

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Kajian ini merupakan kajian yang berupaya melakukan evaluasi dengan cara melakukan studi pustaka dan observasi langsung pada lapangan yang mengkaji tentang kondisi fisik dan nonfisik sebuah bangunan terminal transportasi. Tujuannya agar proyek pembangunan terminal ini dapat memberi manfaat pada perkembangan kota Tuban. Sumber data dari kajian ini diambil dengan menggunakan dua cara, yakni pengambilan data primer secara langsung berupa observasi langsung di lapangan dan pengambilan data sekunder melalui studi literatur, temuan penelitian terdahulu (para ahli) yang terkait dengan pengembangan terminal dan atau objek wisata pantai, dan *browsing* informasi yang bersumber dari situs-situs di internet.

3.2 Lokasi dan Subjek Penelitian

Lokasi penelitian berada di pinggir kota Tuban Jawa timur, dan sebagai pintu gerbang masuk kota pada bagian barat. Sebagai pembanding dan penguat data, digunakan sumber data berupa literatur dan dokumentasi atau foto-foto hasil survey di lapangan. Untuk subyek penelitian ini adalah menganalisis fungsi dari beberapa elemen yang terdapat pada terminal wisata, yakni aksesibilitas, sirkulasi, ruang terbuka, komunikasi, dan organisasi ruang.

3.3 Jenis dan Teknik Pengumpulan Data

3.3.1 Data primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara melakukan pengamatan dan penelitian langsung di lapangan melalui teknik survey. Disamping data dikumpulkan dengan cara melakukan pengamatan lokasi penelitian, juga dilakukan dengan cara pencatatan dokumentasi dan observasi terhadap berbagai aktifitas pengunjung yang ada pada saat pengamatan berlangsung. Dari hasil pengamatan langsung, ternyata banyak ditemui beberapa masalah yang timbul seperti terminal yang tidak bisa berfungsi dengan baik, terdapat banyaknya lahan disekitar terminal yang masih belum dapat dimaksimalkan, terminal tampak kumuh dan kotor, dan rencana pengembangan yang belum ada/belum dilakukan.

Peralatan dan bahan yang digunakan untuk mendapatkan data primer merupakan peralatan elektronik dan non elektronik, peralatan elektronik yang digunakan antara lain, kamera digital untuk pengambilan dokumentasi di lapangan, handycam digunakan untuk merekam kondisi eksisting di sekitar lapangan dengan tampilan audio dan visual, serta digunakan alat tulis lainnya berupa kertas dan pena untuk mencatat hal-hal penting seputar Terminal - Wisata pada waktu pengambilan data berupa wawancara dengan pihak-pihak yang terlibat.

Untuk mendukung permasalahan pertama mengenai keberlanjutan fungsi dari terminal angkutan darat digunakan data berupa analisis bangunan terminal dengan mengevaluasi bangunan terminal dan tempat wisata, serta digunakan hasil data berupa hasil observasi berupa,

1. Dokumentasi

Pengambilan gambar untuk keperluan dokumentasi adalah bagian-bagian di dalam lokasi Terminal - Wisata yang dapat menunjang permasalahan yang diangkat pada bab sebelumnya.

2. Wawancara

Wawancara dilakukan pada waktu pagi hari menjelang tengah hari, dan ketika waktu sore hari. Proses wawancara dilakukan dengan semua elemen pengguna terminal (masyarakat pengguna, sopir bus, sopir angkot, tukang parkir, pengelola terminal, dan masyarakat umum).

3.3.2 Data sekunder

Pengumpulan data sekunder berasal dari studi literatur dan *browsing* dari internet. Berdasarkan data yang berasal dari *browsing* internet, didapatkan masalah-masalah yang kini menjadi marak di kota Tuban.

Pengumpulan data sekunder, selain dari internet, juga didapat melalui berbagai macam literatur yang terkait dengan terminal angkutan darat dan wisata pantai, selain itu juga melibatkan instansi pemerintah Kabupaten Tuban dalam mendapatkan data berupa peta eksisting dan peraturan daerah setempat. Serta studi banding pada terminal angkutan darat dan wisata pantai yang sudah ada sebelumnya sebagai objek komparasi yang akan digunakan dalam penelitian ini, yakni terminal Bungurasih di kota Surabaya dan terminal Arjosari di Kota Malang yang merupakan terminal yang memiliki kesamaan tipe dan berfungsi optimal.

Dari pengumpulan data sekunder didapat data berupa peraturan daerah tentang penggunaan lahan untuk bangunan di Kabupaten Tuban, serta literatur yang dapat menunjang dalam proses pengembangan fungsi terminal dan tempat wisata di Kabupaten Tuban.

Metode pengumpulan data

Metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah:

1. Kuisisioner yaitu suatu daftar yang berisi rangkaian pertanyaan tertulis yang digunakan untuk mengetahui tanggapan responden terhadap masalah penelitian yang dikaji. Dalam penelitian ini digunakan skala Likert 5 poin dimana,
 - a. skor 5 = Sangat berfungsi
 - b. skor 4 = berfungsi
 - c. skor 3 = kurang berfungsi
 - d. skor 2 = Tidak berfungsi
 - e. skor 1 = Sangat tidak berfungsi
2. Wawancara yaitu dengan melakukan tanya jawab kepada pihak-pihak yang berhubungan dengan penelitian ini, baik dengan pengelola Terminal - Wisata hingga masyarakat umum pengguna terminal tersebut.

Pengolahan hasil kuisisioner digunakan rumus untuk mendapatkan hasil skor dari kuisisioner tersebut serta untuk mengetahui *range* yang akan digunakan dalam pengolahan data.

Mengingat pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuisisioner, maka data perlu diuji tingkat validitasnya. Validitas adalah ketepatan atau kecermatan suatu instrumen dalam mengukur apa yang ingin diukur. Uji validitas dalam penelitian ini dilakukan dengan mengkorelasikan masing-masing pertanyaan dengan jumlah skor untuk masing-masing indikator

$$r = \frac{a - b}{c}$$

Keterangan :

r = *range*

a = nilai skor tertinggi

b = nilai skor terendah

c = jumlah indikator skor

$$p = \frac{y}{n} \times 100$$

Keterangan :

P = prosentase

y = jumlah skor dari masing-masing sub variabel

n = jumlah responden

Sumber : Zeisel (1981)

3.4 Pendekatan Menggunakan Analisis SWOT

Analisis SWOT merupakan identifikasi berbagai faktor internal pada suatu obyek dan faktor eksternal yang mempengaruhi potensi dan daya saing sebuah obyek (<http://www.swotanalysis.htm>). Adapun definisi faktor eksternal internal adalah :

1. *Strength* (kekuatan)

Sumberdaya, keahlian atau keunggulan lain yang relatif dengan pesaing, dimana pada suatu obyek berharap dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan.

2. *Weakness* (kelemahan)

Keterbatasan atau kekurangan dalam sumberdaya, pada suatu objek yang dapat mengganggu berjalannya suatu fungsi pada obyek.

Sedangkan untuk faktor eksternal adalah :

3. *Opportunity* (peluang)

Situasi yang menguntungkan atau celah yang dapat dimaksimalkan dalam sebuah pengembangan. Tren kunci dan perubahan merupakan salah satu sumber peluang.

4. *Threats* (Tantangan)

Situasi yang tidak menguntungkan yang paling utama dalam suatu pengembangan. Tantangan merupakan penghambat untuk mencapai hasil yang diharapkan dalam sebuah pengembangan.

3.4.1 Orientasi analisis SWOT

Analisa SWOT berorientasi pada masa depan dan menemukan strategi yang efektif. Berdasarkan orientasi tersebut, dapat dijelaskan lebih lanjut, yaitu:

1. Orientasi masa depan (eksternal → internal)

Analisis SWOT dapat memproyeksi situasi obyek dalam pengembangan di masa mendatang berdasarkan situasi saat ini karena adanya faktor peluang dan tantangan yang berada pada tren dalam suatu lingkungan. Sedangkan faktor kekuatan merupakan *competitive advantages* yang dibutuhkan di masa mendatang untuk memanfaatkan peluang dan mensiasati tantangan yang berpotensi akan terjadi dengan mempertimbangkan faktor kelemahan yang harus diatasi. Orientasi ini berkaitan dengan sasaran yang ingin dicapai;

2. Menemukan strategi yang efektif (internal → eksternal)

Analisis SWOT dapat membantu sebuah pengembangan dalam menentukan strategi yang tepat untuk memaksimalkan peluang. Analisis ini akan melihat sejauh mana suatu obyek dapat dimanfaatkan potensi dan keunggulan yang dimiliki dalam meraih dan merespon peluang dan tantangan sebagai upaya mencapai hasil yang diharapkan. Orientasi tersebut merupakan cara berpikir strategis *outside-in* dengan bertindak secara proaktif dan antisipatif (responsif), memulai dengan gagasan akhir dalam pikiran, dan mengutamakan hal yang harus diutamakan (skala prioritas).

3.4.2 Langkah-langkah SWOT :

1. Mengidentifikasi semua hal yang berkaitan dengan SWOT

Menentukan variabel-variabel yang akan dievaluasi, dengan cara variabel yang akan diambil merupakan bagian-bagian penting yang dapat mempengaruhi keseluruhan objek yang akan dievaluasi.

2. Menentukan faktor penghambat dan faktor pendukung

Menganalisis variabel yang telah dipilih dengan memasukkan berbagai macam faktor yang menjadi penghambat dan faktor yang dapat mendukung dari variabel yang telah ditetapkan sebelumnya. Faktor penghambat dan faktor pendukung ditentukan dengan menganalisis potensi-potensi yang dapat mendukung serta ancaman yang ada pada lokasi.

3. Menentukan alternatif-alternatif kegiatan

Dari hasil evaluasi terhadap variabel yang ditentukan, diberikan solusi atau pemecahan dari masing-masing variabel berupa alternatif kegiatan atau rekomendasi terhadap kekurangan yang dapat menghambat berjalannya suatu fungsi.

3. Merumuskan tujuan dari masing-masing kegiatan

Dari alternatif kegiatan yang ada dirumuskan tujuannya secara rinci pada masing-masing variabel yang telah dikaji, untuk kemudian dikerucutkan menjadi beberapa tujuan utama dalam mengambil keputusan akhir.

4. Mengambil keputusan yang paling prioritas

Dari hasil analisis telah didapati kesimpulan berupa beberapa macam pemecahan masalah atau solusi. Dari ini diambil keputusan yang paling utama.

Dimana keputusan tersebut dapat menjadi salah satu solusi pemecahan masalah yang tepat.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pengembangan Terminal – Wisata tersebut dijelaskan dalam tabel berikut ini,

Tabel 3.1 Elemen SWOT Pada Terminal - Wisata

Elemen SWOT Internal Terminal - Wisata	
Strength	<ul style="list-style-type: none"> • Daya tampung terminal yang memiliki kapasitas yang besar meliputi area parkir yang luas, banyaknya ruang di dalam terminal , dan area parkir bus dengan kapasitas yang besar. • Terletak ditepi jalur utama yang menghubungkan antar kota besar di Pulau Jawa (Surabaya, Semarang), sehingga sangat strategis untuk tempat transit, ataupun tempat peristirahatan. • Tersedianya sarana dan prasarana yang memadai seperti warung makanan, kios makanan ringan, kios cinderamata, MCK, tempat parkir, dan lain-lain • Memiliki rencana pengaturan lansekap yang menarik dan dapat menunjang aktivitas kepariwisataan didalamnya • Daya tarik kawasan yang menjadi satu dengan kawasan wisata pantai dibelakangnya.
Weakness	<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat kebersihan di area terminal masih rendah sehingga kawasan terminal terlihat kotor • Kondisi beberapa fasilitas yang dalam tahap pengerjaan dan sebagian masih direncanakan sehingga masih belum lengkap • Kurang optimalnya sarana dan prasarana di dalam terminal yang dibutuhkan oleh para pengguna terminal • Adanya PKL yang berjualan di sembarang tempat dapat mengganggu estetika lingkungan dan mengganggu kenyamanan dalam ruang didalam terminal. • Sebagian besar area terbuka / lansekap yang ada masih belum optimal dan perlu penataan lebih lanjut. • Jarak terminal yang terlalu jauh dari pusat kota • Kurangnya publikasi dan kurang tegasnya peraturan yang diterapkan didalam terminal terhadap lalu lintas disekitarnya. • Fasilitas parkir kendaraan pribadi yang tidak jelas peruntukan serta pembagian areanya • Jarak antara tempat kedatangan bus dengan tempat keberangkatan bus yang cukup jauh • Keberadaan <i>main entrance</i> yang diabaikan oleh sebab kelemahan pada pengaturan ruangnya • Tidak adanya penanda di dalam bangunan yang menunjukkan arah ruangan di dalam bangunan
Elemen SWOT Eksternal Terminal - Wisata	
Opportunity	<ul style="list-style-type: none"> • Daya tampung terminal yang memiliki kapasitas yang besar meliputi area parkir yang luas, banyaknya ruang di dalam terminal , dan area parkir bus dengan kapasitas yang besar. • Terletak ditepi jalur utama yang menghubungkan antar kota besar di Pulau Jawa (Surabaya, Semarang), sehingga sangat strategis untuk tempat transit, ataupun tempat peristirahatan.

	<ul style="list-style-type: none"> • Tersedianya sarana dan prasarana yang memadai seperti warung makanan, kios makanan ringan, kios cinderamata, MCK, tempat parkir, dan lain-lain • Memiliki rencana pengaturan lansekap yang menarik dan dapat menunjang aktivitas kepariwisataan didalamnya • Daya tarik kawasan yang menjadi satu dengan kawasan wisata pantai dibelakangnya
Threat	<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat kebersihan di area terminal masih rendah sehingga kawasan terminal terlihat kotor • Kondisi beberapa fasilitas yang dalam tahap pengerjaan dan sebagian masih direncanakan sehingga masih belum lengkap • Kurang optimalnya sarana dan prasarana di dalam terminal yang dibutuhkan oleh para pengguna terminal • Adanya PKL yang berjualan di sembarang tempat dapat mengganggu estetika lingkungan (semrawut) dan mengganggu kenyamanan dalam ruang didalam terminal. • Sebagian besar area terbuka / lansekap yang ada masih belum optimal dan perlu penataan lebih lanjut. • Tingkat pelayanan yang diberikan masih belum dapat memenuhi kebutuhan pengguna terminal khususnya para penumpang. • Kurangnya publikasi dan kurang tegasnya peraturan yang diterapkan didalam terminal terhadap lalu lintas disekitarnya. • Fasilitas parkir kendaraan pribadi yang tidak jelas peruntukan serta pembagian areanya • Jarak antara tempat kedatangan bus dengan tempat keberangkatan bus yang cukup jauh • Keberadaan <i>main entrance</i> yang diabaikan oleh sebab kelemahan pada pengaturan ruangnya

Berdasarkan hasil dari analisis SWOT diambil permasalahan yang menjadi kelemahan bangunan pada Terminal - Wisata berupa permasalahan yang melingkupi sirkulasi dan akseibilitas, ruang pada Terminal - Wisata, serta lansekap pada Terminal - Wisata. Permasalahan-permasalahan tersebut mencakup faktor komunikasi di dalam area Terminal - Wisata, faktor kemudahan pemakai dalam melakukan kegiatan, serta faktor-faktor yang menjadi keunggulan di dalam bangunan. Maka berdasarkan pendekatan melalui SWOT analisis didapat variabel fungsi yang akan dibahas yakni,

1. Elemen penanda (Komunikasi dalam bangunan)
2. Sirkulasi (melingkupi parkir, sirkulasi diluar dan didalam bangunan Terminal - Wisata, lansekap)
3. Organisasi ruang (Hubungan antar ruang)
4. fleksibilitas (kemudahan)

Pada Terminal - Wisata *strength* lebih kecil dari *weakness*, dan *oportunity* lebih kecil daripada *treath*, maka produk yang dihasilkan adalah strategi konsolidasi secara intern. Dalam terminal ini, berdasarkan beberapa pertimbangan yaitu kurang

optimalnya fungsi primer dari terminal angkutan darat ini. Kurang optimalnya fungsi dari terminal tersebut diantaranya disebabkan oleh beberapa faktor, yakni faktor sirkulasi, lansekap, parkir, dan pemanfaatan ruang di dalam bangunan. Berdasarkan kondisi semacam itu maka terminal perlu dilakukan optimalisasi pada sirkulasi, lansekap, parkir, dan pemanfaatan ruang.

Beberapa elemen sirkulasi yang akan dioptimalkan fungsinya terkait dengan keberlanjutan fungsi dari terminal ini adalah, akses dari pusat kota menuju lokasi Terminal - Wisata yang merupakan ancaman paling utama dalam kelancaran sirkulasi yang menghubungkan antara daerah sekitar dengan lokasi Terminal - Wisata. Kondisi jalan yang sudah mulai rusak serta tidak adanya angkutan umum bagi pengguna terminal yang tidak memiliki kendaraan pribadi merupakan salah satu ancaman dalam keberlanjutan fungsi terminal tersebut.

Untuk area parkir yang ada akan ditata ulang untuk dikembalikan lagi pada fungsinya dengan langkah-langkah mempertegas zonifikasi peruntukan area parkir. Lahan parkir yang ada pada terminal, akan dioptimalkan melalui berbagai pembenahan dan pengaturan ulang.

Pada lansekap yang terdapat pada terminal akan dioptimalkan berbagai elemen penunjangnya yang meliputi pemberian tanaman peneduh, tanaman hias, tanaman pengarah, elemen estetis (lampu taman, *sculpture*).

Pada pemanfaatan ruang di dalam terminal yang saat ini banyak yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya, akan dioptimalkan dan diatur ulang kegunaannya untuk dapat menghidupkan aktivitas di dalam bangunan terminal tersebut.

3.5 Variabel Evaluasi Purna Huni

Variabel yang akan diambil dalam penelitian ini adalah faktor komunikasi, organisasi, Fleksibilitas, dan Sirkulasi.

1. Sirkulasi

Pada variabel sirkulasi terdapat tiga sub variabel yang akan digunakan yakni,

- Sirkulasi, melingkupi sirkulasi manusia dan sirkulasi kendaraan
- Parkir, melingkupi parkir kendaraan pribadi, parkir bus, dan parkir angkutan kota.
- Lansekap, melingkupi lansekap yang berada di dalam area Terminal - Wisata.

Elemen lansekap dimasukkan dalam sub variabel sirkulasi dikarenakan pada Terminal - Wisata, elemen lansekap sebagian terdapat di setiap bagian akses sirkulasi.

2. Organisasi

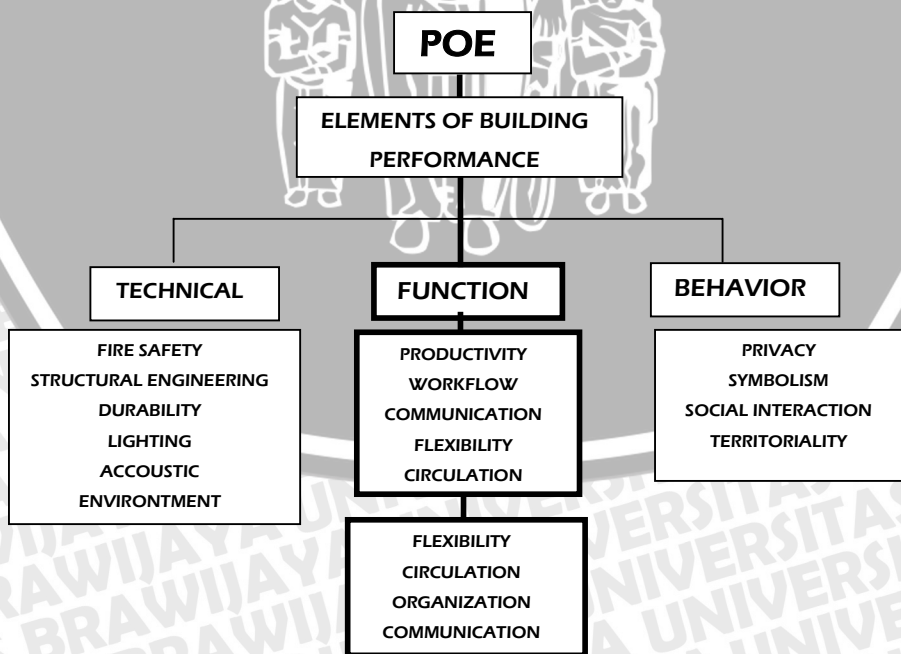
Pada variabel organisasi, sub variabel yang akan dibahas adalah ruang-ruang yang berada di dalam bangunan Terminal. Ruang tersebut meliputi kios-kios yang berada di dalam terminal, dan ruang tunggu keberangkatan. Evaluasi yang dilakukan meliputi fungsi ruang tersebut, serta penataan ruang di dalam bangunan terminal.

3. Komunikasi

Pada variabel komunikasi, terdapat sub variabel yang akan dibahas adalah rambu penanda yang berada di luar terminal dan di dalam bangunan terminal. Pengamatan dan evaluasi yang akan dilakukan mengenai perletakan rambu penanda di dalam bangunan, serta kelengkapan dan kejelasan rambu penanda yang berada di luar bangunan terminal dan di dalam bangunan terminal.

4. Fleksibilitas

Pada variabel ini kemudahan yang akan diambil adalah faktor kemudahan untuk menuju Terminal - Wisata dari pusat kota, dimana pada faktor kemudahan ini sub variabel yang akan dibahas adalah akses jalan yang menghubungkan pusat kota dengan Terminal - Wisata. Pada akses jalan yang diamati dan dievaluasi meliputi, kondisi fisik jalan, dan keamanan pengguna jalan yang berada di sekitar Terminal - Wisata tersebut.



Gambar 3.1 Elemen POE

3.6 Analisis data

Variabel penelitian ditentukan berdasarkan faktor-faktor yang terkait dengan elemen fungsi dalam Evaluasi Purna Huni. Variabel yang sudah ada ditentukan sub variabelnya berdasarkan permasalahan dan kondisi di lapangan. Sub variabel yang dinilai berdasarkan hasil kuisisioner dengan menggunakan skala *likert*. Penilaian pada masing-masing variabel menghasilkan hasil akhir berupa berfungsi atau tidaknya suatu elemen fungsi dari bangunan.

Proses analisis data dilakukan secara deskriptif sebagai paparan terhadap data yang diperoleh dan variabel yang telah ditentukan, untuk kemudian mendapatkan rekomendasi.

3.6.1 Parameter penelitian

Parameter penelitian yang akan digunakan berdasarkan pada keputusan menteri tentang terminal transportasi jalan, dimana digunakan kriteria untuk terminal bus tipe A dengan variabel penelitian yang akan diambil adalah faktor komunikasi, organisasi, Fleksibilitas, dan Sirkulasi.

1. Sirkulasi

Pada variabel sirkulasi terdapat tiga sub variabel yang akan digunakan yakni,

a. Sirkulasi manusia dan kendaraan.

Sesuai dengan keputusan menteri no 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, untuk menunjang kelancaran sirkulasi di dalam terminal dan diluar terminal, perlu adanya ketentuan sebagai berikut,

1. Adanya pemisahan antara lalu lintas kendaraan dan pergerakan orang di dalam terminal
2. Adanya pemisahan jalur lalu lintas kendaraan di dalam terminal.
3. Adanya pengaturan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal

b. Parkir

Parkir yang akan dibahas melingkupi parkir kendaraan pribadi, parkir bus, dan parkir angkutan kota. Dimana pada keputusan menteri dan tinjauan teori tentang parkir pada terminal bus tipe A adalah,

1. Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum.
2. Parkir untuk kendaraan pribadi menggunakan tipe parkir tegak lurus dan parkir

menyudut.

3. Parkir untuk bus menggunakan parkir menyudut.
4. Mempunyai keamanan yang baik dan terlindung dari panas pancaran sinar matahari.
5. Cukup penerangan di malam hari.
6. Tersedianya sarana penunjang parkir, misal tempat tunggu sopir, tempat sampah.

c. Lansekap,

Elemen lansekap dimasukkan dalam sub variabel sirkulasi dikarenakan pada Terminal - Wisata, elemen lansekap sebagian terdapat di setiap bagian akses sirkulasi. Sesuai dengan keputusan menteri dan tinjauan teori tentang pengaturan lansekap pada terminal bus tipe A adalah,

1. Adanya fasilitas penunjang berupa taman pada area terminal.
2. Penggunaan material pada elemen lansekap berupa *hard materials* dan *soft materials*.

2. Organisasi

Organisasi meliputi ruang-ruang yang berada di dalam bangunan Terminal. Ruang tersebut meliputi kios-kios yang berada di dalam terminal, dan ruang tunggu keberangkatan. Sesuai dengan keputusan menteri dan tinjauan teori mengenai ruang pada terminal bus tipe A adalah sebagai berikut,

1. Terdapat ruang pengelola terminal.
2. Terdapat ruang tunggu penumpang, dan peron
3. Terdapat agensi tiket perjalanan transportasi
4. Terdapat ruang penunjang berupa Musholla, kamar kecil / toilet, kios / kantin, ruang pengobatan, ruang informasi dan pengaduan, tempat penitipan barang.

3. Komunikasi

Komunikasi meliputi rambu penanda yang berada di luar terminal dan di dalam bangunan terminal. Sesuai dengan keputusan menteri dan tinjauan teori mengenai rambu pada terminal bus tipe A adalah,

1. Terdapat rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan.
2. Terdapat rambu arah di dalam dan di luar bangunan terminal

3. Terdapat rambu pengenalan pada area terminal
4. Terdapat rambu peraturan di dalam dan di luar bangunan terminal
5. Terdapat rambu petunjuk di dalam bangunan terminal.
6. Pemilihan material sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI no. Pd-T-02-2005-C)
7. Peletakan rambu digantung, menempel pada tiang, menempel pada pintu, atau menempel pada dinding.

4. Fleksibilitas

Pada variabel ini kemudahan yang akan diambil adalah faktor kemudahan untuk menuju Terminal - Wisata dari pusat kota, dimana pada faktor kemudahan ini sub variabel yang akan dibahas adalah akses jalan yang menghubungkan pusat kota dengan lokasi Terminal. Sesuai dengan ketentuan persyaratan lokasi terminal bus tipe A, lokasi terminal harus memiliki jalur aksesibilitas yang mudah dijangkau. Penetapan lokasi terminal penumpang tipe A memiliki kriteria sebagai berikut,

- a. Terletak dalam jaringan jalan atau jalur antar kota atau antar provinsi.
- b. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A.
- c. Terdapat dua terminal dengan tipe sejenis (tipe A), dengan jarak sekurang-kurangnya 20 km antar kedua terminal tersebut.
- d. Mempunyai akses jalan masuk dan keluar terminal sekurang-kurangnya 100 meter dihitung dari badan jalan arteri utama ke pintu masuk atau pintu keluar terminal.

Filename: 5. BAB 3.doc
Directory: D:\Bay\ready to pdf
Template: C:\Documents and Settings\angga\Application
Data\Microsoft\Templates\Normal.dot
Title: BAB I
Subject:
Author: Bayu
Keywords:
Comments:
Creation Date: 10/12/2009 11:51:00 PM
Change Number: 2
Last Saved On: 10/12/2009 11:51:00 PM
Last Saved By: Bayu
Total Editing Time: 1 Minute
Last Printed On: 10/12/2009 11:53:00 PM
As of Last Complete Printing
Number of Pages: 12
Number of Words: 3,328 (approx.)
Number of Characters: 18,971 (approx.)

