

**EVALUASI PELETAKAN  
TERMINAL BANYUMANIK DAN TERMINAL PENGGARON  
DALAM Mendukung SISTEM AKTIVITAS SEKITAR**

**TUGAS AKHIR**

Oleh :

**NITA MARLINA  
L2D 001 444**



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2006**

## **Abstraksi**

Aktivitas penduduk di pusat Kota Semarang yang semakin padat, menimbulkan arus lalu lintas yang semakin tinggi pula karena setiap aktivitas membutuhkan suatu pergerakan. Pergerakan penduduk dengan moda transportasi umum ini membutuhkan suatu wadah untuk menampung arus kendaraan yang masuk ke Kota Semarang. Keberadaan Terminal Terboyo sebagai satu-satunya terminal induk di Semarang (saat ini) memiliki beban yang semakin berat dalam menangkap arus kendaraan yang semakin meningkat. Oleh karenanya Kota Semarang membutuhkan terminal-terminal pembantu untuk memecah konsentrasi arus kendaraan yang masuk. Keberadaan terminal-terminal pembantu tersebut diwujudkan dengan pembangunan Terminal Mangkang, Terminal Penggaron, Terminal Banyumanik, dll.

Terminal Penggaron yang berada di bagian timur Kota Semarang dan Terminal Banyumanik yang berada di bagian selatan Kota Semarang bertujuan menangkap arus kendaraan umum yang masuk melewati perbatasan di mana kedua terminal tersebut berada. Kedua terminal ini menjadi wilayah studi karena keduanya merupakan terminal yang berada di pinggiran kota dan melayani arus pergerakan regional. Namun kedua terminal ini memiliki konsep peletakan yang berbeda, Terminal Banyumanik dibangun dengan konsep bus-street dan Terminal Penggaron dibangun dengan konsep off-street bus.

Suatu pusat aktivitas biasanya akan memacu tumbuhnya aktivitas lain di sekitarnya. Demikian halnya dengan kedua terminal yang menjadi wilayah studi. Terminal Banyumanik dan Terminal Penggaron yang menjadi pusat aktivitas transportasi di daerah dimana kedua terminal tersebut berada telah menunjukkan pengaruhnya terhadap perubahan aktivitas yang terjadi di sekitarnya meskipun dengan skala yang berbeda. Untuk mengetahuinya dilakukan evaluasi agar dapat dibandingkan konsep peletakan yang seperti apa yang lebih mendukung sistem aktivitas di sekitarnya.

Sebelum melakukan analisis, ditentukan lebih dahulu indikator-indikator untuk menilai besarnya pengaruh terminal terhadap sistem aktivitas.sekitarnya. berdasarkan studi literatur, kajian penelitian terdahulu, observasi dan wawancara, dapat dirumuskan indikator penelitian yaitu daya dukung terminal terhadap aktivitas harian masyarakat dan pengguna terminal, pengaruh terminal terhadap perkembangan sistem aktivitas kawasan dan keterkaitan aktivitas terminal dengan aktivitas di sekitarnya.

Metode analisis yang digunakan adalah perpaduan antara kualitatif (spasial dan deskriptif) dan kuantitatif (skoring). Dari hasil analisis tersebut, dapat diketahui bahwa kedua terminal sebenarnya mendukung aktivitas di sekitarnya, namun Terminal Banyumanik yang dibangun dengan konsep bus-street ternyata lebih mendukung sistem aktivitas di sekitarnya dibandingkan Terminal Penggaron yang dibangun dengan konsep off-street bus. Meskipun demikian ada kelemahan yang dimiliki Terminal Banyumanik yaitu faktor kenyamanan. Keberadaan terminal yang langsung berpotongan dengan jaringan jalan utama dan keterbatasan lahan membuat sirkulasi di dalam dan luar terminal ini menjadi terganggu. Jika hal ini dibiarkan pengguna akan menjadi enggan untuk masuk terminal, sehingga fungsi terminal menjadi tidak optimal yang secara tidak langsung akan mematikan aktivitas di dalamnya, seperti aktivitas perdagangan karena sebagian besar pembeli mereka berasal dari penumpang dan operator kendaraan. Sedangkan untuk Terminal Penggaron yang dibangun dengan konsep off-street bus memunculkan aktivitas perdagangan di luar terminal, sehingga aktivitas di dalam terminal tidak berkembang karena tidak adanya pengguna yang masuk ke dalam terminal.

Berdasarkan hasil penelitian, disimpulkan bahwa Terminal Banyumanik yang dibangun dengan konsep bus street lebih mendukung aktivitas di sekitarnya dibandingkan Terminal Penggaron yang dibangun dengan off-street bus karena dengan dekatnya akses ke jalan utama ternyata aktivitas yang berkembang di dalam dan sekitar terminal lebih dapat berkembang. Kondisi ini disebabkan terminal yang berpotongan langsung dengan jaringan jalan utama membuat pengguna bersedia masuk terminal karena aktivitas utama terminal dapat dicapai dengan mudah dan kondisi jalan di luar terminal yang membuat pengguna merasa lebih aman melakukan aktivitas transportasi di dalam terminal (terminal dekat dengan jaringan jalan yang mempunyai arus kendaraan padat dengan kecepatan tinggi). Selain itu dilihat dari skala pelayanannya, Terminal Banyumanik memiliki skala pelayanan yang lebih luas yang dapat dilihat dari banyaknya bus AKAP yang masuk terminal sedangkan Terminal Penggaron hanya melayani bus sampai dengan tingkat AKDP. Keterkaitan dengan jaringan jalan juga membuat kedua terminal ini memiliki daya dukung yang berbeda terhadap aktivitas di sekitarnya. Terminal Banyumanik yang berada pada jaringan jalan yang menghubungkan antar kota besar menimbulkan daya tarik yang lebih besar terhadap arus kendaraan yang masuk ke terminal dibandingkan Terminal Penggaron yang berada pada jaringan jalan yang menghubungkan kota besar dengan kota kecil (Demak/Purwodadi). Semakin banyaknya pengguna yang memanfaatkan terminal, maka terminal dinilai dapat mendukung aktivitas sekitarnya. Namun demikian kelemahan pada konsep bus street perlu diatasi misalnya dengan penyediaan lahan yang lebih memadai untuk pengaturan sirkulasi agar aktivitas terminal tidak mengganggu arus lalu lintas di sekitarnya.

**Key word: Terminal, Sistem Aktivitas**

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terdapat unsur pergerakan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas orang dan/atau barang dengan/tanpa alat angkut ke tempat lain (Joetata, 1997:2) Transportasi diperlukan karena adanya kesenjangan jarak antara lokasi sumber, lokasi produksi dan lokasi konsumen. Perwujudan kegiatan transportasi yang baik adalah dalam bentuk terkendalinya keseimbangan antara sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem kelembagaan. Terdapat interaksi yang kuat antara sistem transportasi dan sistem tata guna lahan (aktivitas). Menurut Nasution, distribusi geografis antara tata guna lahan (sistem aktivitas) serta kapasitas lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabung bersama untuk mendapatkan pola dan besaran pergerakan (sistem pergerakan). Tingkat pelayanan transportasi akan mempunyai *feedback* terhadap pemilihan lokasi dan perkembangan tata guna lahan. Komponen-komponen transportasi menurut Morlock adalah manusia dan barang (yang diangkut), kendaraan dan peti kemas (alat angkut), jalan (tempat alat angkut bergerak), terminal (tempat memasukkan dan mengeluarkan yang diangkut oleh alat angkut) dan sistem pengoperasian (yang mengatur keempat komponen di atas). Morlock menegaskan (dalam Muradi, 2005), kebutuhan terminal bagi suatu kota dipengaruhi oleh beberapa hal, khususnya karakteristik sistem transportasi kota yang dipengaruhi oleh sistem aktivitas (tata guna lahan), sistem pergerakan dan sistem jaringan jalan. Berdasar hal inilah, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh terminal terhadap tata guna lahan di sekitarnya yang berkaitan dengan sistem aktivitas.

Selain melihat pengaruhnya terhadap perubahan tata guna lahan di sekitarnya, perbedaan konsep peletakan terminal juga diangkat dalam penelitian ini. Konsep peletakan yang dimaksud di sini adalah peletakan terminal dari jaringan jalan utama yaitu *bus-street terminal* dan *off-street bus terminal*. Konsep peletakan ini diterapkan pada terminal-terminal di Indonesia, khususnya Semarang dan sekitarnya, misalnya Terminal Terboyo, Terminal Penggaron (Semarang), Terminal Purworejo, Terminal Gubug (Grobogan), Terminal Condongcatur dan Terminal Jombor (Jogja), Terminal Sleko (Pati). Terminal-terminal tersebut adalah terminal yang menerapkan konsep *off-street bus*. Berdasarkan wawancara dengan penduduk asli setempat, secara umum aktifitas-aktifitas di sekitar terminal pada awal pembangunan terminal memang mengalami pertumbuhan namun setelah berjalannya waktu aktivitas-aktivitas tersebut stagnan bahkan cenderung menurun perkembangannya seperti pada Terminal Gubug dan Terminal Sleko. Berbeda dengan Terminal Terboyo yang juga menerapkan konsep *off-street bus*, aktivitas di dalam maupun di sekitar terminal

mengalami kemajuan mengingat terminal ini berfungsi sebagai Terminal Induk satu-satunya di Kota Semarang sehingga untuk perkembangannya lebih diprioritaskan dibandingkan terminal lain yang berfungsi sebagai pendukung terminal induk (terminal pembantu) sehingga terminal ini mempunyai daya tarik terhadap arus pergerakan yang lebih besar karena melayani semua rute pergerakan baik dalam kota, antar kota maupun antar provinsi. Namun demikian terminal ini juga belum dimanfaatkan secara maksimal dilihat dari masih banyaknya penumpang maupun operator kendaraan yang tidak mau masuk ke dalam terminal karena jauhnya bangunan utama terminal dari jalan utama sehingga mengurangi daya dukung terminal terhadap aktivitas sekitarnya. Sedangkan terminal yang menerapkan konsep *bus-street* dapat dijumpai pada Terminal Demak, Terminal Weleri, Terminal Bawen, Terminal Pekalongan, Terminal Tidar (Magelang). Dibandingkan dengan terminal dengan konsep *off-street bus*, aktivitas terminal-terminal pembantu ini lebih berkembang.



**GAMBAR 1.1**  
**Lokasi Terminal Dengan Konsep Bus-Street dan Off-Street Bus**

Untuk lebih jelasnya, contoh fenomena keterkaitan tata letak terminal dengan perkembangan aktivitas di sekitarnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini yang diperoleh dari wawancara dengan penduduk asli setempat.

**TABEL 1.1**  
**PERBANDINGAN PENGARUH TERMINAL**  
**TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN DISEKITARNYA**

Terminal	Konsep Peletakan	Pengaruh
Terminal Penggaron Kota Semarang	<i>Off-Street Bus</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berada di kawasan pinggir kota semarang</li> <li>• Sebelum ada terminal berupa areal persawahan dan perkebunan</li> <li>• Konservasi lahan pertanian menjadi lahan pertanian pada kawasan disekitarnya masih belum begitu besar sehingga dapat dikatakan belum memberikan pengaruh yang besar terhadap perkembangan kawasan disekitarnya</li> </ul>
Terminal Banyumanik Kota Semarang	<i>Bus Street</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebelum dibangun merupakan daerah permukiman dan perdagangan</li> <li>• Perkembangan aktivitas perdagangan terutama jasa</li> </ul>

Terminal	Konsep Peletakan	Pengaruh
		biro travel dan warung makan sebagai aktivitas pendukung terminal cukup pesat sehingga dapat dikatakan cukup mempengaruhi perkembangan kawasan disekitarnya
Terminal Pati	<i>Off-Street Bus</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Merupakan terminal baru hasil relokasi terminal lama</li> <li>• Tarikan aktivitas masih sangat kecil karena keengganan masyarakat dan operator kendaraan untuk memanfaatkan terminal ini</li> </ul>
Terminal Gubuk	<i>Off-Street Bus</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berada pada jalur Semarang-Purwodadi dan difungsikan sebagai terminal bus antar kota dan dalam kota</li> <li>• Saat ini kondisinya sudah tidak berfungsi karena hampir tidak ada angkutan yang masuk kawasan terminal ini</li> </ul>
Terminal Bawen	<i>Bus Street</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Merupakan terminal transit bus antar kota dan antar provinsi</li> <li>• Sebelum ada kawasan merupakan lahan kosong dan permukiman yang tidak begitu luas</li> <li>• Akibat adanya terminal banyak terjadi tarikan aktivitas perdagangan dan permukiman dikawasan sekitarnya.</li> </ul>

Sumber : Hasil Observasi dan wawancara masyarakat setempat

Dari kondisi diatas jelas terlihat perbedaan pengaruh antara terminal dengan konsep peletakan *Bus Street* dan terminal dengan konsep peletakan *off-Street Bus*. Dari fenomena yang terjadi ini dapat ditarik kesimpulan bahwa konsep peletakan sebuah terminal turut berpengaruh terhadap tingkat perkembangan aktivitas masyarakat disekitarnya. Hal ini menjadi suatu hal yang menarik untuk diteliti sehingga dapat diketahui mengapa terminal dengan konsep peletakan yang berbeda memiliki pengaruh yang berbeda pula dalam mendukung aktivitas di sekitarnya. Namun untuk menilai pengaruh terminal terhadap aktivitas di sekitarnya juga perlu dipertimbangkan skala pelayanan dan keterkaitan terminal dalam konstelasi wilayah karena semakin besar skala pelayanan sebuah terminal dan semakin tinggi keterkaitan terminal dengan wilayah lain yang dapat dilihat dari jaringan jalan yang menghubungkan terminal ini dengan kota lain akan menimbulkan daya tarik terhadap arus kendaraan umum yang semakin tinggi pula sehingga akan berpengaruh positif terhadap sistem aktivitas di sekitar terminal.

Kota Semarang memiliki Terminal Terboyo sebagai terminal induk yang berada di bagian utara Kota Semarang. Terminal Terboyo juga didukung oleh keberadaan terminal-terminal lain di Kota Semarang yang lokasinya tersebar sampai ke daerah pinggiran kota, diantaranya Terminal Mangkang terletak di bagian barat kota Semarang, Terminal Banyumanik yang berada di bagian selatan Kota Semarang dan Terminal Penggaron yang berada di bagian timur Kota Semarang. Masing-masing terminal tersebut menjalankan fungsinya untuk menangkap arus kendaraan dan penumpang dari arah terminal tersebut berada. Selain terminal-terminal tersebut masih terdapat terminal lain yang juga berfungsi untuk mendukung peran terminal induk.