampu menjadikan dirinya sebagai image bagi suatu kota, dapat dilihat pula kesan kumuh yang ditimbulkannya juga tertangkap oleh pengguna (calon penumpang). Aspek desain lainnya, yaitu fungsi, juga masih dirasakan kurang. Mengingat masih kurangnya fasilitas yang dimiliki oleh Terminal Terboyo, seperti misalnya ruang tunggu penumpang, gudang, ruang service, dan lain-lain.

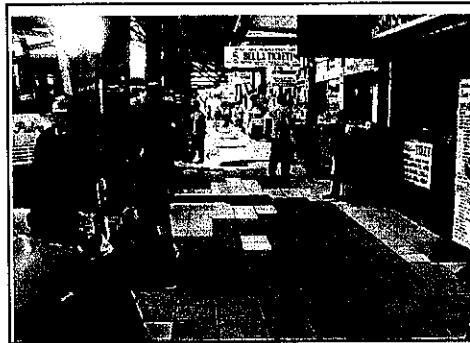
Keberadaan fasilitas terminal sangat menentukan kelancaran sirkulasi kendaraan serta menunjang keamanan dan kenyamanan para pengguna jasa angkutan umum. Sebagai terminal utama Kota Semarang. Secara garis besar, fasilitas yang ada di Terminal Terboyo ini meliputi fasilitas penumpang, fasilitas kendaraan, dan fasilitas penunjang.

1. Fasilitas penumpang

Fasilitas bagi penumpang yang ada di Terminal Terboyo meliputi ruang tunggu, loket

karcis peron, dan ruang informasi.

- a) Terminal Terboyo pada dasarnya tidak memiliki ruang tunggu khusus bagi penumpang. Ruang tunggu angkutan bagi penumpang di Terminal Terboyo berada di dekat pangkalan bus yang menjadi satu dengan jalur pejalan kaki. Hal ini menyebabkan penumpang tidak dapat dengan santai dan menikmati hiburan (menonton tv, dan kegiatan lainnya) di ruangan khusus ketika menunggu bus. Kondisi ini akhirnya menimbulkan ketidakamanan dan ketidaknyamanan penumpang. Untuk lebih jelasnya, ruang tunggu penumpang di Terminal Terboyo ini dapat dilihat pada gambar 3.3 dibawah ini :



Sumber : Hasil Survei, 2005

GAMBAR 3.3
KONDISI RUANG TUNGGU PENUMPANG DI TERMINAL TERBOYO

- b) Di Terminal Terboyo ini terdapat 4 loket karcis peron yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang. Kondisi loket karcis peron ini sangat sederhana dan tidak dilengkapi papan informasi mengenai trayek angkutan maupun informasi lainnya.

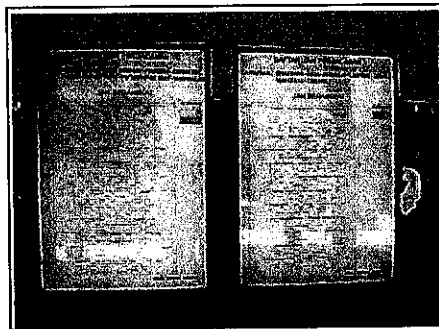
Untuk lebih jelasnya, kondisi loket karcis peron ini dapat dilihat pada gambar 3.4 berikut ini :



Sumber : Hasil Survei, 2005

GAMBAR 3.4
KONDISI LOKET KARCIS PERON DI TERMINAL TERBOYO

- c) Terminal Terboyo tidak memiliki ruangan khusus yang menyediakan berbagai informasi pemberangkatan maupun kedatangan bus dari berbagai trayek. Kondisi ini sangat disayangkan, sebab pengguna membutuhkan banyak sekali informasi bagi kebutuhan perjalannya seperti jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, trayek dan tarif angkutan, dan informasi lainnya. Saat ini di Terminal Terboyo hanya terdapat papan informasi jam pemberangkatan bus yang diletakkan di dinding kantor pengelola Terminal Terboyo. Hal ini dapat dilihat pada gambar 3.5 di bawah ini :



Sumber : Hasil Survei, 2005

GAMBAR 3.5
PAPAN INFORMASI DI TERMINAL TERBOYO

2. Fasilitas Kendaraan

Fasilitas kendaraan terdiri dari jalur kedatangan, jalur keberangkatan, dan jalur parkir sementara. Di Terminal Terboyo, jalur kedatangan dan jalur keberangkatan serta jalur parkir sementara angkutan umum menjadi satu. Hal ini menunjukkan tidak adanya pemisahan jalur kedatangan dan jalur keberangkatan serta jalur parkir sementara bagi bus umum. Pemisahan yang ada di Terminal Terboyo hanya berupa kawasan bagi bus busar dan mini bus. Keadaan jalur kedatangan dan jalur keberangkatan serta jalur parkir sementara bus ini dapat dilihat pada gambar 3.6 berikut ini :



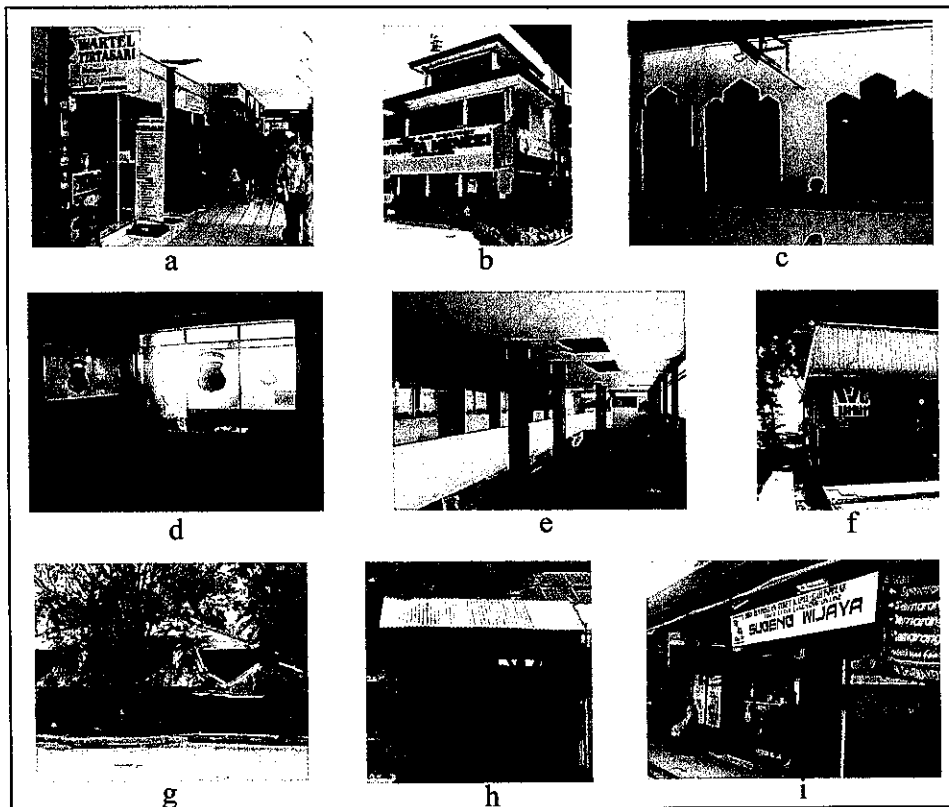
Sumber : Hasil Survei, 2005

GAMBAR 3.6
JALUR KEDATANGAN, KEBERANGKATAN, DAN PARKIR SEMENTARA
BUS DI TERMINAL TERBOYO

3. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang meliputi kantor pengelola, kantor keamanan, pos keamanan, menara pengawas, ruang komunikasi, pos penarikan TPR, kantor perwakilan perusahaan, telepon umum, mushola, toilet umum, kios makan, kios kebutuhan umum.

Kondisi masing-masing fasilitas penunjang ini dapat dilihat pada gambar 3.7 berikut ini :



Sumber : Hasil Survei, 2005

GAMBAR 3.7
FASILITAS PENUNJANG DI TERMINAL TERBOYO

Keterangan :

- a : Fasilitas Komunikasi
- b : Menara/ Bangunan Pengatur Terminal Terboyo, saat ini sudah tidak berfungsi
- c : Fasilitas Peribadatan
- d : Kantor Keamanan
- e : Kantor Pengelola
- f : Kamar Mandi/ WC
- g : Kios
- h : Pos Satpam
- i : Reservasi Tiket

BAB IV

ANALISIS VARIABEL YANG MEMPENGARUHI KINERJA TERMINAL TERBOYO

Pada bab ini akan dilakukan analisis terhadap karakteristik pengguna, analisis kinerja terminal, serta analisis kinerja terminal berdasarkan persepsi pengguna. Analisis karakteristik pengguna didasarkan pada pernyataan yang telah diperoleh dari hasil survai primer berupa penyebaran kuesioner terhadap sampel dari pengguna Terminal Terboyo yaitu sebesar 96 responden. Karakteristik pengguna ini dianalisis dengan metode analisis deskriptif eksploratif.

Identifikasi kinerja terminal dilakukan untuk mengetahui tingkat pelayanan Terminal Terboyo berdasarkan jarak berjalan, kemudahan pencapaian, kelengkapan prasarana dan sarana yang dimilikinya, serta keamanan dan kenyamanan menurut persepsi pengguna. Proses identifikasi ini akan dijelaskan secara deskriptif eksploratif berdasarkan data primer yang telah didapat dari kuesioner yang selanjutnya diolah dengan metode kuantitatif, yaitu dengan cara memberikan skor pada setiap indikator dalam variabel kinerja terminal seperti yang telah dijelaskan dalam Bab I, sehingga akan diketahui kinerja terminal.

Analisis variabel pengaruh berdasarkan persepsi pengguna terhadap kinerja Terminal Terboyo dilakukan untuk mengetahui variabel yang paling berpengaruh terhadap kinerja terminal. Untuk lebih jelasnya, maka setiap analisis akan dijelaskan pada subbab-subbab berikut ini.

4.1 Tinjauan Terminal Terboyo Berdasarkan Aspek Tata Ruang

Lokasi Terminal Terboyo sudah sesuai dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) BWK IV, dengan kriteria tingkat kebisingan, dan polusi yang tidak mengganggu lingkungan sekitar. Sesuai dengan kondisi di lapangan, Terminal Terboyo terletak cukup jauh dari lingkungan permukiman di Kecamatan Genuk, dengan radius 1 Km sehingga kebisingan dan polusi yang ditimbulkan di Terminal Terboyo tidak mengganggu lingkungan permukiman penduduk Kecamatan Genuk.

Selain itu, lokasi terminal Terboyo juga terletak pada lahan yang diperuntukkan bagi kawasan industri di RDTRK BWK IV, dan berada di luar daerah konservasi yang telah ditentukan, sehingga tidak mengganggu fungsi kawasan konservasi.

Terminal Terboyo memiliki luas lahan sebesar 7 Ha dengan lahan terbangun sebesar 5 Ha. Hal ini menunjukkan bahwa Terminal Terboyo telah mencukupi kriteria minimal luas lahan bagi peruntukkan terminal,. Selain itu, dari segi lokasi, Terminal Terboyo berada pada kawasan pinggiran kota.

Berdasarkan penjelasan kriteria tata ruang diatas maka, Terminal Terboyo sudah memenuhi kriteria dan tergolong sesuai dengan aspek tata ruang, akan tetapi dalam pengembangannya Terminal Terboyo masih memiliki beberapa permasalahan lain sehingga pemanfaatan dan Kinerja Terminal Terboyo belum optimal sebagai fasilitas transportasi publik di Kota Semarang.

4.2 Analisis Karakteristik Penumpang

4.2.1 Asal Penumpang

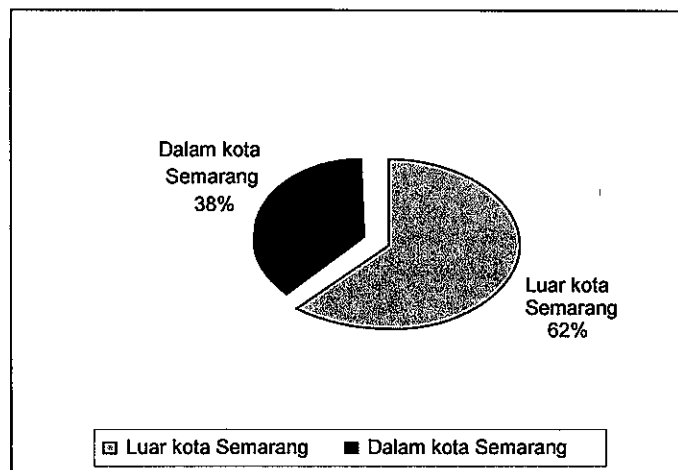
Pada dasarnya, hampir seluruh penumpang terboyo berasal dari luar Kota Semarang. Penjelasan diatas didasari oleh pernyataan 96 responden yang mewakili penumpang, dimana responden yang berasal dari luar Kota Semarang (Demak, Kudus, dan

kota lainnya) adalah sebesar 62 %. Sedangkan penumpang yang berasal dari Kota Semarang hanya sebesar 38 %. Untuk lebih jelasnya, pernyataan responden dan persentasenya dapat dilihat pada tabel IV.2 dan gambar 4.1 berikut ini :

TABEL IV.2
ASAL PENUMPANG TERMINAL TERBOYO

NO	ASAL	JUMLAH	PERSENTASE (%)
1	Dalam Kota Semarang	36	38%
2	Luar Kota Semarang	60	62%

Sumber: Hasil Analisis, 2005



Sumber: Hasil Analisis, 2005

GAMBAR 4.1
ASAL PENUMPANG TERMINAL TERBOYO

4.2.2 Tujuan Penumpang

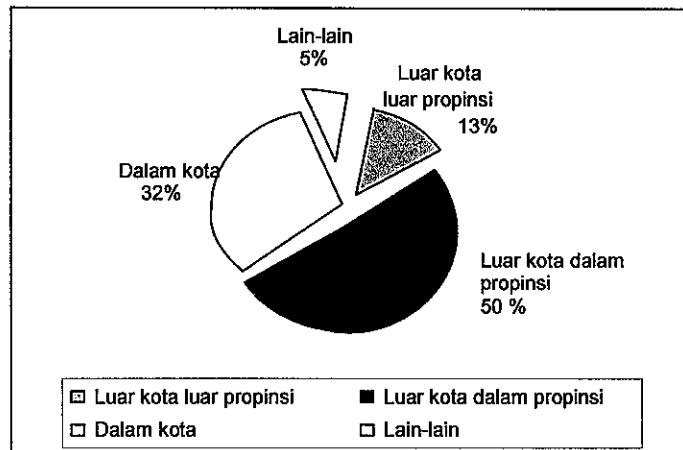
Tujuan perjalanan yang dilakukan penumpang ini sangat bervariasi, akan tetapi tujuan tersebut dapat dikelompokkan dalam beberapa kategori tujuan yaitu dalam Kota Semarang, luar Kota Semarang, luar Propinsi Jawa Tengah, dan lain-lain.

Adapun jumlah dan kategori tujuan perjalanan penumpang dapat dilihat pada tabel IV.3 dan gambar 4.2 berikut ini:

TABEL IV.3
TUJUAN PERJALANAN PENUMPANG

NO	TUJUAN	JUMLAH	PERSENTASE (%)
1	Dalam Kota	31	32
2	Luar Kota Dalam Propinsi	49	50
3	Luar Kota Luar Propinsi	16	13
4	Lain-lain	4	5
Total		96	100.0

Sumber: Hasil Analisis, 2005



Sumber: Hasil Analisis, 2005

GAMBAR 4.2
TUJUAN PENUMPANG TERMINAL TERBOYO

Berdasarkan tabel IV.3 dan gambar 4.2, terlihat bahwa sebagian besar atau sekitar 32 % pengguna melakukan perjalanan dengan tujuan ke Kota Semarang, 50 % melakukan perjalanan dengan tujuan ke luar Kota Semarang, 13 % melakukan perjalanan dengan tujuan luar Propinsi Jawa Tengah, dan 5 % melakukan perjalanan dengan tujuan lainnya.

4.2.3 Waktu Perjalanan

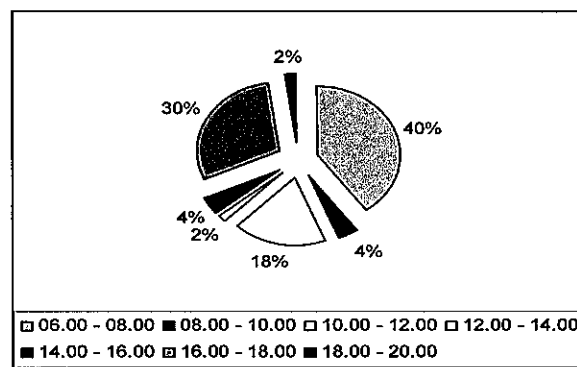
Waktu perjalanan yang dilakukan penumpang sangat bervariasi tergantung dari maksud dan tujuan perjalanannya. Sebagian besar waktu dilakukannya perjalanan dari

rumah adalah waktu pagi, yaitu pada sekitar jam 06.00 sampai jam 10.00. Hal ini tercermin dari pernyataan 96 responden mengenai saat dilakukannya perjalanan mereka yang dapat dilihat pada tabel IV.4 dan gambar 4.3 berikut ini :

TABEL IV.4
WAKTU PERJALANAN PENUMPANG

WAKTU PERJALANAN	JUMLAH	PERSENTASE (%)
06.00 - 08.00	38	39.50
08.00 - 10.00	4	4.1
10.00 - 12.00	12	12.5
12.00 - 14.00	4	4.1
14.00 - 16.00	32	33.3
16.00 - 18.00	4	4.1
18.00 - 20.00	2	2.40
Total	96.00	100.00

Sumber : Hasil Analisis, 2005



Sumber : Hasil Analisis, 2005

GAMBAR 4.3
WAKTU PERJALANAN PENUMPANG

Pada tabel IV.4 dan gambar 4.3 terlihat bahwa sebagian besar perjalanan yang dilakukan penumpang adalah berkisar pada jam 06.00 sampai jam 08.00, yaitu sebesar 40 %. Kemudian 4 % penumpang melakukan perjalanannya pada jam 08.00 sampai jam 10.00. Sedangkan 56 % perjalanan dilakukan pada sekitar jam 10.00 sampai jam 20.00. Hal ini disebabkan karena sebagian besar perjalanan yang dilakukan dari rumah dengan maksud bekerja, bersekolah, dan berbelanja ini dilakukan pada pagi hari.

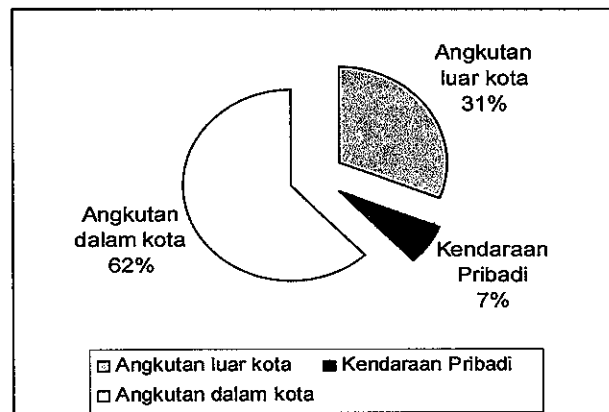
4.2.4 Penggunaan Moda

Berdasarkan hasil kuesioner yang disebarkan pada 96 responden, maka diperoleh bahwa sebagian besar (93 %) penumpang menggunakan angkutan umum, baik dalam kota (62 %) maupun luar kota (31 %) dalam melakukan kegiatan pencapaian menuju Terminal Terboyo. Sedangkan yang menggunakan angkutan pribadi hanya sebesar 7 %. Hal ini cukup beralasan, sebab sebagian besar pengguna terminal hanya akan melakukan perpindahan moda, sehingga kendaraan pribadi tidak lagi diperlukan bagi mereka.

TABEL IV.5
PENGGUNAAN MODA KE TERMINAL TERBOYO

PENGGUNAAN MODA	JUMLAH	PERSENTASE (%)
Angkutan Pribadi	8	7
Angkutan Umum Luar Kota	27	31
Angkutan Umum Dalam Kota	61	62
Total	96	100

Sumber : Hasil Analisis, 2005



Sumber: Hasil Analisis, 2005

GAMBAR 4.4
PERSENTASE PENGGUNAAN MODA

4.3 Analisis Kinerja Terminal Terboyo

Dalam studi ini, kinerja Terminal Terboyo diukur berdasarkan persepsi penumpang, dimana setiap penumpang memiliki persepsi yang berbeda terhadap kinerja terminal. Kinerja Terminal Terboyo ini dilandasi oleh lima variabel terkait dengan pengguna, yaitu jarak berjalan, kemudahan pencapaian, kelengkapan fasilitas, keamanan, dan kenyamanan pengguna.

4.3.1 Kinerja Terminal Terboyo Berdasarkan Jarak Berjalan Penumpang

Studi ini mempertimbangkan jarak berjalan yang harus ditempuh penumpang untuk mencapai Terminal Terboyo. Kriteria kinerja terminal ini berdasarkan jarak berjalan ini mengacu pada jarak lintasan ideal menurut Dimitriou yaitu 400 meter. Dengan kriteria tersebut, maka jarak berjalan dalam studi ini dibagi menjadi tiga kategori dalam menentukan kinerja terminal, yaitu kurang dari 100 meter, 100 sampai dengan 500 meter, dan lebih dari 500 meter.

Jarak Terminal Terboyo dari jalan arteri primer (Jl. Kaligawe) adalah 150 m. Hal ini sebenarnya tidak cukup jauh dan masih dalam jarak yang wajar bagi penumpang untuk berjalan ke Terminal Terboyo, akan tetapi banyak sekali penumpang yang menunggu bus di luar Terminal Terboyo. Kondisi ini disebabkan tidak adanya jalur khusus (jalur pedestrian) bagi mereka untuk berjalan ke Terminal Terboyo. Selain itu, kondisi jalan dan tumbuhan yang tidak rimbun kurang mendukung bagi aktivitas pejalan kaki dan menyebabkan penumpang semakin malas untuk masuk ke Terminal Terboyo dan lebih memilih menunggu bus di Jalan Kaligawe.

Hal ini dapat dilihat pada gambar 4.5 dibawah ini :



Sumber: Hasil Survey, 2005

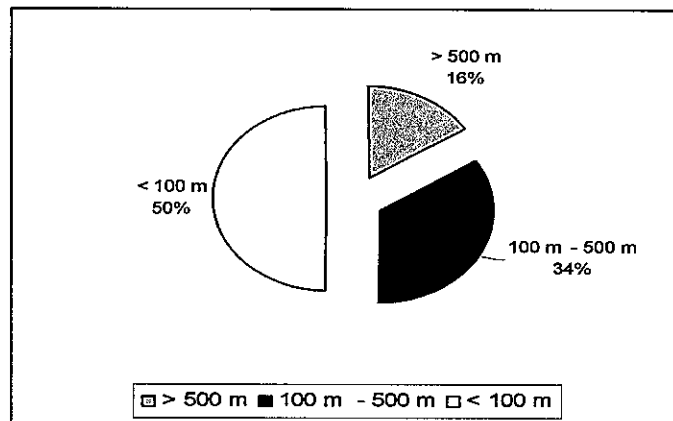
GAMBAR 4.5
KONDISI JALAN MASUK TERMINAL TERBOYO

Berdasarkan survei primer berupa penyebaran kuesioner terhadap 96 responden yang telah dilakukan, maka didapat berbagai tanggapan mengenai jarak berjalan menuju Terminal Terboyo. Dari seluruh pernyataan penumpang mengenai jarak berjalan untuk mencapai Terminal Terboyo, diperoleh bahwa 50 % penumpang yang memiliki jarak berjalan dibawah 100 meter untuk mencapai ke terminal, sedangkan 34 % responden harus berjalan sejauh 100 - 500 meter untuk mencapai terminal, bahkan 16 % penumpang harus berjalan lebih dari 500 meter untuk mencapai Terminal Terboyo. Penjelasan ini dapat dirinci pada tabel IV.6, dan diilustrasikan pada gambar 4.6 berikut ini:

TABEL IV.6
RINCIAN JARAK BERJALAN BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

Jarak Berjalan	JUMLAH	PERSENTASE (%)
< 100 Meter	52	50
100 – 500 Meter	28	34
> 500 Meter	16	16
Total	96	100

Sumber: Hasil Analisis, 2005



Sumber: Hasil Analisis, 2005

GAMBAR 4.6
JARAK BERJALAN BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

4.3.2 Kinerja Terminal Berdasarkan Kemudahan Pencapaian

Dalam pelayanannya untuk mencapai tujuan, penumpang lebih menyukai angkutan yang dapat mencapai langsung ke tujuan tanpa perlu berganti angkutan lagi. Dengan mempertimbangkan pernyataan tersebut, maka penentuan kinerja terminal ini didasarkan pada kemudahan pencapaian dengan angkutan umum ke Terminal Terboyo. Kriteria kinerja terminal dalam variabel ini terbagi tiga yaitu :

- Penumpang langsung dapat ke Terminal Terboyo dengan satu kali angkutan,
- Penumpang melakukan 1 sampai 2 kali perpindahan angkutan untuk mencapai Terminal Terboyo, dan
- Penumpang melakukan lebih dari 2 kali perpindahan angkutan untuk mencapai Terminal Terboyo.

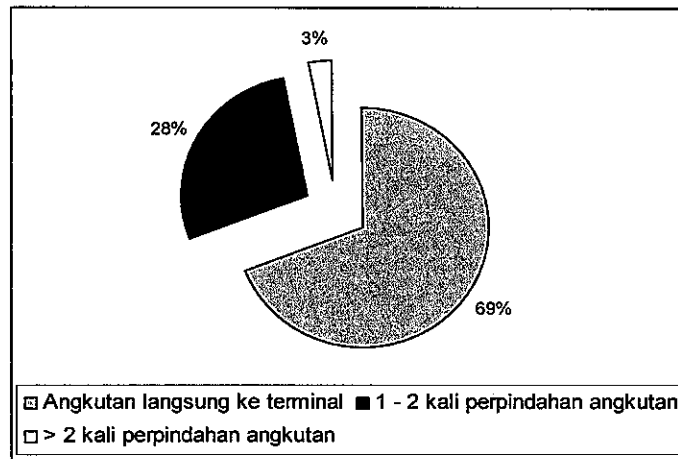
Berdasarkan kriteria diatas, maka sebagian besar penumpang dapat langsung mencapai Terminal Terboyo, dikarenakan adanya mini bus yang memiliki trayek ke seluruh bagian Kota Semarang. Hal ini diperkuat oleh pernyataan penumpang yang diwakili oleh 96 responden mengenai jumlah perpindahan angkutan yang dialaminya untuk

mencapai Terminal Terboyo dari tempat asalnya, dimana sebagian besar (69%) responden menjawab bahwa mereka hanya menggunakan satu kali angkutan untuk mencapai terminal. Dan 38% dari 96 penumpang menyatakan mereka melakukan satu sampai dua kali perpindahan angkutan untuk mencapai terminal. Sedangkan penumpang (3%) menyatakan mereka harus melakukan lebih dari 2 kali perpindahan angkutan untuk mencapai terminal. Peta Trayek dan rincian persentase kemudahan pencapaian ke Terminal Terboyo dapat dilihat pada tabel IV.6, gambar 4.7 dan gambar 4.8 berikut ini:

TABEL IV.7
KEMUDAHAN PENCAPAIAN BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

KEMUDAHAN PENCAPAIAN	JUMLAH	PERSENTASE (%)
Penumpang langsung dapat ke Terminal Terboyo dengan satu kali angkutan,	68	69
Penumpang melakukan 1 sampai 2 kali perpindahan angkutan untuk mencapai Terminal Terboyo, dan	25	28
Penumpang melakukan lebih dari 2 kali perpindahan angkutan untuk mencapai Terminal Terboyo.	3	3
Total	96	100

Sumber: Hasil Analisis, 2005



Sumber: Hasil Analisis, 2005

GAMBAR 4.8
KEMUDAHAN PENCAPAIAN BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

4.3.3 Kinerja Terminal Berdasarkan Ketersediaan Fasilitas

Fasilitas dalam terminal merupakan suatu yang mutlak dimiliki dalam suatu sistem terminal, dimana fasilitas ini terdiri dari areal keberangkatan, areal kedatangan, areal menunggu bus (areal istirahat), areal lintas, areal tunggu penumpang, dan fasilitas pendukung lainnya seperti ruang kantor, mushola, wc (kamar mandi), pelataran parkir,

peron, loket. Taman kios/ kantin, tower/ menara pengatur, pos pemeriksa, dan fasilitas lainnya.

Fasilitas yang ada di Terminal Terboyo pada dasarnya sudah cukup lengkap, namun masih ada beberapa fasilitas yang belum tersedia, seperti fasilitas kesehatan, dan keamanan. Fasilitas yang ada di Terminal Terboyo ini sudah cukup terawat. Hal ini dapat dilihat pada gambar 3.1, 3.3 dan 4.9 berikut ini :



Sumber: Hasil Survei, 2005

GAMBAR 4.9 KETERSEDIAAN FASILITAS DI TERMINAL TERBOYO

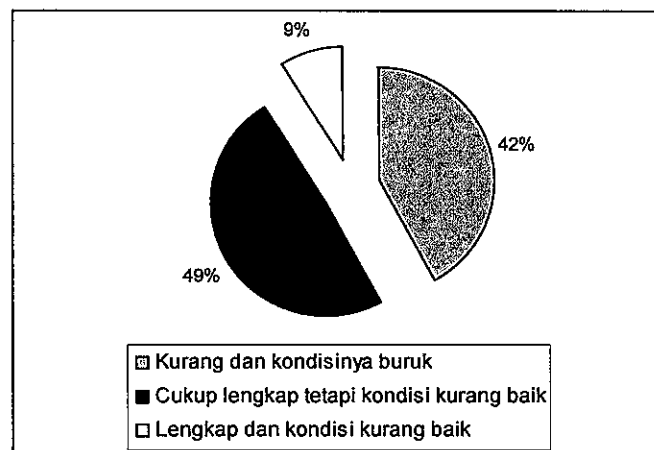
Fasilitas parkir yang ada di Terminal Terboyo sudah baik dan terawat seperti halnya fasilitas perdagangan dan jasa. Namun fasilitas umum seperti kamar mandi, kondisinya tidak terawat sehingga terkesan kumuh, dan penumpang enggan menggunakan fasilitas MCK yang ada di Terminal Terboyo. Berdasarkan hasil survei primer berupa observasi lapangan dan kuesioner terhadap 96 responden yang mewakili penumpang di Terminal Terboyo, maka diketahui bahwa 42 % penumpang menyatakan bahwa tingkat ketersediaan fasilitas umum di Terminal Terboyo tergolong kurang dan kondisinya buruk. Sebagian besar penumpang menyatakan bahwa fasilitas penting yang dirasakan cukup dan

kondisinya kurang baik (49 %), serta 9 % penumpang menyebutkan bahwa fasilitas di Terminal Terboyo lengkap dan kondisinya baik.

TABEL IV.8
KETERSEDIAAN FASILITAS BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

KETERSEDIAAN FASILITAS	JUMLAH	PERSENTASE (%)
Kurang dan kondisinya buruk	41	42
Cukup dan kondisinya kurang baik	47	49
Lengkap dan kondisinya baik	8	9
Total	96	100

Sumber: Hasil Analisis, 2005



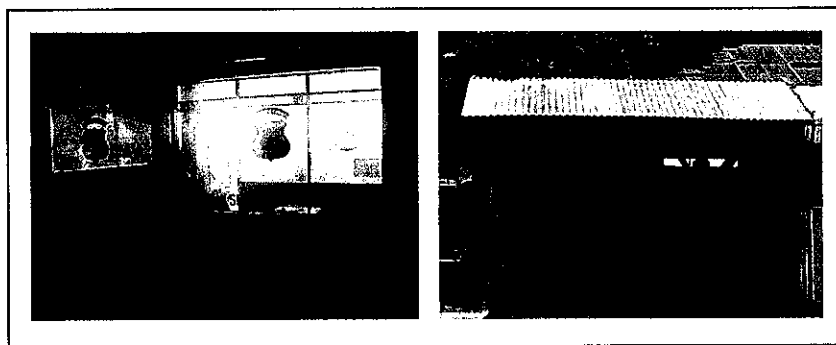
Sumber: Hasil Analisis, 2005

GAMBAR 4.10
KINERJA TERMINAL BERDASARKAN KETERSEDIAAN FASILITAS

4.3.4 Kinerja Terminal Berdasarkan Keamanan

Keamanan baik fisik maupun psikologis yang dirasakan penumpang sebagai pengguna terminal dapat berupa bebas dari bahaya, bebas dari gangguan, terlindung atau tersembunyi, tidak merasa takut atau khawatir ketika menggunakannya. Hal ini tentunya akan mempengaruhi terhadap kinerja terminal itu sendiri sebab menurut Flaherty, semua penumpang harus merasa aman ketika menggunakan angkutan umum, baik di semua pemberhentian maupun didalam angkutan umum. Oleh karena itu, variabel keamanan ini sangat diperlukan untuk mengukur kinerja Terminal Terboyo.

Kondisi keamanan di Terminal Terboyo memang cukup meresahkan, dimana seringkali terjadi tindakan kriminal pencopetan dan pemaksaan oleh calo. Hal ini dikarenakan petugas keamanan yang ditugaskan di Terminal Terboyo sangat sedikit dibandingkan banyaknya penumpang sehingga menyebabkan rasa ketidakamanan penumpang ketika berada di Terminal Terboyo. Di Terminal Terboyo hanya terdapat dua pos keamanan yaitu pos yang diperuntukkan bagi polisi dan pos yang diperuntukkan untuk satpam. Kondisi pos keamanan ini dapat dilihat pada gambar 4.11 di bawah ini :



Sumber: Hasil Survei, 2005

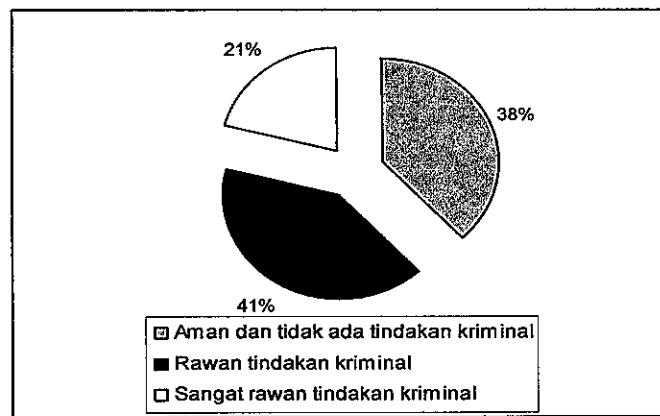
GAMBAR 4.11
FASILITAS KEAMANAN DI TERMINAL TERBOYO

Berdasarkan hasil survei primer terhadap 96 responden yang telah dilakukan, maka diketahui bahwa sekitar 38 % calon penumpang merasa bahwa berada di Terminal Terboyo aman dan tidak ada tindakan kriminal, 41 % menyatakan rawan tindakan kriminal dan 21 % menyatakan sangat rawan tindakan kriminal.

TABEL IV.9
KEAMANAN BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

KEAMANAN	JUMLAH	PERSENTASE (%)
Aman dan Tidak Pernah Mengalami Tindakan Kriminalitas	37	38
Cukup Rawan, Pernah Mengalami Tindakan Kriminalitas	40	41
Tidak Aman, Sering Mengalami Tindakan Kriminalitas	19	21
Total	96	100

Sumber: Hasil Analisis, 2005



Sumber: Hasil Analisis, 2005

GAMBAR 4.12
KEAMANAN BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

4.3.5 Kinerja Terminal Berdasarkan Kenyamanan

Kenyamanan yang dirasakan penumpang terkait dengan situasi ketika menggunakan terminal ini, penumpang merasa tersedia ruangan yang cukup bagi mereka sehingga mereka dapat merasakan senang, sejuk, enak, dan tidak kecewa ketika berada di Terminal Terboyo. Oleh karena itu, kinerja yang baik harus memiliki kriteria

kenyamanan yang baik pula yaitu memiliki tempat duduk yang cukup, sejuk, enak dan tidak mengecewakan bagi penumpang.

Kondisi kenyamanan penumpang di Terminal Terboyo sangat memprihatinkan, dimana tidak ada fasilitas penunjang yang dapat memberikan kenyamanan bagi penumpang seperti ruang tunggu yang sejuk, tempat duduk yang mencukupi, jalur pedestrian yang teduh dan aman, dan fasilitas lainnya. Saat ini, di Terminal Terboyo, ruang tunggu, jalur pedestrian, dan kios menjadi satu, sehingga penumpang tidak merasa nyaman ketika berjalan dan menunggu bus. Hal ini tercermin pada gambar 4.13 berikut ini:



Sumber: Hasil Survei, 2005

GAMBAR 4.13
RUANG TUNGGU, JALUR PEDESTRIAN, DAN KIOS
DI TERMINAL TERBOYO

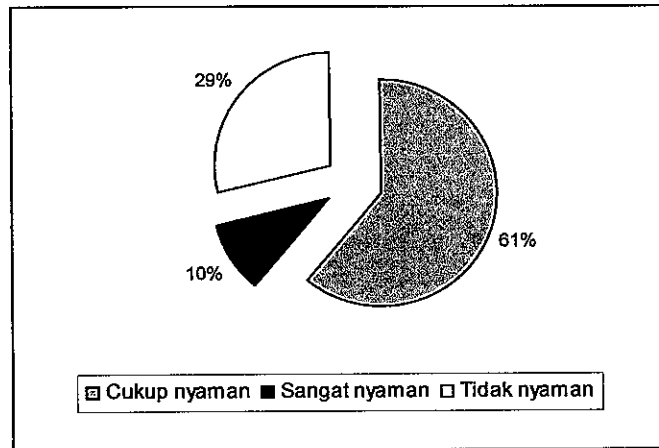
Berdasarkan penjelasan diatas, kenyamanan penumpang ini sangat relevan untuk dianalisis dalam kaitannya dengan kinerja Terminal Terboyo. Adapun persentase pernyataan penumpang mengenai kenyamanan di Terminal Terboyo ini dapat dilihat pada

tabel IV.10 dan gambar 4.14 berikut ini :

TABEL IV.10
KENYAMANAN BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

KENYAMANAN	JUMLAH	PERSENTASE (%)
Sangat Nyaman	11	10
Cukup Nyaman	62	61
Tidak Nyaman	23	29
Total	96	100

Sumber: Hasil Analisis, 2005



Sumber: Hasil Analisis, 2005

GAMBAR 4.14
KENYAMANAN BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

Gambar 4.14 mencerminkan bahwa 61 % para penumpang menyatakan bahwa Terminal Terboyo cukup nyaman, 29 % menyatakan tidak nyaman, dan sebagian sebesar 10 % menyatakan bahwa terminal terboyo sangat nyaman.

4.4 Kinerja Terminal Terboyo Menurut Persepsi Penumpang

Untuk mengukur kinerja Terminal Terboyo, maka dilakukan metode pembobotan, dimana setiap pernyataan penumpang mengenai kinerja Terminal Terboyo pada beberapa variabel akan diberikan bobot/nilai sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan

sebelumnya berdasarkan bobot total variabel kinerja terminal. Adapun bobot masing-masing variabel kinerja terminal dapat dilihat pada tabel IV.11:

TABEL IV.11
KRITERIA KINERJA TERMINAL TERBOYO

No	Variabel	Tolok Ukur	Bobot
1	Jarak berjalan	• < 100 m	3
		• 100 – 500 m	2
		• > 500 m	1
2	Kemudahan Pencapaian	• Angkutan Langsung Ke Terminal	3
		• 1 – 2 Kali Perpindahan Angkutan	2
		• Lebih dari 2 Kali Perpindahan Angkutan	1
3	Pelayanan Fasilitas	• Lengkap dan Kondisinya Baik	3
		• Cukup Lengkap tetapi Kondisi Kurang Baik	2
		• Kurang dan Kondisinya Buruk	1
4	Kenyamanan	• Nyaman	3
		• Kurang nyaman	2
		• Tidak nyaman	1
5	Keamanan	• Aman dan Tidak Ada Tindakan Kriminal	3
		• Rawan Tindakan Kriminal	2
		• Sangat Rawan Tindakan Kriminal	1

Sumber: Hasil Analisis, 2005

Kemudian berdasarkan hasil survei primer yang didapat dari 96 responden dan pernyataan penumpang terhadap variable kinerja Terminal Terboyo, maka diperoleh kriteria kinerja Terminal Terboyo menurut total skor kinerja:

$$\text{Range data} = (3 - 1) \times 5 \text{ variabel} = 10$$

$$\text{Interval kelas} = \frac{10}{3} = 3,33$$

Kriteria	Baik	Sedang	Buruk
Total Skor	15 – 11,8	11,7 – 8,4	8,3 – 5

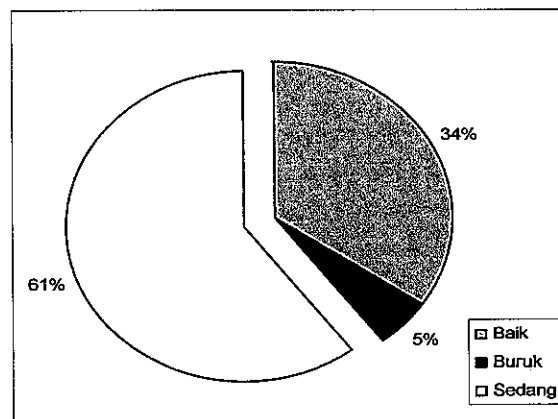
Berdasarkan kriteria skor diatas, maka diperoleh persentase pernyataan penumpang terhadap kinerja Terminal Terboyo.

Rekapitulasi total skor dan persentase kinerja Terminal Terboyo dapat dilihat pada tabel IV.12 dan gambar 4.15 berikut ini:

TABEL IV.12
TOTAL SKOR KINERJA TERMINAL TERBOYO
BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

TOTAL SKOR	JUMLAH	PERSENTASE (%)
15 – 11,8	33	34
11,7 – 8,4	58	61
8,3 – 5	5	5
	96	100

Sumber: Hasil Analisis, 2005



Sumber: Hasil Analisis, 2005

GAMBAR 4.15
KINERJA TERMINAL TERBOYO BERDASARKAN PERSEPSI PENUMPANG

4.5 Variabel-Variabel Yang Mempengaruhi Kinerja Terminal Terboyo

Setelah dilakukan analisis terhadap kinerja Terminal Terboyo, maka tahapan selanjutnya adalah melakukan analisis variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo. Analisis ini akan dilakukan dengan menggunakan metode analisis tabulasi silang, yaitu antara kinerja terminal dengan lima variabel yang mempengaruhinya.

Analisis ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara kinerja Terminal Terboyo dengan lima variabel yang mempengaruhinya, dan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan diantara lima variabel tersebut dengan kinerja Terminal Terboyo. Adapun kinerja terminal dan variabel yang mempengaruhinya adalah sebagai berikut :

TABEL IV.13
KINERJA TERMINAL DAN
VARIABEL YANG MEMPENGARUHINYA

No	Variabel Pengaruh	Kinerja Terminal	Hubungan Yang Dianalisis
1	Jarak berjalan	* Baik * Sedang * Buruk	* Ada/tidak ada hubungan yang signifikan antara kinerja terminal dengan variabel yang mempengaruhinya * Ada/tidak ada perbedaan antara kinerja terminal dengan variabel yang mempengaruhinya
2	Kemudahan Pencapaian		
3	Pelayanan Fasilitas		
4	Kenyamanan		
5	Keamanan		

Sumber: Hasil Analisis, 2005

Analisis variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo dilakukan untuk mengetahui variabel yang paling berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo (perhitungan lihat lampiran D). Hasil analisis tabulasi silang antara kinerja Terminal Terboyo dengan variabel yang mempengaruhinya dapat dilihat pada tabel IV.13 sebagai berikut:

TABEL IV.14
HUBUNGAN KINERJA TERMINAL TERBOYO DENGAN
VARIABEL YANG MEMPENGARUHINYA

	Chi-Square Hitung	Derajat Bebas	Chi-Square Tabel	Nilai Signifikansi	Koefisien Kontingensi	Ada/Tidak Ada Hubungan, Ada/Tidak Ada Perbedaan
Jarak berjalan	6.732	4	9.488	0.055	0.303	Tidak Ada
Kemudahan Pencapaian	3.206	4	9.488	0.064	0.180	Tidak Ada
Ketersediaan Fasilitas	9.813	4	9.488	0.047	0.618	Ada
Kenyamanan	11.697	4	9.488	0.020	0.730	Ada
Keamanan	12.090	4	9.488	0.017	0.334	Ada

Sumber: Hasil Analisis, 2005

Berdasarkan Tabel IV.14 diatas, terlihat variabel yang paling berpengaruh dengan nilai *Chi-Square* hitung yang lebih besar dari nilai *Chi-Square* tabel adalah ketersediaan fasilitas, kenyamanan, dan keamanan. Hal ini menunjukkan terdapat hubungan dan perbedaan pada setiap kemudahan pencapaian, kenyamanan, dan keamanan yang dirasakan penumpang terhadap kinerja Terminal Terboyo. Variabel yang paling signifikan berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo adalah keamanan, dimana variabel keamanan ini memiliki nilai signifikansi yang jauh lebih kecil dari 0,05 yaitu 0,017. Artinya tingkat kesalahan pengambilan keputusan mengenai hubungan antara kinerja Terminal Terboyo dengan keamanan yang dirasakan pengguna ini adalah sangat kecil yaitu 0,017 sehingga dapat dikatakan hipotesis diterima dan terdapat hubungan serta perbedaan antara keamanan yang dirasakan penumpang ketika berada di Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo itu sendiri. Nilai koefisien kontingensi terbesar yang dimiliki oleh variabel kenyamanan yaitu sebesar 0,730 (skala 1) menunjukkan adanya hubungan antara variabel kenyamanan serta terdapat perbedaan yang sangat signifikan pada setiap rasa nyaman penumpang terhadap pernyataannya mengenai kinerja Terminal Terboyo.

Variabel yang tidak berpengaruh atau tidak terdapat perbedaan terhadap tingkat kinerja Terminal Terboyo adalah variabel jarak berjalan dan kemudahan pencapaian. Hal ini ditunjukkan oleh nilai *Chi-Square* hitung yang lebih kecil dari nilai *Chi-Square* tabel.

4.5.1 Hubungan Variabel Jarak Berjalan Dengan Kinerja Terminal

TABEL IV.15
HUBUNGAN VARIABEL JARAK BERJALAN DENGAN KINERJA
TERMINAL TERBOYO

	Chi-Square Hitung	Derajat Bebas	Chi-Square Tabel	Nilai Signifikansi	Koefisien Kontingensi	Ada/Tidak Ada Hubungan, Ada/Tidak Ada Perbedaan
Jarak berjalan	6.732	4	9.488	0.055	0.303	Tidak Ada

Sumber: Hasil Analisis, 2005

Pembahasan mengenai ada tidaknya hubungan antara variabel yang mempengaruhi Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo menunjukkan bahwa terdapat hubungan dan perbedaan antara pelayanan fasilitas di Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo seperti yang terlihat pada tabel IV.15. Artinya, tidak terdapat perbedaan pada setiap jarak berjalan menurut persepsi penumpang terhadap kinerja Terminal Terboyo. Hal ini tercermin dari hasil survei primer yang telah dilakukan terhadap penumpang, bahwa jarak berjalan penumpang tidak berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo, sebab nilai *Chi-Square* hitung lebih besar dari nilai *Chi-Square* tabel dengan nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 yaitu 0.055, dimana nilai *Chi-Square* hitung adalah sebesar 6.732 sedangkan nilai *Chi-Square* tabel dengan derajat bebas 4 adalah 9.488. Besarnya hubungan dan perbedaan dapat dilihat dari nilai koefisien kontingensi sebesar 0,303 dalam skala 1, yang menunjukkan bahwa hubungan antara jarak berjalan menurut persepsi penumpang ketika berada di Terminal Terboyo tidak ada.

4.5.2 Hubungan Variabel Kemudahan Pencapaian Dengan Kinerja Terminal

TABEL IV.16
HUBUNGAN VARIABEL KEMUDAHAN PENCAPAIAN DENGAN KINERJA
TERMINAL TERBOYO

	Chi-Square Hitung	Derajat Bebas	Chi-Square Tabel	Nilai Signifikansi	Koefisien Kontingensi	Ada/Tidak Ada Hubungan, Ada/Tidak Ada Perbedaan
Kemudahan Pencapaian	3.206	4	9.488	0.064	0.180	Tidak Ada

Sumber: Hasil Analisis, 2005

Pembahasan mengenai ada tidaknya hubungan antara variabel yang mempengaruhi Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan dan perbedaan antara kemudahan pencapaian dengan kinerja Terminal Terboyo seperti yang terlihat pada tabel IV.16. Artinya, tidak ada perbedaan pada setiap kemudahan pencapaian yang dirasakan penumpang terhadap kinerja Terminal Terboyo. Hal ini tercermin dari hasil survei primer yang telah dilakukan terhadap penumpang, bahwa

kemudahan pencapaian tidak berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo, sebab nilai *Chi-Square* hitung lebih besar dari nilai *Chi-Square* tabel dengan nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 yaitu 0,064, dimana nilai *Chi-Square* hitung adalah sebesar 3,206 sedangkan nilai *Chi-Square* tabel dengan derajat bebas 4 adalah 9.488. Besarnya hubungan dan perbedaan dapat dilihat dari nilai koefisien kontingensi sebesar 0,180 dalam skala 1, yang menunjukkan bahwa hubungan antara kemudahan pencapaian menurut persepsi penumpang ketika berada di Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo tidak ada.

4.5.3 Hubungan Variabel Ketersediaan Vasilitas Dengan Kinerja Terminal

TABEL IV.17
HUBUNGAN VARIABEL KEMUDAHAN PENCAPAIAN DENGAN KINERJA
TERMINAL TERBOYO

	Chi-Square Hitung	Derajat Bebas	Chi-Square Tabel	Nilai Signifikansi	Koefisien Kontingensi	Ada/Tidak Ada Hubungan, Ada/Tidak Ada Perbedaan
Ketersediaan Fasilitas	9.813	4	9.488	0.047	0.618	Ada

Sumber: Hasil Analisis, 2005

Pembahasan mengenai ada tidaknya hubungan antara variabel yang mempengaruhi Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo menunjukkan bahwa terdapat hubungan dan perbedaan antara ketersediaan fasilitas di Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo seperti yang terlihat pada tabel IV.17. Artinya, terdapat perbedaan pada setiap ketersediaan fasilitas yang dirasakan penumpang terhadap kinerja Terminal Terboyo. Hal ini tercermin dari hasil survei primer yang telah dilakukan terhadap 96 responden, bahwa ketersediaan fasilitas sangat berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo, sebab nilai *Chi-Square* hitung lebih besar dari nilai *Chi-Square* tabel dengan nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 yaitu 0,047, dimana nilai *Chi-Square* hitung adalah sebesar 9.813 sedangkan nilai *Chi-Square* tabel dengan derajat bebas 4 adalah 9,488. Besarnya hubungan dan perbedaan dapat dilihat dari nilai koefisien kontingensi sebesar

0,618 dalam skala 1, yang menunjukkan bahwa hubungan antara ketersediaan fasilitas menurut persepsi penumpang ketika berada memiliki hubungan yang cukup besar dengan kinerja Terminal Terboyo.

4.5.4 Hubungan Variabel Kenyamanan Dengan Kinerja Terminal

TABEL IV.18
HUBUNGAN VARIABEL KENYAMANAN DENGAN KINERJA
TERMINAL TERBOYO

	Chi-Square Hitung	Derajat Bebas	Chi-Square Tabel	Nilai Signifikansi	Koefisien Kontingensi	Ada/Tidak Ada Hubungan, Ada/Tidak Ada Perbedaan
Kenyamanan	11.697	4	9.488	0.020	0.730	Ada

Sumber: Hasil Analisis, 2005

Pembahasan mengenai ada tidaknya hubungan antara variabel yang mempengaruhi Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo menunjukkan bahwa terdapat hubungan dan perbedaan antara ketersediaan fasilitas di Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo seperti yang terlihat pada tabel IV.18. Artinya, terdapat perbedaan pada setiap kenyamanan yang dirasakan penumpang terhadap kinerja Terminal Terboyo. Hal ini tercermin dari hasil survei primer yang telah dilakukan terhadap 96 responden, bahwa kenyamanan sangat berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo, sebab nilai *Chi-Square* hitung lebih besar dari nilai *Chi-Square* tabel dengan nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 yaitu 0,020, dimana nilai *Chi-Square* hitung adalah sebesar 11.697 sedangkan nilai *Chi-Square* tabel dengan derajat bebas 4 adalah 9,488. Besarnya hubungan dan perbedaan dapat dilihat dari nilai koefisien kontingensi sebesar 0,731 dalam skala 1, yang menunjukkan bahwa hubungan antara kenyamanan menurut persepsi penumpang ketika berada memiliki hubungan yang cukup besar dengan kinerja Terminal Terboyo.

4.5.5 Hubungan Variabel Keamanan Dengan Kinerja Terminal

TABEL IV.19
HUBUNGAN VARIABEL KEAMANAN DENGAN KINERJA
TERMINAL TERBOYO

	Chi-Square Hitung	Derajat Bebas	Chi-Square Tabel	Nilai Signifikansi	Koefisien Kontingensi	Ada/Tidak Ada Hubungan, Ada/Tidak Ada Perbedaan
Keamanan	12.090	4	9.488	0.017	0.334	Ada

Sumber: Hasil Analisis, 2005

Pembahasan mengenai ada tidaknya hubungan antara variabel yang mempengaruhi Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo menunjukkan bahwa terdapat hubungan dan perbedaan antara ketersediaan fasilitas di Terminal Terboyo dengan kinerja Terminal Terboyo seperti yang terlihat pada tabel IV.19. Artinya, terdapat perbedaan pada setiap keamanan yang dirasakan penumpang terhadap kinerja Terminal Terboyo. Hal ini tercermin dari hasil survei primer yang telah dilakukan terhadap 96 responden, bahwa keamanan sangat berpengaruh terhadap kinerja Terminal Terboyo, sebab nilai *Chi-Square* hitung lebih besar dari nilai *Chi-Square* tabel dengan nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 yaitu 0,017, dimana nilai *Chi-Square* hitung adalah sebesar 12,090 sedangkan nilai *Chi-Square* tabel dengan derajat bebas 4 adalah 9,488. Besarnya hubungan dan perbedaan dapat dilihat dari nilai koefisien kontingensi sebesar 0,334 dalam skala 1, yang menunjukkan bahwa hubungan antara keamanan menurut persepsi penumpang ketika berada memiliki hubungan yang cukup besar dengan kinerja Terminal Terboyo.

BAB V

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

1. Kesimpulan yang didapatkan dari hasil penelitian ini adalah bahwa Terminal Terboyo masih layak digunakan sebagai terminal induk sebelum ada terminal pengganti. Hal ini disebabkan Terminal Terboyo sebenarnya terletak pada lokasi yang strategis dan sesuai dengan tata ruang kota dan telah memiliki fasilitas yang lengkap namun tidak dioptimalkan fungsinya.
2. Terminal Terboyo apabila ditinjau dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas, seharusnya Terminal Terboyo dapat menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus angkutan umum, akan tetapi kenyataannya Terminal Terboyo pada saat ini malah menimbulkan permasalahan-permasalahan pelik, seperti kemacetan, kesemrawutan lalu lintas, dan permasalahan lainnya.
3. Selain fungsi dan perannya belum optimal sebagai terminal induk Kota Semarang, kinerja terminal Terboyo juga dipengaruhi oleh ketersediaan dan kondisi fasilitas pendukungnya. Sedangkan berdasarkan survei primer terhadap penumpang dan hasil analisis terhadap beberapa variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo, Terminal Terboyo belum dapat memenuhi kebutuhan pelayanan pengguna, dan dari hasil analisis terdapat tiga variabel yang mempengaruhi kinerja Terminal Terboyo, yaitu ketersediaan fasilitas, kenyamanan, dan keamanan. Pada dasarnya, kenyamanan dan keamanan ini sangat terkait dengan ketersediaan fasilitas pendukungnya.

5.2 Rekomendasi

1. Bagi Pemerintah Kota Semarang

Perlu mengoptimalkan ketersediaan yang ada didalam Terminal Terboyo seperti ruang tunggu penumpang, jalur sirkulasi kendaraan, kamar kecil, pos keamanan, meningkatkan kenyamanan dan keamanan di sekitar Terminal Terboyo sehingga penumpang merasa nyaman dan aman berada di Terminal Terboyo.

2. Bagi Masyarakat

Diperlukan kesadaran yang sangat tinggi untuk dapat memahami dan mengerti akan pentingnya Terminal Terboyo dalam sistem transportasi Kota Semarang. Oleh karena itu dihimbau kepada masyarakat agar menggunakan Terminal Terboyo. Dengan menggunakan Terminal Terboyo, maka masyarakat turut membantu dalam mengatasi permasalahan transportasi seperti kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas di kawasan Terminal Terboyo, serta membantu dalam pengembangan sistem Transportasi Kota Semarang.

3. Rekomendasi Studi Lanjut

Re-Desain Terminal Terboyo untuk mengoptimalkan peran dan fungsi Terminal dalam sistim transportasi kota.

Studi ini bertujuan untuk mengetahui alternatif-alternatif deasin/tata letak dalam terminal untuk mengoptimalkan peran terminal dalam mendukung aktivitas yang berkembang baik secara internal (dalam terminal) maupun eksternal(perkembangan kota secara keseluruhan).

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Bourton, W. *Loading and Unloading Problems*, Bewald J.E (ed) . 1976.TEH. Washington DC: Institute of Traffic.
- Black,John. 1981. *Urban Transportation Planning*. Theory and Practice. Croom Helm. London.
- Creighton, RL. 1976. *Transportation and Traffic Engineering Handbook*, The Institute of Traffic Engineering.
- Delaney, RE dan GW.Weelner. 1974. *Handbook of Urban Planning*. Canada.Van Nostrand Reinhold Ltd.
- Edwards Jr, John D. 1992. *Transportation Planning Handbook*. New Jersey:Prentice Hall Ins.
- Flaherty. 1997. *Transport Planning on Traffic Engineering*.
- Hobbs, FD. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*.Yogyakarta:Penerbit Universitas Gajahmada.
- Lichfield, Nathaniel-Kettle, Peter and Whitbread Michael. 1975. *Evaluation in The Planning Process*. New York:Pergamon press.
- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung:Penerbit Tarsito.
- Morlock, Edward.K. 1978. *Introduction to Transportation Engineering Planning*. Mc.Graw-Hill Kogakusha
- Nasution, H.M.N. 1996. *Manajemen Transportasi Kota*. Bandung
- Patton.V.Carl and David.S.Sawicki.1993. *Basic Methods of Policy Analysis and Planning*. New Jersey:Prentice Hall Inc
- Pignataro, Louis J. 1974. *Traffic Engineering Theory and Practice*. London:Prentice Hall Inc.
- Pushkarev, Boris S. 1977. *Public Transportation and Land Use Policy*. Canada. Indiana University Press.
- Rankin, Peter Dunn. 1983. *Scaling Methods*. London. Lawrence Erlbaum Associates.
- Rushton. 1973. *Optimal Location of Facilities*. Hanover: COM Press Inc.
- Salim, Abas. 1993. *Manajemen Transportasi Kota*. Jakarta
- Santoso, Singgih. 2002. *SPSS Versi 10*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo Saxena,

- Subhash. 1989. *Traffic Planning and Design*. New Delhi: Dhanpat Rai and Son.
- Schumer, Leslie.A. 1974. *Element of Transport*. Butterworths.
- Stoper, Peter R and Meyburg, Armin H. 1976. *Transportation system Evaluation*. Canada: DC heath and company.
- Sudjana. 1992. *Metode Statistika*. Bandung: Penerbit Tarsito
- Sugiarto. et al. 2001. *Teknik Sampling*. Jakarta: Penerbit: PT. Gramedia Pustaka Utama
- Tamin, Ofyar.Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB
- Vuchic, Vukan R. 1981. *Urban Public Transportation: System and Technology*. New Jersey: Prentice Hall inc Englewood cliffic.
- Warpani, Suwarjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Wells, G.R. 1993. *Rekayasa Lalu-Lintas*. Diterjemahkan oleh Warpani, Suwardjoko. Jakarta: Penerbit Bharata.

MODUL / TERBITAN TIDAK TERBATAS

- Modul Pelatihan. *Perencanaan Sistem Angkutan Umum*. 1997. Lembaga Pengabdian Kepada Masyarakat. ITB. Bandung
- Direktorat Bina Sistem Lalu-Lintas Angkutan Kota. 1999. *Rekayasa Lalu-Lintas*. Dirjen Perhubungan Darat.
- Agus P. 1996. Optimalisasi Fungsi Terminal. Matrajaya No.14/Tahun II Januari/Februari. DLLAJR Semarang.

PERATURAN / PERUNDANG-UNDANGAN

- Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang
- Rencana Detail Tata Ruang Kota Bagian Wilayah Kota IV (Kecamatan Genuk) Tahun 2000-2010
- Undang-Undang Lalu Lintas No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Surat Keputusan Bersama Tiga Menteri Tahun 1981 tentang Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam kota dan Antarkota
- Surat Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995.

DATA / LAPORAN

- Kota Semarang dalam Angka 2001.

JURNAL

Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota. Volume 8 No.3, Juli 1997.

Perencanaan dan Manajemen Transportasi. Bandung : Institut Teknologi Bandung.

TESIS / TUGAS AKHIR

Kertas Kerja Wajib, Pusat Pendidikan dan Latihan Perhubungan Darat, Balai Diklat Ahli Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Raya Bekasi.

Husain, Ahmad. 1985. "Penentuan Lokasi Terminal Primer Penumpang di Kotip Lhokseumawe". Tesis tidak diterbitkan. Jurusan Planologi, FTSP-ITB Bandung.

Siahaan, James. 1987. "Evaluasi Rencana Lokasi Terminal Antarkota Kotamadya Bandung". Tugas.Akhir tidak diterbitkan. Jurusan Planologi, FTSP-ITB Bandung.