

**PENGARUH LOKASI
TERHADAP AKTIVITAS TERMINAL
(STUDI KASUS: TERMINAL GIRI ADIPURA dan SUB TERMINAL
KRISAK KOTA WONOGIRI)**

TESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Konsentrasi Manajemen Prasarana Perkotaan

Oleh:

SIHONO
L4D 004 096



**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2006**

**PENGARUH LOKASI
TERHADAP AKTIVITAS TERMINAL
(STUDI KASUS: TERMINAL GIRI ADIPURA dan SUB TERMINAL
KRISAK KOTA WONOGIRI)**

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

Oleh:

SIHONO
L4D 004 096

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal Desember 2006

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, Desember 2006

Pembimbing Pendamping

Pembimbing Utama

Okto Manullang, ST, MT.

Ir. Nany Yuliasuti, MSP.

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

Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

LEMBAR PERNYATAAN

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

Semarang, Desember 2006

SIHONO
NIM L4D 004 096

*Ada hikmah dibalik kesulitan yang dialami
Dan Allah selalu memberikan yang terbaik
Karena Dia Maha Mengetahui.....*

**“Sesungguhnya sesudah kesulitan itu pasti ada kemudahan dan
sesudah kesulitan itu pasti ada kemudahan”
(QS. Al Insyirah: 5 & 6)**

Kupersembahkan karya ini untuk istri dan keluarga tercinta

ABSTRAK

Perkembangan Terminal Giri Adipura di Kota Wonogiri dipengaruhi oleh kondisi fisik terminal, lokasi terminal serta perilaku pengguna terminal. Dari aspek lokasi, Terminal Giri Adipura berada di daerah pinggiran kota dan berdekatan dengan Sub Terminal Krisak, sedangkan dari aspek perilaku pengguna, terjadi kecenderungan penggunaan Sub Terminal Krisak sebagai objek beraktivitas. Kedua kondisi tersebut berpengaruh terhadap kurang optimalnya pemanfaatan Terminal giri Adipura Sebagai Terminal Induk di Kota Wonogiri. Dari fenomena tersebut, memunculkan suatu pertanyaan studi mengenai "Bagaimanakah Pengaruh Lokasi Terhadap Perkembangan Aktivitas Terminal?".

Dalam menjawab pertanyaan studi tersebut, langkah awal yang perlu dikaji adalah mengidentifikasi sistem aktivitas, sistem pergerakan dan sistem jaringan di Kota Wonogiri serta mengidentifikasi karakteristik terminal baik itu Terminal Giri Adipura maupun Sub Terminal Krisak. Hasil dari kedua identifikasi tersebut merupakan input bagi analisis lokasi terminal, analisis pengembangan lokasi terminal nearside dan central, serta analisis perilaku aktivitas terminal. Metode yang digunakan dalam pengkajian beberapa analisis tersebut adalah menggunakan metode Deskriptif Kualitatif.

Hasil dari analisis yang dilakukan, dihasilkan temuan studi berupa adanya pengaruh lokasi terminal terhadap perkembangan Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak. Pengaruh tersebut berupa adanya perbedaan perkembangan antara kedua terminal tersebut yang bertolak belakang. Perkembangan Terminal Giri Adipura kurang berkembang akibat kestrategisan lokasi yang kurang memenuhi kriteria lokasi terminal dibandingkan dengan lokasi Sub Terminal Krisak, sehingga perkembangan Sub Terminal Krisak lebih menunjukkan perkembangan yang signifikan.

Dari temuan studi tersebut, dapat diidentifikasi jika lokasi terminal berpengaruh terhadap perkembangan aktivitas dalam terminal. Lokasi Sub Terminal Krisak yang lebih memiliki tingkat kesesuaian lokasi berdasarkan kriteria lokasi terminal, mempengaruhi perkembangan aktivitas terminal yang lebih baik dibandingkan dengan perkembangan aktivitas terminal pada Terminal Giri Adipura, baik ditinjau dari banyaknya jumlah calon penumpang maupun operator kendaraan yang beroperasi dalam terminal.

Beberapa hal yang dapat direkomendasikan terhadap temuan penelitian ini antara lain berupa pelarangan yang tegas bagi angkutan umum jalur luar kota/provinsi untuk tidak menggunakan pelayanan Terminal Tipe C sebagai objek menaikkan dan menurunkan penumpang serta pengoptimalan jalur penghubung ke arah Terminal Giri Adipura melalui peningkatan kapasitas dan perkerasan jalan yang sangat memadai untuk dilalui kendaraan umum yang menghubungkan langsung ke jalur utama.

Kata Kunci : Lokasi, Terminal, Aktivitas

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	xii
Daftar Lampiran	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	8
1.3 Tujuan dan Sasaran	9
1.3.1 Tujuan	9
1.3.2 Sasaran	9
1.4 Ruang Lingkup Studi	10
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah	10
1.4.1.1 Wilayah Makro (Kota Wonogiri)	10
1.4.1.2 Wilayah Mikro	10
1.4.2 Ruang Lingkup Materi	13
1.5 Kerangka Pikir Studi	13
1.6 Keaslian Penelitian	16
1.7 Pendekatan Studi	17
1.7.1 Pendekatan Sosial	18
1.7.2 Pendekatan Teknis	18
1.8 Teknik Pelaksanaan Studi	20
1.8.1 Teknik Penyusunan Kebutuhan Data	20
1.8.2 Teknik Pengumpulan Data	22
1.8.3 Teknik Analisa Data	22
1.9 Tahapan Pelaksanaan Studi	23
1.9.1 Tahap Kegiatan Survei	23
1.9.2 Langkah Kegiatan Analisis Data	25
1.10 Sistematika Penulisan	26
BAB II KAJIAN SISTEM TRANSPORTASI DAN TERMINAL	29
2.1 Pengertian Dasar Serta Komponen-Komponen Pendukung Sistem Transportasi Kota	29
2.1.1 Sistem Transportasi	29
2.1.1.1 Pengertian Sistem	29
2.1.1.2 Pengertian Transportasi	29
2.1.1.3 Sistem Transportasi	30
2.1.2 Komponen Sistem Transportasi	30

2.2 Keterkaitan Antara Sistem Transportasi Dengan Pola Penataan Ruang Kota	31
2.3 Terminal	33
2.3.1 Kebutuhan Terminal	33
2.3.2 Tinjauan Terhadap Fungsi Terminal.....	36
2.3.3 Klasifikasi Terminal.....	41
2.3.4 Kriteria Lokasi Terminal Bus Antarkota	42
2.3.5 Faktor-Faktor Penentu Lokasi Terminal	45
2.3.5.1 Lokasi Terminal Ditinjau dari Aspek Tata Ruang..	45
2.3.5.2 Kriteria Lokasi Terminal dari Tinjauan Normatif ..	52
2.3.5.3 Kriteria Lokasi Terminal dari Tinjauan Praktis	55
2.4 Kesimpulan Kajian Teoritis Mengenai Pengaruh Lokasi Terhadap Perkembangan Terminal	58
BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI	61
3.1 Gambaran Sarana dan Prasarana Perhubungan di Kota Wonogiri ...	61
3.1.1 Prasarana Jalan.....	61
3.1.2 Sarana Transportasi.....	61
3.1.3 Pola Pergerakan Transportasi	62
3.2 Gambaran Umum Terminal Induk "GIRI ADIPURA".	63
3.2.1 Kondisi Fisik.....	63
3.2.2 Pemanfaatan.....	66
3.2.2.1 Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi	66
3.2.2.2 Pengusaha Terminal.....	67
3.2.2.3 Pengusaha Jasa Transportasi.....	68
3.2.2.4 Pengusaha Penjual Jasa Pendukung Transportasi...	68
3.2.2.5 Pemerintah Daerah.....	69
3.2.3 Trayek Angkutan	71
3.2.4 Jumlah Penumpang	71
3.3 Gambaran Umum Sub Terminal Krisak	73
3.3.1 Kondisi Fisik.....	73
3.3.2 Pemanfaatan.....	75
3.3.2.1 Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi	76
3.3.2.2 Pengusaha	78
3.3.3 Trayek Angkutan	80
3.3.4 Jumlah Penumpang.....	80
BAB IV ANALISIS PENGARUH LOKASI TERHADAP AKTIVITAS TERMINAL GIRI ADIPURA KOTA WONOGIRI	82
4.1 Identifikasi Pola Pergerakan Penduduk	82
4.1.1 Identifikasi Sistem Aktivitas.....	82
4.1.2 Identifikasi Sistem Pergerakan	83
4.1.3 Identifikasi Sistem Jaringan.....	85
4.2 Analisis Ketersediaan Sarana dan Prasarana di Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak	86
4.2.1 Terminal Induk Giri Adipura.....	86
4.2.2 Sub Terminal Krisak.....	88
4.3 Analisis Lokasi Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak....	90
4.3.1 Lokasi Terminal Ditinjau dari Aspek Tata Ruang.....	96

4.3.2	Kriteria Lokasi Terminal dari Tinjauan Normatif	101
4.3.3	Kriteria Lokasi Terminal dari Tinjauan Praktis	103
4.3.4	Bobot Penilaian Lokasi Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak	105
4.4	Analisis Perkembangan Lokasi Terminal Central dan Nearside dalam Penerapannya di Kota Wonogiri	109
4.4.1	Identifikasi Pemanfaatan Ruang Di Kota Wonogiri	109
4.4.2	Analisis Perkembangan Lokasi Terminal Central	111
4.4.3	Analisis Perkembangan Lokasi Terminal Nearside.....	113
4.5	Pengaruh Lokasi Terhadap Perkembangan Aktivitas Terminal Giri Adipura	116
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....		117
5.1	Kesimpulan	117
5.2	Rekomendasi.....	118
DAFTAR PUSTAKA.....		119
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel I.1	: Posisi dan Keaslian Penelitian	16
Tabel I.2	: Kebutuhan Data	21
Tabel II.1	: Standar Fasilitas Utama dan Fasilitas Pendukung Terminal Bus Antarkota.....	40
Tabel II.2	: Kesimpulan Kajian Teoritis Mengenai Pengaruh Lokasi Terhadap Perkembangan Terminal	58
Tabel II.3	: Variabel Pengaruh Lokasi Terhadap Perkembangan Terminal	60
Tabel III.1	: Jumlah Sarana Transportasi Kecamatan Wonogiri Tahun 2005	61
Tabel III.2	: Kondisi Fisik Terminal Induk Giri Adipura Dibanding dengan Persyaratan Terminal Tipe A	64
Tabel III.3	: Data Jumlah Riit Kendaraan Penumpang Umum yang Dioperasionalkan dan yang Memanfaatkan Jasa Terminal Induk Giri Adipura Bulan Juli Tahun 2006	68
Tabel III.4	: Data Penerimaan Pendapatan Asli Daerah Dari Retribusi di Terminal Induk Giri Adipura Tahun Anggaran 2001/2002-2005....	70
Tabel III.5	: Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat Di Terminal Induk Giri Adipura Tahun 2002 – 2006	72
Tabel III.6	: Kondisi Fisik Terminal Non Bus Krisak, Selogiri Dibanding dengan Persyaratan Terminal Tipe C.....	73
Tabel III.7	: Data Jumlah Penumpang Naik dan Turun di Dalam dan Di Sekitar Terminal Non Bus Krisak-Selogiri Bulan Juli 2005	77
Tabel III.8	: Data Jumlah Riit Kendaraan Penumpang Umum yang Dioperasionalkan dan yang Memanfaatkan Jasa Terminal Non Bus Krisak-Selogiri Bulan Juli Tahun 2005	79
Tabel III.9	: Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat Di Sub Terminal Krisak Tahun 2002 – 2005.....	81
Tabel IV.1	: Dampak dan yang Terkena Dampak Terhadap Kurang Lengkapnya Sarana di Terminal Giri Adipura.....	87
Tabel IV.2	: Dampak Dan Yang Terkena Dampak Terhadap Kurang Lengkapnya Sarana Di Sub Terminal Krisak	89
Tabel IV.3	: Kriteria Lokasi Terminal	105
Tabel IV.4	: <i>Check List</i> Kriteria Lokasi Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak	107

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 : Peta Administrasi Kabupaten Wonogiri	11
Gambar 1.2 : Peta Administrasi Kota Wonogiri.....	12
Gambar 1.3 : Kerangka Pikir Studi.....	15
Gambar 2.1 : Kebutuhan Terminal Dalam Konsolidasi Lalu Lintas	35
Gambar 2.2 : Lokasi Terminal Terhadap Jaringan Jalan	46
Gambar 2.3 : Model Pengembangan Lokasi Terminal	47
Gambar 3.1 : Kondisi Terminal Induk Giri Adipura	65
Gambar 3.2 : Fluktuasi Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat di Terminal Giri Adipura.....	72
Gambar 3.3 : Kondisi Terminal Non-Bus Krisak	74
Gambar 3.4 : Fluktuasi Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat di Sub Terminal Krisak	81
Gambar 4.1 : Prosentase Pernyataan Responden Terhadap Penurunan Perkembangan Terminal Giri Adipura.....	91
Gambar 4.2 : Prosentase Pernyataan Responden Terhadap Pemilihan Pelayanan Sub Terminal Krisak Dibandingkan Dengan Terminal Giri Adipura	93
Gambar 4.3 : Perbandingan Perbandingan Kondisi Aktivitas Terminal pada Terminal Giri Adipura - Sub Terminal Krisak	94
Gambar 4.4 : Peta Analisis Lokasi Terminal Di Kota Wonogiri.....	95
Gambar 4.5 : Peta Konstelasi Terminal Dengan Pusat Aktivitas	106
Gambar 4.6 : Peta Struktur Ruang Kota Wonogiri.....	110
Gambar 4.7 : Kondisi Aktivitas Terminal Lama Sebagai Sub Terminal Di Pusat Kota.....	112
Gambar 4.8 : Peta Arah Pergerakan Terminal <i>Nearside</i> dan <i>Central Side</i>	115

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A : From Wawancara Bagi Calon Penumpang	122
Lampiran B : From Wawancara Bagi Awak Kendaraan Umum	123
Lampiran C : From Wawancara Bagi Pengusaha Angkutan	124
Lampiran D : From Wawancara Bagi Instansi Pemerintah.....	125
Lampiran E : List Rangkuman Hasil Wawancara.....	126

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan kota merupakan suatu hasil dari proses interaksi dan akumulasi dari berbagai sistem aktivitas yang saling bersifat dependen dan mutualis untuk memperkuat sistem dalam upaya mengoptimalkan percepatan perkembangan kota, sementara lokasi perkembangan dari setiap aktivitas tersebut berada pada ruang wilayah yang saling berbeda. Kondisi yang demikian kemudian menjadi faktor utama dalam pengembangan suatu terminal sehingga mampu memberikan daya akses yang baik secara internal (antar bagian wilayah kota) maupun eksternal (antar daerah) hingga mempunyai fungsi/kedudukan yang saling berbeda dalam suatu sistem mobilitas yang aman, nyaman, praktis dan efisien.

Dalam suatu sistem transportasi selalu terjadi pergerakan untuk memindahkan penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain (Warpani, 1990 : 20). Pergerakan tersebut bersifat terpisah karena memiliki tujuan perjalanan yang berbeda. Dengan demikian jumlah perjalanan yang ditimbulkan oleh pergerakan tersebut sangat banyak. Jika pergerakan tersebut merupakan arus lalu lintas masuk ke sebuah kota, pada jumlah tertentu akan menambah “keruwetan” kota. Tingkat kebutuhan terhadap suatu sistem transportasi saling berbeda untuk setiap daerah, hal tersebut sangat dipengaruhi oleh tingkat pertumbuhan dan perkembangan wilayah serta karakteristik kondisi fisik,

demografis, sosial, ekonomi dan kultural yang saling berbeda pada tiap wilayah. Signifikansi peran terminal terhadap perkembangan kota pada suatu sisi dan kompleksitas variabel yang terlibat serta rumitnya permasalahan yang harus dihadapi dalam upaya mewujudkan suatu terminal yang bersifat ideal pada sisi lain merupakan alasan utama untuk mengkaji lebih lanjut kondisi dan permasalahan-permasalahan yang timbul dalam proses penerapan/pengembangan terminal dalam suatu wilayah perkotaan.

Untuk itu perlu dilakukan konsolidasi lalu lintas (Delaney, 1974 : 36). Konsolidasi lalu lintas pada dasarnya adalah suatu cara untuk mengurangi beban jaringan jalan akibat volume lalu lintas dengan memindahkan lalu lintas dari kendaraan kecil ke kendaraan yang lebih besar (*pooling*), atau sebaliknya (distribusi). Pada titik-titik pertemuan perjalanan tersebut diperlukan suatu tempat yang dapat menjamin perpindahan tersebut menjadi lancar, yaitu terminal (Delaney, 1974 : 45). Karakteristik perjalanan yang dapat mempengaruhi kebutuhan terminal adalah beberapa perjalanan terpisah yang memiliki tujuan yang berbeda pula, tetapi pada suatu tempat akan melalui jalur yang sama.

Aktivitas dalam terminal tidak hanya berupa perpindahan moda angkutan saja, tetapi juga merupakan tempat bongkar muat penumpang, tempat berkumpul penumpang dan kendaraan, beristirahat, bahkan sebagai tempat menyimpan kendaraan (jangka pendek) dan perbaikan kendaraan (kerusakan ringan) (Morlok, 1978:249). Mengingat terminal merupakan salah satu komponen transportasi dan tempat berlangsungnya berbagai aktivitas yang sangat kompleks, maka

dibutuhkan suatu tempat yang memadai (baik ukuran maupun lokasinya), supaya tidak menimbulkan gangguan lalu lintas disekitarnya.

Secara lebih terperinci, fungsi terminal dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur yaitu :

1. Fungsi terminal bagi Penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu kendaraan ke kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi Pemerintah adalah untuk menata lalu lintas dan angkutan, sebagai pengendali kendaraan umum guna menghindari kemacetan, serta sebagai sumber pemungutan retribusi daerah.
3. Fungsi terminal bagi Operator/pengusaha adalah untuk pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

Berdasarkan kondisi eksisting pada tahun 2006, Pemerintah Kota Wonogiri telah memiliki 26 buah terminal dengan rincian klasifikasi Terminal Tipe A 1 (satu) buah, Terminal Tipe B 4 (empat) buah dan Terminal Tipe C 21 buah. Salah satu dari terminal tersebut adalah Terminal Induk Giri Adipura yang dibangun pada tahun 1986 dan terletak di Kota Wonogiri. Ditinjau dari kinerjanya, Terminal Induk Giri Adipura belum berfungsi sebagai mana mestinya, hal ini ditandai antara lain oleh :

1. Dari sisi penumpang; tidak banyak penumpang yang memanfaatkan guna mendapatkan jasa transportasi.

2. Dari sisi pengusaha dan operator; banyak operator yang tidak memanfaatkan terminal guna melayani penumpang.
3. Dari sisi pemerintah; penerimaan PAD (Pendapatan Asli Daerah) dan pelayanan kepada masyarakat belum dapat diperoleh dan dilaksanakan secara optimal.

Belum optimalnya fungsi Terminal Induk Giri Adipura tersebut antara lain dikarenakan oleh keberadaan terminal yang berdekatan dengan terminal bus lainnya, untuk diketahui bahwa lokasi Terminal Induk Giri Adipura sangatlah berdekatan dengan Terminal Bus Krisak, yang notabene lebih disukai oleh pengusaha dan awak bus untuk memberikan pelayanan kepada penumpang, walaupun kondisi terminal tersebut sebenarnya secara fisik tidak sesuai.

Fenomena ketertarikan pelaku aktivitas terminal terhadap pada terminal lain (Sub Terminal Krisak) selain Terminal Induk Giri Adipura dimungkinkan disebabkan oleh faktor keberadaan lokasi kedua terminal. Dipandang dari sudut pandang sistem kota, kedua lokasi terminal tersebut notabene berada di daerah *nearside* (pinggiran kota Wonogiri), dan dilintasi oleh jalur regional. Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi Terminal Induk Giri Adipura termasuk jenis terminal *off street*, sedangkan Sub Terminal Krisak termasuk dalam jenis terminal *on street*. Kondisi inilah yang kemungkinan mempengaruhi daya tarik pelaku aktivitas terminal, untuk lebih memilih Sub Terminal Krisak dibandingkan dengan Terminal Induk Giri Adipura.

Dengan adanya kelebihan kemudahan dalam hal akses moda angkutan, mempengaruhi perilaku pelaku aktivitas terminal untuk lebih memilih

menggunakan Sub Terminal Krisak dibandingkan dengan Terminal Induk Giri Adipura. Kecenderungan ini membawa dampak penggunaan lahan yang kurang terkendali disektor lokasi Sub Terminal Krisak, terutama dengan berkembangnya sektor perdagangan disekitar penumpang, serta bergerombolnya bus-bus antar kota di bahu jalan yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas.

Dipandang dari klasifikasi tipenya, Sub Terminal Krisak tergolong dalam jenis Terminal Tipe C, yang seharusnya berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan saja. Kondisi di lapangan justru mengatakan lain, keberadaan Sub Terminal Krisak ini tidak hanya melayani kendaraan umum angkutan pedesaan, tetapi juga melayani angkutan umum antar kota hingga antar propinsi. Dengan kapasitas terminal yang tidak memadai, berdampak pada penggunaan badan jalan di sekitar terminal sebagai lahan pemberhentian bus dan angkutan umum lainnya. Dipandang dari segi ekonomi, terutama berkaitan dengan pendapatan retribusi, *income* retribusi yang dihasilkan oleh Sub Terminal Krisak ini lebih besar dibandingkan dengan Terminal Induk Giri Adipura. Pelaku investasi di Terminal Induk Giri Adipura, juga telah banyak yang bergeser untuk mengalihkan usahanya di lokasi Sub Terminal Krisak.

Kondisi itulah sebagai salah satu faktor penyebab tidak berkembangnya Terminal Induk Giri Adipura, akibat pemanfaatan terminal yang kurang optimal oleh pelaku aktivitas terminal, baik penumpang, pengusaha angkutan serta pelaku aktivitas ekonomi di terminal. Secara kasat mata, keuntungan pada Sub Terminal Krisak adalah terletak pada segi lokasi, karena jika dipandang dari segi mekanisme operasional terminal, Terminal Induk Giri Adipura memiliki

keunggulan yang lebih dibandingkan dengan Sub Terminal Krisak. Kelebihan sistem/mekanisme operasional pada Terminal Induk Giri Adipura ini dapat dilihat dari banyaknya lajur bus dalam terminal, banyaknya lintasan bus, serta pola tata letak komponen prasarana dan sarana penunjang terminal yang lebih baik.

Menurut Dephub (1981), lokasi terminal sebaiknya pada pinggiran kota. Hal ini berdasarkan pertimbangan adanya pemisahan arus regional dan arus lokal untuk mengurangi beban jaringan jalan dalam kota. Dengan demikian masalah kemacetan lalu lintas dapat dikurangi. Kawasan pinggiran kota mempunyai kepadatan penduduk dan tingkat aktivitas yang relatif rendah, sehingga kemungkinan pengembangan terminal bis lebih leluasa. Selain aspek ketersediaan lahan, pembangunan terminal di pinggiran kota juga dapat menjadi titik pertumbuhan bagi daerah sekitarnya sehingga secara tidak langsung terminal turut memeratakan pembangunan. Terminal merupakan salah satu fasilitas umum, maka pemilihan lokasi terminal harus memperhatikan kepentingan penggunaannya. Pengguna terminal dalam hal ini adalah aktor-aktor yang terkait langsung pada kegiatan terminal, yaitu penumpang dan operator kendaraan.

Pertimbangan terhadap keputusan dari Dinas Perhubungan inilah salah satu hal yang mendasari direlokasinya Terminal Induk Kota Wonogiri ke daerah pinggiran (model pengembangan terminal *nearside*). Sebelum tahun 1986, Terminal Induk di Kota Wonogiri berada di daerah pusat kota. Dengan adanya perkembangan kota seiring dengan pertumbuhan penduduk yang pesat, keberadaan Terminal Induk di daerah pusat kota dinilai memberikan permasalahan perkotaan yang kompleks, antara lain adalah permasalahan

kemacetan lalu lintas akibat beban jalan yang berat akibat percampuran kegiatan yang heterogen.

Sebelum dipindahkan pada tahun 1986, lokasi Terminal Induk di Kota Wonogiri ini berdekatan dengan pusat aktivitas perdagangan dan jasa skala kota, yaitu Pasar Induk Kota Wonogiri. Kondisi inilah yang menimbulkan kompleksitas kepentingan masing-masing *user* (pengguna terminal dan pelaku aktivitas perdagangan dan jasa), percampuran kedua aktivitas besar tersebut akhirnya menimbulkan kemacetan akibat konflik lalu lintas.

Selain memberikan dampak pada permasalahan-permasalahan di atas, lokasi terminal di pusat kota sebenarnya memiliki beberapa keuntungan, diantaranya adalah relatif dekat dengan pusat aktivitas (sehingga potensial sebagai pembangkit dan penarik perjalanan), distribusi perjalanan ke seluruh bagian kota dapat dilakukan langsung dari terminal tersebut, serta mudah dicapai oleh penumpang.

Mengacu pada beberapa fenomena permasalahan di atas, maka dalam studi ini akan diangkat suatu kajian mengenai evaluasi pengaruh lokasi terhadap aktivitas terminal, adapun studi kasus dalam studi ini adalah pada Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak Kota Wonogiri. Bahasan evaluasi lokasi dalam studi ini adalah menilai perbandingan (komparasi) antara lokasi Terminal Induk di pusat kota dengan di daerah pinggiran kota serta komparasi antara pengaruh lokasi terhadap kecenderungan pemilihan pelaku aktivitas terminal (penumpang dan pengusaha angkutan) yang lebih memilih Sub Terminal Krisak dibandingkan Terminal Induk Giri Adipura sebagai lahan “bertransaksi”.

Dalam evaluasi suatu masalah, kompleksitas materi kajian akan saling berhubungan dan terkait antara sudut pandang satu dengan sudut pandang lainnya, untuk itu evaluasi perkembangan Terminal Induk Giri Adipura ini dibatasi pada evaluasi pengaruh lokasi terhadap aktivitas Terminal Induk Giri Adipura itu sendiri.

1.2 Rumusan Masalah

Pada dasarnya, permasalahan utama yang diangkat dalam studi ini adalah kurang optimalnya pemanfaatan Terminal Induk Giri Adipura Kota Wonogiri sebagai terminal induk Kota Wonogiri, dimana hal tersebut diantaranya dapat dilihat dari :

1. Segi perekonomian, adanya indikasi penurunan *income* retribusi pemanfaatan terminal, baik dari calon penumpang maupun angkutan umum.
2. Segi pelaku aktivitas terminal, banyak penumpang dan operator terminal yang tidak menggunakan dan memanfaatkan terminal sebagai objek transaksi.

Ketidakefektifan pemanfaatan fungsi Terminal Induk Giri Adipura tersebut antara lain dapat dikarenakan oleh:

- a. Keberadaan lokasi Terminal Induk Giri Adipura yang berdekatan dengan Sub Terminal Bus Krisak, yang notabene lebih disukai oleh pengusaha dan awak bus untuk memberikan pelayanan kepada penumpang, walaupun kondisi terminal tersebut sebenarnya secara fisik tidak sesuai.
- b. Lokasi terminal yang berada pada lokasi *offstreet* sehingga dianggap kurang memberikan akses yang baik dalam hubungannya dengan jalur utama perkotaan.

- c. Lokasi terminal yang berada pada lokasi *near side* bukannya *central side*, dimana pada lokasi ini seluruh jangkauan terhadap pusat-pusat pertumbuhan mampu dijangkau.
- d. Ketersediaan fasilitas pendukung terminal yang kurang memadai.

Kebenaran dari beberapa hipotesis diatas akan dikaji dan ditemukan pada hasil analisis penelitian ini. Dari permasalahan tersebut, maka dapat ditarik suatu pertanyaan studi berupa:

*”Bagaimana pengaruh lokasi lokasi terhadap perkembangan aktivitas terminal
Di Kota Wonogiri?”*

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah mengevaluasi pengaruh lokasi terhadap perkembangan aktivitas terminal di Kota Wonogiri (studi kasus Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak) dalam kaitannya untuk mengetahui penyebab tidak optimalnya pemanfaatan terminal penumpang di Kota Wonogiri tersebut dari sudut pandang lokasi.

1.3.2 Sasaran

Adapun sasaran penelitian yang ingin diwujudkan dalam mencapai tujuan antara lain:

1. Mengidentifikasi sistem aktivitas, sistem pergerakan dan sistem jaringan untuk mengetahui pola pergerakan orang.

2. Mengidentifikasi karakteristik Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak Kota Wonogiri.
3. Menganalisis lokasi Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak Kota Wonogiri.
4. Menganalisis pengembangan lokasi terminal *nearside* dan *central* dalam penerapannya di Kota Wonogiri.
5. Menganalisis pengaruh lokasi terhadap perkembangan aktivitas terminal.

1.4 Ruang Lingkup Studi

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

1.4.1.1 Wilayah Makro (Kota Wonogiri)

Secara geografis, Kota Wonogiri terletak pada garis lintang $7^{\circ} 32' - 8^{\circ} 15''$ Lintang Selatan dan garis bujur $110^{\circ} 41' - 111^{\circ} 18'$ Bujur Timur (lihat Gambar 1.1 dan 1.2). Adapun batas daerah Kota Wonogiri adalah:

Sebelah Selatan : Kab. Pacitan (Jawa Timur) dan Samudera Indonesia

Sebelah Utara : Kab. Sukoharjo dan Kab. Karanganyar

Sebelah Timur : Kab. Karanganyar dan Kab. Ponorogo (Jawa Timur)

Sebelah Barat : Daerah Istimewa Yogyakarta

1.4.1.2 Wilayah Mikro

Wilayah mikro lingkup penelitian adalah Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisal Di Kota Wonogiri.

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Adapun materi yang akan dibahas dalam kegiatan penelitian terbatas pada evaluasi pengaruh lokasi terhadap aktivitas terminal di Kota Wonogiri dengan studi kasus pada Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak. Dalam kajian pengaruh lokasi terminal ini akan melalui beberapa analisis, yaitu:

- 1) Mengidentifikasi sistem aktivitas, sistem pergerakan dan sistem jaringan, yang dimaksudkan untuk mengetahui pola pergerakan di Kota Wonogiri.
- 2) Mengidentifikasi karakteristik terminal di kota wonogiri, baik itu Terminal Induk Giri Adipura maupun Sub Terminal Krisak, untuk mengetahui potensi kedua terminal.
- 3) Menganalisis lokasi Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak di Kota Wonogiri, untuk mengetahui pengaruh lokasi terhadap keoptimalan perkembangan Terminal Induk Giri Adipura.
- 4) Menganalisis pengembangan lokasi terminal *nearside* dan *central* dalam penerapannya di Kota Wonogiri, untuk mendapatkan beberapa alternatif terbaik dalam menentukan bentuk pengembangan terminal yang terbaik untuk diterapkan di Kota wonogiri berdasarkan tingkat pencapaian, tingkat distribusi perjalanan, serta tingkat kepadatan lalu lintas.

1.5 Kerangka Pikir Studi

Seperti halnya perkembangan terminal secara umum, perkembangan Terminal Induk Giri Adipura juga dipengaruhi oleh kondisi fisik terminal, lokasi terminal serta perilaku pengguna terminal. Dari aspek lokasi, Terminal Induk Giri Adipura berada di daerah pinggiran kota dan berdekatan dengan Sub Terminal

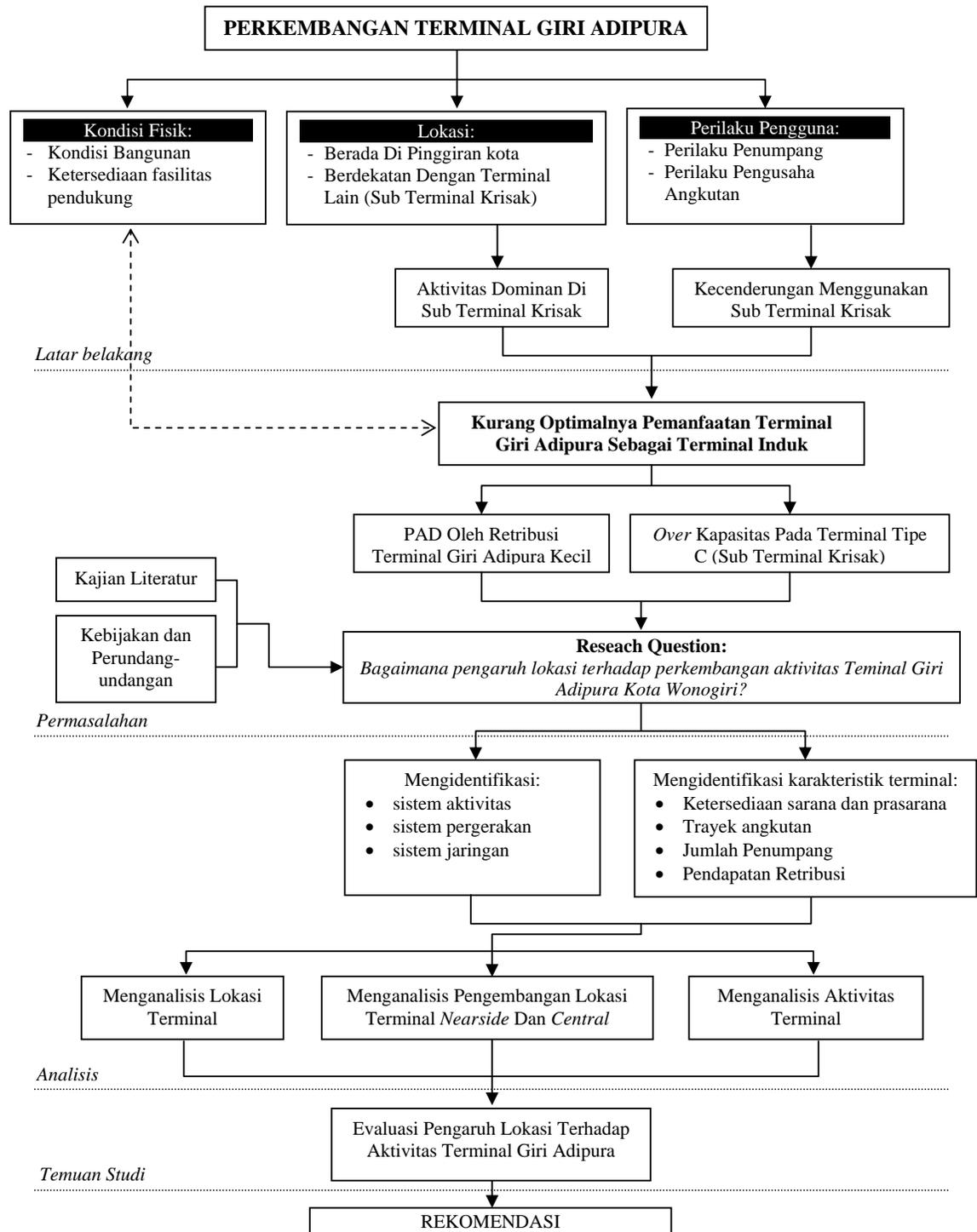
Krisak, sedangkan dari aspek perilaku pengguna, terjadi kecenderungan penggunaan Sub Terminal Krisak sebagai objek beraktivitas. Kedua kondisi tersebut berpengaruh terhadap kurang optimalnya pemanfaatan Terminal Induk Giri Adipura Sebagai Terminal Indusk di Kota Wonogiri, hal ini disebabkan oleh kecinya tingkat PAD dari retribusi terminal, serta adanya *over* kapasitas pada Sub Terminal Krisak yang notabene justru merupakan terminal tipe C.

Fenomena di atas, memunculkan suatu pertanyaan studi mengenai ”*Bagaimanakah Pengaruh Lokasi Terhadap Perkembangan Aktivitas Terminal di Kota Wonogiri?*”.

Dalam menjawab pertanyaan studi tersebut, langkah awal yang perlu dijadi adalah mengidentifikasi sistem aktivitas, sistem pergerakan dan sistem jaringan di Kota Wonogiri serta mengidentifikasi karakteristik terminal baik itu Terminal Induk Giri Adipura maupun Sub Terminal Krisak. Hasil dari kedua identifikasi tersebut merupakan *input* bagi analisis lokasi terminal, analisis pengembangan lokasi terminal *nearside* dan *central*, serta analisis perilaku aktivitas terminal.

Dari hasil beberapa analisis di atas, selanjutnya dikomparasikan untuk mengetahui pengaruh lokasi terhadap aktivitas Terminal Induk Giri Adipura di Kota Wonogiri. Temuan dari evaluasi tersebut merupakan pedoman dalam menentukan alternatif-alternatif pemecahan masalah lokasi terminal di Kota wonogiri.

Deskripsi lebih jelas mengenai kerangka pemikiran studi ini dapat dilihat pada Gambar 1.3 di bawah ini.



GAMBAR 3.1
KERANGKA PIKIR STUDI

1.6 Keaslian Penelitian

Tingkat ketertarikan penelitian pada isu pengaruh lokasi terminal adalah berdasarkan pengamatan yang terlihat dari media literatur ke-pustakaaan Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota tidak banyak penelitian mengenai isu pengaruh lokasi terminal, meskipun diluar lingkungan terdapat banyak laporan hasil kajian yang terkait erat dengan isu pengaruh lokasi terminal dengan lingkup materi dan spasial yang berbeda..

Hasil penelitian tentang terminal terdahulu dapat di lihat pada Tabel I.1 di bawah ini

TABEL I.1
POSISI DAN KEASLIAN PENELITIAN

NO	Peneliti	Judul dan tahun penelitian	Lokasi penelitian	Metode / pendekatan penelitian	Hasil penelitian
1	Kamisah	Evaluasi pemanfaatan Terminal Induk Kota Singkawang 2003	Kota Singawang Kalimantan Barat	- Spatial - Deskriptif - Kualitatif dan kuantitatif	Mengetahui tingkat optimalitas pemanfaatan Terminal Induk Kota Singkawang
2	Dadi Muradi	Pemanfaatan terminal angkutan umum regional dalam mendukung perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang 2004	Kota Pangkal Pinang Kepulauan Bangka Belitung	- Deskriptif - Kualitatif - Kuantitatif	Mengetahui pengaruh terminal angkutan umum regional dalam mendukung perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang
3	Sihono	Pengaruh lokasi terhadap aktivitas terminal. (studi kasus : Terminal Induk Giri Adi Pura dan sub Terminal Krisak) 2006	Kota Wonogiri Jawa Tengah	- Normatif - Komparatif - Dekriptif	Mengetahui pengaruh lokasi terhadap aktivitas Terminal induk Giri Adi Pura dan Sub Terminal Krisak

Sumber: Analisis, 2006

1.7 Pendekatan Studi

Dalam studi ini penulis akan menggunakan metode evaluasi yang sederhana namun sangat erat kaitannya dengan aspek pengaruh lokasi terhadap aktivitas terminal, yaitu metode pendekatan membandingkan kriteria yang ada dengan keadaan sebenarnya (kondisi lapangan). Oleh karena itu pendekatan studi yang akan digunakan adalah:

- *Comparative Approach*, yaitu suatu pendekatan yang akan membandingkan dua kondisi, dalam hal ini adalah Terminal Induk Giri Adipura Kota Wonogiri dengan kriteria-kriteria lokasi ideal dari sebuah terminal Tipe A.
- *Spatial Approach*, yaitu suatu pendekatan yang dilakukan dengan metode interaksi keruangan yang diukur dari aksesibilitas dan kesesuaian lokasi terminal secara keruangan (dilihat dari struktur tata ruang kota, pemanfaatan lahan, prasarana dan sarana, serta aksesibilitas). Pendekatan ini digunakan untuk mengetahui kemudahan pencapaian dari terminal ke pusat-pusat aktivitas kota atau sebaliknya, serta untuk mengetahui hubungan antara terminal dengan elemen transportasi lain dalam sistem transportasi kota.

Dengan pendekatan studi di atas, maka proses analisis dari studi ini akan melewati beberapa tahap sebagai berikut.

- Menentukan variabel-variabel yang digunakan dalam mengetahui pengaruh lokasi terhadap aktivitas terminal.
- Proses analisis ini menghasilkan output yang akan menggambarkan seberapa jauh pengaruh lokasi terhadap aktivitas Terminal Induk Giri Adipura melalui rumusan kriteria tersebut di atas.

Secara lebih rinci pendekatan yang digunakan dalam evaluasi Pengaruh Lokasi Terhadap Aktivitas Terminal Penumpang Giri Adipura ini adalah :

1.7.1 Pendekatan Sosial

Pendekatan studi ini didasarkan pada perilaku pengguna aktivitas terminal dalam kecenderungannya dalam memilih penggunaan terminal yang mereka butuhkan. Pengguna aktivitas terminal ini dapat berupa calon penumpang, penggerak angkutan umum, serta pelaku aktivitas ekonomi atau investor.

1.7.2 Pendekatan Teknis

1) Pendekatan Faktor Lokasi Sarana Pendukung Operasi Kendaraan

Pendekatan melalui evaluasi keberadaan sarana dan prasarana pendukung perlu dilakukan terutama faktor pendukung eksisting. Sarana dan prasarana pendukung keberadaan terminal antara lain POM Bensin, Halte Bis, dan lain-lain.

2) Pendekatan Aktivitas Kawasan

Dalam melakukan pendekatan aktivitas kawasan perlu diperhatikan aktivitas masyarakat yang mencakup aktivitas pergerakan, perkembangan kawasan dan juga aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat yang cukup beragam karakteristiknya.

Hal yang paling mungkin terjadi adalah merebaknya aktivitas perdagangan baik pedagang formal maupun pedagang kaki lima yang melayani aktivitas transportasi. Faktor lain yang terkait dengan pola aktivitas adalah timbulan bangkitan lalu-lintas yang disebabkan oleh aktivitas tersebut.

Berdasarkan uraian diatas maka faktor aktivitas ini dapat diambil dari faktor aktivitas transportasi yang ada dan faktor aktivitas masyarakat yang ada.

3) Pendekatan Sistem Jaringan Jalan

Jaringan jalan raya dapat dipandang sebagai susunan tiga sub-sistem, yaitu; arteri, kolektor dan lokal yang masing-masing memiliki fungsi yang berbeda.

1. *Sub-sistem Arteri*

Jalan arteri digunakan untuk tujuan lalu-lintas gerak. Ahli lalu-lintas bertanggung jawab dan menjamin bahwa setiap jalan arteri yang digunakan untuk menambah arus di bawah kondisi yang aman

2. *Sub-sistem Kolektor*

Jalan kolektor ditujukan bagi penyaluran arus lalu-lintas antara jalan arteri dan jalan lokal. Dalam beberapa hal mereka membatasi penguasaan tanah. Konflik antara gerakan lalu-lintas dan pemarkiran tidak selalu dapat dipecahkan untuk kendaraan yang bergerak.

3. *Sub-sistem Lokal*

Fungsi utama jalan lokal adalah untuk membantu membatasi penggunaan tanah. Disini perbedaan antara kendaraan gerak dan berhenti harus dipecahkan untuk kendaraan berhenti

Bila tujuan masing-masing sub-sistem itu dengan jelasnya ditentukan sebelum memperoleh bantuan mencapai suatu daerah dalam perkembangan arus lalu-lintas dan pemarkiran lalu-lintas, sistem sirkulasi jalan dapat dirancang sesuai dengan prinsip-prinsip dasar dari masing-masing sub-sistem tersebut. Dengan

demikian pekerjaan menunda kebutuhan yang membuat konflik kendaraan gerak dan berhenti umumnya akan berkurang. Apa yang tercantum adalah kebutuhan untuk mengembangkan kriteria atas kontrol penggunaan tanah sepanjang tiap sub-sistem jalan. Contoh bila setiap sub-sistem dalam hal ini adalah jalan arteri berfungsi secara efisien maka kontrol guna tanah sepanjang tanah yang membatasi jalan arterinya harus menjamin bahwa penggunaan tanah ini akan selaras dengan fungsi jalan.

Kurangnya kontrol penggunaan tanah sepanjang yang membatasi fasilitas lalu-lintas utama akan mengakibatkan masalah arus lalu-lintas di jalan. Pilihan yang dibatasi diperoleh dalam CBD yang ada, namun kesempatan tetap ada untuk mencapai keseimbangan fungsional antara syarat-syarat kendaraan gerak dan berhenti di daerah sub-urban yang berkembang atau daerah kota lain yang mengalami perkembangan dengan skala besar.

1.8 Teknik Pelaksanaan Studi

1.8.1 Teknik Penyusunan Kebutuhan Data

Evaluasi Pengaruh Lokasi Terhadap Aktivitas Terminal Penumpang Giri Adipura membutuhkan data yang komprehensif. Berdasarkan cara mendapatkannya, terdapat dua cara pengumpulan data yaitu:

- a. Survei Sekunder, yaitu survei yang dilakukan dengan cara mendatangi instansi yang mempunyai data yang berkaitan dengan wilayah perencanaan.
- b. Survei Primer, yaitu yang dilakukan melalui pengamatan secara langsung ke lapangan.

Sedangkan berdasarkan jenis datanya, terdapat dua jenis data yang akan dikumpulkan yaitu :

- Data kualitatif, yaitu data yang tidak dapat diukur atau dihitung dengan angka tetapi menunjukkan kualitas suatu keadaan.
- Data kuantitatif, yaitu data yang berupa angka-angka sehingga dapat diukur, dihitung dan disajikan dalam bentuk tabel dan uraian yang menyebutkan jumlahnya.

Adapun data-data yang diperlukan dalam mengevaluasi Pengaruh Lokasi Terhadap Aktivitas Terminal di Kota Wonogiri yaitu:

TABEL 1.2
KEBUTUHAN DATA

NO	Data	JENIS DATA	KEGUNAAN	SUMBER
1.	Karakteristik Terminal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Luas lahan terminal ▪ Trayek bus yang melalui terminal ▪ Tipe Terminal ▪ Ketersediaan Sarana dan Prasarana Pendukung ▪ Guna Lahan di sekitar Terminal 	Mengetahui gambaran umum terminal	Bappeda, Pengelola Terminal Induk Giri Adipura dan Terminal Krisak
2.	Kondisi Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peta jaringan jalan 	Mengetahui tingkat pelayanan jaringan jalan	DPU
3.	Kondisi Struktur Ruang Kota	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Struktur ruang kota 	Mengetahui posisi terminal dilihat dalam konteks struktur ruang kota	Bappeda
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rencana penyebaran fungsi kawasan 	Mengetahui kedekatan terminal dengan fasilitas fungsi perkotaan	Bappeda
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jarak terminal dengan pusat aktivitas 	Mengetahui jarak terminal terhadap pusat aktivitas	Bappeda

Sumber : Hasil Analisis 2006

1.8.2 Teknik Pengumpulan Data

Dalam rangka pengumpulan data untuk kegiatan studi ini akan dilakukan melalui teknik sampling, mengingat keterbatasan waktu yang ada dan untuk mengefisienkan proses studi.

Teknik sampling yang akan digunakan adalah teknik *simple random sampling*. Penggunaan metode sampling acak sederhana adalah untuk mencari data primer di lapangan yang berkaitan dengan pola pergerakan orang, asal tujuan orang, motivasi pergerakan orang dan barang, data mengenai besaran volume lalu lintas di ruas-ruas jalan utama di Kota Wonogiri, serta data mengenai volume harian rata-rata kendaraan.

1.8.3 Teknik Analisa Data

Tahapan analisa data yang perlu dilakukan dalam penentuan dalam studi ini antara lain :

1. *Identifikasi sistem aktifitas, pergerakan dan jaringan*

Tujuan dari tahapan ini adalah mengidentifikasi karakteristik dari pergerakan-pergerakan yang akan diantisipasi dalam terminal. Adapun analisis yang dilakukan meliputi :

- Mengidentifikasi karakteristik sistem aktifitas.
- Identifikasi sistem pergerakan
- Identifikasi sistem jaringan

Dasar dalam mengidentifikasi beberapa kajian di atas adalah berdasarkan sistem pergerakan, aktifitas dan jaringan yang tertuang dalam Rencana Umum Tata Ruang Kota Wonogiri.

2. *Identifikasi Aspek Sosial*

Yaitu berupa identifikasi data-data primer oleh pengguna jasa terminal mengenai ketertarikannya dalam memilih terminal.

3. *Analisis Lokasi Terminal*

Untuk analisis lokasi terminal, pendekatan yang dapat digunakan adalah dengan Metode Analisis Deskriptif Komparatif, yaitu metode analisis dengan membandingkan antara beberapa keadaan untuk mendapatkan suatu kriteria yang ideal, dalam hal ini adalah model lokasi terminal induk ideal yang seharusnya diterapkan di Kota Wonogiri. Beberapa hal dibandingkan dalam penelitian ini adalah:

- a. Perbandingan antara lokasi dan aktivitas di Terminal giri Adipura dengan Terminal Tipe C Krisak.
- b. Perbandingan antara penerapan pengembangan lokasi terminal model *nearside* dan *central* di Kota Wonogiri.

1.9 Tahapan Pelaksanaan Studi

1.9.1 Tahap Kegiatan Survei

Pada dasarnya kegiatan ini bertujuan untuk pengumpulan data melalui Survey Instansi dan lapangan, menginventaris semua data mengenai kependudukan, kondisi perekonomian, kondisi transportasi dan kondisi Terminal Induk Giri Adipura. Data-data hasil survei ini kemudian dikompilasi yaitu tahap proses seleksi data, tabulasi data dan pengelompokkan data sesuai dengan

kebutuhan. Hasil yang diharapkan ialah tersusunnya data dan informasi yang disajikan secara sistematis, dilengkapi dengan tabel, peta dan siap dianalisis.

Pelaksanaan survei yang akan dilakukan mencakup dua kegiatan survei yaitu survei data primer dan survei data sekunder.

1) Survei Data Primer

Survei data primer merupakan kegiatan yang dilakukan untuk memperoleh data dan informasi yang diperoleh dari lapangan. Teknik yang diterapkan adalah observasi, pengukuran dan perhitungan. Kegiatan ini bertujuan untuk memperoleh gambaran keadaan spesifik wilayah studi, antara lain berupa:

- Keadaan Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak
- Keadaan sarana dan prasarana pendukung Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak
- Kondisi aktivitas di Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak

2) Survei Data Sekunder

Survei data sekunder ini merupakan kegiatan pengumpulan data dan informasi yang bersumber dari hasil penelitian, pengamatan atau pencatatan yang dilakukan instansi sektoral, dinas maupun lembaga penelitian. Adapun teknik yang dipakai adalah dengan reproduksi informasi data yang dibutuhkan dengan beberapa pertanyaan spesifik untuk memperoleh data dan informasi yang aktual dengan permasalahan wilayah perencanaan. Untuk kegiatan ini dilakukan oleh surveyor yang berpengalaman dan menguasai permasalahan kehidupan kota sesuai dengan bidang keahliannya masing-masing.

3) *Penyusunan Data*

Data dan informasi dari hasil survei primer dipindahkan ke dalam bentuk tabulasi dan peta dengan format dan teknik sesuai dengan ketentuan. Hasil pengisian data ke dalam peta-peta tersebut akan berupa peta-peta tematis yang lengkap dan baru serta akan memberikan gambaran aktual tentang kondisi fisik wilayah studi.

Sedangkan data dan informasi dari hasil survei sekunder disusun menurut sektor dan bidang sejenisnya, kemudian ditabulasikan dan bilamana perlu dipindahkan ke dalam peta dasar untuk memperoleh gambaran spesifikasinya. Hasil dari pengolahan ini akan dipakai sebagai informasi yang siap pakai untuk masukan rekomendasi.

1.9.2 Langkah Kegiatan Analisis Data

Merupakan penilaian terhadap berbagai keadaan yang dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip pendekatan evaluasi lokasi terminal. Pada dasarnya analisis yang dilakukan untuk mengetahui potensi, limitasi dan kendala yang dimiliki oleh wilayah studi menggunakan metode kualitatif. Hal - hal pokok yang dianalisis dalam metode ini adalah menganalisa data yang berbentuk non numerik atau data yang tidak dapat diterjemahkan dalam bentuk angka-angka, misalnya data mengenai keadaan sosial masyarakat, politik, kebijaksanaan, budaya, dan kondisi fisik alam. Metode ini digunakan karena dianggap praktis dan mudah dipahami. Kekurangan metode ini kurang mampu menerangkan secara nyata dan sifatnya kadang-kadang terlalu umum bagi sebagian masalah.

Metode ini dapat bersifat:

- **Deskriptif.** Analisa yang memberikan gambaran pengertian dan penjelasan terhadap kondisi wilayah studi.
- **Normatif.** Analisa mengenai keadaan yang seharusnya menurut pedoman ideal atau norma-norma tertentu. Pedoman atau norma ini dapat berbentuk standart-standart, landasan hukum, batasan-batasan yang dikeluarkan oleh instansi tertentu.
- **Asumtif.** Analisa dengan menggunakan asumsi-asumsi atau anggapan-anggapan tertentu yang dibuat berdasarkan kondisi tertentu dan diperkirakan dapat terjadi dalam waktu yang relatif lama pada wilayah studi, asumsi ini harus layak dan dapat diterima secara umum.
- **Komparatif.** melakukan perbandingan antara berbagai kondisi dan permasalahan untuk mendapatkan suatu karakteristik struktur wilayah studi. Misalnya membandingkan antara penerapan pengembangan terminal dalam kota dengan terminal di pinggiran kota berdasarkan karakteristik Kota Wonogiri.

1.10 Sistematika Penulisan

Sistematika pembahasan pada dasarnya ditujukan untuk memberikan arahan dalam proses penulisan/pembahasan pada bab-bab berikut sehingga dapat tersusun suatu laporan penelitian/studi yang runtut, terarah dan teratur. Tujuan lain dari bagian ini adalah untuk memberikan gambaran awal tentang distribusi pembahasan serta gambaran umum dari materi yang dibahas pada tiap bab sehingga akan bisa memudahkan bagi pihak-pihak yang berkepentingan untuk

dapat lebih memahami substansi dari topik yang diangkat/diusulkan untuk diteliti lebih lanjut.

Penelitian mengenai Evaluasi Pengaruh Lokasi Terhadap Aktivitas Terminal Di Kota Wonogiri ini tersusun atas lima bagian/bab, yaitu:

Bab I Pendahuluan

Dalam Bab I dibahas tentang latar belakang, perumusan permasalahan, tujuan dan sasaran yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian, ruang lingkup penelitian baik secara material/substansial maupun kewilayahan/teritorial, kerangka pemikiran yang merupakan alur/pedoman kerja dalam proses penelitian serta sistematika penulisan yang diharapkan akan dapat memberikan deskripsi awal tentang bab-bab berikutnya. Pada bagian ini juga ditampilkan pula pola pendekatan yang akan digunakan dalam proses penelitian serta metodologi penelitian yang antara lain berisikan kebutuhan data yang dibutuhkan untuk mendukung keakuratan analisa terhadap permasalahan, teknik pengumpulan data secara umum, teknik pengolahan dan penyajian data, teknik sampling yang akan digunakan pada tahap pengumpulan data primer serta teknik-teknik analisis yang akan digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat dari tahapan pengumpulan data.

Bab II Kajian Sistem Transportasi dan Terminal

Berisikan teori-teori yang relevan dengan permasalahan yang akan diteliti dan diharapkan teori-teori tersebut akan dapat memberikan arah bagi

proses penelitian dan mampu mendukung tingkat keakuratan (validitas) serta tingkat kepercayaan (reabilitas) hasil dari penelitian.

Bab III Gambaran Umum Terminal di Kota Wonogiri

Berisikan mengenai gambaran umum wilayah studi baik itu bersifat makro (Kota Wonogiri) ataupun yang bersifat mikro (Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak).

Bab IV Analisis Pengaruh Lokasi Terhadap Aktivitas Terminal

Pada bagian ini akan ditampilkan mengenai hasil analisis yang digunakan, berdasarkan pada permasalahan yang akan dikaji dan diteliti.

Bab V Kesimpulan dan Rekomendasi

Berisikan mengenai kesimpulan dan hasil analisis serta rekomendasi terhadap pemecahan permasalahan yang diteliti.

BAB II

KAJIAN SISTEM TRANSPORTASI DAN TERMINAL

2.1 Pengertian Dasar Serta Komponen-Komponen Pendukung Sistem Transportasi Kota

2.1.1 Sistem Transportasi

2.1.1.1 Pengertian Sistem

Secara umum sistem dapat diartikan sebagai sebagai suatu kesatuan utuh antara berbagai elemen/unsur yang saling terkait, saling bekerjasama dan menguatkan untuk mendukung aktifitas suatu fungsi. Adanya hubungan keterkaitan yang bersifat mutualis tersebut menyebabkan tidak akan optimalnya kemampuan kerja sistem tersebut bila salah satu komponen pendukung kerja sistem itu terganggu, semakin besar gangguan terhadap salahsatu elemen akan sebanding dengan penurunan kinerja sistem secara keseluruhan.

2.1.1.2 Pengertian Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai suatu suatu proses pemindahan atau pemindahan sesuatu – biasanya barang atau manusia – dari suatu lokasi yang disebut lokasi asal ke lokasi lain yang biasa disebut lokasi tujuan untuk keperluan tertentu dengan menggunakan sarana tertentu pula (Drs. Fidel Miro, MSTR. 1997 : 2-3)

Berdasarkan pengertian diatas dapat diketahui bahwa terdapat beberapa variabel yang terlibat dalam menunjang keberlangsungan suatu proses transportasi, variabel-variabel tersebut antara lain adalah adanya wilayah asal

pergerakan, adanya wilayah tujuan pergerakan, adanya sarana penunjang yang berfungsi sebagai faktor pendukung proses serta adanya subjek pelaku pergerakan berupa manusia dan/atau barang yang menyebabkan timbulnya permintaan terhadap transportasi.

2.1.1.3 Sistem transportasi

Dengan mendasarkan kepada pengertian awal mengenai sistem dan transportasi maka dapat diperoleh pengertian bahwa sistem transportasi merupakan suatu kesatuan dari berbagai elemen/unsur yang saling terkait, saling mendukung dan bersifat mutualis untuk mendukung keberadaan suatu proses transportasi pada suatu wilayah tertentu baik secara internal maupun eksternal (variabel asal-tujuan) yang bertujuan untuk mendukung kegiatan mobilitas (mobilisasi) alat-alat produksi dalam upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat.

2.1.2 Komponen sistem transportasi

Secara umum terdapat dua pandangan utama yang berkembang dalam proses pengidentifikasian komponen-komponen yang terlibat dalam menunjang berlansungnya suatu aktivitas transportasi. Edward K. Morlok dalam buku *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transport* berpendapat bahwa paling tidak terdapat 5 komponen utama transportasi, yaitu:

- Manusia dan barang yang merupakan objek dalam aktivitas transportasi (pelaku pergerakan penyebab timbulnya permintaan terhadap adanya suatu sistem transportasi yang aman, nyaman, efektif dan ekonomis)

- Kendaraan dan peti kemas yang merupakan wadah pendukung dengan fungsi sebagai alat angkut bagi barang dan/atau manusia yang melakukan pergerakan
- Jaringan jalan sebagai prasarana dasar dimana pelaku pergerakan melakukan aktivitas pergerakan.
- Terminal, yang merupakan tempat memasukkan dan mengeluarkan obyek transportasi (manusia dan/atau barang) dari dan kedalam alat angkut
- Sistem pengoperasian yang berfungsi untuk me-*manage* komponen manusia dan/atau barang sebagai obyek pergerakan, kendaraan/peti kemas sebagai subyek dalam kegiatan transportasi, jaringan jalan sebagai tempat berlangsungnya aktivitas pergerakan serta komponen terminal sebagai tempat terjadinya proses interaksi antara subyek dengan obyek transportasi.

Sedangkan Marvin L. Manheim dalam buku *Fundamentals Of Transportation System Analysis* membatasi komponen transportasi hanya pada tiga kelompok besar, yaitu jalan dan terminal (sebagai tempat berlangsungnya aktivitas transportasi), kendaraan (alat angkut bagi pelaku pergerakan) serta sistem pengelolaan (manajemen transportasi yang berfungsi untuk mensinergikan keseluruhan komponen yang terlibat dalam aktivitas transportasi)

2.2 Keterkaitan Antara Sistem Transportasi Dengan Pola Penataan Ruang Kota

Sebagaimana telah disinggung pada bagian-bagian terdahulu bahwa sistem transportasi pada dasarnya timbul sebagai suatu bentuk respon dari kebutuhan masyarakat (sistem transportasi adalah suatu bentuk permintaan turunan) yang membutuhkan adanya suatu sistem yang mampu mendukung aktivitas pergerakan

antara suatu tempat dengan tempat lainnya (interaksi wilayah) akibat adanya perbedaan fungsi/jenis aktivitas yang berkembang dalam suatu kawasan.

Perbedaan fungsi/jenis aktivitas yang berkembang antara suatu kawasan dengan kawasan lain dalam suatu ruang wilayah merupakan dampak langsung yang timbul dari upaya penataan ruang wilayah/kota yang bertujuan untuk mewujudkan suatu pola penggunaan lahan perkotaan (khususnya) secara efektif dan efisien sebagai jawaban atas kompleksitas kompleksitas aktivitas yang berkembang dalam suatu ruang seiring dengan dengan proses perkembangan wilayah tersebut pada satu sisi dan faktor keterbatasan lahan yang tersedia untuk menampung aktivitas tersebut sisi lainnya.

Upaya penataan ruang (perkotaan) meliputi proses perencanaan tata ruang-tata ruang merupakan wujud struktural dan pola penataan ruang baik direncanakan maupun tidak, pemanfaatan ruang (ruang merupakan suatu wadah yang meliputi ruang daratan, ruang lautan dan ruang udara sebagai suatu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lainnya hidup dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya) dan pengendalian pemanfaatan ruang (UU No. 24/1992)

Adanya kebijakan penataan ruang tersebut mengakibatkan ruang kota terbagi kedalam beberapa kawasan dengan fungsi tertentu seperti perdagangan/jasa, permukiman, perkantoran, industri, pertanian, rekreasi, pendidikan serta fungsi konservasi. Perbedaan fungsi tersebut akan mempengaruhi pola sirkulasi kota dan tingkat permintaan terhadap sarana prasarana transportasi karena setiap fungsi wilayah mempunyai kemampuan berbeda untuk

membangkitkan (*trip production*) dan menarik (*trip attraction*) pergerakan; hal tersebut disebabkan oleh perbedaan distribusi populasi penduduk, tenaga kerja, luasan lahan serta aktivitas sosial ekonomi pada setiap fungsi kawasan.

Selain berpengaruh terhadap besaran bangkitan dan tarikan lalu lintas, perbedaan fungsi antar kawasan juga akan mempengaruhi karakteristik pergerakan (jam/hari sibuk-tidak sibuk, jenis moda angkutan yang digunakan, jenis infrastruktur transportasi yang harus disediakan serta karakteristik pelaku pergerakan itu sendiri).

2.3 Terminal

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

2.3.1 Kebutuhan Terminal

Dalam suatu sistem transportasi selalu terjadi pergerakan untuk memindahkan penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain (Warpani, 1990: 20). Pergerakan tersebut bersifat terpisah karena memiliki tujuan perjalanan yang berbeda. Dengan demikian jumlah perjalanan yang ditimbulkan oleh pergerakan tersebut sangat banyak. Jika pergerakan tersebut merupakan arus lalu lintas masuk ke sebuah kota, pada jumlah tertentu akan menambah “keruwetan”

kota. Untuk itu dilakukan konsolidasi lalu lintas (Delaney, 1974: 36-38). Konsolidasi lalu lintas pada dasarnya adalah suatu cara untuk mengurangi beban jaringan jalan akibat volume lalu lintas dengan memindahkan lalu lintas dari kendaraan kecil ke kendaraan yang lebih besar (*pooling*), atau sebaliknya (distribusi). Pada titik-titik pertemuan perjalanan tersebut diperlukan suatu tempat yang dapat menjamin perpindahan tersebut dengan lancar, yaitu terminal (Delaney, 1974:45). Karakteristik perjalanan yang dapat mempengaruhi kebutuhan terminal adalah beberapa perjalanan terpisah yang memiliki tujuan yang berbeda pula, tetapi pada suatu tempat akan melalui jalur yang sama (Gambar 2.1).

Dalam gambar tersebut tampak bahwa pada pertemuan masing-masing perjalanan terdapat suatu titik. Pada titik tersebut terjadi aktivitas perpindahan penumpang dari suatu moda ke moda lainnya untuk digabungkan atau didistribusikan. Titik tersebut berfungsi untuk mengurangi overlapping perjalanan sehingga dapat mengurangi beban jalan. Pada kota-kota dengan intensitas perjalanan atau volume lalu lintas cukup tinggi, konsolidasi ini akan sangat membantu dalam mengurangi kemacetan/tundaan perjalanan. Namun, jumlah titik tersebut perlu dibatasi sedemikian rupa sehingga jarak antara satu titik dengan titik lainnya tidak menimbulkan tundaan perjalanan yang lebih besar.

Terminal juga dibutuhkan karena arus penumpang dan kendaraan tidak datang secara serentak. Oleh karena itu seringkali terjadi proses menunggu (waktu tunggu) sebelum kendaraan atau penumpang tersebut diangkut oleh kendaraan. Waktu tunggu tersebut dapat terjadi karena beberapa hal, karena tundaan

perjalanan kendaraan (karena kemacetan atau waktu berhenti dalam perjalanan), karena kedatangan penumpang tidak tepat pada jam kedatangan kendaraan (Delaney, 1974:45) atau karena jadwal kendaraan yang tidak pasti. Kemungkinan seorang penumpang datang ke terminal tepat pada jam kedatangan kendaraan kecil, karena itu waktu tunggu tidak dapat dihindari. Disamping menyediakan waktu tunggu bagi calon penumpang, angkutan jalan raya menghabiskan sebagian waktunya dalam terminal, terutama untuk proses bongkar muat penumpang dan beristirahat. Terminal merupakan salah satu komponen yang sangat penting karena dalam terminal berlangsung berbagai proses yang berkaitan dengan pengangkutan.

Dari beberapa titik asal ke suatu tujuan dengan pergerakan terpisah pada suatu waktu.	A B C D	
Konsolidasi lalu lintas pada titik yang dekat daerah asal untuk menggerakkan ke suatu tujuan.	A B C D	
Dari beberapa titik asal ke beberapa titik tujuan oleh pergerakan terpisah.	A E B F C G D H	
Konsolidasi lalu lintas untuk mengurangi pergerakan terpisah dalam rute yang sama.	A E B F C G D H	

GAMBAR 2.1
KEBUTUHAN TERMINAL DALAM KONSOLIDASI LALU LINTAS

Kebutuhan bagi suatu tempat akan berbeda, tergantung pada volume lalu lintas dan frekwensi pelayanan transportasi di tempat tersebut (*Delaney, 1974:94*). Di Indonesia, terminal-terminal diklasifikasikan dalam tiga tipe, yaitu (*Abubakar, 1997:93*) :

1. Terminal Tipe A, melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota antarpropinsi (AKAP), dan atau angkutan lalu lintas batas negara, angkutan antarkota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota dan angkutan pedesaan.
2. Terminal Tipe B, melayani angkutan dalam kota dalam propinsi, angkutan kota, dan atau angkutan pedesaan.
3. Terminal Tipe C, hanya melayani angkutan kota atau pedesaan saja, dalam arti hanya melayani arus lokal saja.

2.3.2 Tinjauan Terhadap Fungsi Terminal

Sebagai fasilitas pelayanan umum, terminal tidak hanya berfungsi melayani penumpang tetapi juga bagi pemerintah dan operator/pengusaha (*Abubakar, 1997:93*).

a. Fungsi Terminal Bagi Penumpang

Dalam sistem pergerakan, terminal merupakan titik konsentrasi penumpang, sekaligus merupakan titik dispersi penumpang (*Dephub, 1998:58*). Berkaitan dengan hal tersebut, terminal merupakan tempat akumulasi penumpang dari segala arah untuk melakukan pergantian moda angkutan. Selanjutnya dari terminal tersebut penumpang dikelompokkan atau dibagi menurut tujuan perjalanan mereka. Pada umumnya penumpang melakukan pergantian moda angkutan karena memiliki tujuan perjalanan di sekitar terminal, atau akan

melanjutkan perjalanan ke tujuan lain setelah berganti moda angkutan di terminal. Dari fungsi tersebut, terminal merupakan “tujuan antara” bagi penumpang, yang dapat diartikan sebagai kebutuhan “semu” (*Warpani, 1990:109*).

Karena merupakan tempat konsentrasi penumpang, maka terminal harus terletak pada lokasi yang potensial sebagai asal dan tujuan perjalanan (*Dephub, 1998:60*). Jumlah penumpang dari dan menuju suatu terminal sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada sangat dipengaruhi oleh bangkitan dan tarikan jalanan yang ditimbulkan (*Black, 1980:24*). Lokasi yang potensial sebagai tempat asal dan tujuan perjalanan tersebut umumnya berupa kawasan *mixed use*, atau tempat pemusatan berbagai kegiatan sekaligus (*Dephub 1998:60*). Dalam suatu terminal, selalu terjadi antrian penumpang karena jumlah penumpang maupun karena jadwal kendaraan. Fungsi lain terminal bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari suatu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.

b. Fungsi Terminal Bagi Operator Kendaraan

Salah satu kepentingan operator kendaraan terhadap terminal adalah kemudahan memperoleh penumpang. Lokasi terminal harus sedemikian rupa sehingga mampu menghasilkan bangkitan perjalanan yang cukup tinggi. Kemudahan memperoleh penumpang tersebut secara tidak langsung akan menghasilkan efisiensi operator kendaraan. Selain itu, terminal harus dapat menjamin kelancaran pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus, dan sebagai fasilitas pangkalan (*Abubakar, 1997:93*).

Kelancaran pengaturan operasi bus berkaitan dengan waktu pelayanan kendaraan. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa hal, di antaranya jarak antarterminal (trayek) dan jumlah kendaraan yang melayani. Fungsi lain terminal bagi operator adalah sebagai tempat untuk fasilitas kebaikan dan perawatan ringan bagi kendaraannya. Karena itu terminal harus dekat dengan bengkel dan pompa bensin untuk menjamin perawatan kendaraan.

c. Fungsi Terminal Bagi Pemerintah

Bagi pemerintah, keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan, baik bersifat manfaat (*benefit*) maupun keuntungan keuangan/ekonomi (*revenue*). Dari aspek ekonomi terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber pemungutan retribusi dan pajak-pajak yang memungkinkan peningkatan pendapatan daerah. Jadi, kepentingan pemerintah dengan adanya terminal tersebut berkaitan dengan kemungkinan pengambilan investasi. Selain itu pengembangan dan pembangunan terminal merupakan salah satu usaha meningkatkan pelayanan transportasi. Terminal diharapkan mampu membantu mengurangi masalah lalu lintas dalam kota seperti kemacetan dan beban jalan yang berlebihan dengan meletakkanya di pinggiran kota. Selain itu, ada aspek politis yang dipertimbangkan pemerintah dengan meletakkan lokasi terminal di daerah pinggiran tersebut, yaitu adanya kemungkinan pemerataan pembangunan.

Agar terminal dapat berfungsi/memberikan pelayanan secara optimal tersebut maka dalam proses pembangunannya harus dipertimbangkan antara lain faktor 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.

TABEL II. 1
STANDAR FASILITAS UTAMA DAN FASILITAS PENDUKUNG
TERMINAL BUS ANTARKOTA

NO.	JENIS FASILITAS	STANDAR MINIMAL	SATUAN
1. Kendaraan			
a.	Parkir AKAP	42	M ² /Kendaraan
b.	Parkir AKDP	27	M ² /Kendaraan
c.	Parkir Angkutan Kota	20	M ² /Kendaraan
d.	Parkir Pribadi	20	M ² /Kendaraan
e.	Jumlah Kendaraan Pribadi	30	Unit
f.	Sirkulasi Kendaraan	100% Luas Parkir	M ²
g.	Ruang Service	150	M ²
h.	Pompa Bensin	1	Unit
i.	Ruang Istirahat Operator	50	M ²
j.	Gudang	25	M ²
k.	Ruang Parkir Cadangan	50% Ruang Parkir	M ²
2. Penumpang			
a.	Ruang Tunggu	1,25	M ² /orang
b.	Ruang Sirkulasi	40% Ruang Tunggu	M ²
c.	Kios	60% Ruang Tunggu	M ²
d.	Kamar Mandi/Toilet	72	M ²
e.	Musholla	72	M ²
3. Operasional			
a.	Ruang Administrasi	20	M ²
b.	Ruang Pengawas	6	M ²
c.	Loket	3	M ²
d.	Peron	4	M ²
f.	Restribusi	6	M ²
g.	Ruang Informasi	12	M ²
h.	Ruang P3K	45	M ²
i.	Ruang Perkantoran	150	M ²

NO.	JENIS FASILITAS	STANDAR MINIMAL	SATUAN
	Ruang Cadangan Luar (tidak efektif)	40% Luas total	M ²
5. Cadangan Pengembangan			
a.	Parkir	50% Luas Parkir	M ²
b.	Terminal	100% Luas Terminal	M ²

Sumber: Dephub,1998

2.3.3 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) bulan April 1981 antara Menteri Perhubungan, Menteri Pekerjaan Umum dan Menteri Dalam Negeri dapat diketahui bahwa fasilitas terminal di Indonesia diklasifikasikan :

- a. 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.
- b. 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 manampung 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
- c. Berdasarkan tipenya, 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.

2.3.4 Kriteria Lokasi Terminal Bus Antarkota

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 :

- 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.
- Dari segi tata ruang kota, hendaknya lokasi terminal sesuai dengan arahan rencana tata ruang pengembangan kota.
- Lokasi terminal primer hendaknya tidak sampai mengganggu lingkungan hidup yang berada di wilayah sekitarnya.
- Lokasi terminal hendaknya dapat menjamin penggunaan dan operasi kegiatan terminal yang efektif dan efisien.

- 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 bus antarkota, antara lain adalah sebagai berikut:

- Terkait pada sistem jaringan jalan primer (arteri) dan mempunyai jarak sekitar 100 m dari jalur jalan tersebut.
- Terletak pada lokasi yang merupakan bagian integral dengan sistem angkutan antar kota lainnya.
- Terletak pada lokasi yang dapat dicapai secara langsung dengan cepat, aman dan murah oleh pemakai jasa angkutan bus antarkota
- Lokasi terminal harus mempunyai ketersediaan lahan minimal sesuai dengan peruntukannya
- 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 bus 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 (Craighton, 1976:585).

Disamping itu terminal antarkota harus terletak pada lokasi yang dapat dicapai secara cepat dari jalan arteri atau jalan utama kota (Vuchic,1981:275). Hal

ini dikarenakan moda transportasi antarkota harus dapat mencapai terminal secara langsung dengan aman, cepat dan murah.

Sedangkan L.A. Schumer menyatakan bahwa terminal adalah tempat pemberangkatan, pemberhentian penumpang atau pemindahan penumpang, sehingga terminal harus mempunyai kemudahan dalam dicapai oleh penumpang (Schumer, 1974:94).

Tjahyati juga mengemukakan bahwa pengadaan prasarana jaringan jalan tidak saja untuk pengaturan kota-kota secara efisien, tetapi juga bagi mobilitas warga kota untuk mendapatkan fasilitas seperti terminal angkutan kota, oleh karena itu pembangunan terminal bus antar kota juga harus dikaitkan dengan ketersediaan prasarana jaringan jalan (Tjahyati, 1984:52).

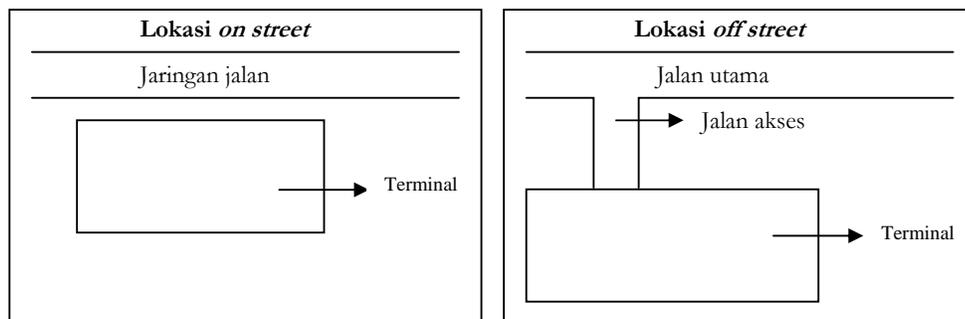
2.3.5 Faktor-Faktor Penentu Lokasi Terminal

2.3.5.1 Lokasi Terminal Ditinjau dari Aspek Tata Ruang

Sebagai salah satu elemen dalam sistem transportasi, keberadaan terminal tidak lepas 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).

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

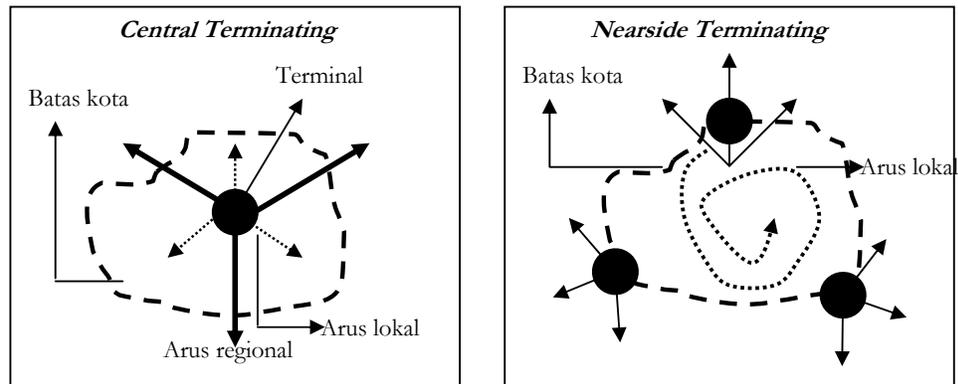
untuk sirkulasi kendaraan dan penumpang tersebut. Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi terminal dapat dibedakan menjadi terminal *off street* (di luar jaringan jalan) dan *on street* (pada jaringan jalan). Sebagai ilustrasi dapat dilihat pada gambar 2.2.



GAMBAR 2.2
LOKASI TERMINAL TERHADAP 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). Model *central terminating* berlokasi di tengah kota, dan biasanya merupakan terminal terpadu. Konsep ini merupakan konsep lama namun memiliki beberapa keuntungan diantaranya :

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



Sumber : Dephub, 1998:59

GAMBAR 2.3
MODEL PENGEMBANGAN LOKASI TERMINAL

Kelemahan model ini adalah tidak adanya pemisahan antara arus lokal dan regional, sehingga kemungkinan terjadi konflik dalam suatu lalu lintas lebih besar. Pada model nearside terminating, sejumlah terminal dikembangkan di pinggir 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 pinggir 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 menggosur 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, 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 pendefinisiannya. Disamping itu, daerah tersebut akan bergeser menjauhi pusat kota sesuai dengan perkembangan kotanya. Klasifikasi tingkat kekotaan suatu wilayah dapat dibedakan menjadi (Bintarto, 1983 hal) :

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

6. *Rural* atau daerah pedesaan.

Pengelompokan klasifikasi tingkat kekotaan dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. *Central Bussiness District* atau pusat kota, yang merupakan bagian wilayah kota sebagai lokasi optimal untuk berbagai aktivitas, khususnya ekonomi, karena memiliki aksesibilitas yang tinggi. Persaingan penggunaan lahan yang tinggi, sehingga harga lahan tinggi.
2. *Transition*, merupakan perluasan dari pusat kota sehingga kepadatan dan harga lahan masih tinggi, mendekati kepadatan dan harga tanah di pusat kota.
3. *Suburban*, merupakan daerah terbangun namun memiliki area terbuka yang cukup besar, intensitas penggunaan lahan dan harga lahan lebih rendah dibanding pusat kota atau daerah 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 (*built-up area*), tidak termasuk dalam 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 dimaksudkan 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 pada bagian jalan (*on street*), persimpangan, atau pintu masuk suatu tata guna lahan tertentu (misalnya perumahan, perkantoran, industri, 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 tempat akumulasi yang lebih potensial.

Lokasi terminal hendaknya mencerminkan kebutuhan penggunaannya. Beberapa pendapat telah dikemukakan berkaitan dengan penentuan kriteria lokasi terminal berdasarkan aspek tata ruang kota, di antaranya (Rasyidin, 1984:87), yakni:

1. Mempunyai kemudahan terhadap rute lalu lintas utama.

Jika lokasi terminal bersifat *off street*, kemudahan terhadap rute lalu lintas utama akan mendukung kemudahan pencapaian dari dan ke terminal. Dengan demikian, perlu dipikirkan akses yang memadai dari rute lalu lintas utama menuju terminal, baik dengan penyediaan jaringan jalan yang baik maupun dengan penyediaan sarana 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 antarkota. Selanjutnya dengan lokasi di pinggiran tersebut diharapkan dapat merangsang pertumbuhan wilayah di sekitar terminal sebagai salah satu usaha untuk pemerataan pembangunan.

3. Sesuai dengan struktur kota dan sistem jaringan kota.

Lokasi terminal harus memperhatikan ketersediaan lahan, 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 terhadap lokasi tersebut sehingga dapat menjamin 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 terminal 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. Disamping itu, jarak antarterminal tersebut juga akan mempengaruhi waktu tunggu dalam terminal (*waiting time*). Waktu tunggu, yaitu waktu yang dibutuhkan oleh penumpang untuk memperoleh angkutan unit tertentu di suatu tempat (*Edwards, 1992:204-208*). Di dalam kegiatan yang berlangsung di suatu terminal adalah waktu tidak produktif yang berusaha dihindari oleh penumpang maupun kendaraan, suatu trayek, jadwal kendaraan tidak teratur atau tundaan perjalanan kendaraan (keterlambatan kendaraan).

2.3.5.2 Kriteria Lokasi Terminal dari Tinjauan Normatif

Kriteria lokasi terminal jika ditinjau berdasarkan tinjauan normatif (berdasarkan Surat Keputusan Bersama Tiga Menteri, 1981) akan didasarkan pada pertimbangan sebagai berikut.

1. Terminal primer harus dapat menjamin ketepatan arus penumpang. Dalam hal ini lokasi terminal harus dapat memenuhi persyaratan sebagai berikut.
 - Sebagai tempat pemindahan yang menyangkut turun naiknya penumpang.
 - Sebagai tempat pertukaran jenis angkutan.
 - Sebagai sarana pengendali, pengawas, dan pengatur arus kendaraan umum yang baik.
2. Dari segi tata ruang kota, maka hendaknya lokasi terminal sesuai dengan tata ruang kota.
3. Lokasi terminal penumpang primer hendaknya tidak sampai mengganggu lingkungan hidup yang berada di sekitarnya.

4. Lokasi terminal hendaknya dapat menjamin penggunaan dan operasi kegiatan terminal yang efisien dan efektif.
5. Lokasi terminal hendaknya tidak mengakibatkan timbulnya gangguan pada kelancaran arus kendaraan maupun keamanan lalu lintas kota.

Memperhatikan seluruh pertimbangan di atas, maka dapat ditentukan kriteria lokasi terminal bus antarkota sebagai berikut.

1. Terkait pada sistem jaringan jalan primer (arteri) dan mempunyai jarak sekitar 100 meter.
2. Terletak pada lokasi yang merupakan bagian integral dengan sistem angkutan antarkota lainnya.
3. Terletak pada lokasi yang dapat dicapai secara langsung dengan cepat, aman, dan murah oleh pemakai jasa angkutan antarkota.
4. Terletak pada lokasi sedemikian rupa sehingga tingkat kebisingan dan polusi udara tidak mengganggu lingkungan.
5. Lokasi terminal harus memiliki ketersediaan lahan seluas 5 ha.

Sementara terminal penumpang Tipe A sebagaimana tercantum pada Undang-undang No. 14 tahun 1992 Pasal 41(a) tentang lalu lintas dan angkutan jalan, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota antarpropinsi, dan/atau angkutan lalu lintas batas negara, angkutan antarkota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 Pasal 9, dijelaskan bahwa penentuan lokasi terminal penumpang dilakukan dengan

memperhatikan rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi.

Sementara dalam Pasal 10 dijelaskan lebih lanjut bahwa lokasi terminal, baik Tipe A, Tipe B, maupun Tipe C ditetapkan dengan memperhatikan :

1. Rencana Umum Tata Ruang
2. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal.
3. Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antarmoda.
4. Kondisi topografi lokasi terminal.
5. Kelestarian lingkungan.

Sedangkan khusus untuk terminal Tipe A, selain memperhatikan ketentuan pada Pasal 10 di atas, juga harus memenuhi persyaratan sebagai berikut.

Dalam ketentuan yang sama pada Pasal 15 (1), pembangunan terminal penumpang harus dilengkapi dengan :

1. Rancang bangun terminal.
2. Analisis dampak lalu lintas.
3. Analisis Mengenai Dampak Lingkungan.

Mengacu pada peran terminal, yaitu sebagai bagian dari sistem angkutan jalan raya dalam melancarkan arus angkutan penumpang dan menjadi unsur tata ruang yang memiliki peran penting bagi efisiensi kehidupan wilayah (*Departemen Perhubungan, 1998*) maka secara keruangan terminal harus memenuhi dua syarat:

1. Syarat Aksesibilitas, yang dilihat dari :
 - Ketersediaan jaringan jalan (jaringan jalan primer harus lebih banyak dibanding jaringan jalan sekunder).

- Ketersediaan moda transportasi (dilewati angkutan penumpang, baik angkutan dalam kota maupun antarkota).
 - Cara pencapaian (langsung atau tidak langsung).
2. Kesesuaian lokasi yang dapat dilihat dari :
- a. Menurut Departemen Perhubungan :
- Terkait dengan sistem jaringan jalan primer dan terletak ± 100 m dari arteri primer.
 - Terintegrasi dengan sistem angkutan primer.
 - Terkait dengan sistem fungsi primer dalam tata ruang kota.
 - Terletak di pinggir kota yang sesuai dengan arah geografis lokasi pemasaran regional.
 - Memiliki tingkat kebisingan dan polusi udara yang tidak mengganggu lingkungan sekitar.
 - Dapat dicapai secara langsung dengan cepat, aman, dan murah.
- b. Potensi lokasi terminal, dalam hal ini adalah :
- Jauh dari bencana atau bahaya alam.
 - Sesuai dengan penggunaan lahan.
 - Terkait dengan kawasan potensial pembangkit lalu lintas.

2.3.5.3 Kriteria Lokasi Terminal dari Tinjauan Praktis

Kriteria lokasi terminal penumpang berdasarkan persyaratan lokasi adalah sebagai berikut :

1. Lokasi terminal harus terkait dengan jaringan jalan arteri.

2. Lokasi terminal harus dapat dicapai secara langsung dengan cepat, aman, dan murah oleh pemakai jasa angkutan regional.
3. Lokasi terminal harus memiliki ketersediaan lahan.
4. Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukkan bagi kendaraan industri.
5. Lokasi terminal harus berada di luar daerah konservasi yang telah ditetapkan.
6. Lokasi terminal harus terkait dengan jaringan jalan utama dalam kota (dalam hal ini adalah jaringan jalan arteri sekunder).
7. Lokasi terminal harus berada pada daerah yang memiliki ketersediaan jaringan jalan.

Sedangkan bila ditinjau dari aspek tata ruang, kriteria lokasi terminal Tipe

A, antara lain :

1. Terletak pada pinggiran kota.
2. Dekat dengan terminal angkutan lain.
3. Dekat dengan terminal angkutan jalan raya lain (terminal angkutan kota).
4. Dekat dengan pusat aktivitas.
5. Kesesuaian dengan penggunaan lahan.
6. Ketersediaan lahan yang memadai.
7. Kemudahan memperoleh penumpang.
8. Kedekatan dengan fasilitas pendukung operasi kendaraan (seperti pompa bensin dan bengkel).

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.

Sedangkan menurut Husein Ahmad, lokasi terminal bus antarkota harus memenuhi kriteria lokasi sebagai berikut (Ahmad, 1985:56-62):

- a. Kriteria fisik mencakup kemiringan dan daya dukung lahan, dalam hal ini lokasi terminal harus terletak pada daerah dengan kemiringan tanah 0-8%.
- b. Berdasarkan prasyarat lokasi, terminal harus memenuhi syarat sebagai berikut:
 - Lokasi terminal harus terkait pada sistem jaringan jalan arteri kota.
 - Lokasi terminal harus berada di luar kawasan pusat kota
 - Lokasi terminal hendaknya menghindari daerah yang telah diperuntukan bagi kegiatan industri
 - Lokasi terminal berada pada daerah di luar daerah konservasi yang telah ditentukan.

Dalam studi yang dilakukan Tahan Timbul Sitompul, menyimpulkan lokasi terminal bus antarkota harus memenuhi kriteria (Sitopu,1975:112) :

1. Lokasi terminal angkutan antarkota harus disesuaikan dengan pola tataguna tanah dimana lokasi terminal akan ditempatkan
2. Lokasi terminal angkutan antarkota harus disesuaikan dengan pola pelayanan umum kota

3. Lokasi terminal angkutan kota harus memiliki kemudahan yang tinggi untuk mencapai rute ke luar kota.

Sedangkan menurut Etty Yulia terminal bus antarkota semestinya berada pada kawasan di pinggiran kota (Julia,1981:78).

2.4 Kesimpulan Kajian Teoritis Mengenai Pengaruh Lokasi Terhadap Perkembangan Terminal

Berdasarkan kajian literatur diatas dapat diperoleh beberapa pengaruh lokasi terhadap perkembangan aktivitas terminal, yaitu seperti yang tertera pada tabel di bawah ini:

TABEL II.2
KESIMPULAN KAJIAN TEORITIS MENGENAI PENGARUH LOKASI
TERHADAP PERKEMBANGAN TERMINAL

No.	Sumber	Teori
1	Edwards, 1992:221	Terminal dapat berlokasi pada akhir trayek angkutan umum, persimpangan trayek dan sepanjang trayek perjalanan angkutan Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi terminal dibedakan: a. <i>Off Street</i> (di luar jaringan jalan) b. <i>On Street</i> (pada jaringan jalan) Ditinjau dari sistem kota, lokasi terminal dapat dibedakan atas: a. <i>Central Terminating</i> b. <i>Nearside Terminating</i>
2	Matrajaya, 1996:12	Lokasi terminal hendaknya dapat dicapai dengan mudah oleh penumpang dan kendaraan umum.
3	Rasyidin, 1984:87	Kriteria lokasi terminal berdasarkan aspek tata ruang kota: a. Mempunyai kemudahan terhadap rute lalu lintas utama b. Di luar pusat kota c. Sesuai dengan struktur kota dan sistem jaringan kota d. Mempunyai kemudahan untuk bertukar moda angkutan kota
4	Departemen Perhubungan, 1998	Kesesuaian lokasi terminal: a. Terkait dengan sistem jaringan jalan primer dan terletak \pm 100 m dari arteri primer b. Terintegrasi dengan sistem angkutan primer c. Terkait dengan sistem fungsi primer tata ruang kota d. Terletak dipinggir kota yang sesuai dengan arah geografis lokasi pemasaran regional

No.	Sumber	Teori
		e. Memiliki tingkat kebisingan dan polusi udara yang tidak mengganggu lingkungan sekitar f. Dapat dicapai secara langsung dengan cepat, aman dan murah
5	Hidayati, 1999	Ditinjau dari aspek tata ruang, kriteria lokasi Terminal tipe A antar lain: a. Terletak di pinggiran kota b. Dekat dengan terminal angkutan lain c. Dekat dengan terminal angkutan jalan raya lain d. Dengan dengan pusat aktivitas e. Kesesuaian dengan penggunaan lahan f. Ketersediaan lahan yang memadai g. Kemudahan memperoleh penumpang h. Kedekatan dengan fasilitas pendukung operasi kendaraan
6	Sitopu, 1975:112	Lokasi terminal bus antar kota harus memenuhi kriteria: a. Lokasi terminal angkutan kota harus disesuaikan dengan pola tata guna tanah b. Lokasi terminal angkutan antar kota disesuaikan dengan pola pelayanan umum kota c. Lokasi terminal angkutan kota harus memiliki kemudahan yang tinggi untuk mencapai rute ke luar kota

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Berdasarkan sintesis mengenai kajian teoritis lokasi terminal di atas, maka dapat disimpulkan kriteria lokasi terminal sebagai berikut:

- Mudah dicapai oleh penumpang dan kendaraan umum
- Mempunyai kemudahan terhadap rute lalu lintas utama
- Di luar pusat kota
- Sesuai dengan struktur kota dan sistem jaringan kota
- Mempunyai kemudahan untuk bertukar moda angkutan kota
- Terkait dengan sistem jaringan jalan primer dan terletak \pm 100 m dari arteri primer
- Terletak dipinggir kota yang sesuai dengan arah geografis lokasi pemasaran regional
- Memiliki tingkat kebisingan dan polusi udara yang tidak mengganggu lingkungan sekitar

- Dekat dengan terminal angkutan lain
- Dekat dengan terminal angkutan jalan raya lain
- Dengan dengan pusat aktivitas
- Kesesuaian dengan penggunaan lahan
- Ketersediaan lahan yang memadai
- Kedekatan dengan fasilitas pendukung operasi kendaraan

Dari kesimpulan di atas, dapat ditarik beberapa variabel yang mempengaruhi perkembangan aktivitas terminal ditinjau dari lokasi terminal, yaitu:

TABEL II.3
VARIABEL PENGARUH LOKASI
TERHADAP PERKEMBANGAN TERMINAL

NO	VARIABEL	JENIS DATA	KEGUNAAN	SUMBER
1.	Aksesibilitas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jarak antar terminal ▪ Jarak terminal dengan jalur utama ▪ Jarak terminal dengan pusat aktivitas ▪ Struktur ruang kota 	Mengetahui karakteristik aksesibilitas terminal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peta Jaringan Jalan ▪ Peta Sistem Transportasi ▪ Peta Penggunaan Lahan ▪ Peta Struktur Ruang
2.	Lokasi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokasi Terminal Giri Adipura ▪ Lokasi Sub Terminal Krisak 	Mengetahui karakteristik lokasi terminal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peta Penggunaan Lahan ▪ Peta Struktur Ruang
3.	Struktur Ruang Kota	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan lahan di Kota Wonogiri ▪ Struktur ruang kota 	Mengetahui posisi terminal dilihat dalam konteks struktur ruang kota	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peta Penggunaan Lahan ▪ Peta Struktur Ruang

Sumber: Hasil Analisis, 2006

BAB III

GAMBARAN UMUM TERMINAL DI KOTA WONOGIRI

3.1 Gambaran Sarana dan Prasarana Perhubungan di Kota Wonogiri

3.1.1 Prasarana Jalan

Prasarana jalan yang ada saat ini pada umumnya menunjukkan kualitas sedang. Adanya perencanaan ke depan untuk membangun jalan lingkar selatan yang berbukit-bukit yaitu Bulusulur – Purworejo – Pokohkidul – Wuryorejo – Giriwono – Singodutan/Krisak (Kecamatan selogiri) dengan panjang 20 km. Kondisi jalan di Kecamatan Wonogiri saat ini umumnya jalan aspal, dan sebagian kecil perkerasan tanah dan batu. Fungsi ruas jalan di Kecamatan Wonogiri didominasi untuk pelayanan umum dan sebagian kecil klasifikasi jalan pariwisata dan kota. Status pengelolaan jalan umumnya jalan kabupaten.

3.1.2 Sarana Transportasi

Sarana yang ada di Kecamatan Wonogiri berupa kendaraan bermotor dan tidak bermotor, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel sarana transportasi berikut ini:

TABEL III.1
JUMLAH SARANA TRANSPORTASI KECAMATAN WONOGIRI
TAHUN 2005

No.	Desa/ Kelurahan	Sepeda	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Taksi	Ojek/colt	Bus	Truk	Gerobak	Becak
1	Sendang	30	65	15	-	-	-	15	-	-
2	Wuryorejo	279	387	47	8	10	2	16	4	2
3	Pokohkidul	121	215	4	-	-	-	5	-	-
4	Purworejo	43	139	8	-	2	-	-	-	-
5	Bulusulur	61	321	77	-	-	-	-	-	5

No.	Desa/ Kelurahan	Sepeda	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Taksi	Ojek/colt	Bus	Truk	Gerobak	Becak
6	Wonoboyo	120	900	50	-	2	40	-	-	-
7	Giripurwo	82	407	41	-	25	7	-	6	2
8	Giritirto	360	661	149	7	-	-	-	-	-
9	Giriwono	279	505	65	-	-	-	5	25	1
10	Wonokarto	354	847	-	-	-	26	8	-	-
11	Purwosari	65	280	-	-	-	-	-	-	-
12	Manjung	185	180	5	-	-	-	4	10	-
13	Sonoharjo	179	185	26	1	8	1	7	63	-
14	Wonokerto	200	400	-	-	-	-	6	-	-
15	Wonoharjo	45	357	14	-	5	-	4	-	-
Jumlah		2403	5849	501	16	50	74	70	108	10

Sumber: Kecamatan Wonogiri Dalam Angka, 2005

3.1.3 Pola Pergerakan Transportasi

Pola pergerakan transportasi yang ada di Kecamatan Wonogiri meliputi trayek angkutan yang menghubungkan dengan beberapa terminal angkutan. Di Kecamatan Wonogiri terdapat empat (4) jenis pelayanan jaringan trayek, yaitu 1) trayek angkutan pedesaan, 3) trayek angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKAP), 4) trayek angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Menurut keputusan dari Bupati Kepala Daerah Kabupaten Wonogiri trayek angkutan terbagi menjadi 7 trayek yang meliputi:

- Terminal angkutan – Terminal Induk
- Terminal angkutan – Krisak
- Terminal angkutan – Selogiri
- Terminal angkutan – Giriwono
- Terminal angkutan – Perumahan Pokoh Kidul
- Terminal angkutan – Wonokerto
- Terminal angkutan – Pokoh Kidul

Selain trayek yang ada di atas, Kecamatan Wonogiri juga dipengaruhi oleh transportasi antar provinsi, dimana dilalui bus-bus trayek Ponorogo (Jawa Timur) – Jakarta lewat Wonogiri dan Purwantoro – Jakarta, Pacitan – wonogiri, Pacitan – Surakarta, Pacitan Semarang. Transportasi antar kota yang dilayani oleh bus-bus antar kota menghubungkan Ponorogo – Wonogiri, Ponorogo – Surakarta dan Ponorogo – Semarang. Untuk transportasi antar desa dan transportasi dalam kota dilayani oleh bus dan angkutan kota.

3.2 Gambaran Umum Terminal Induk Giri Adipura

3.2.1 Kondisi Fisik

Terminal Induk Giri Adipura terletak di Klampisan-Kelurahan Kaliancar, Kecamatan Selogiri, dibangun diatas tanah seluas 21.141 M² pada tahun 1986 dengan biaya sebesar Rp. 172.829.000,00.

Bila ditinjau dari jenisnya, Terminal Induk tersebut adalah merupakan Terminal Penumpang Tipe A yaitu prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda/kendaraan transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan Umum, yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi (AKAP), angkutan antar kota dalam propinsi (AKAP), angkutan kota (Angkot) dan angkutan pedesaan (angkodes).

Adapun kondisi fisik Terminal Induk Giri Adipura, ditinjau dari persyaratan yang ditentukan sebagai Terminal Tipe A dapat dilihat pada tabel III.2 berikut ini.

TABEL III.2
KONDISI FISIK TERMINAL INDUK Giri Adipura DIBANDING
DENGAN PERSYARATAN TERMINAL TIPE A

NO	SARANA	LUAS YANG DITENTUKAN	KONDISI DI TERMINAL INDUK Giri Adipura
1	2	3	4
1	Ruang Parkir		
	a.AKAP	1120 M ²	1800 M ²
	b. AKDP	540 M ²	3600 M ²
	c. ANGKOT	800 M ²	
	d. ANGKUEDES	900 M ²	
	e. KENDARAAN PRIBADI	600 M ²	700 M ²
2	Ruang Service	500 M ²	
3	Pompa Bensin	500 M ²	
4	Sirkulasi Kendaraan	3960 M ²	2400 M ²
5	Bengkel	150 M ²	
6	Ruang Istirahat	50 M ²	
7	Gudang	25 M ²	20 M ²
8	Ruang Parkir Cadangan	1980 M ²	
9	Pemakai Jasa		
	a. Ruang Tunggu	2625 M ²	1100 M ²
	b. Sirkulasi Orang	1050 M ²	500 M ²
	c. Kamar Mandi (MCK)	72 M ²	48 M ²
	d. Kios	1575 M ²	448 M ²
	e. Mushola	72 M ²	48 M ²
10	Operasional		
	a. Ruang Administrasi	78 M ²	
	b. Ruang Pengawas	23 M ²	12 M ²
	c. Loket	3 M ²	9 M ²
	d. Peron	4 M ²	
	e. Retribusi	6 M ²	26 M ²
	f. Ruang Informasi	12 M ²	
	g. Ruang P3K	45 M ²	
	h. Ruang Perkantoran	150 M ²	63 M ²
11	Ruang Luar (Open Space)	6654 M ²	10307 M ²
12	Luas Total	23494 M ²	21141 M ²
13	Cadangan Pengembangan	23494 M ²	
	Kebutuhan lahan	47.000 M ²	21.141 M ²

Sumber : Kantor UPTD Terminal Induk Giri Adipura tahun 2005 dan Buku Pedoman "Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib" Ditjen Perhubungan Darat Departemen Perhubungan. Tahun 1997



Sumber: Hasil Observasi 2006

GAMBAR 3.1 KONDISI TERMINAL INDUK GIRI ADIPURA

Berdasarkan Tabel tersebut, diketahui bahwa kondisi fisik Terminal Induk Giri Adipura, dibanding dengan persyaratan yang ditentukan sebagai berikut:

- Luas Terminal relatif sempit hanya 21.141 M² atau kurang 25.859 M² dibanding dengan ketentuan, yaitu sekurang-kurangnya seluas 47.000 M².
- Belum memiliki sarana ruang parkir untuk Angkot dan Angkudes, ruang service kendaraan, pompa bensin, bengkel, ruang istirahat, ruang parkir cadangan, ruang administrasi, peran, ruang informasi, ruang P3K dan lahan untuk pengembangan.
- Sarana untuk sirkulasi kendaraan, gudang, ruang tunggu, sirkulasi orang, MCK, kios, mushola, ruang pengawas dan ruang perkantoran, luasnya relatif sempit belum sesuai dengan ketentuan.

- Sarana untuk ruang parkir Bus AKAP, Bus AKDP dan kendaraan pribadi, toko, retribusi serta ruang luar (open space) luasnya melebihi ketentuan.

Sehingga berdasarkan data di atas, diketahui bahwa Terminal Induk Giri Adipura belum memenuhi syarat-syarat sebagai Terminal Penumpang Tipe A.

3.2.2 Pemanfaatan

Pemanfaatan terminal oleh masyarakat secara garis besar dikelompokkan menjadi 2 (dua), yaitu masyarakat pengguna jasa transportasi dan masyarakat penjual jasa yang terkait dengan transportasi.

3.2.2.1 Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi

Sesuai dengan fungsinya manfaat terminal bagi masyarakat pengguna jasa transportasi adalah sebagai tempat untuk mendapatkan jasa pelayanan transportasi "dari dan ke" tempat tujuan, seperti tempat untuk "naik dan turun" dari kendaraan, tempat untuk istirahat sementara/menunggu kendaraan, tempat untuk mendapatkan informasi-informasi perjalanan dan tempat untuk mendapatkan pelayanan-pelayanan lainnya yang terkait dengan kegiatan transportasi.

Oleh karena itu untuk mengetahui sejauh mana fungsi Terminal Induk Giri Adipura dimanfaatkan oleh masyarakat pengguna jasa transportasi secara garis besar dapat dilihat dari jumlah penumpang yang "naik dan turun" dibandingkan dengan jumlah penumpang yang seharusnya "naik dan turun" di Terminal tersebut.

Sedang untuk mengetahui jumlah penumpang yang seharusnya "naik dan turun" dapat dilihat dari jumlah kendaraan yang mempunyai ijin trayek, jumlah

kendaraan yang dioperasikan dan jumlah kendaraan yang "keluar-masuk" terminal (dihitung dari jumlah riit) per bulannya sorta kapasitas kendaraan.

Berdasarkan hasil observasi dan laporan bulan Juli 2006 Kepala UPTD Pengelola Terminal Kabupaten Wonogiri diperoleh data bahwa jumlah kendaraan yang mempunyai ijin trayek 260 Bus AKAP (8.060 riit bus AKAP) dan 225 Bus AKDP (20.925 riit Bus AKDP), jumlah kendaraan yang dioperasikan 202 Bus AKAP (6.262 riit Bus AKAP) dan 186 Bus AKDP (17.298 riit Bus AKDP), sedang jumlah kendaraan yang memanfaatkan jasa terminal (keluar-masuk) dihitung dari jumlah riit per bulannya untuk Bus AKAP sebanyak 1.240 riit dan Bus AKDP sebanyak 9.185 riit, kemudian berdasarkan pengamatan langsung di lapangan diperoleh data bahwa jumlah kendaraan Non Bus yang tidak masuk terminal pada bulan Juli 2006 tetapi "menaikkan dan menurunkan" penumpang di sekitar terminal sebanyak 1.054 Angkot dan 1.240 Angkudes.

3.2.2.2 Pengusaha Terminal

Fungsi terminal bagi pengusaha adalah sebagai tempat untuk menjual jasa pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa transportasi dalam memenuhi kebutuhannya.

Secara garis besar pengusaha yang terkait dengan pelayanan jasatransportasi di Terminal Induk " GIRI ADIPURA " dapat digolongkan menjadi 2 (dua). yaitu pertama Pengusaha Jasa Transportasi termasuk para awak kendaraan, kedua Pengusaha yang menjual jasa pendukung pelayanan jasa transportasi.seperti parapengusaha warung makan, pedagang barang-barang kelontong, asongan dan Tiket Bus AKAP.

3.2.2.3 Pengusaha Jasa Transportasi

Untuk mengetahui fungsi Terminal Induk Giri Adipura dimanfaatkan oleh para Pengusaha Jasa Transportasi, selaras dengan uraian diatas dilihat dari jumlah riit kendaraan yang dioperasional dan jumlah riit kendaraan yang memanfaatkan jasa terminal Induk Giri Adipura (jumlah kendaraan yang "keluar-masuk" terminal). Berdasarkan data, wawancara dan observasi jumlah riit kendaraan yang mempunyai ijin trayek dan yang memanfaatkan jasa Terminal Induk Giri Adipura adalah seperti tersebut pada tabel III.3 dibawah ini.

TABEL III.3
DATA JUMLAH RIIT KENDARAAN PENUMPANG UMUM YANG
DIOPERASIONALKAN DAN YANG MEMANFAATKAN JASA
TERMINAL INDUK Giri Adipura BULAN JULI TAHUN 2006

NO	JENIS ANGKUTAN	JUMLAH KENDARAAN YANG	
		DIOPERASIONALKAN (RIIT)	MEMANFAATKAN TERMINAL (RIIT)
1.	AKAP	6.262	8.060
2.	AKDP	17.298	20.925
3.	ANGKUEDES	960	1.240
4.	ANGKOT	816	1.054
	JUMLAH	23.755	12.719

Sumber: Bappeda Kabupaten Wonogiri, 2006

3.2.2.4 Pengusaha Penjual Jasa Pendukung Transportasi.

Untuk mengetahui fungsi Terminal Induk Giri Adipura dimanfaatkan oleh para pengusaha penjual jasa pendukung kegiatan transportasi secara garis besar dapat dilihat dari perkembangan usahanya.

Berdasarkan hasil Observasi perkembangan usaha para pengusaha penjual jasa pendukung transportasi menunjukkan kecenderungan menurun, hal ini antara

lain dapat dilihat dari indikator sebagai berikut:

- Jumlah pengusaha rumah makan dan kelontong yang dilihat dari jumlah kios yang dioperasikan mengalami penurunan/berkurang, yaitu pada tahun 1986 sebanyak 47 buah kios, pada tahun 1998 sebanyak 50 buah kios pada tahun 2001 sebanyak 38 buah kios dan pada bulan Juli Tahun 2006 hanya sebanyak 12 buah kios.
- Jumlah pedagang asongan pada tahun 1986 sampai tahun 1998 sebanyak 45 Orang, pada tahun 2001 sebanyak 30 orang dan pada bulan Juli tahun 2006 hanya tinggal 12 orang.

Berkurangnya jumlah pengusaha dan pedagang tersebut menurut responden yang dijadikan sampel, karena banyak kendaraan yang tidak masuk terminal tapi hanya membayar retribusi saja sehingga jumlah pendapatan pedagang yang diterima semakin menurun (sepi pemboli/penumpang). Sehingga berdasarkan uraian diatas fungsi Terminal Induk " GIRI ADIPUPA " kurang dimanfaatkan para pengusaha penjual jasa pendukung kegiatan transportasi.

3.2.2.5 Pemerintah Daerah

Fungsi terminal bagi Pemerintah Daerah secara umum adalah *Pertama*; sebagai tempat untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat guna kemudahan dan kelancaran dalam memenuhi kebutuhan jasa transportasi, *Kedua*; sebagai pengendali kendaraan umum penumpang atau untuk menata lalu lintas transportasi angkutan penumpang, sedang secara khusus adalah sebagai salah satu sumber penerimaan pendapatan daerah.

Untuk mengetahui sejauh mana fungsi Terminal Induk Giri Adipura dimanfaatkan, khusus yang terkait dengan penyediaan kemudahan dan kelancaran bagi masyarakat dalam memenuhi kebutuhan jasa transportasi dapat dilihat dari pemanfaatan fungsi terminal oleh masyarakat dan pengusaha seperti tersebut pada uraian diatas.

Sedang untuk mengetahui sejauh mana fungsi Terminal Induk Giri Adipura sebagai pengendali kendaraan umum penumpang, dapat diketahui dari hasil observasi dan wawancara: dimana 84 orang responden (92,31% dari jumlah responden) menyatakan bahwa banyak kendaraan yang tidak masuk ke Terminal Induk Giri Adipura.

Berdasarkan data tersebut, menunjukkan bahwa Terminal Induk belum difungsikan secara optimal sebagai pengendali kendaraan umum penumpang. Sementara itu, untuk mengetahui sejauh mana fungsi Terminal Induk" GIRI AD.IPURA" bermanfaat dalam mendukung penerimaan Pendapatan Asli Daerah dapat dilihat pada tabel III.4 dibawah ini.

TABEL III.4
DATA PENERIMAAN PENDAPATAN ASLI DAERAH DARI RETRIBUSI
DI TERMINAL INDUK GIRI ADIPURA
TAHUN ANGGARAN 2001/2002-2005

No	Tahun Anggaran	Penerimaan (Rp)
1.	2001/2002	66.432.700
2.	2002/2003	54.325.600
3.	2003/2004	32.020.300
4.	2004/2005	30.860.400
5.	2005	27.922.500

Sumber : Kantor Badan Pengelolaan Keuangan Daerah Kabupaten Wonogiri, 2005

3.2.3 Trayek Angkutan

Trayek angkutan yang dilayani di dalam Terminal Induk Giri Adipura ini meliputi trayek angkutan antar kota Antar Kota Dalam Provinsi (AKAP), serta trayek angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Trayek dalam kota tidak dilayani di dalam terminal ini, karena alokasi untuk trayek dalam kota dan angkutan pedesaan lebih diarahkan pada Sub Terminal Krisak, yang notabene memiliki lokasi yang berdekatan dengan Terminal Induk Giri Adipura.

Trayek-trayek yang mempengaruhi pergerakan angkutan di Terminal Induk Giri Adipura diantaranya trayek Ponorogo (Jawa Timur)–Jakarta lewat Wonogiri dan Purwantoro–Jakarta, Pacitan–Wonogiri, Pacitan–Surakarta, Pacitan–Semarang, selain itu juga transportasi antar kota yang dilayani oleh bus-bus antar kota menghubungkan Ponorogo–Wonogiri, Ponorogo–Surakarta dan Ponorogo–Semarang.

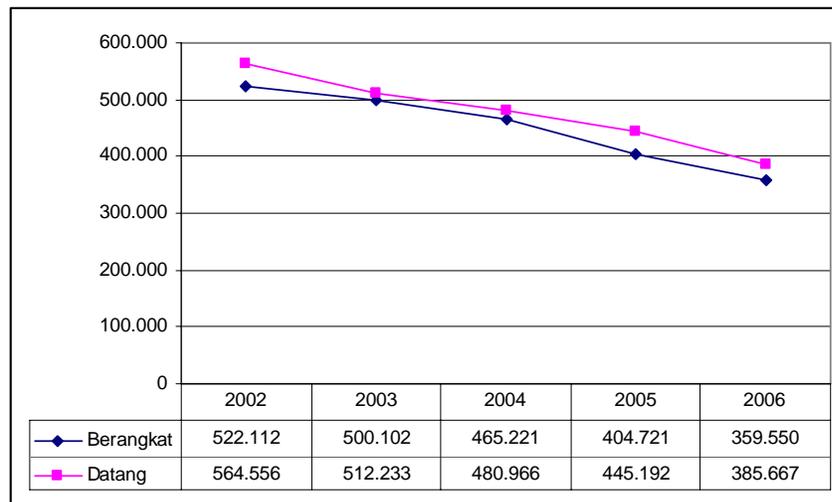
3.2.4 Jumlah Penumpang

Berdasarkan data yang diperoleh dari UPTD Pengelola Terminal Induk Giri Adipura, terlihat adanya fluktuasi penurunan jumlah penumpang dari tahun 2002 – tahun 2006 per bulan Juli. Data mengenai jumlah penumpang di Terminal Induk Giri Adipura dapat dilihat pada Tabel III.5 berikut ini:

TABEL III.5
JUMLAH PENUMPANG DATANG DAN BERANGKAT
DI TERMINAL INDUK GIRI ADIPURA TAHUN 2002 - 2006

No.	Tahun	Jumlah Penumpang	
		Datang	Berangkat
1	2002	564.556	522.112
2	2003	512.233	500.102
3	2004	480.966	465.221
4	2005	445.192	404.721
5	2006	385.667	359.550
Rata-rata Penumpang/tahun		477.722	450.341
Rata Pertumbuhan/tahun (%)		- 0,09	- 0,08

Sumber : UPTD Pengelola Terminal Induk Giri Adipura, Tahun 2002-2006
(Hasil Analisis 2006)



Sumber: Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 3.2
FLUKTUASI JUMLAH PENUMPANG DATANG DAN BERANGKAT
DI TERMINAL INDUK GIRI ADIPURA TAHUN 2002 – 2006

Berdasarkan data tersebut diatas dapat dideskripsikan bahwa selama lima tahun terakhir terjadi penurunan jumlah penumpang secara signifikan. Rata-rata tingkat penurunan jumlah penumpang datang di Terminal Induk Giri Adipura adalah -0,09 % dan pertumbuhan -0,08 % untuk jumlah penumpang yang berangkat.

3.3 Gambaran Umum Sub Terminal Krisak

3.3.1 Kondisi Fisik

Terminal Non Bus Krisak adalah Terminal Tipe C yaitu prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda/kendaraan transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan Umum, yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan (Angkudes) dan atau angkutan kota (Angkot), terletak di Desa Singodutan Kecamatan Selogiri, dibangun pada tahun 1986 diatas tanah seluas 3.000 M² (0,3 Ha), dengan biaya sebesar Rp. 78.450.000,-.

Adapun kondisi fisik Terminal Non Bus Krisak, ditinjau dari persyaratan sebagai Terminal Tipe C dapat dilihat pada tabel berikut ini.

TABEL III. 6
KONDISI FISIK TERMINAL NON BUS KRISAK, SELOGIRI
DIBANDING DENGAN PERSYARATAN TERMINAL TIPE C

NO.	SARANA	LUAS YANG DITENTUKAN	KONDISI DI TERMINAL NON BUS KRISAK
1.	Ruang Parkir :		
	- AKAP	-	-
	- AKDP	-	-
	- Angkot	800 M ²	-
	- Angkudes	900 M ²	900 M ²
	- Kendaraan Pribadi	200 M ²	-
2.	Ruang Service	-	-
3.	Pompa Bensin	-	-
4.	Sirkulasi Kendaraan	1.100 M ²	1.000 M ²
5.	Bengkel	-	-
6.	Ruang Istirahat	30 M ²	-
7.	Gudang	-	-
8.	Ruang Parkir Cadangan	550 M ²	-
9.	Pemakai Jasa :		
	- Ruang Tunggu	480 M ²	30 M ²
	- Sirkulasi Orang	192 M ²	200 M ²
	- Kamar Mandi (MCK)	40 M ²	24 M ²
	- Kios	288 M ²	180 M ²
	- Mushola	40 M ²	-

NO.	SARANA	LUAS YANG DITENTUKAN	KONDISI DI TERMINAL NON BUS KRISAK
10.	Operasional : - Ruang Administrasi - Ruang Pengawas - Loket - Peron - Retribusi - Ruang Informasi - Ruang P3K - Ruang Perkantoran	39 M ² 16 M ² 3 M ² 3 M ² 6 M ² 8 M ² 15 M ² -	12 M ² - - - 9 M ² - - -
11.	Ruang Luar (Open Space)	753 M ²	640 M ²
12.	Cadangan Pengembangan	5.463 M ²	-
	Kebutuhan Lahan :	11.000 M ²	3.000 M ²

Sumber : Kantor Administrasi Terminal Non Bus Krisak Tahun 2005 dan Buku Pedoman « Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib » Dirjen Perhubungan Darat Departemen Perhubungan, Tahun 1997 Halaman 81.



Sumber : Hasil Observasi 2006

GAMBAR 3.3
KONDISI TERMINAL NON-BUS KRISAK

Berdasarkan tabel tersebut, diketahui bahwa kondisi fisik Terminal Non Bus Krisak-Selogiri, dibanding dengan persyaratan yang ditentukan sebagai Terminal Tipe C adalah sebagai berikut:

- a) Luas Terminal relatif sempit hanya 3.000 M² atau kurang 8.000 M² dibanding dengan ketentuan, yaitu sekurang-kurangnya seluas 11.000 M².
- b) Belum memiliki sarana ruang parkir untuk Angkot dan kendaraan pribadi, ruang istirahat, ruang parkir cadangan, mushola, ruang pengawas, loket, peron, ruang informasi, ruang P3K, dan lahan untuk cadangan pengembangan.
- c) Sarana untuk sirkulasi kendaraan, gudang, ruang tunggu, MCK, kios dan ruang administrasi, luasnya relatif sempit belum sesuai ketentuan.
- d) Sarana untuk sirkulasi orang dan loket retribusi luasnya melebihi ketentuan.

Sehingga berdasarkan data kondisi fisik tersebut dapat diketahui bahwa Terminal Non Bus Krisak-Selogiri dibanding dengan persyaratan, belum memenuhi syarat sebagai Terminal Tipe C.

3.3.2 Pemanfaatan

Pemanfaatan Terminal Non Bus Krisak-Kecamatan Selogiri oleh masyarakat secara garis besar juga dikelompokkan menjadi 2 (dua), yaitu *pertama* masyarakat pengguna jasa transportasi dan *kedua* masyarakat penjual jasa pendukung yang terkait dengan transportasi.

3.3.2.1 Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi

Sesuai dengan fungsinya manfaat terminal bagi masyarakat pengguna jasa transportasi adalah sebagai tempat untuk mendapatkan jasa pelayanan transportasi "dari dan ke" tempat tujuan, seperti tempat untuk "naik dan turun" dari kendaraan, tempat untuk istirahat sementara/menunggu kendaraan, tempat untuk mendapatkan informasi-informasi perjalanan dan tempat untuk mendapatkan pelayanan-pelayanan lainnya yang berkaitan dengan kegiatan transportasi. Oleh karena itu untuk mengetahui sejauh mana fungsi Terminal Non Bus Krisak dimanfaatkan oleh masyarakat pengguna jasa transportasi secara garis besar dapat dilihat dari jumlah penumpang yang "naik dan turun" dibandingkan dengan jumlah penumpang yang seharusnya "naik dan turun" di Terminal tersebut.

Untuk mengetahui jumlah penumpang yang seharusnya "naik dan turun" dapat dilihat dari jumlah kendaraan yang mempunyai ijin trayek, jumlah kendaraan yang dioperasikan dan jumlah kendaraan yang "keluar masuk" terminal (dihitung dari jumlah riit) per bulannya serta kapasitas kendaraan. Berdasarkan hasil observasi dan laporan bulan Juli 2005 Kepala UPTD Pengelola Terminal Kabupaten Wonogiri diperoleh data bahwa jumlah kendaraan yang mempunyai ijin trayek 84 Angkudes (10.416 riit Angkudes) dan 85 Angkot (15.810 riit Angkot), jumlah kendaraan yang dioperasikan 52 Angkudes (6.240 riit Angkudes), 11 Angkot (1.980 riit Angkot) dan 16 Bus AKAP (480 riit Bus AKAP), sedang jumlah kendaraan yang memanfaatkan jasa terminal (keluar-masuk) dihitung dari jumlah riit per bulannya untuk angkude sebanyak 5.558 riit, Angkot sebanyak 1.167 riit dan Bus AKAP sebanyak 248 riit.

Berdasarkan data-data diatas dikaitkan dengan kapasitas penumpang per jenis kendaraan angkutan, menurut keputusan Dirjend. Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan Nomor : 274/HK.105/DRJD/96 tanggal 16 April 1996, diketahui bahwa jumlah penumpang yang seharusnya "naik dan turun" sebanyak 248.040 orang, sedang jumlah penumpang yang senyatanya "naik dan turun" di Terminal Induk Giri Adipura dapat dilihat pada tabel berikut ini.

TABEL III.7
DATA JUMLAH PENUMPANG NAIK DAN TURUN
DI DALAM DAN DI SEKITAR TERMINAL NON BUS KRISAK-
SELOGIRI BULAN JULI 2005

No.	Jenis Angkutan	Penumpang Yang		Jumlah (Orang)
		Naik (Orang)	Turun (Orang)	
1.	AKAP	5.580	2.976	8.556
2.	AKDP	-	-	-
3.	Angkudes	88.928	55.580	144.508
4.	Angkot	5.270	5.115	10.385
Jumlah		99.778	63.671	163.449

Sumber : Hasil Observasi 2006

Dari Tabel diatas diketahui bahwa jumlah penumpang yang "naik dan turun" di dalam dan di sekitar Terminal Non Bus Krisak-Selogiri pada bulan Juli Tahun 2005 adalah 163.449 orang, atau 65,90 % dari yang seharusnya, sehingga diketahui bahwa fungsi Terminal Non Bus Krisak-Selogiri sebagai terminal tipe C telah dimanfaatkan oleh masyarakat pengguna jasa transportasi, tetapi apabila ditinjau dari Tipe Terminal Non Bus Krisak-Selogiri sebagai terminal tipe C, dimanfaatkan terminal tersebut untuk melayani penumpang antar kota antar propinsi (Bus AKAP) adalah tidak sesuai ketentuan.

3.3.2.2 Pengusaha

Fungsi terminal bagi pengusaha adalah sebagai tempat untuk menjual jasa pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa transportasi dalam memenuhi kebutuhannya. Secara garis besar pengusaha yang terkait dengan pelayanan jasa transportasi di Terminal Non Bus Krisak-Selogiri dapat digolongkan menjadi 2 (dua), yaitu *pertama* Pengusaha Jasa Transportasi termasuk para awak kendaraan, *kedua* Pengusaha yang menjual jasa pendukung pelayanan jasa transportasi, seperti para pengusaha warung makan, pedagang barang-barang kelontong dan pedagang asongan.

Adapun pemanfaatan Terminal Non Bus Krisak-Selogiri oleh para pengusaha tersebut adalah sebagai berikut :

a) Pengusaha Jasa Transportasi :

Untuk mengetahui fungsi Terminal Non Bus Krisak-Selogiri dimanfaatkan oleh para Pengusaha Jasa Transportasi, selaras dengan urutan diatas dilihat dari jumlah riit kendaraan yang mempunyai ijin trayek, jumlah riit kendaraan yang dioperasikan dan jumlah riit kendaraan yang memanfaatkan jasa Terminal Non Bus Krisak-Selogiri (jumlah kendaraan yang "keluar-masuk" terminal)

Berdasarkan data, wawancara dan observasi jumlah riit kendaraan yang mempunyai ijin trayek dan yang memanfaatkan jasa Terminal Non Bus Krisak-Selogiri adalah seperti tersebut pada tabel di bawah ini.

TABEL III.8
DATA JUMLAH RIIT KENDARAAN PENUMPANG UMUM YANG
DIOPERASIONALKAN DAN YANG MEMANFAATKAN JASA
TERMINAL NON BUS KRISAK-SELOGIRI BULAN JULI TAHUN 2005

NO	JENIS ANGKUTAN	JUMLAH KENDARAAN YANG	
		DIOPERASIONALKAN (RIIT)	MEMANFAATKAN TERMINAL (RIIT)
1.	AKAP	480	248
2.	AKDP	-	-
3.	ANGKODES	6.240	5.558
4.	ANGKOT	1.980	1.167
JUMLAH		8.700	6.973

Sumber : Hasil Observasi 2006

Dari tabel diatas diketahui bahwa jumlah kendaraan penumpang umum yang "keluar-masuk" di Terminal Non Bus Krisak-Selogiri pada bulan Juli tahun 2005 sebanyak 6.973 buah atau 80,15 % dari jumlah riit kendaraan yang dioperasikan, sedang kendaraan Bus AKAP yang semestinya tidak memanfaatkan fungsi Terminal Non Bus Krisak-Selogiri (karena sebagai terminal tipe C) mencapai 3,56 % dari jumlah kendaraan yang beroperasi. Hal ini menunjukkan bahwa fungsi Terminal Non Bus Krisak-Selogiri telah dimanfaatkan oleh para pengusaha jasa transportasi dan bahkan melebihi kapasitasnya sebagai terminal tipe C.

b) Pengusaha Penjual Jasa Pendukung Transportasi

Untuk mengetahui fungsi Terminal Non Bus Krisak-Selogiri dimanfaatkan oleh para pengusaha penjual jasa pendukung transportasi secara garis besar dapat dilihat dari perkembangan usaha. Berdasarkan hasil observasi perkembangan usaha para pengusaha penjual jasa pendukung transportasi menunjukkan kecenderungan menurun, hal ini antara lain dapat

dilihat dari indikator sebagai berikut :

- Jumlah pengusaha rumah makan dan kelontong yang dilihat dari jumlah kios yang dioperasikan mengalami penurunan/berkurang, yaitu pada tahun 1989 sebanyak 30 buah kios, dan pada bulan Juli tahun 2005 tinggal 15 buah kios yang buka.
- Jumlah pedagang asongan pada tahun 1989 sebanyak 12 orang dan pada bulan Juli tahun 2005 tinggal 7 orang.

Berkurangnya jumlah pengusaha dan pedagang tersebut menurut responden yang dijadikan sampel karena banyak penumpang dan atau calon penumpang yang "naik dan turun" di sekitar terminal tidak di dalam terminal, yang berakibat pendapatan pedagang yang diterima semakin menurun. Sehingga berdasarkan uraian diatas fungsi Terminal Non Bus Krisak-Selogiri kurang dimanfaatkan para pengusaha penjual jasa pendukung transportasi.

3.3.3 Trayek Angkutan Pada Sub Terminal Krisak

Trayek angkutan yang dilayani di dalam Sub Terminal Krisak ini meliputi trayek angkutan dalam kota, tetapi pada kenyataannya trayek angkutan antar kota Antar Kota Dalam Provinsi (AKAP), serta trayek angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) juga terlayani dalam terminal ini. Kondisi tersebut berdampak terhadap terjadinya penumpukan moda angkutan di dalam ruang terminal.

3.3.4 Jumlah Penumpang Pada Sub Terminal Krisak

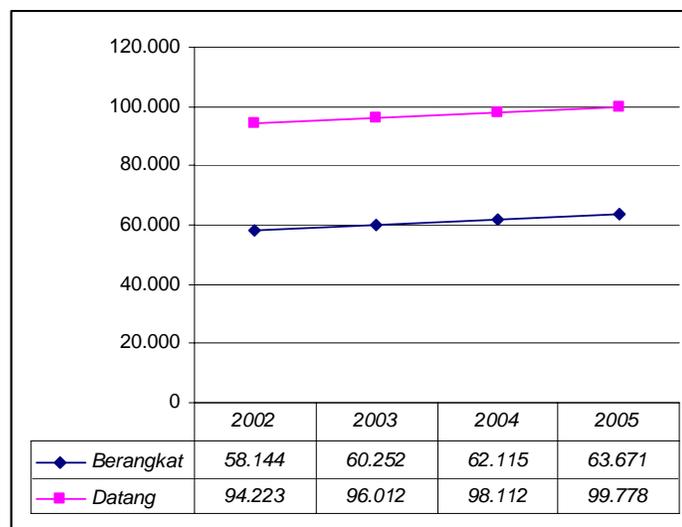
Berdasarkan data yang diperoleh dari UPTD Pengelola Sub Terminal Krisak, terlihat adanya fluktuasi kenaikan jumlah penumpang dari tahun 2002 –

tahun 2005 per bulan Juli. Data mengenai jumlah penumpang dapat dilihat pada tabel berikut ini:

TABEL III.9
JUMLAH PENUMPANG DATANG DAN BERANGKAT
DI SUB TERMINAL KRISAK TAHUN 2002 - 2006

No.	Tahun	Jumlah Penumpang	
		Datang	Berangkat
1	2002	58.144	94.223
2	2003	60.252	96.012
3	2004	62.115	98.112
4	2005	63.671	99.778
Rata-rata Penumpang/tahun		61.045,5	97.031,25
Rata Pertumbuhan/tahun (%)		0,25	0,25

Sumber : UPTD Pengelola Sub Terminal Krisak, Tahun 2002-2005 dan Hasil Analisis 2006



Sumber: Hasil Analisis, 2006

GAMBAR 3.4
FLUKTUASI JUMLAH PENUMPANG DATANG DAN BERANGKAT
DI SUB TERMINAL KRISAK TAHUN 2002 – 2005

Berdasarkan data tersebut diatas dapat dideskripsikan bahwa selama lima tahun terakhir terjadi kenaikan jumlah penumpang secara signifikan. Rata-rata tingkat kenaikan jumlah penumpang datang di Sub Terminal Krisak adalah 0,25% dan pertumbuhan 0,25 % untuk jumlah penumpang yang berangkat.

BAB IV

ANALISIS PENGARUH LOKASI TERHADAP AKTIVITAS TERMINAL INDUK GIRI ADIPURA KOTA WONOGIRI

4.1 Identifikasi Pola Pergerakan Penduduk

4.1.1 Identifikasi Sistem Aktivitas

Secara garis besar, aktivitas dominan di Kota Wonogiri berada di pusat kota yaitu di Kelurahan Giripurwo terutama disekitar Jl. Jend. Ahmad Yani. Aktivitas yang berkembang di kawasan ini adalah pusat perdagangan dan jasa serta pusat pemerintahan. Penyebutan kawasan sebagai pusat perdagangan didasarkan oleh adanya keberadaan Pasar Induk Kota Wonogiri. Selain pusat perdagangan yang berada di pusat kota ini, berkembang pula aktivitas perdagangan pada wilayah bagian utara yaitu di Kelurahan Kaliancar. Kawasan perdagangan ini berada di jalur utama dan terletak berdekatan dengan lokasi pusat perhubungan dan transportasi (terminal), sehingga tingkat aksesibilitas di kawasan ini sangat tinggi. Perkembangan kota yang relatif padat mendorong berkembangnya kawasan-kawasan permukiman dan perumahan terutama di Desa Singodutan.

Berdasarkan uraian di atas dapat diidentifikasi jika aktivitas dominan di pusat kota (CBD) adalah perdagangan dan jasa serta perkantoran. Hal ini seperti pada umumnya terjadi pada aktivitas-aktivitas di wilayah perkotaan secara umum. Dengan adanya perkembangan aktivitas penggerak ekonomi tersebut, maka secara “spontan” berkembang kawasan-kawasan permukiman sebagai tempat bermukim

pelaku aktivitas. Kawasan-kawasan permukiman yang berkembang tersebut berlokasi di daerah luar CBD, hal ini dimaksudkan untuk mengurangi beban kepadatan bangunan dan aktivitas di kawasan CBD Kota Wonogiri.

Adanya beban kepadatan aktivitas yang cukup besar di kawasan CBD Kota Wonogiri tersebut, merupakan salah satu faktor dimunculkannya kebijakan pengalihan lokasi Terminal Induk Kota Wonogiri dari dalam kota ke lokasi di daerah pinggiran kota.

4.1.2 Identifikasi Sistem Pergerakan

Sarana transportasi yang melayani kebutuhan aksesibilitas Kota Wonogiri terdapat beberapa jenis diantaranya sepeda, sepeda motor, mobil pribadi, bus, taksi, ojek/colt, serta angkutan tradisional (gerobak dan becak). Untuk pelayanan pergerakan regional jalur Kota Wonogiri dengan wilayah sekitarnya seperti Kabupaten Sukoharjo (Surakarta), Ponorogo (Provinsi Jawa Timur), Pacitan dan Yogyakarta digunakan sarana transportasi berupa bus. Jalur ini ditampung oleh jalan kolektor primer. Selain itu jalan kolektor primer juga menampung angkutan umum yang melayani jalur Kota Wonogiri. Saat ini terminal bus yang digunakan adalah terminal induk Wonogiri yang berada di Kecamatan Selogiri dan terminal tipe A Terminal Induk Giri Adipura dengan luas lahan 2,5 hektar serta mempunyai skala pelayanan angkutan antar propinsi, angkutan dalam propinsi dan angkutan dalam kota.

Untuk angkutan perkotaan dilayani sarana transportasi angkutan umum kota yang sampai saat ini terdapat 7 rute pelayanan. Saat ini terdapat 85 angkutan kota yang beroperasi di Kota Wonogiri. Angkutan kota ini hanya melayani di

sekitar pusat-pusat kegiatan. Saat ini yang menjadi masalah dalam perhubungan transportasi Kota Wonogiri adalah adanya pengoperasian angkutan kota berplat hitam yang beroperasi tanpa adanya surat izin dari Dinas Perhubungan. Hal tersebut terkesan bahwa adanya trayek-trayek angkutan yang tidak berjalan sebagaimana mestinya. Pengoperasian angkutan umum berplat hitam tersebut terjadi pada daerah-daerah yang tidak dilalui oleh trayek angkutan umum, oleh karena itu pemerintah kota perlu mengembangkan trayek-trayek baru serta pemberian izin pengoperasian angkutan berplat hitam serta perlu didukung penyediaan sub terminal dan halte untuk meningkatkan pelayanan sarana transportasi sehingga ke seluruh wilayah yang ada.

Hal yang dapat disimpulkan dari identifikasi di atas adalah bahwa pelayanan pergerakan di Kota Wonogiri tidak hanya terjadi secara internal wilayah tetapi juga secara eksternal keluar daerah. Pergerakan hingga keluar wilayah tersebut terjadi hingga mencapai hubungan inter regional, dalam artian pergerakan antar provinsi juga terjadi di dalam wilayah Kota Wonogiri yaitu ditandai dengan adanya pergerakan hingga ke wilayah Provinsi Jawa Timur dan Daerah Istimewa Yogyakarta.

Pergerakan secara internal didukung oleh keberadaan angkutan umum dalam kota. Kondisi pelayanan angkutan dalam kota tersebut dirasa belum memberikan pelayanan secara optimal, yaitu dengan ditandai oleh adanya pengoperasian angkutan umum ilegal pada daerah-daerah yang tidak terlayani oleh angkutan umum. Dengan kondisi semacam ini, maka perlu adanya pengembangan sarana perangkutan umum yang melintasi lokasi-lokasi yang

belum dilalui trayek angkutan umum. Penambahan trayek-trayek baru tersebut nantinya diharapkan juga mendorong berkembangnya aktivitas pada terminal-terminal di Kota Wonogiri, khususnya terminal tipe C sebagai objek bagi pelayanan angkutan dalam kota.

4.1.3 Identifikasi Sistem Jaringan

Berdasarkan kondisi sekarang ini, pola jaringan jalan yang ada di daerah perencanaan Kota Wonogiri sebagian berbentuk jalan lurus dan sedikit melingkar bersambung, jadi lebih tampak pola radial alami, sehingga perencanaan pola jaringan jalan yang tepat dan efisien adalah pola ring dan radial pattern

Pengembangan jalan di wilayah perencanaan meliputi :

- Jalan kolektor primer dan sekunder
- Jalan lokal primer dan sekunder
- Jalan lingkungan

Penyediaan jaringan jalan di Kota Wonogiri diarahkan pada peningkatan dan perbaikan kualitas jalan kota serta perkembangan wilayah relatif terbatas, namun memiliki aktifitas potensial, seperti pertanian dan pendidikan, yaitu di Desa Manjung, Purwosari dan Wonokerto yang rata-rata kondisinya masih berupa tanah dan pasangan batu. Perbaikan kualitas jalan tersebut diarahkan pada pembangunan jalan melalui perkerasan jalan baik jalan, beton maupun paving.

Pembukaan jalan baru, yaitu jalan lokal primer diarahkan pada akses jalan langsung menuju ke Desa Wonokerto dari Desa Manjung yang saat ini kualitas jalannya masih berupa makadam. Disamping itu, pada wilayah selatan Kota Wonogiri telah terdapat pengembangan jalur selatan yang melewati Kota

Wonogiri. Selain berfungsi untuk meningkatkan kualitas prasarana transportasi wilayah, pengembangan jalur Selatan diharapkan juga akan mampu menstimulasi laju pengembangan wilayah selatan Kota Wonogiri melalui peningkatan aksesibilitas wilayah.

Hal yang dapat disimpulkan dari identifikasi di atas adalah bahwa masih terdapat beberapa prasarana jalan yang memiliki kualitas perkerasan kurang optimal, meskipun berada pada daerah yang memiliki aktivitas potensial. Kondisi tersebut dikhawatirkan mampu menghambat aktivitas pergerakan dari kawasan hinterland ke kawasan pusat kota.

4.2 Analisis Ketersediaan Sarana dan Prasarana Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak

4.2.1 Terminal Induk Giri Adipura

Berdasarkan Tabel III.2 terlihat adanya beberapa sarana yang seharusnya tersedia keberadaannya pada terminal Tipe A. Dari beberapa sarana yang disyaratkan, pada Terminal Induk Giri Adipura terdapat beberapa sarana yang tidak tersedia keberadaannya, yaitu diantaranya adalah Ruang *Service*, Pompa Bensin, Bengkel, Ruang Istirahat, Ruang Parkir Cadangan, Ruang Administrasi, Peron, Ruang Informasi, dan Ruang P3K.

Tidak tersedianya beberapa sarana yang diperlukan dalam suatu aktivitas terminal tersebut berpengaruh terhadap tingkat kenyamanan pengguna terminal, dalam hal ini adalah operator kendaraan dan calon penumpang. Beberapa dampak dan yang terkena dampak terhadap tidak tersedianya sarana di Terminal Induk Giri Adipura dapat dilihat pada Tabel IV.1 berikut:

TABEL IV.1
DAMPAK DAN YANG TERKENA DAMPAK TERHADAP KURANG
LENGKAPNYA SARANA DI TERMINAL INDUK GIRI ADIPURA

NO.	SARANA YANG TIDAK TERSEDIA	DAMPAK	YANG TERKENA DAMPAK
1	Ruang Service	- Perbaikan kendaraan lebih memakan waktu akibat adanya jarak tempuh ke tempat service - Pengurangan riit perjalanan akibat keterlambatan dalam masa perbaikan	- Operator Kendaraan
2	Pompa Bensin	- Jarak tempuh dalam pengisian BBM, kondisi ini tidak mutlak merupakan suatu masalah jika jarak tempuh yang dilalui relatif dekat dan memiliki akses yang baik	- Operator Kendaraan
3	Ruang Istirahat	- Penggunaan ruang-ruang lain sebagai tempat istirahat - Percampuran fungsi ruang yang mempengaruhi tingkat kenyamanan	- Calon penumpang - Operator kendaraan
4	Ruang Parkir Cadangan	- Terjadi penumpukan moda angkutan di saat terjadi lonjakan arus kendaraan masuk dan keluar	- Operator Kendaraan - Calon Penumpang
5	Ruang Administrasi	- Ketidaknyamanan dalam penataan administrasi aktivitas terminal	- Pengelola Terminal
6	Peron	- Retribusi terminal terhadap calon penumpang kurang dapat digali secara maksimal	- Pengelola Terminal
7	Ruang Informasi	- Kesulitan dalam pencarian informasi, baik berupa informasi trayek, pemberangkatan, harga tiket dan lain sebagainya	- Operator Kendaraan - Calon Penumpang
8	Ruang P3K	- Segala jenis kecelakaan dan penanganan kesehatan tidak dapat ditangani secara langsung	- Semua pelaku aktivitas dalam terminal

Sumber: Observasi Lapangan dan Hasil Analisis, 2006

Berdasarkan tabel di atas, dapat diidentifikasi jika terdapat beberapa sarana penunjang aktivitas terminal yang tidak tersedia keberadaannya di Terminal Giri Adipura. Ketidaktersediaan beberapa sarana penunjang tersebut mengindikasikan jika Terminal Giri Adipura dapat dinyatakan tidak layak untuk disebut sebagai terminal tipe A. Beberapa kekurangan terhadap sarana

penunjang terminal tersebut berpengaruh terhadap tingkat kenyamanan operator kendaraan maupun calon penumpang. Sarana penunjang yang berpengaruh terhadap kenyamanan operator kendaraan diantaranya tempat service, pom bensin, tempat istirahat, ruang parkir dan ruang informasi, sedangkan beberapa sarana penunjang yang mempengaruhi kenyamanan calon penumpang diantaranya adalah ruang istirahat, ruang parkir dan ruang informasi.

4.2.2 Sub Terminal Krisak

Berdasarkan Tabel III.5 terdapat beberapa sarana yang seharusnya tersedia keberadaannya pada terminal Tipe C, namun pada Sub Terminal Krisak diketahui terdapat beberapa sarana yang tidak tersedia, diantaranya adalah ruang parkir bagi kendaraan umum AKAP, AKDP, Angkot dan kendaraan pribadi, ruang *service*, pompa bensin, bengkel, gudang, ruang parkir cadangan, musholla, ruang pengawas, loket, peron, ruang informasi, ruang P3K, dan ruang perkantoran.

Adanya kondisi kurang lengkapnya sarana penunjang yang tersedia di dalam terminal, tentunya berdampak terhadap kinerja terminal itu sendiri yang dirasakan oleh pengguna terminal, yaitu operator kendaraan, calon penumpang, maupun pengelola terminal. Beberapa dampak dan yang terkena dampak terhadap tidak tersedianya sarana di Sub Terminal Krisak dapat dilihat pada Tabel IV.2 berikut:

TABEL IV.2
DAMPAK DAN YANG TERKENA DAMPAK TERHADAP KURANG
LINGKAPNYA SARANA DI SUB TERMINAL KRISAK

NO.	SARANA YANG TIDAK TERSEDIA	DAMPAK	YANG TERKENA DAMPAK
1.	Ruang Parkir bagi kendaraan umum, khususnya bus	- Terjadi <i>over loaded</i> parkir kendaraan umum - Pencampuran moda angkutan	- Calon penumpang - Operator kendaraan
2.	Ruang Service	- Perbaikan kendaraan lebih memakan waktu akibat adanya jarak tempuh ke tempat service - Pengurangan riit perjalanan akibat keterlambatan dalam masa perbaikan	- Operator Kendaraan
3.	Pompa Bensin	- Jarak tempuh dalam pengisian BBM, kondisi ini tidak mutlak merupakan suatu masalah jika jarak tempuh yang dilalui relatif dekat dan memiliki akses yang baik	- Operator Kendaraan
4.	Bengkel	- Tidak adanya kemudahan dalam perbaikan kendaraan umum	- Operator Kendaraan
5.	Ruang Istirahat	- Penggunaan ruang-ruang lain sebagai tempat istirahat - Percampuran fungsi ruang yang mempengaruhi tingkat kenyamanan	- Calon penumpang - Operator kendaraan
6.	Ruang Parkir Cadangan	- Terjadi penumpukan moda angkutan di saat terjadi lonjakan arus kendaraan masuk dan keluar	- Operator Kendaraan - Calon Penumpang
7.	Ruang Administrasi	- Ketidaknyamanan dalam penataan administrasi aktivitas terminal	- Pengelola Terminal
8.	Peron	- Retribusi terminal terhadap calon penumpang kurang dapat digali secara maksimal	- Pengelola Terminal
9.	Loket	- Retribusi terminal terhadap operator kendaraan kurang dapat digali secara maksimal	- Pengelola Terminal
10.	Ruang Informasi	- Kesulitan dalam pencarian informasi, baik berupa informasi trayek, pemberangkatan, harga tiket dan lain sebagainya	- Operator Kendaraan - Calon Penumpang
11.	Ruang P3K	- Segala jenis kecelakaan dan penanganan kesehatan tidak dapat ditangani secara langsung	- Semua pelaku aktivitas dalam terminal

Sumber: Observasi Lapangan dan Hasil Analisis, 2006

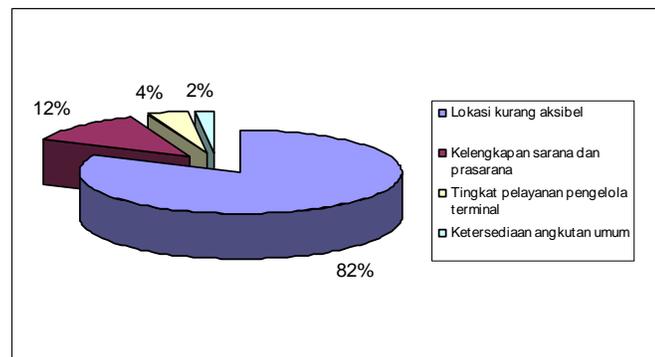
Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui jika Sub Terminal Krisak belum layak untuk disebut sebagai Terminal Tipe C. Adanya sebelas (11) item sebagai bentuk ketidaklengkapan sarana penunjang di Sub Terminal Krisak mengindikasikan jika Sub Terminal Krisak sepantasnya dioperasikan sebagai sub terminal murni yang memberikan pelayanan terhadap angkutan dalam kota saja dengan klasifikasi kendaraan yang beroperasi adalah kendaraan angkutan umum non bus. Hal tersebut didasarkan pada kapasitas angkutan umum non bus itu sendiri yang tidak memerlukan ruang parkir berskala besar, atau dapat dinyatakan jika dengan kelengkapan sarana penunjang yang ada selayaknya jika Sub Terminal Krisak hanya mampu untuk difungsikan sebagai terminal transit atau terminal yang tidak melayani adanya pemberhentian angkutan umum, tetapi hanya sebagai tempat penurunan dan pemberangkatan penumpang secara langsung.

4.3 Analisis Lokasi Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak

Terminal Induk Giri Adipura merupakan terminal induk Kota Wonogiri yang terletak di Klampiasan Kelurahan Kaliancar. Terminal ini pada awal pengembangannya dimaksudkan sebagai pengganti dari terminal lama yang terletak di pusat Kota Wonogiri. Dengan adanya perkembangan wilayah perkotaan yang pesat dan diiringi oleh tingkat pergerakan penduduk yang padat berdampak terhadap kepadatan lalu lintas di sekitar lokasi terminal lama yang notabene berada di pusat kawasan perdagangan dan jasa Kota Wonogiri. Berdasarkan fenomena tersebut, memunculkan suatu kebijakan dari pemerintah daerah Kabupaten Wonogiri untuk memindahkan lokasi terminal pada lokasi yang tadinya dianggap tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas di pusat kota.

Lokasi Terminal Induk Giri Adipura ditetapkan berada di Kelurahan Kaliancar, dengan harapan mampu menampung segala aktifitas perhubungan, terutama hubungan transportasi darat berupa transportasi penumpang angkutan umum antar kota hingga antar provinsi. Pada perkembangannya hingga tahun 2006, perkembangan Terminal Induk Giri Adipura ini terus mengalami fluktuasi penurunan perkembangan, baik dipandang dari sudut pandang jumlah penumpang maupun jumlah angkutan umum yang menggunakan jasa terminal.

Indikasi dari penurunan perkembangan Terminal Giri Adipura tersebut disebabkan oleh lokasi terminal yang kurang memberikan aksesibilitas ataupun kenyamanan yang memadai untuk dirasakan pengguna jasa terminal. Indikator pernyataan tersebut didasarkan pada hasil wawancara dan survei lapangan, yaitu ditemukan bahwa berdasarkan sampling diketahui jika 82 % responden menyatakan penurunan perkembangan Terminal Induk Giri Adipura disebabkan oleh lokasi terminal yang kurang aksibel. Hasil prosentase pernyataan responden yang dimaksud dapat dilihat pada diagram di bawah ini.



Sumber: Hasil Wawancara dan Analisis 2006

GAMBAR 4.1
PROSENTASE PERNYATAAN RESPONDEN TERHADAP PENURUNAN
PERKEMBANGAN TERMINAL INDUK GIRI ADIPURA

Pada kondisi di lapangan, ditemukan kondisi jika keberadaan Terminal Giri Adipura berdekatan dengan Sub Terminal Krisak. Fenomena yang terjadi saat ini terlihat bahwa pada Sub Terminal Krisak lebih sebagai alternatif pemilihan bagi penumpang dan operator kendaraan sebagai pilihan dalam pemenuhan pelayanan jasa terminal. Segala bentuk angkutan umum baik yang melayani jalur dalam kota hingga antar propinsi lebih menggunakan sub terminal ini sebagai wadah dalam “bertransaksi” menarik calon penumpang.

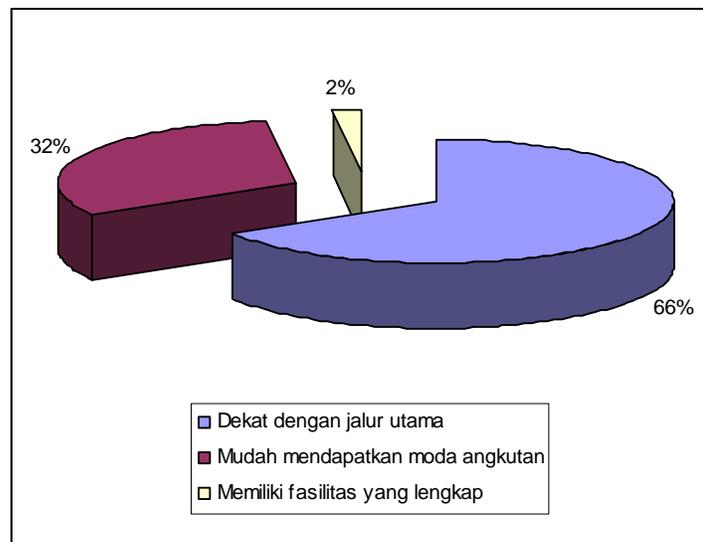
Dengan keberadaan lokasi terminal yang terletak pada titik pertemuan antara rute angkutan umum dan mudah diakses dari jalur jalan arteri atau jalur jalan utama kota tersebut mempengaruhi efektivitas pergerakan dan efektivitas aktivitas mobilitas pada Sub Terminal Krisak. Adanya efektifitas dari sudut pandang mobilitas dan pergerakan pada Sub Terminal Krisak inilah sebagai faktor utama pendorong perilaku pengguna jasa terminal untuk lebih memanfaatkan keberadaan terminal tersebut sebagai objek pelayanan jasa transportasi perhubungan antar kota.

Kondisi padatnya aktivitas pada Sub Terminal Krisak tersebut menyebabkan terjadinya penumpukan moda angkutan umum di sekitar terminal yang akhirnya berdampak pada permasalahan transportasi berupa kemacetan lalu lintas akibat penumpukan moda dan kenyamanan pengguna yang terganggu akibat dari kapasitas terminal yang notabene diperuntukkan sebagai terminal tipe C bukanlah sebagai terminal induk.

Permasalahan tersebut “diperparah” dengan adanya indikasi pertumbuhan perdagangan dan jasa di sekitar Sub Terminal Krisak. Dari hal tersebut dapat

diindikasikan jika adanya aktifitas perdagangan di sekitar terminal dapat mempengaruhi karakteristik suatu kawasan dimana dengan tidak adanya batas atau jarak yang ada menyebabkan kawasan terminal menjadi padat akibat lintasan dari mobilitas barang oleh keberadaan aktivitas perdagangan tersebut. Dengan adanya mobilitas barang (oleh aktivitas perdagangan) dan mobilitas manusia (oleh keberadaan terminal) menyebabkan terjadinya percampuran pergerakan pada jalur di sekitar terminal, sehingga kepadatan lalu lintas tidak dapat terhindari, terutama pada waktu pagi hari (waktu aktifitas pasar dimulai).

Hasil wawancara oleh responden terhadap pemilihan lokasi pelayanan jasa Terminal Krisak dibandingkan dengan Terminal Induk Giri Adipura dapat dilihat pada Gambar 4.4 berikut.



Sumber: Hasil Wawancara dan Analisis 2006

GAMBAR 4.2
PROSENTASE PERNYATAAN RESPONDEN TERHADAP PEMILIHAN
PELAYANAN SUB TERMINAL KRISAK DIBANDINGKAN DENGAN
TERMINAL INDUK GIRI ADIPURA

Dari diagram tersebut diketahui jika 66 % responden menganggap bahwa keberadaan Sub Terminal Krisak lebih memiliki keuntungan lokasi dibandingkan dengan Terminal Induk Giri Adipura. Keuntungan lokasi tersebut digambarkan dengan keberadaan lokasi terminal yang berada pada jalur utama perkembangan kota dimana pada jalur tersebut merupakan jalur penghubung antar kota hingga jalur penghubung antar provinsi (provinsi Jawa Tengah – Jawa Timur). Berdasarkan lokasinya, Sub Terminal Krisak ini tergolong dalam arus pergerakan regional sedangkan lokasi Terminal Induk Giri Adipura tergolong dalam pola pergerakan lokal (sumber: RUTR Kota Wonogiri).

Berikut digambarkan mengenai perbandingan antara tingkat kepadatan pelayanan Terminal Induk Giri Adipura dengan Sub Terminal Krisak.



Sumber: Hasil Observasi 2006

Keterangan: 1. Kondisi Aktivitas di Terminal Induk Giri Adipura (tidak terdapat aktivitas dalam terminal)

2. Kondisi Aktivitas di Sub Terminal Krisak (adanya aktivitas bus dalam kota hingga antar kota)

GAMBAR 4.3
PERBANDINGAN KONDISI AKTIVITAS TERMINAL PADA
TERMINAL INDUK GIRI ADIPURA - SUB TERMINAL KRISAK

Peta analisis lokasi terminal

4.3.1 Lokasi Terminal Ditinjau dari Aspek Tata Ruang

Sebagai salah satu elemen dalam sistem transportasi, keberadaan terminal tidak lepas 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).

Berdasarkan kajian teoritis di atas jika dibandingkan dengan kondisi di lapangan dapat diidentifikasi bahwa:

- a. Lokasi Terminal Giri Adipura tidak berada pada akhir trayek angkutan umum, pada persimpangan trayek, atau sepanjang trayek perjalanan angkutan. Hal tersebut didasarkan pada lokasi terminal yang berada di luar jalur perhubungan regional maupun jalur perkembangan kota.
- b. Lokasi Sub Terminal Krisak berada di sepanjang trayek perjalanan angkutan, yaitu berada pada jalur perhubungan regional dan jalur perkembangan kota.

Uraian di atas menjelaskan jika lokasi Terminal Giri Adipura tidak termasuk dalam suatu elemen sistem transportasi Kota Wonogiri dan terlepas dari pola jaringan jalan dan sistem pergerakan yang terbentuk. Kondisi tersebut berbanding terbalik dengan lokasi Sub Terminal Krisak yang dipandang secara tata ruang lebih berperan dalam sistem jaringan transportasi Kota Wonogiri. Adanya lintasan jalur perhubungan dan perkembangan kota mendorong aktivitas perangkutan umum lebih teralokasi pada terminal ini.

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). Lokasi terminal berkarakter *off street* lebih sesuai diartikan terhadap lokasi Terminal Giri Adipura, sedangkan lokasi terminal jenis *on street* merupakan karakter dari Sub Terminal Krisak. Dengan karakteristik lokasi terminal model *off street*, mengindikasikan bahwa perkembangan Terminal Giri Adipura sangat tergantung pada jenis aktivitas dan sistem pergerakan pada jalur utama dan jalur akses yang menghubungkan terminal.

Tingkat pelayanan terminal ditinjau dari segi aksesibilitasnya, tergambar jelas jika model terminal *on street* lebih memiliki tingkat aksesibilitas lebih menguntungkan dibandingkan dengan lokasi terminal model *off street*. Perkembangan terminal pada lokasi model *off street* dapat terganggu jika pada jarak jangkauan yang dekat terdapat terminal dengan model lokasi *on street*. Terminal yang berlokasi model *off street* mampu berkembang jika keberadaan terminal tersebut *independen* atau berdiri sendiri.

Sebagai ilustrasi bahwa salah satu penghambat perkembangan aktivitas Terminal Giri Adipura (lokasi terminal model *off street*) adalah keberadaan Sub Terminal Krisak (lokasi terminal model *on street*). Kondisi di lapangan mengisyaratkan bahwa pelaku aktivitas jasa terminal lebih memilih pelayanan pada Sub Terminal Krisak dibandingkan dengan Terminal Giri Adipura yang diakibatkan oleh tingkat aksesibilitas yang lebih baik dari lokasi Sub Terminal Krisak dibandingkan dengan lokasi Terminal Giri Adipura. Kecenderungan ini akan mengurangi kinerja Terminal Giri Adipura, karena dengan demikian jumlah penumpang dapat berkurang karena adanya tempat akumulasi yang lebih potensial

di lokasi Sub Terminal Krisak.

Pada prinsipnya, keberadaan terminal dimaksudkan untuk menyediakan tempat konsentrasi penumpang dan kendaraan, sehingga lokasi terminal hendaknya dapat dicapai dengan mudah oleh penumpang maupun kendaraan umum. Lokasi terminal hendaknya mencerminkan kebutuhan penggunanya. Beberapa pendapat berkaitan dengan penentuan kriteria lokasi terminal berdasarkan aspek tata ruang kota, di antaranya (Rasyidin, 1984:87), yakni:

1. Mempunyai kemudahan terhadap rute lalu lintas utama.

Jika lokasi terminal bersifat *off street*, maka diperlukan adanya akses yang memberikan kemudahan terhadap rute lalu lintas utama guna mendukung kemudahan pencapaian dari dan ke terminal. Dengan demikian, perlu dipikirkan akses yang memadai dari rute lalu lintas utama menuju terminal, baik dengan penyediaan jaringan jalan yang baik maupun dengan penyediaan sarana angkutan umum yang memadai.

Sebagai bentuk lokasi terminal bersifat *off street*, pada lokasi Terminal Giri Adipura telah tersedia jalan akses yang menghubungkan dengan jalur utama rute angkutan. Seperti yang telah dijelaskan di atas, bahwa pada hakekatnya lokasi terminal yang bersifat *off street* pada Terminal Giri Adipura tidak berpengaruh terhadap perkembangan aktivitas terminal jika di sekitar lokasi terminal tersebut tidak terdapat terminal lain yang lebih memiliki tingkat aksesibilitas yang lebih baik.

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 antarkota. Selanjutnya dengan lokasi di pinggiran tersebut diharapkan dapat merangsang pertumbuhan wilayah di sekitar terminal sebagai salah satu usaha untuk pemerataan pembangunan.

Berdasarkan struktur ruang Kota Wonogiri, lokasi Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak merupakan terminal yang berada di daerah pinggiran kota, dengan jarak tempuh terhadap pusat kota sekitar 3 km.

3. Sesuai dengan struktur kota dan sistem jaringan kota.

Lokasi terminal harus memperhatikan ketersediaan lahan, 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).

Ditinjau dari kajian tersebut di atas, dapat disebutkan jika kedua terminal telah sesuai dengan struktur kota dan sistem jaringan jalan, terutama pada lokasi Sub Terminal Krisak, yang bersinggungan langsung dengan jalur utama kota.

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 terhadap lokasi

tersebut sehingga dapat menjamin 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 terminal 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. Disamping itu, jarak antarterminal tersebut juga akan mempengaruhi waktu tunggu dalam terminal (*waiting time*). Waktu tunggu, yaitu waktu yang dibutuhkan oleh penumpang untuk memperoleh angkutan unit tertentu di suatu tempat (Edwards, 1992:204-208). Di dalam kegiatan yang berlangsung di suatu terminal adalah waktu tidak produktif yang berusaha dihindari oleh penumpang maupun kendaraan, suatu trayek, jadwal kendaraan tidak teratur atau tundaan perjalanan kendaraan (keterlambatan kendaraan).

Berdasarkan kondisi eksisting di Kota Wonogiri, diketahui bahwa terminal angkutan lain yang tersedia adalah stasiun kereta api. Stasiun ini berlokasi di pusat kota dan terletak pada jalur utama perkembangan kota, sehingga berdasarkan hal tersebut maka dapat diidentifikasi jika lokasi Sub Terminal Krisak merupakan lokasi yang memiliki keterkaitan secara langsung terhadap lokasi terminal angkutan lain karena keberadaannya yang juga berada di jalur utama perkembangan kota.

4.3.2 Kriteria Lokasi Terminal dari Tinjauan Normatif

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

- 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.

Dalam hal ini, keberadaan Terminal Giri Adipura mampu berperan sebagai tempat pemindahan arus naik dan turunnya penumpang. Hal tersebut ditandai dengan adanya ketersediaan sarana ruang parkir dan areal sirkulasi kendaraan yang memadai. Sarana ruang parkir yang ada seluas 1.800 m² untuk AKAP dan 3.600 m² untuk AKDP, sedangkan ruang sirkulasi kendaraan seluas 2.400 m².

- b. Sebagai tempat pertukaran jenis angkutan

Sebagai sarana yang diperuntukan sebagai pemenuhan pelayanan perhubungan, tentunya Terminal Giri Adipura mampu berperan sebagai tempat pertukaran jenis angkutan. Jenis angkutan yang diperuntukan terhadap keberadaan Terminal Giri Adipura tersebut adalah angkutan bus AKAP dan AKDP.

- c. Sebagai sarana pengendali, pengawas dan pengatur arus kendaraan umum yang baik.

Dengan adanya ketersediaan sarana ruang pengawas dan ruang operasional, tentunya keberadaan Terminal Giri Adipura mampu berperan sebagai sarana pengendali, pengawas dan pengatur arus kendaraan umum.

- Dari segi tata ruang kota, hendaknya lokasi terminal sesuai dengan arahan rencana tata ruang pengembangan kota.

Dalam Rencana Umum Tata Ruang Kota Wonogiri, disebutkan bahwa pusat pelayanan Angkutan Umum Antar Kota berada di Desa Kaliancar, tepatnya berada pada keberadaan Terminal Giri Adipura. Dari kondisi tersebut mengindikasikan jika lokasi terminal telah sesuai dengan arahan rencana tata ruang pengembangan kota.

- Lokasi terminal primer hendaknya tidak sampai mengganggu lingkungan hidup yang berada di wilayah sekitarnya.

Lokasi terminal berada di daerah pinggiran kota dengan peruntukan kawasan di sekitar terminal adalah kawasan industri dan lahan non terbangun. Lingkungan di sekitar terminal yang notabene bukan merupakan kawasan permukiman dan pelayanan sosial, maka dapat disebutkan jika lokasi terminal tidak mengganggu lingkungan hidup yang berada di wilayah sekitarnya.

- Lokasi terminal hendaknya dapat menjamin penggunaan dan operasi kegiatan terminal yang efektif dan efisien.

Berdasarkan pengamatan di lapangan, diketahui jika lokasi Terminal Giri Adipura tidak berada pada jalur utama perkembangan kota. Lokasi terminal ini cenderung bersifat *off street*, sehingga akses ke jalur utama kurang terakses dengan baik. Sebagai terminal yang berjenis khusus melayani angkutan

manusia antar kota (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.

- Lokasi terminal hendaknya tidak sampai menyebabkan timbulnya gangguan pada kelancaran arus kendaraan maupun keamanan lalu lintas dalam kota. Sebagai terminal yang berada pada lokasi di pinggiran kota dan bukan pada pusat aktivitas penduduk, maka dapat diidentifikasi jika lokasi terminal tidak menyebabkan timbulnya gangguan pada kelancaran arus kendaraan maupun keamanan lalu lintas dalam Kota Wonogiri.

4.3.3 Kriteria Lokasi Terminal dari Tinjauan Praktis

Kriteria lokasi terminal penumpang berdasarkan persyaratan lokasi jika diterapkan pada identifikasi lokasi Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak adalah sebagai berikut :

- Lokasi terminal harus terkait dengan jaringan jalan arteri.

Berdasarkan persyaratan tersebut, maka dapat disebutkan jika lokasi

Terminal Giri Adipura tidak sesuai dengan persyaratan, karena keberadaan terminal tersebut tidak terkait dengan jalan arteri.

- Lokasi terminal harus dapat dicapai secara langsung dengan cepat, aman, dan murah oleh pemakai jasa angkutan regional.

Jika dibandingkan antara lokasi Terminal Giri Adipura dengan Sub Terminal Krisak, dapat diidentifikasi jika dari kedua terminal tersebut yang lebih dapat dicapai secara langsung dengan cepat adalah Sub Terminal Krisak, karena berada terkait dengan jalur perkembangan kota.

- Lokasi terminal harus memiliki ketersediaan lahan.

Ketersediaan lahan dapat diartikan sebagai areal/lahan cadangan pengembangan. Pada kondisi eksisting di Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak, keduanya tidak memiliki areal sebagai daerah pengembangan.

- Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukkan bagi kendaraan industri.

Pada kondisi di lapangan, lokasi Terminal Giri Adipura merupakan area yang berdekatan dengan kawasan industri, sehingga keberadaan kendaraan industri di sekitar terminal tersebut tidak dapat dihindari.

- Lokasi terminal harus berada di luar daerah konservasi.

Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak merupakan terminal yang berlokasi di luar daerah konservasi. Berdasarkan Rencana Umum Tata Ruang Kota Wonogiri, kawasan konservasi adalah kawasan yang berada di daerah sepanjang bantaran sungai dan sekitar waduk.

- Lokasi terminal harus terkait dengan jaringan jalan utama dalam kota (dalam hal ini adalah jaringan jalan arteri sekunder).

Dari kedua terminal, dapat diidentifikasi jika lokasi Sub Terminal Krisak terkait dengan jaringan jalan utama kota, sedangkan lokasi Terminal Giri Adipura hanya terkait dengan jalan lingkungan.

4.3.4 Perbandingan Kestrategisan Lokasi Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak

Untuk menilai suatu lokasi terminal berdasarkan kriteria lokasi yang telah disebutkan, maka kriteria penilaian yang digunakan untuk perbandingan kestrategisan lokasi Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak adalah berpedoman pada beberapa kriteria lokasi terminal yang telah disebutkan di atas. Kriteria yang perlu ditekankan dalam hal ini adalah mengenai pengaruh lokasi terhadap perkembangan aktivitas terminal.

TABEL IV.3
KRITERIA LOKASI TERMINAL

No.	Kriteria Lokasi Terminal
1.	Mudah dicapai oleh penumpang dan kendaraan umum
2.	Diluar pusat kota
3.	Kemudahan untuk bertukar moda angkutan umum
4.	Mempunyai kemudahan untuk bertukar moda angkutan kota
5.	Terkait dengan sistem jaringan jalan primer dan terletak \pm 100 m dari arteri primer
6.	Terletak dipinggir kota yang sesuai dengan arah geografis lokasi pemasaran regional
7.	Memiliki tingkat kebisingan dan polusi udara yang tidak mengganggu lingkungan sekitar
8.	Dekat dengan terminal angkutan lain
9.	Dekat dengan terminal angkutan jalan raya lain
10.	Dengan dengan pusat aktivitas
11.	Kesesuaian dengan penggunaan lahan
12.	Ketersediaan lahan yang memadai
13.	Kedekatan dengan fasilitas pendukung operasi kendaraan

Sumber: Hasil Analisa, 2006 (rangkuman teori kriteria lokasi terminal)

Peta konstlelasi terminal

Adapun *check list* kriteria lokasi terhadap Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak adalah sebagai berikut:

TABEL IV.4
CHECK LIST KRITERIA LOKASI TERMINAL GIRI ADIPURA
DAN SUB TERMINAL KRISAK

No.	Kriteria Penilaian	Bobot	
		Giri Adipura	Krisak
1.	Mudah dicapai oleh penumpang dan kendaraan umum	-	✓
2.	Diluar pusat kota	✓	✓
3.	Kemudahan untuk bertukar moda angkutan umum	✓	✓
4.	Mempunyai kemudahan untuk bertukar moda angkutan kota	✓	-
5.	Terkait dengan sistem jaringan jalan primer dan terletak ± 100 m dari arteri primer	-	✓
6.	Terletak dipinggir kota yang sesuai dengan arah geografis lokasi pemasaran regional	-	✓
7.	Memiliki tingkat kebisingan dan polusi udara yang tidak mengganggu lingkungan sekitar	✓	-
8.	Dekat dengan terminal angkutan lain	✓	✓
9.	Dekat dengan terminal angkutan jalan raya lain	✓	✓
10.	Mempunyai aksesibilitas yang mudah dengan pusat aktivitas	-	✓
11.	Kesesuaian dengan penggunaan lahan	✓	✓
12.	Ketersediaan lahan yang memadai	✓	-
13.	Kedekatan dengan fasilitas pendukung operasi kendaraan	✓	✓

Sumber: Hasil Analisa, 2006

* Simbol (✓) mengindikasikan jika lokasi terminal sesuai dengan kriteria
Simbol (-) mengindikasikan jika lokasi terminal tidak berdasarkan kriteria

Penilaian kriteria lokasi terminal seperti yang ditunjukkan pada tabel di atas, menunjukkan bahwa Sub Terminal Krisak lebih memiliki ketepatan lokasi dibandingkan dengan Terminal Giri Adipura. Hal tersebut didasarkan pada jumlah *check list* kesesuaian lokasi pada Sub Terminal Krisak yang lebih banyak dibandingkan dengan Terminal Giri Adipura. Dengan adanya kelebihan dalam hal *opportunities place* pada Sub Terminal Krisak tentunya memberikan pengaruh terhadap tingkat perkembangan aktivitas terminal itu sendiri. Dari segi jumlah calon penumpang dan angkutan umum yang masuk, kondisi di Sub Terminal

Krisak lebih menunjukkan adanya perkembangan yang signifikan dibandingkan dengan Terminal Giri Adipura yang justru mengalami fluktuasi penurunan tiap tahunnya.

Temuan studi yang dapat disimpulkan terhadap kondisi lapangan dan analisis di atas adalah:

- a. Perkembangan aktivitas Terminal Induk Giri Adipura menunjukkan adanya fluktuasi penurunan baik dari segi tingkat kepadatan penumpang maupun moda angkutan. Hal tersebut sangatlah berbanding terbalik jika dibandingkan dengan perkembangan Sub Terminal Krisak yang justru lebih menunjukkan adanya fluktuasi perkembangan yang menanjak.
- b. Tidak berkembangnya Terminal Induk Giri Adipura akibat dari lokasi terminal yang berdekatan dengan Sub Terminal Krisak yang notabene lebih berada pada jalur utama perkembangan kota dan memiliki aksesibilitas yang lebih baik ke arah pusat aktivitas dibandingkan dengan Terminal Giri Adipura.
- c. Keberadaan lokasi Terminal Induk Giri Adipura yang berkarakteristik *off street*, berpengaruh terhadap kurang terbukanya akses ke jalur utama dengan baik.
- d. Keberadaan lokasi Sub Terminal Krisak yang berkarakteristik *on street* berpengaruh terhadap minat pengguna jasa terminal untuk menggunakan pelayanan jasa terminal tersebut akibat adanya kemudahan akses.

4.4 Analisis Perkembangan Lokasi Terminal *Central* dan *Nearside* dalam Penerapannya di Kota Wonogiri

4.4.1 Identifikasi Pemanfaatan Ruang Di Kota Wonogiri

Pemanfaatan ruang di Kota Wonogiri sebagian besar merupakan digunakan sebagai wilayah terbangun yaitu sebesar 1.783,34 Ha (52,21 %) sedangkan untuk lahan non terbangun seluas 1.632,47 Ha (47,79 %). Pemanfaatan ruang wilayah terbangun sebagian besar digunakan sebagai lahan perumahan dan permukiman yaitu sebesar 1.145 Ha.

Untuk pemanfaatan ruang sebagai kawasan perdagangan dan jasa di Kota Wonogiri terkonsentrasi di Kelurahan Giripurwo dan Kelurahan Giritirto yakni disekitar Jl. Jenderal Ahmad Yani, sedangkan fasilitas perdagangan yang berupa pertokoan tersebar disepanjang pinggir jalan utama kota.

Kawasan perkantoran di Kota Wonogiri dialokasikan di Kelurahan Giripurwo serta menyebar mengikuti Jl. Raden Mas Said, Jl. Dr. Wahidin dan Jl. Diponegoro atau termasuk pada Desa Wuryorejo dan Desa Wonoboyo. Untuk Kawasan pendidikan berlokasi di Desa Bulusulur, sedangkan untuk pendidikan dasar dan menengah tersebar di seluruh bagian wilayah kota.

Peta struktur ruang

4.4.2 Analisis Perkembangan Lokasi Terminal *Central*

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui pengaruh terhadap pemindahan terminal lama di pusat kota ke terminal baru, yaitu Terminal Induk Giri Adipura. Terminal lama Kota Wonogiri berlokasi di pusat kota dan merupakan terminal induk utama kota yang melayani seluruh angkutan umum penumpang baik dalam pelayanan lokal maupun regional (antar kota dan antar propinsi). Keuntungan yang dapat diambil dari kondisi ini adalah:

- a) Letaknya relatif dekat dengan pusat aktivitas, sehingga potensial sebagai pembangkit dan penarik perjalanan.
- b) Mengurangi transfer, karena distribusi perjalanan ke seluruh bagian kota dapat dilakukan langsung dari terminal tersebut.
- c) Mudah dicapai oleh penumpang.

Kelemahan model ini adalah tidak adanya pemisahan antara arus lokal dan regional, sehingga kemungkinan terjadi konflik dalam suatu lalu lintas lebih besar. Kelemahan inilah terjadi secara dominan di Kota Wonogiri, dengan model terminal terpadu tersebut penumpukan arus pergerakan menyebabkan timbulnya kemacetan di pusat kota yang didorong pula oleh perkembangan aktivitas di sekitar terminal sebagai pusat aktivitas perdagangan dan jasa hingga pelayanan sosial menyebabkan penumpukan moda angkutan, baik moda angkutan umum maupun angkutan pribadi sehingga kemacetan pada jam-jam padat tidak dapat terhindarkan.

Kondisi tersebut semacam inilah yang mendorong dipindahkan lokasi terminal induk pada daerah tepi kota. Terminal induk baru ini adalah Terminal

Induk Giri Adipura yang difungsikan sebagai terminal induk yang melayani angkutan umum penumpang antar kota dan regional. Dengan demikian aktivitas di terminal lama diturunkan menjadi pelayanan angkutan skala pelayanan lokal (khusus angkutan dalam kota). Pengalihan fungsi tersebut dimaksudkan agar tingkat kepadatan aktivitas yang terjadi dapat berkurang dan pelayanan moda angkutan sebagai pembangkit dan penarik perjalanan dalam skala lokal (kota) masih dapat berlangsung dan distribusi perjalanan angkutan dalam kota ke seluruh bagian kota masih dapat dilakukan langsung dari terminal tersebut. Adapun gambaran mengenai kondisi terminal lama sebagai Sub Terminal (pelayanan angkutan skala lokal), dapat dilihat pada gambar berikut.



Sumber: Hasil Observasi 2006

GAMBAR 4.7
KONDISI AKTIVITAS TERMINAL LAMA
SEBAGAI SUB TERMINAL DI PUSAT KOTA

Berdasarkan gambar diatas terlihat bahwa moda angkutan umum yang beraktivitas di terminal hanya berupa moda angkutan pelayanan dalam kota, hal ini sejalan dengan apa yang programkan terhadap pengembangan terminal lama kearah sub terminal.

4.4.3 Analisis Perkembangan Lokasi Terminal *Nearside*

Lokasi terminal model *nearside* coba diterapkan dengan adanya permasalahan arus pergerakan dalam kota dengan adanya terminal terpadu (terminal lama). Pemindahan terminal lama menjadi Terminal Induk Giri Adipura merupakan salah satu wujud menciptakan model lokasi terminal *nearside*, karena Terminal Induk Giri Adipura terletak di daerah tepi kota dan melayani arus pergerakan regional. Pada model *nearside terminating*, 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. Pada awal perkembangannya, keberadaan Terminal Induk Giri Adipura ini mampu memberikan pelayanan angkutan sebagaimana seperti yang diharapkan, yaitu melayani pelayanan arus penumpang regional. Dengan berjalannya waktu, aktivitas yang terjadi di terminal ini semakin menurun dengan adanya perubahan perilaku pengguna terminal yang mulai memilih pelayanan pada terminal di sekitar lokasi Terminal Induk Giri Adipura yaitu Sub Terminal Krisak yang notabene lebih memiliki tingkat aksesibilitas lebih baik dibandingkan dengan lokasi Terminal Induk Giri Adipura. Kondisi ini mengakibatkan terjadinya penurunan perkembangan pada keberadaan Terminal Induk Giri Adipura yang ditengarai dengan menurunnya tingkat pemasukan retribusi pendapatan terminal serta penurunan jumlah calon penumpang dan armada angkutan yang memanfaatkan jasa terminal.

Keberadaan terminal lain di sekitar Terminal Induk Giri Adipura inilah yang mengganggu perkembangan terminal. Didasarkan pada lokasinya, Sub Terminal Krisak juga merupakan model terminal *nearside*, tetapi berdasarkan fungsi utamanya sebagai sub terminal atau terminal pelayanan angkutan dalam kota, maka terminal ini tergolong dalam model terminal *centralside*.

Temuan studi yang dapat disimpulkan dari analisis di atas adalah:

- a. Pengembangan terminal *centralside* jika diterapkan di Kota Wonogiri akan menyebabkan terjadinya permasalahan lalu lintas berupa percampuran arus pergerakan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas.
- b. Lokasi terminal dalam kota lebih sesuai jika dibebankan pada jenis terminal pelayanan dalam kota/lokal, karena tarikan perjalanan yang terjadi hanya merupakan pergerakan lokal.
- c. Pengembangan terminal *nearside* sebenarnya sesuai diterapkan di Kota Wonogiri, jika pengalokasian terminal ditempatkan pada lokasi yang tepat. Dalam hal ini lokasi terminal tidak berdekatan dengan lokasi terminal lainnya dan sebisa mungkin memiliki akses dengan jalur utama atau berada pada jalur utama perkembangan kota.

Peta central & nearside

4.5 Pengaruh Lokasi Terhadap Perkembangan Aktivitas Terminal

Dari beberapa analisis yang dilakukan, dapat ditarik beberapa temuan studi mengenai pengaruh lokasi terhadap perkembangan aktivitas terminal dengan studi kasus pada lokasi Terminal Induk Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak, yaitu:

- 1) Lokasi Terminal Induk Giri Adipura terletak pada lokasi objek *off street*. Kondisi tersebut berdampak pada perilaku pengguna jasa terminal yang lebih memilih lokasi terminal tipe *on street* seperti halnya karakteristik lokasi Sub Terminal Krisak.
- 2) Penurunan aktivitas Terminal Induk Giri Adipura dipengaruhi oleh adanya keberadaan Sub Terminal Krisak yang lokasinya saling berdekatan. Dengan adanya keuntungan dari segi lokasi, keberadaan Sub Terminal Krisak lebih dijadikan sebagai pilihan pengguna jasa terminal dalam pemenuhan pelayanan angkutan umum.
- 3) Dari segi tingkat jumlah penumpang, kondisi lokasi terminal model *centralside* lebih mampu memberikan perkembangan terhadap aktivitas terminal, tetapi tingkat perkembangan yang terjadi berdampak terhadap fenomena percampuran arus pergerakan, sehingga menimbulkan permasalahan lalu lintas berupa kemacetan di kawasan pusat kota.
- 4) Model lokasi terminal *nearside* mampu dikembangkan di Kota Wonogiri jika pengalokasian terminal ditempatkan pada lokasi yang tepat. Dalam hal ini lokasi terminal tidak berdekatan dengan lokasi terminal lainnya dan sebisa mungkin memiliki akses dengan jalur utama atau berada pada jalur utama perkembangan kota.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

- 1) Perkembangan Sub Terminal Krisak lebih menunjukkan adanya peningkatan yang signifikan (baik dari segi jumlah angkutan maupun penumpang) dibandingkan dengan perkembangan Terminal Giri Adipura. Kurang berkembangnya Terminal Giri Adipura akibat dari lokasi terminal yang berdekatan dengan Sub Terminal Krisak yang notabene lebih berada pada jalur utama perkembangan kota dan memiliki aksesibilitas lebih baik.
- 2) Pengembangan lokasi terminal *central* dalam penerapannya di Kota Wonogiri akan menyebabkan terjadinya permasalahan lalu lintas berupa percampuran arus pergerakan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas karena lokasi terminal dalam kota lebih sesuai jika dibebankan pada jenis terminal pelayanan dalam kota/lokal, karena tarikan perjalanan yang terjadi hanya merupakan pergerakan lokal.
- 3) Pengaruh lokasi terhadap perkembangan aktivitas terminal (aktivitas terminal dalam hal ini antara lain: pertukaran moda angkutan, pelayanan penumpang, mobilitas angkutan umum, dan segala bentuk aktivitas lainnya yang terjadi dalam terminal) antara lain:
 - Lokasi Terminal Giri Adipura terletak pada lokasi objek *off street*, karena berada tidak pada jalur perkembangan kota. Kondisi tersebut berdampak pada perilaku pengguna jasa terminal yang lebih memilih lokasi terminal

tipe *onstreet* seperti halnya karakteristik lokasi Sub Terminal Krisak.

- Dari segi tingkat jumlah penumpang, kondisi lokasi terminal model *centralside* lebih mampu memberikan perkembangan terhadap aktivitas terminal, karena mempunyai kemudahan akses terhadap pusat-pusat aktivitas perkotaan, tetapi tingkat perkembangan yang terjadi berdampak terhadap fenomena percampuran arus pergerakan, sehingga menimbulkan permasalahan lalu lintas berupa kemacetan.
- Model lokasi terminal *nearside* mampu dikembangkan di Kota Wonogiri jika pengalokasian terminal ditempatkan pada lokasi yang sesuai. Dalam hal ini lokasi terminal tidak berdekatan dengan lokasi terminal lainnya, sebisa memiliki kemudahan akses dengan jalur utama atau berada pada jalur utama perkembangan kota, berada di luar pusat kota, dan mempunyai kemudahan untuk bertukar moda angkutan kota

5.2 Rekomendasi

- 1) Pelarangan yang tegas bagi angkutan umum jalur luar kota/provinsi untuk tidak menggunakan pelayanan Terminal Tipe C sebagai objek menaikkan dan menurunkan penumpang.
- 2) Pengoptimalan jalur penghubung ke arah Terminal Giri Adipura melalui peningkatan kapasitas dan perkerasan jalan yang sangat memadai untuk dilalui kendaraan umum yang menghubungkan langsung ke jalur utama.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-buku

- Abubakar, Iskandar. 1995. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Bourne. L.S. 1971, *Internal Structure Of City*, New York; Oxford University, Press.
- Black, JA. 1981, *Urban Transport Planing : Theory and Practice*. London; Cromm Helm.
- Budiharjo, Eko. 1997, *Tata Ruang Perkotaan*, Bandung; Penerbit Alumni.
- Creighton, RL. 1978, *Transportation and Traffic Enginnering Handbook*, The Institute Of Traffic Enginnering.
- Daldjoeni N. 1998, *Geografi Kota dan Desa*, Bandung; Penerbit Alumni.
- Delaney, RE dan GW.Weelner. 1974. *Handbook of Urban Planning*. Canada.Van Nostrand Reinhold Ltd.
- Dodi Slamet Riyadi. 2002, *Pengembangan Wilayah : Teori dan Konsep Dasar*, Jakarta; Pusat Pengkajian Kebijakan Teknologi Pengembangan Wilayah BBPT.
- Fidel Miro. 1997, *Sistem Transportasi Kota*, Bandung; Penerbit Tarsito.
- Forbes J. 1969, *A Map Analysis Of Potensial Development Land*; Regional Studies.
- Gray, George E., dan Hoel, Lester A. 1979, *Public Transportation : Planning, Operation, and Management*, New Jersey; Prentice- Hall Inc.
- Hutchinson, John G.B . 1977. *Transportation and The Environment*. The Cammelot Press Ltd, Sothampton.
- Idwan Santoso. 1996, *Perencanaan Prasarana Angkutan Umum*, Bandung; Pusat Studi & Komunikasi Institut Teknologi Bandung.
- Jhon D. Edward, Jr, P.E. 1992, *Transportation Planning Handbook*, New Jersey; Prentice-Hall Inc.
- Marimin. 2004, *Teknik dan Aplikasi Pengambilan Keputusan Kriteria Majemuk*, Jakarta; Penerbit PT Grasindo.

- Manheim, Marvin, L. 1979, *Fundamental of Transportation System Analysis*, Cambridge. Massachusetts, London; The MIT Press.
- M. Iqbal Hasan. 1992, *Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, Jakarta; Penerbit Ghalia Indonesia.
- M. Nasir. 2003, *Metode Penelitian*, Jakarta; Penerbit Ghalia Indonesia.
- Morlock, Edward.K. 1978. *Introduction to transportation Engineering & Planning*. Mc. Graw-Hill Kogakuha.
- Morlock, Edward.K. 1978. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan. Jakarta; Penerbit Erlangga.
- Ofyar Z Tamin. 1997, *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*, Bandung; Penerbit ITB.
- Pushkarev, Boris. S. 1977, *Public Transportation and Landuse Policy*, Canada, Indiana; University Press.
- Rushton,.1979, *Optimal Location Of Facilities*, Trustees Of Dartmouth, Collage.
- Singarimbun Masri. 1989, *Metode Penelitian Survei*, LP3S Jakarta.
- Sudjana. 1992, *Metode Statistik*, Bandung; Penerbit Tarsito.
- Setijowarno, D., 2001, *Pengantar Sistem Transportasi*. Semarang. Penerbit Unika Soegijapranata.
- Vuchie Vukan R. 1981, *Urban Public Transportation*, New Jersey; Sytem and Technology Prentice-Hall Inc.
- Warpani Suwajoko. 1990, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Bandung; Penerbit ITB.

Peraturan/Undang-Undang

Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan.

Undang-Undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Direktorat Jendral Perhubungan Darat Direktorat Bina Sistem Prasarana, Pedoman Teknik Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antar Kota.

Data/Laporan

BAPPEDA, 2001. Studi Kelayakan Pembangunan Terminal Bus Krisak Kecamatan Selogiri, Kabupaten Wonogiri