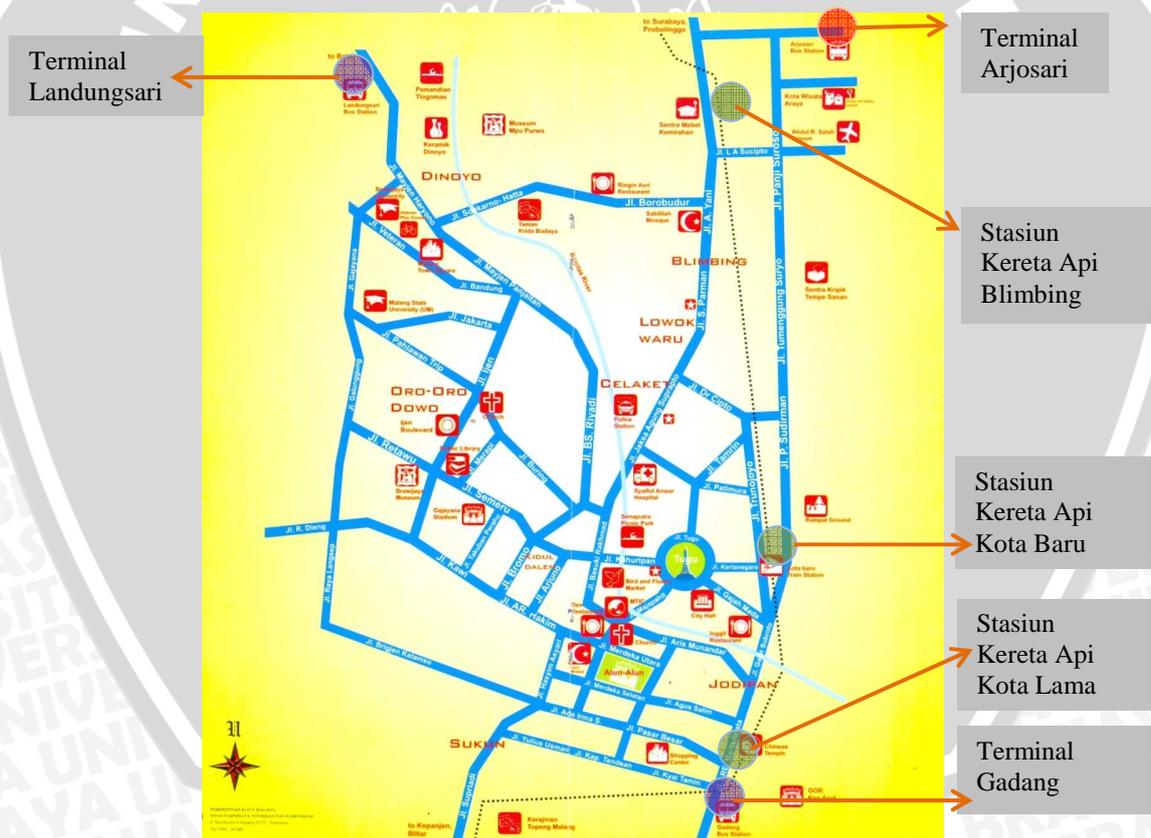


## BAB IV HASIL dan PEMBAHASAN

### 4.1 Gambaran Umum Terminal Arjosari

Terminal Arjosari merupakan penghubung dari terminal-terminal kecil yang ada di wilayah Malang Raya, Blitar dan Kediri. Ditinjau dari kualitas pelayanannya selama dua dekade terakhir ini, terminal ini telah berkembang secara signifikan. Hal ini dapat dilihat dari semakin banyaknya jumlah armada bus yang melayani beberapa trayek jurusan antar kota maupun antar propinsi. Secara teknis, Terminal Arjosari melayani angkutan dalam kota, angkutan transportasi Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan angkutan transportasi Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP). Berikut adalah ilustrasi lokasi Terminal Arjosari dalam hubungannya sebagai pintu gerbang utara Kota Malang.



Gambar 4.1  
Lokasi Terminal Arjosari ditinjau dari letaknya terhadap prasarana transportasi lain dan lingkungan Kota Malang  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Terminal Arjosari terletak di kelurahan Arjosari kecamatan Blimbing kota Malang. Ditinjau dari fungsi kawasan dalam lingkup kota Malang, kecamatan

Blimbing termasuk dalam Bagian Wilayah Kota (BWK) Malang Timur Laut. Dalam struktur pelayanan kawasan BWK Kota Malang, BWK Malang Timur Laut memiliki fungsi sebagai pusat industri, jasa, transportasi, perumahan, perkantoran dan pemerintahan.

Terminal ini memiliki akses khusus yang sesuai dengan standart terminal tipe A di pulau Jawa yaitu berjarak lebih dari 100 meter dari jalan umum sehingga tidak mengganggu kelancaran arus lalu-lintas umum. Untuk menuju Terminal, akses yang ada melalui Jalan Raden Intan sebagai jalan arteri primernya yang berada di sisi utara terminal. Sedangkan akses lain dapat ditempuh melalui Jalan Simpang Panji Suroso yang terletak di sisi selatan terminal. Adapun batas-batas administrasi Terminal Arjosari antara lain :

- Utara : permukiman penduduk
- Timur : Kampus VEDC
- Selatan: permukiman penduduk
- Barat : area perdagangan dan jasa serta permukiman penduduk



Gambar 4.2

Lay-out Terminal Arjosari Malang

Sumber : [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com)

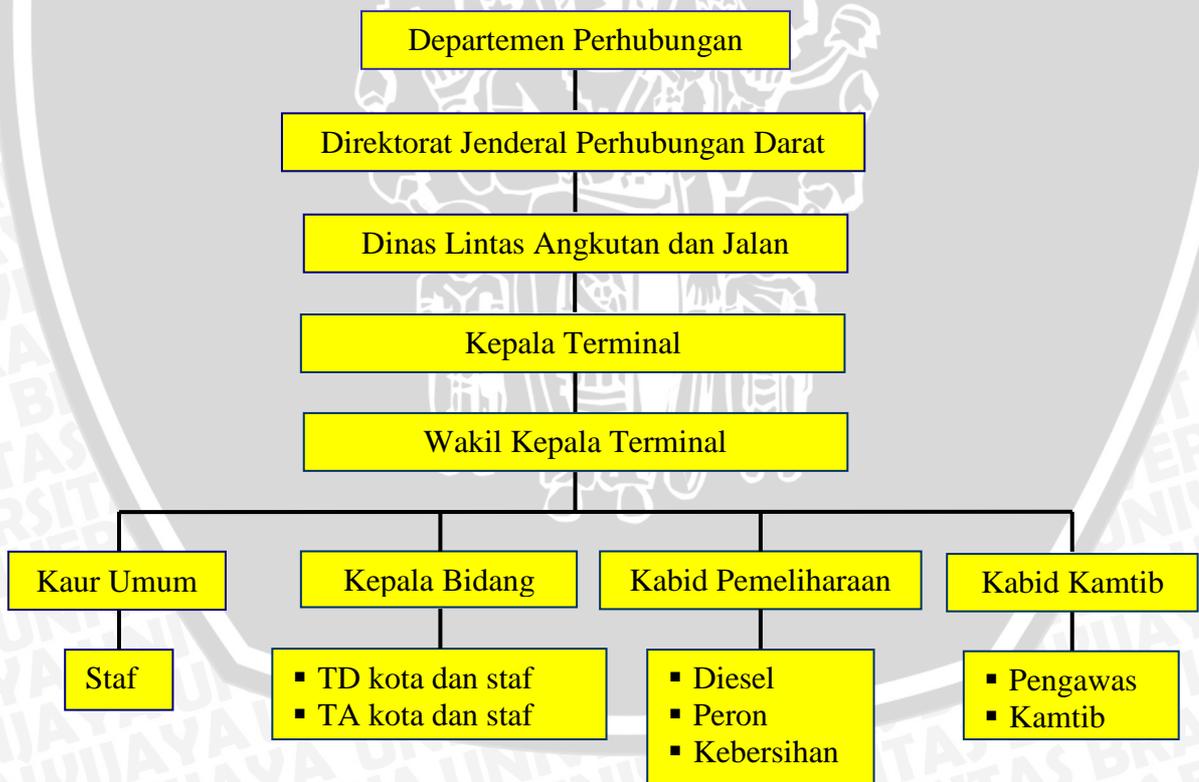
Selanjutnya untuk tingkat pelayanan dari fungsi kawasan BWK Malang Timur Laut adalah kegiatan industri kecil dan menengah dengan jangkauan yang

besar, pasar skala BWK dan adanya prasarana transportasi berupa terminal antar kota yakni Terminal Arjosari. Kondisi pemanfaatan fungsi pelayanan kawasan ini menjadikan tingkat pelayanan BWK Malang timur laut tergolong pada skala regional Kota Malang sampai dengan nasional. Pada skala yang lebih kecil, Terminal Arjosari berada dalam wilayah administrasi kelurahan Arjosari.

Potensi kawasan BWK ini mendukung usaha perencanaan pengembangan Terminal Arjosari yang diusulkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dengan adanya pengembangan Terminal Arjosari ini diharapkan mampu mewisadahi kebutuhan perekonomian masyarakat di sekitar khususnya dan masyarakat Kota Malang pada umumnya.

#### 4.1.1 Struktur Organisasi Terminal Arjosari

Berikut ini merupakan struktur organisasi pengelola UPT Terminal Arjosari Malang secara umum menurut sistem yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan.



Gambar 4.3  
Struktur Organisasi UPT Terminal Arjosari  
Sumber : UPT Terminal Arjosari Malang

#### 4.1.2 Jenis dan Fungsi Terminal Arjosari

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995, definisi Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang atau barang, perpindahan intra moda dan antar moda serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum. Definisi tersebut telah mencakup secara eksplisit fungsi terminal secara umum. Morlok (1998 dalam Ridho, 2008 : 8) memaparkan fungsi-fungsi terminal transportasi secara lebih mendetail, yaitu :

- a. Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transport (atau pita transport, rangkaian pipa dan sebagainya) serta membongkar dan menurunkannya.
- b. Memindahkan penumpang dari suatu kendaraan ke kendaraan lain.
- c. Menampung penumpang dan barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat.
- d. Kemungkinan untuk memproses barang, membungkus untuk diangkut.
- e. Menyediakan kenyamanan penumpang (misalnya pelayanan makan dan sebagainya).
- f. Menyiapkan dokumen perjalanan.
- g. Menimbang muatan, menyiapkan rekening dan memilih rute.
- h. Menjual tiket penumpang, memeriksa pesanan tempat.
- i. Menyiapkan kendaraan (dan komponen lainnya), memelihara dan menentukan tugas selanjutnya.

Terminal Arjosari merupakan terminal penumpang dan dikategorikan dalam terminal tipe A untuk skala pelayanan yang dibawahinya. Sebagai terminal penumpang, Terminal Arjosari berfungsi menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi, serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Dari aspek pelayanannya yang termasuk dalam kelas terminal tipe A, Terminal Arjosari berfungsi melayani mobilitas kendaraan umum Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), angkutan lintas batas negara, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Terminal ini telah beroperasi sejak tahun 1989. Selama masa operasionalnya, Terminal Arjosari telah mengalami penurunan kualitas kondisi fisik yang cukup signifikan. Hal ini dapat dilihat dari kondisi eksisting terminal yang ada pada saat ini. Walaupun demikian, potensi lingkungan di sekitar Terminal Arjosari masih memungkinkan untuk pertumbuhan dan pengembangan

kawasan. Kondisi tersebut oleh Dinas Perhubungan dijadikan sebagai alasan mendasar dari upaya pengembangan Terminal Arjosari untuk dikembangkan menjadi terminal modern. Adapun ciri-ciri dari terminal modern secara umum antara lain :

- Kawasan di sekitar terminal memiliki rangkaian lalu-lintas terpadu sehingga tidak menimbulkan kemacetan.
- Memiliki sistem yang bisa mempermudah penyedia jasa memberikan layanan kepada masyarakat.
- *Multi purpose*, yakni tidak hanya melayani pengangkutan tetapi juga bisa menjadi sentral bisnis dan perkantoran.

Khusus untuk ciri ketiga tersebut, perencanaan pengembangan fasilitas penunjang di lingkungan terminal dengan skala pelayanan kawasan diharapkan mampu menunjang perekonomian masyarakat sekitar serta menunjang kinerja pelayanan terminal pada nantinya. Penambahan fasilitas ini menjadikan tambahan fungsi sekunder di lingkungan Terminal Arjosari Malang.

Oleh sebab itu, dalam proses perencanaan pengembangan Terminal Arjosari ini nantinya, fungsi bangunan yang ada di dalam kawasan Terminal Arjosari meliputi :

- fungsi primer, merupakan kefungsiian yang langsung berkaitan dengan tujuan bangunan terminal penumpang sebagai prasarana transportasi jalan darat untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra moda dan antar moda serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum.
- Fungsi sekunder, merupakan kefungsiian yang berkaitan dengan aspek yang mendukung, mempertahankan dan meningkatkan efektifitas dari fungsi primer bangunan. Dalam kasus Terminal Arjosari ini, penambahan fungsi sekunder berupa fasilitas atau tempat penjualan oleh-oleh dan kerajinan khas Malang. Penyediaan fasilitas tersebut diharapkan dapat mawadahi aktifitas pengguna dalam memenuhi kebutuhan perekonomian masyarakat sekitar secara khusus dan masyarakat Kota Malang pada umumnya.

#### **4.1.3 Fasilitas Terminal Arjosari**

Untuk di Terminal Arjosari, fasilitas utama yang ada pada kondisi eksisting seluas 56.730 m<sup>2</sup> meliputi :

- a) Jalur pemberangkatan kendaraan umum;

- 1) Jalur keberangkatan bus
- 2) Jalur keberangkatan angkot / MPU
- b) Jalur kedatangan kendaraan umum;
  - 1) Jalur kedatangan bus
  - 2) Zona *drop off* penumpang bus
  - 3) Jalur kedatangan angkot/MPU
- c) Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya ruang tunggu dan tempat istirahat bagi awak kendaraan umum;
  - 1) Zona parkir dan perawatan bus
  - 2) Ruang tunggu awak bus
  - 3) Zona parkir dan perawatan angkot / MPU
  - 4) Ruang tunggu awak angkot / MPU
- d) Bangunan kantor terminal;
  - 1) Kantor pengelola / staf UPT Terminal Arjosari
  - 2) Kantor Organda
- e) Ruang tunggu bagi penumpang dan/atau pengantar;
  - 1) Ruang tunggu penumpang bus umum
  - 2) Ruang tunggu penumpang bus malam
  - 3) Ruang tunggu penumpang angkutan kota atau angkutan pedesaan
- f) Menara pengawas;
- g) Loket penjualan karcis;
  - 1) Loket pemesanan & pembelian tiket bus
  - 2) Loket karcis peron
- h) Rambu-rambu dan papan informasi, yang memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan;
- i) Pelataran parkir kendaraan pengunjung, pengantar dan/atau taksi.
  - 1) Parkir kendaraan pengunjung roda dua
  - 2) Parkir kendaraan pengunjung roda empat
  - 3) Parkir Taksi

Sedangkan untuk fasilitas penunjang yang ada pada kondisi eksisting di Terminal Arjosari antara lain :

- 1) Toilet
- 2) Musholla
- 3) Kantin / kios pedagang
- 4) Wartel

#### 5) Ruang khusus untuk merokok (*smoking area*)

Jika ditinjau dari klasifikasi standart terminal penumpang tipe A dalam Keputusan Menteri Perhubungan no. 31 tahun 1995, maka keberadaan fasilitas penunjang yang ada di Terminal Arjosari saat ini belum memenuhi standart yang ada. Masih ada beberapa fasilitas ruang penunjang yang belum tersedia yaitu ruang tunggu untuk penumpang yang sedang menunggu jemputan, ruang pengobatan, ruang penitipan barang dan fasilitas khusus bagi pengunjung penyandang cacat.

#### 4.1.4 Pengguna Bangunan Terminal Arjosari

Dari pengamatan di lapangan, peneliti mengelompokkan pengguna bangunan Terminal Arjosari dalam 5 golongan, yaitu :

1. Pengelola bangunan terminal
  - Staf UPT Terminal Arjosari
2. Penyedia jasa transportasi
  - Awak angkutan umum
  - Agen penjual tiket bus
3. Pengguna jasa transportasi
  - Penumpang bus
  - Penumpang angkot/MPU
4. Pedagang
  - Pedagang kios
  - Pedagang kaki lima
  - Pedagang asongan
5. Pengunjung *nomaden*
  - Pengamen
  - Pengemis

Dalam menentukan pilihan moda transportasi, selera setiap orang berbeda-beda. Proporsi pemilihan penggunaan suatu moda bergantung pada penampilan, kinerja dan atribut pelayanan yang ditawarkan oleh masing-masing jenis moda angkutan dalam rangka bersaing melayani kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi. Beberapa faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi antara lain (Bruton dalam Warpani, 2002 : 32) :

1. Karakteristik perjalanan yang dilakukan, misalnya jarak dan saat perjalanan dilakukan dan tujuan perjalanan;

2. Karakteristik orang yang melakukan perjalanan, misalnya kepemilikan kendaraan, tingkat penghasilan dan status sosial;
3. Karakteristik sistem angkutan, misalnya daya hubung, lama perjalanan, biaya dan kenyamanan.

Dengan pertimbangan tipe Terminal Arjosari yang masuk dalam kategori terminal tipe A, dimana jumlah pengunjung terbanyak merupakan pengunjung yang menggunakan moda transportasi bus, maka pengamatan di lapangan lebih difokuskan pada pengguna jasa transportasi terutama penumpang bus. Jumlah penumpang yang menggunakan jasa pelayanan transportasi di Terminal Arjosari berdasarkan data yang diperoleh dari pihak pengelola Terminal Arjosari serta Dinas Perhubungan Kota Malang untuk masing-masing moda angkutan adalah sebagai berikut :

Tabel 4.1  
 Jumlah Penumpang di Terminal Arjosari selama bulan Januari – Oktober 2009  
 Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang

BULAN	JENIS PELAYANAN	PENUMPANG DATANG	PENUMPANG BERANGKAT	JURUSAN
Januari	AKDP	166.399	143.176	Malang - Surabaya
		44.369	38.649	Mlg - Pasuruan - Jbr
		44.889	38.242	Malang - Blitar
		6.478	6.261	Malang - Dampit
	PATAS	35.953	31.023	Malang - Surabaya
		4.951	4.295	Malang - Probolinggo
	AKAP	7.322	7.404	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
		5.566	5.745	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
		7.875	7.460	Mlg - Denpasar - Mataram
		<b>TOTAL</b>	<b>323.802</b>	<b>282.255</b>
Februari	AKDP	154.043	131.429	Malang - Surabaya
		41.849	35.260	Mlg - Pasuruan - Jbr
		39.277	35.392	Malang - Blitar
		5.788	5.469	Malang - Dampit
	PATAS	34.199	29.422	Malang - Surabaya
		4.769	4.300	Malang - Probolinggo
	AKAP	6.212	5.996	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
		4.993	4.816	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
		6.301	5.791	Malang - Denpasar - Mataram
		<b>TOTAL</b>	<b>297.431</b>	<b>257.875</b>
Maret	AKDP	170.719	151.976	Malang - Surabaya

		45.584	38.116	Mlg - Pasuruan - Jbr
		39.924	35.421	Malang - Blitar
		6.005	6.047	Malang - Dampit
	PATAS	37.449	32.959	Malang - Surabaya
		4.960	4.188	Malang - Probolinggo
	AKAP	7.120	6.303	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
		5.511	5.118	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
		6.928	6.342	Malang - Denpasar - Mataram
	<b>TOTAL</b>	<b>324.200</b>	<b>286.470</b>	
April	AKDP	165.632	145.132	Malang - Surabaya
		44.857	37.792	Mlg - Pasuruan - Jbr
		43.692	37.711	Malang - Blitar
		7.810	8.347	Malang - Dampit
	PATAS	39.708	35.764	Malang - Surabaya
		5.302	4.877	Malang - Probolinggo
	AKAP	6.821	5.995	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
		4.907	4.935	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
		6.167	5.902	Malang - Denpasar - Mataram
	<b>TOTAL</b>	<b>324.896</b>	<b>286.455</b>	
Mei	AKDP	166.580	145.090	Malang - Surabaya
		41.010	35.787	Mlg - Pasuruan - Jbr
		41.052	37.611	Malang - Blitar
		6.500	7.152	Malang - Dampit
	PATAS	38.858	33.874	Malang - Surabaya
		4.673	4.398	Malang - Probolinggo
	AKAP	6.962	6.365	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
		5.706	5.486	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
		6.266	5.939	Malang - Denpasar - Mataram
	<b>TOTAL</b>	<b>317.607</b>	<b>281.702</b>	
Juni	AKDP	161.034	143.577	Malang - Surabaya
		42.366	35.155	Mlg - Pasuruan - Jbr
		40.967	35.494	Malang - Blitar
		5.772	5.043	Malang - Dampit
	PATAS	36.300	34.280	Malang - Surabaya
		4.870	4.207	Malang - Probolinggo
	AKAP	6.690	6.717	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
		5.653	5.437	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
		6.792	6.723	Malang - Denpasar - Mataram
	<b>TOTAL</b>	<b>310.444</b>	<b>276.633</b>	
Juli	AKDP	161.857	143.577	Malang - Surabaya
		41.501	35.155	Mlg - Pasuruan - Jbr

		41.279	35.494	Malang - Blitar
		4.784	5.043	Malang - Dampit
	PATAS	39.065	34.280	Malang - Surabaya
		4.419	4.207	Malang - Probolinggo
	AKAP	6.986	6.717	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
		5.627	5.437	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
		6.846	6.723	Malang - Denpasar - Mataram
	<b>TOTAL</b>	<b>312.364</b>	<b>276.633</b>	
Agustus	AKDP	157.407	134.614	Malang - Surabaya
		39.913	34.707	Mlg - Pasuruan - Jbr
		39.386	34.969	Malang - Blitar
		5.575	5.661	Malang - Dampit
	PATAS	36.996	31.836	Malang - Surabaya
		4.494	4.026	Malang - Probolinggo
	AKAP	6.950	6.253	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
		5.514	5.067	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
		6.460	6.212	Malang - Denpasar - Mataram
	<b>TOTAL</b>	<b>302.695</b>	<b>263.345</b>	
September	AKDP	195.371	178.742	Malang - Surabaya
		65.344	60.387	Mlg - Pasuruan - Jbr
		48.176	61.108	Malang - Blitar
		7.095	7.419	Malang - Dampit
	PATAS	58.069	51.581	Malang - Surabaya
		6.701	6.371	Malang - Probolinggo
	AKAP	12.381	11.578	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
		11.684	11.274	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
		11.185	9.754	Malang - Denpasar - Mataram
	<b>TOTAL</b>	<b>416.006</b>	<b>398.214</b>	
Oktober	AKDP	99.814	98.129	Malang - Surabaya
		36.500	33.624	Mlg - Pasuruan - Jbr
		31.643	30.547	Malang - Blitar
		3.731	3.404	Malang - Dampit
	PATAS	33.915	32.869	Malang - Surabaya
		3.779	3.410	Malang - Probolinggo
	AKAP	5.183	4.974	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
		4.588	4.342	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
		5.184	4.966	Malang - Denpasar - Mataram
	<b>TOTAL</b>	<b>224.337</b>	<b>216.265</b>	

#### 4.1.5 Waktu Operasional Pelayanan Jasa

Secara umum, jam operasional Terminal Arjosari berdasarkan hasil pengamatan di lapangan serta komparasi terhadap informasi dari pihak Dinas Perhubungan Kota Malang menyebutkan bahwa jam operasional efektif untuk Terminal Arjosari adalah 17 jam per hari. Jam operasional ini berlaku untuk moda angkutan bus. Operasional terminal dimulai sejak pukul 05.00 WIB dan berakhir pada pukul 22.00 WIB. Untuk moda angkutan kota, angkutan pedesaan serta MPU, durasi operasionalnya 14 jam, yang dimulai pada pukul 06.00 WIB – 20.00 WIB. Moda angkutan taksi *stand by* selama 24 jam secara bergantian untuk penumpang bus yang tiba di Terminal Arjosari diluar jam operasional terminal.

Jam operasional untuk masing-masing moda angkutan tersebut dihitung berdasarkan jadwal awal masing-masing moda angkutan yang meninggalkan Terminal Arjosari. Sedangkan pelayanan untuk moda angkutan (khususnya bus AKAP dan AKDP) yang menuju ke Terminal Arjosari dari terminal asal akan tetap dilayani selama 24 jam. Hal ini disebabkan pihak pengelola Terminal Arjosari tidak dapat memprediksi jadwal kedatangan moda angkutan dari luar Terminal Arjosari. Sedangkan pengaturan jadwal keberangkatan untuk bus yang berangkat dari Terminal Arjosari dapat diatur oleh pihak pengelola. Hal inilah yang mendasari pengaturan jadwal operasional Terminal Arjosari saat ini.

#### 4.2 Evaluasi Fungsi Ruang

Sejak awal perencanaan pembangunannya, *lay-out* Terminal Arjosari tidak banyak mengalami perubahan yang signifikan. Seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk dan kebutuhan masyarakat akan layanan jasa transportasi umum, maka penyediaan sarana dan prasarana transportasi umum juga perlu ditingkatkan. Dalam perkembangannya, Terminal Arjosari mengalami beberapa perubahan berupa penambahan fasilitas tertentu untuk mengakomodasi aktifitas penggunaannya, misalnya penyediaan fasilitas *smoking area* yang merupakan fasilitas standart yang tergolong baru untuk bangunan pelayanan publik di Indonesia.

Evaluasi fungsi ruang pada Terminal Arjosari dilakukan menurut pembagian fungsi ruang yaitu ruang fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

## 4.2.1 Fasilitas Utama

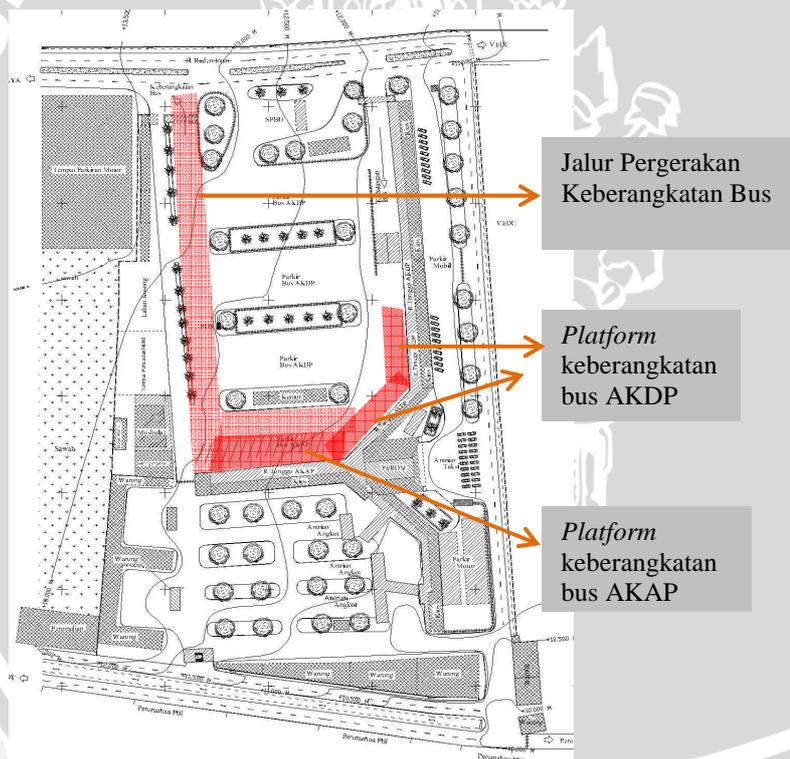
Adapun yang termasuk dalam kelompok ruang fasilitas utama antara lain sebagai berikut :

### 4.2.1.1 Jalur Pemberangkatan Kendaraan Angkutan Umum

Fungsi dari jalur pemberangkatan kendaraan umum adalah untuk mengakomodasi kegiatan yang berhubungan dengan proses pemberangkatan kendaraan umum. Adapun tahapan dari proses pemberangkatan kendaraan umum adalah memarkir kendaraan pada *platform* pemberangkatan, menaikkan penumpang dan berangkat menuju daerah tujuan sesuai dengan trayek masing-masing kendaraan umum.

Jalur pemberangkatan kendaraan umum dibedakan menjadi 2, yaitu jalur keberangkatan bus dan jalur keberangkatan untuk angkutan kota, angkutan pedesaan dan MPU.

#### A. Jalur Keberangkatan Bus



Gambar 4.4

Jalur pemberangkatan bus AKDP dan AKAP

Sumber : Hasil pengamatan, 2010

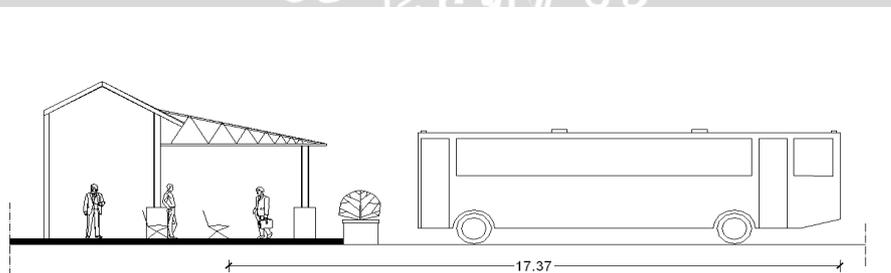
Jalur keberangkatan bus terdiri dari dua *platform* yaitu jalur keberangkatan bus AKDP dan keberangkatan bus AKAP. Jalur keberangkatan kedua jenis bus ini berhubungan langsung dengan Jalan Raden Intan yang berada di sisi utara Terminal Arjosari.



Gambar 4.5  
Platform keberangkatan bus AKAP dan bus Patas Jatim  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Pada jalur keberangkatan bus AKAP disediakan dua jalur khusus untuk bus Patas yang melayani trayek Malang-Surabaya dan Malang-Probolinggo. Kondisi eksisting perkerasan jalan cukup baik. Ukuran luas *platform* bus AKAP  $\pm 65 \times 30$  m termasuk sirkulasi manuver kendaraan. Luasan ini mampu menampung 20 unit bus dengan penataan yang diatur secara berdampingan.

Bagian depan bus berhadapan dengan ruang tunggu penumpang dan dibatasi oleh pagar besi dan tanaman sebagai *barrier*/penyaring polusi udara sehingga asap dari knalpot bus terbuang pada jalur pergerakan keberangkatan bus dan cukup jauh dari ruang tunggu penumpang. Jarak antara titik asal polusi dari knalpot bus terhadap tempat duduk di ruang tunggu penumpang terdekat sejauh  $\pm 17$  meter. Jarak ini juga berpengaruh dalam mereduksi tingkat kebisingan dari suara mesin bus karena pada umumnya, bus AKAP yang selalu dilengkapi Air Conditioner, letak mesinnya berada di bagian belakang kendaraan.



Gambar 4.6  
Posisi bus pada *platform* keberangkatan bus AKAP  
Sumber : Analisa Pribadi

Tabel 4.2  
 Trayek Angkutan Transportasi Bus yang Dilayani Terminal Arjosari Malang  
 Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang

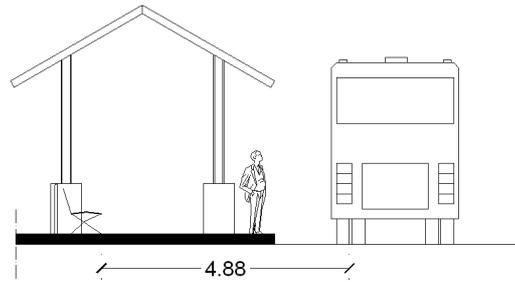
JENIS TRAYEK	JURUSAN
A K D P	Malang - Surabaya
	Malang - Pasuruan - Probolinggo
	Malang – Jember - Banyuwangi
	Malang - Blitar
	Malang - Dampit
PATAS	Malang - Surabaya
	Malang - Probolinggo
A K A P	Malang - Semarang - Bandung - Jakarta
	Malang - Surakarta - Jogja - Purwokerto
	Malang - Denpasar - Mataram

Untuk jalur bus AKDP yang melayani penumpang trayek jurusan Malang-Banyuwangi, Malang-Trenggalek dan Malang-Surabaya, antrian keberangkatan bus AKDP diatur secara linier memanjang. Hal ini mengakibatkan jarak antara ruang tunggu penumpang AKDP dan sumber asap knalpot bus serta suara mesin kendaraan menjadi cukup dekat, kurang lebih berjarak 5 meter sehingga cukup mengganggu kenyamanan penumpang yang berada di ruang tunggu bus AKDP.



Gambar 4.7  
 Platform keberangkatan bus AKDP  
 Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Kondisi jalan pada jalur keberangkatan untuk bus AKDP mengalami kerusakan. Pada perkerasan jalan terdapat lubang-lubang sehingga menimbulkan genangan air terutama pada musim penghujan.



Gambar 4.8  
Posisi bus pada *platform* keberangkatan bus AKDP  
Sumber : Analisa Pribadi

Dari hasil pengamatan di lapangan, peneliti menemukan adanya penyimpangan fungsi pada *platform* pemberangkatan bus. Penyimpangan tersebut berupa adanya aktifitas kendaraan roda dua yang berada di sekitar *platform* pemberangkatan bus. Jalur yang seharusnya hanya boleh digunakan untuk bus, dipakai oleh pengendara roda dua berlalu-lalang. Hal ini tentunya dapat membahayakan keselamatan pengguna bangunan terutama pengendara kendaraan roda dua tersebut.



Gambar 4.9  
Pangkalan ojek liar yang berada di sekitar *platform* keberangkatan bus dan tanda larangan yang dipasang oleh pihak pengelola terminal  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

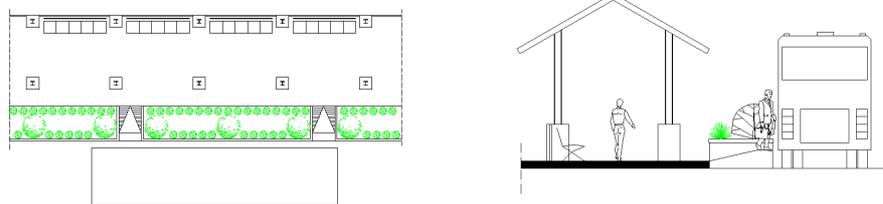
Setelah dilakukan pengamatan dan pencarian informasi dari beberapa narasumber yang ditemui di lapangan, kendaraan roda dua yang biasa berlalu-lalang dan parkir di sekitar landasan bus tersebut bukan kendaraan pengunjung terminal yang bertujuan mengantar atau menjemput penumpang bus, tapi mereka adalah para pencari penumpang atau tukang ojek. Istilah "jemput bola" digunakan oleh para tukang ojek tersebut untuk menjelaskan aktifitas yang mereka lakukan. Maksudnya adalah mereka yang berusaha untuk aktif mencari penumpang walaupun tempat tersebut tidak difungsikan untuk mencari

penumpang bagi para penyedia layanan jasa transportasi kendaraan roda dua (ojek).

Pihak pengelola Terminal Arjosari memang tidak menyediakan tempat khusus untuk jenis pelayanan transportasi roda dua. Pangkalan ojek yang ada berada di luar area terminal dan pengelolaannya diluar sistem pelayanan transportasi Terminal Arjosari

Menanggapi fenomena penyalahgunaan fungsi ruang tersebut, pihak pengelola terminal Arjosari telah memasang himbauan yang ditempelkan pada atap bangunan yang berisi pemberitahuan kepada pemilik kendaraan roda dua agar tidak memarkir kendaraannya di sekitar area landasan bus maupun taman. Tetapi pada kenyataannya, peraturan dari pihak pengelola terminal sering kali diabaikan.

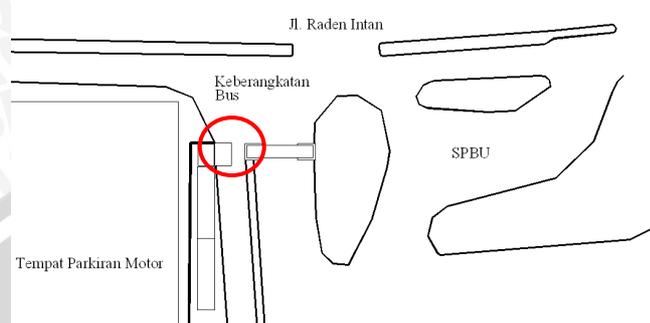
Untuk mengatasi masalah tersebut, ruang kosong diantara ruang tunggu penumpang AKDP dan platform keberangkatan bus AKDP sebaiknya diberi taman agar tidak difungsikan oleh kendaraan roda dua untuk parkir atau berlalu-lalang. Selain itu, dengan adanya taman sebagai pembatas, keberadaannya juga dapat mereduksi polusi udara dan kebisingan dari suara mesin bus.



Gambar 4.10  
Penggunaan taman sebagai pembatas antara ruang  
tunggu penumpang dan platform bus AKDP  
Sumber : Analisa Pribadi

Bagian akhir dari proses pemberangkatan angkutan umum bus adalah keluar dari area terminal melalui pintu keluar yang berupa gapura selebar 7 meter dan dapat dilalui oleh 2 unit bus sekaligus. Gapura tersebut difungsikan secara khusus untuk jalur keluar (keberangkatan) bus baik bus AKDP maupun bus AKAP. Menurut peraturan yang berlaku, setiap bus yang akan berangkat meninggalkan Terminal Arjosari diwajibkan melapor pada petugas dan menjalani pemeriksaan surat-surat perjalanan. Untuk kepentingan tersebut, pada kedua sisi gapura disediakan pos penjagaan yang digunakan oleh petugas

terminal untuk memeriksa kelengkapan surat-surat perjalanan bus. Pada kenyataannya, pos penjagaan yang digunakan hanya yang berada di sisi barat terminal. Hal ini disebabkan karena letak pos jaga di bagian barat posisinya berdekatan dengan sisi kiri bus sehingga lebih memudahkan kernet bus untuk mengurus laporan perijinan sebelum berangkat.



Gambar 4.11  
Suasana di sekitar pintu keluar keberangkatan bus  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

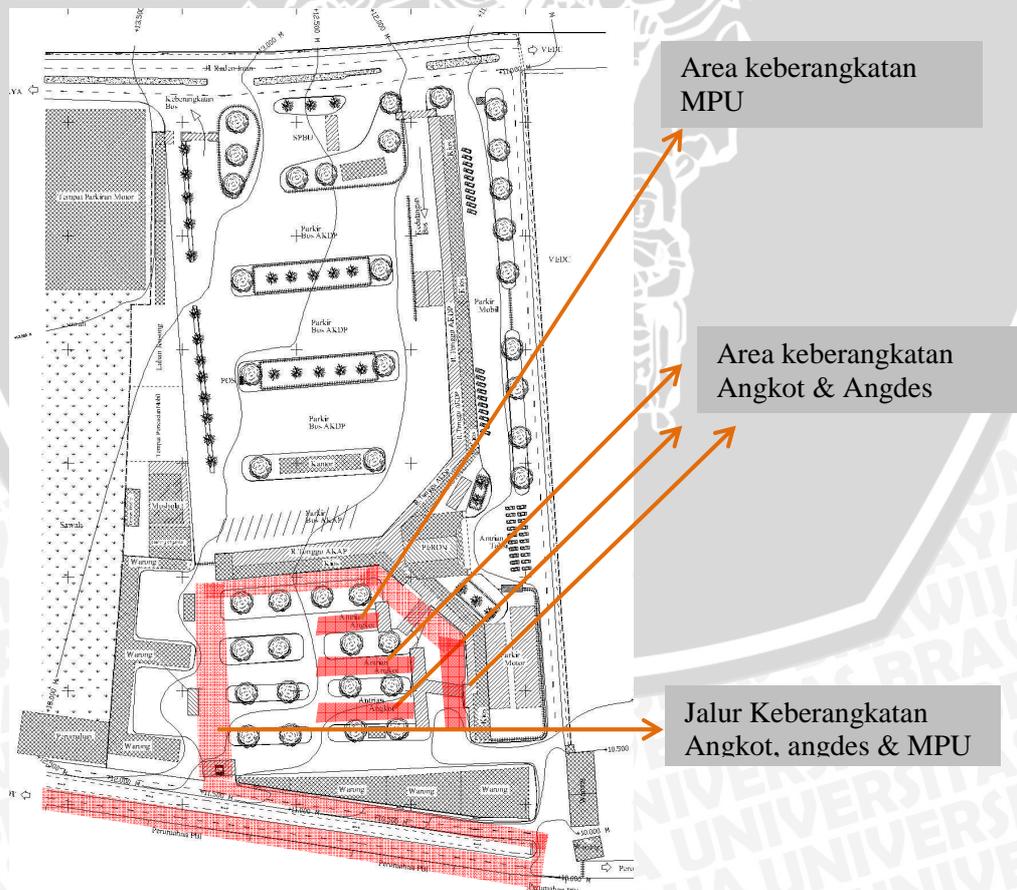
Dari rekaman gambar terlihat bahwa di sekitar pintu keluar keberangkatan bus terdapat beberapa penumpang yang sedang menunggu bus. Walaupun pihak terminal telah menyediakan tempat khusus bagi para calon penumpang untuk menunggu angkutan yang berupa fasilitas ruang tunggu, tetapi pada tempat-tempat tertentu masih sering dijumpai aktifitas menaikkan atau menurunkan penumpang yang tidak pada tempatnya.

Selain itu juga terdapat pedagang yang menjajakan barang dagangannya, baik berupa makanan, minuman maupun majalah dan koran. Bahkan pada saat-saat tertentu, terutama pada jam-jam sibuk ketika pagi hari, ketika para pegawai kantoran hendak berangkat ke bekerja, pedagang majalah menggelar barang dagangannya di sekitar daerah pintu keluar bus dan terkadang dijadikan bacaan gratis bagi penumpang yang sedang menunggu bus di tempat itu. Tidak jarang pula dijumpai bus-bus yang “ngetem” di sekitar pintu keluar bus untuk mencari tambahan penumpang.

Fenomena perilaku tersebut tentunya berada diluar kefungsiian pemanfaatan ruang yang ada dalam program arsitektur. Adapun hal-hal yang melatarbelakangi terjadinya perilaku tersebut antara lain :

1. Lahan parkir untuk menampung kendaraan umum di terminal tidak seimbang dengan jumlah armada angkutan umum yang beroperasi sehingga waktu tunggu angkutan umum untuk mencari penumpang cukup terbatas.
2. Fasilitas tempat parkir bagi kendaraan pengunjung yang disediakan oleh terminal Arjosari terbatas sehingga muncul titik-titik parkir kendaraan baru di luar terminal yang letaknya lebih dekat dengan pintu keluar keberangkatan bus sehingga jarak tempuh calon penumpang menuju bus menjadi lebih dekat.
3. Tingkat kenyamanan fasilitas ruang tunggu yang disediakan oleh pihak pengelola Terminal Arjosari masih di bawah standart.

**B. Jalur Keberangkatan Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan/MPU**



Gambar 4.12  
 Jalur keberangkatan Angkot, Angkutan Pedesaan & MPU  
 Sumber : Hasil pengamatan, 2010



Gambar 4.13  
Kondisi koridor Jalan Simpang Panji Suroso  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Jalur keberangkatan Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan dan MPU diarahkan melalui sisi selatan Terminal Arjosari yaitu melewati Jalan Simpang Panji Suroso. Koridor jalan ini kondisinya tidak terlalu padat karena tidak digunakan oleh kendaraan umum, tetapi hanya dilalui oleh Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan/MPU dan warga perumahan di sekitarnya. Berikut ini adalah jenis-jenis trayek Angkutan Kota yang terdapat di Terminal Arjosari,

Tabel 4.3  
Trayek Angkutan Kota Terminal Arjosari  
Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang

No	NAMA JALUR	KELUAR	MASUK
1.	Arjosari - Dinoyo - Landungsari (ADL)	Terminal Arjosari	Terminal Landungsari
2.	Arjosari - Gadang (AG)	Terminal Arjosari	Terminal Gadang
3.	Arjosari - Landungsari (AL)	Terminal Arjosari	Terminal Landungsari
4.	Arjosari - Tidar (jalur AT)	Terminal Arjosari	Terminal Perum Tidar
5.	Arjosari - Borobudur - Gadang (ABG)	Terminal Arjosari	Terminal Gadang
6.	Arjosari - Janti - Gadang (AJG)	Terminal Arjosari	Terminal Gadang
7.	Arjosari - Gadang (AMG) (lewat Mergosono)	Terminal Arjosari	Terminal Gadang
8.	Arjosari - Borobudur - Bunul (ABB)	Terminal Arjosari	
9.	Arjosari - Soekarno-Hatta - Dieng (ASD)	Terminal Arjosari	
10.	Gadang - Arjosari (GA)	Terminal Gadang	Terminal Arjosari

Sama seperti pada moda angkutan umum bus, pada moda Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan dan MPU yang akan meninggalkan terminal juga diwajibkan melapor pada petugas jaga yang berada di pintu keluar keberangkatan untuk jenis moda angkutan ini. Gapura pintu keluar Angkutan Kota lebarnya  $\pm 10$  meter. Pada sisi kanan dan kiri gapura difungsikan untuk jalan keluar Angkutan Kota dan pada bagian tengah terdapat pos penjagaan. Angkutan yang menggunakan kernet biasanya keluar melalui sisi barat karena kernetnya lebih dekat dengan pos petugas, sedangkan angkutan yang tidak menggunakan kernet umumnya melewati sisi timur untuk lebih memudahkan sopir berinteraksi dengan petugas jaga.



Gambar 4.14  
Pintu keluar jalur keberangkatan Angkot, Angkutan Pedesaan dan MPU  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Menurut aturannya, setiap unit angkutan umum mendapatkan batas waktu tertentu untuk mendapatkan penumpang di dalam terminal. Bila waktunya telah habis, maka angkutan tersebut harus segera meninggalkan terminal dan melanjutkan mencari penumpang di luar terminal. Namun tidak demikian pada kenyataannya.

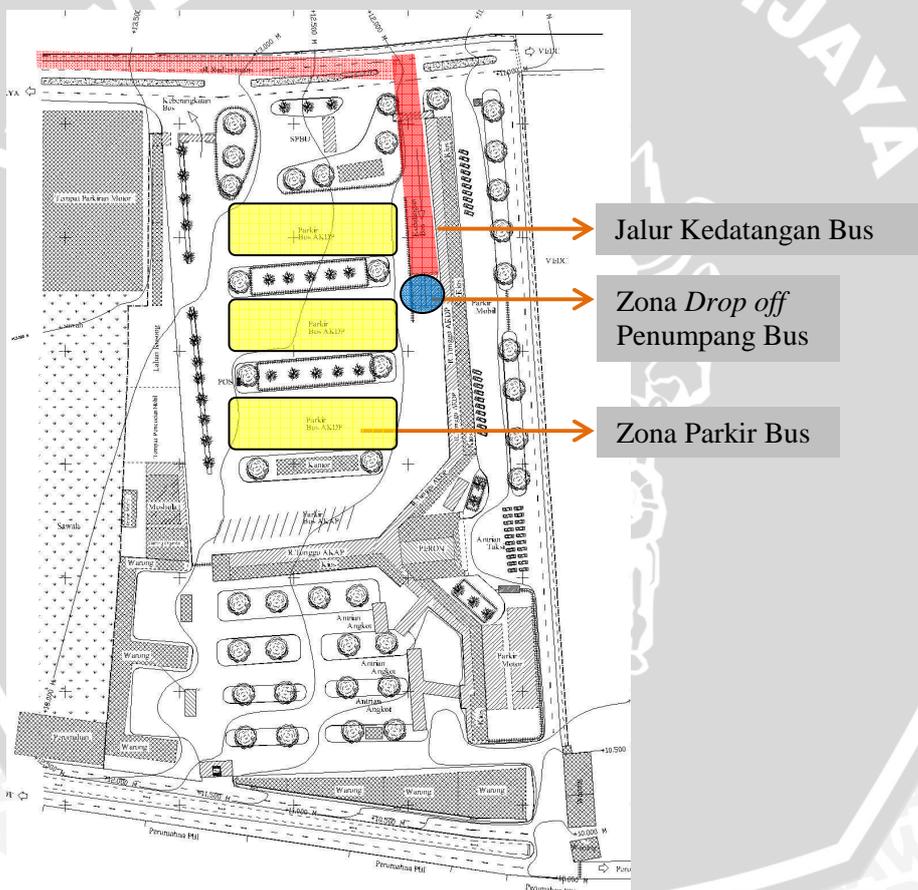
Untuk beberapa jenis angkutan umum dengan trayek tertentu biasanya menunggu di *platform* keberangkatan sampai kendaraan angkutan terisi penuh penumpang, baru kemudian berangkat meninggalkan terminal. Lamanya waktu tunggu untuk keberangkatan tiap satu unit Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan atau MPU bisa bervariasi, tergantung pada tingkat keramaian penumpang. Apabila sepi, penumpang harus menunggu lebih lama sampai angkutan terisi penumpang penuh untuk bisa sampai pada tempat tujuannya masing-masing.



Gambar 4.15  
Area keberangkatan Angkot, Angdes & MPU  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

#### 4.2.1.2 Jalur Kedatangan Kendaraan Umum

##### A. Jalur kedatangan bus



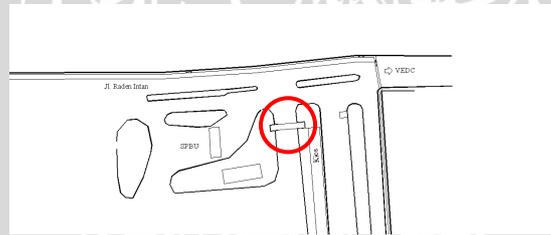
Gambar 4.16  
Jalur Kedatangan moda Angkutan Bus  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Jalur kedatangan bus berada di bagian utara terminal. Pada gerbang pintu masuk kedatangan yang lebarnya  $\pm 11$  meter terdapat pos penjagaan di kedua sisinya. Pos penjagaan ini seharusnya berfungsi untuk menerima laporan dari



setiap bus yang masuk ke Terminal Arjosari mengenai trayek angkutan dan jumlah penumpang, namun tidak demikian pada kenyataannya. Setiap bus yang datang langsung masuk ke terminal, menurunkan penumpang di area *drop off* kemudian langsung menuju area parkir bus. Petugas jaga biasanya menunggu laporan dari awak bus di area *drop off* penumpang. Hal ini disebabkan letak gerbang yang berdekatan dengan jalan Panji Suroso sehingga bila bus masih harus berhenti di gerbang untuk lapor, dikhawatirkan akan menghalangi kelancaran lalu-lintas di sekitar pintu masuk bus terutama apabila jumlah bus yang datang bersamaan cukup banyak, apalagi letak pintu masuk bus tersebut bersebelahan dengan pintu keluar parkir kendaraan pengunjung dan taksi. Karena pertimbangan itulah maka pos jaga yang berada di gerbang masuk bus tidak difungsikan sebagaimana mestinya.

Jarak antara gerbang pintu masuk bus dengan area *drop off*  $\pm$  60 meter. Lahan ini bisa dipakai untuk mengantri ketika bus akan menurunkan penumpang apabila jumlah bus yang datang bersamaan cukup banyak. Sambil mengantri, awak bus bisa melaporkan kedatangannya pada petugas yang berjaga di area *drop off*.



Gambar 4.17  
Gerbang pintu masuk kedatangan bus  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

## B. Zona *drop off* penumpang bus



Gambar 4.18  
Zona *drop off* penumpang bus  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Pada zona *drop off* yang lebarnya  $\pm 11$  meter disediakan dua lajur kendaraan untuk menurunkan penumpang dan dipisahkan oleh sebuah pembatas setinggi 20 cm di tengahnya. Di sebelah barat zona *drop off* difungsikan sebagai tempat parkir dan perawatan bus. Pada awalnya, zona *drop off* yang disediakan hanya satu lajur, namun seiring meningkatnya jumlah armada bus, pihak pengelola menambah satu lajur lagi dan memberi penutup atap untuk melindungi penumpang dari panas dan hujan.

Jarak antara pintu gerbang kedatangan bus dan area *drop off* sekitar 60 meter. Zona ini seharusnya steril dari kendaraan selain moda angkutan bus, tetapi seringkali dijumpai kendaraan roda dua yang berlalu-lalang atau parkir di daerah ini. Walaupun di sepanjang jalur kedatangan bus telah dipasang rambu-rambu larangan parkir, namun masih ada saja orang yang memarkir kendaraannya di sekitar area *drop off* penumpang. Petugas dari pihak pengelola terminal yang ada di lapangan tidak mampu berbuat apa-apa menanggapi fenomena perilaku pengguna bangunan tersebut.



Gambar 4.19  
Aktifitas di sekitar zona *Drop off* penumpang bus  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010



Jalur kedatangan angkutan kota, angkutan pedesaan dan MPU melalui sisi utara dan timur Terminal Arjosari dengan akses masuk ke terminal berada di sisi selatan. Penumpang moda angkutan ini diturunkan pada zona yang sama dengan zona keberangkatan angkutan kota. Setelah menurunkan penumpang, kendaraan menuju tempat parkir masing-masing angkutan dan mulai mengantri, menunggu giliran untuk berangkat lagi.



Gambar 4.21  
Situasi pada zona Angkot, Angdes & MPU  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

#### 4.2.1.3 Zona Angkutan Umum beserta awak

##### A. Zona parkir dan perawatan bus



Gambar 4.22  
Perletakan zona parkir bus dan ruang tunggu awak bus  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Luasan area parkir untuk moda angkutan bus  $\pm 5.823 \text{ m}^2$ . Luasan tersebut dapat menampung sekitar 108 unit armada bus. Area ini digunakan sebagai parkir sementara bus pada jam operasional Terminal Arjosari dan diluar jam operasional digunakan sebagai area parkir bus yang akan menginap. Area parkir ini juga dipakai untuk perawatan bus apabila terjadi kerusakan ringan.



Gambar 4.23  
Zona parkir dan perawatan bus  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Berikut adalah jumlah Bus beserta rit pada Terminal Arjosari yang tercatat selama bulan Oktober 2009 :

Tabel 4.4  
Jumlah bus dan rit selama bulan Oktober 2009  
Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang

JENIS TRAYEK	JURUSAN	BUS	RIT
A K D P	Malang - Surabaya	3309	6185
	Malang - Pasuruan - Jember	1843	3133
	Malang - Blitar	786	1535
	Malang - Dampit	84	149
PATAS	Malang - Surabaya	1184	2362
	Malang - Probolinggo	103	157
A K A P	Mlg - Semarang - Bandung - Jakarta	302	302
	Mlg - Surakarta - Jogja - Purwokerto	252	252
	Mlg - Denpasar - Mataram	277	277
<b>J U M L A H</b>		<b>8140</b>	<b>14352</b>

## B. Ruang tunggu awak bus



Gambar 4.24

Suasana ruang tunggu untuk awak bus

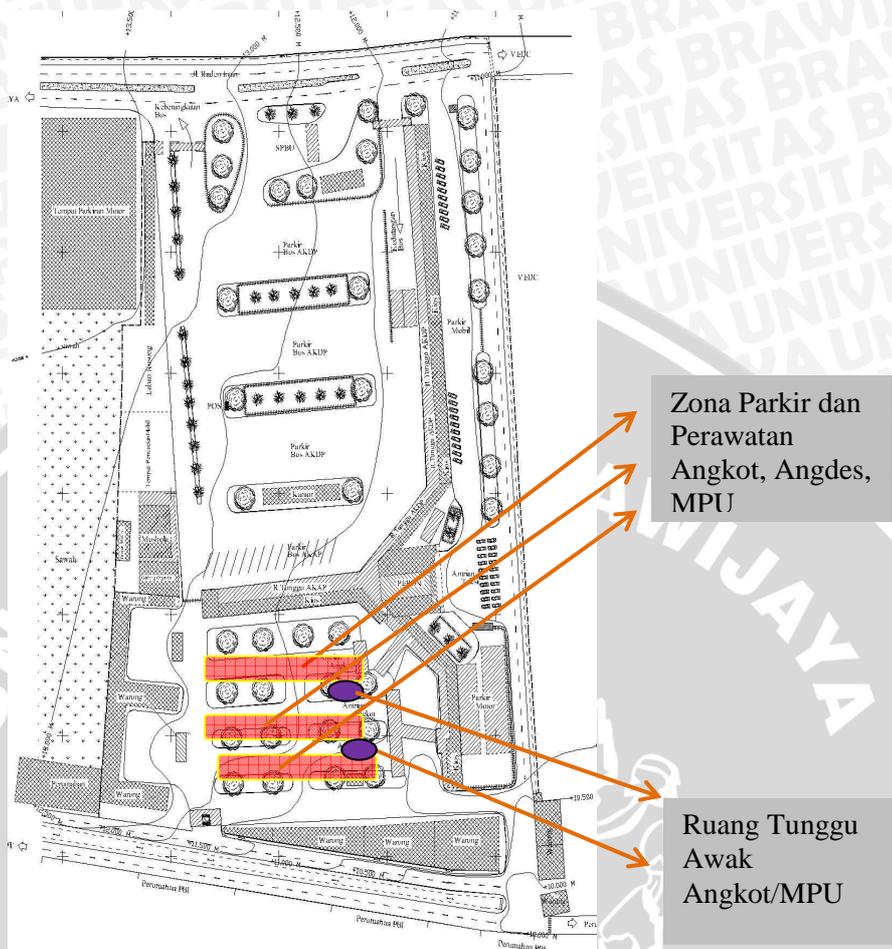
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Ruang tunggu untuk awak bus berada di antara jalur keberangkatan bus dan zona parkir bus. Di dalam ruang tunggu ini hanya terdapat kursi permanen yang menyatu dengan tembok pembatas setinggi kurang lebih 1 meter. Di sekeliling bangunan terdapat tanaman yang berfungsi sebagai penyaring polusi udara dari asap knalpot bus. Selain itu, juga disediakan toilet khusus untuk awak bus yang berada di sebelah barat ruang tunggu.

Kenyamanan yang ditawarkan pada ruangan ini sangat minim. Letaknya yang diapit area bus menyebabkan tingkat polusi dan kebisingan cukup tinggi. Pada siang hari, bau asap knalpot bus dan aroma solar sangat terasa sedangkan pada malam hari, hawa di dalam ruangan terasa dingin karena desainnya yang terbuka. Dengan kondisi ruangan tersebut, kebanyakan awak bus enggan untuk memanfaatkan fasilitas ruang tunggu ini. Mereka lebih memilih beristirahat di dalam bus bila jadwal keberangkatannya masih lama.

C. Zona parkir dan perawatan Angkot / MPU

1) Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan



Gambar 4.25

Perletakan zona parkir & perawatan Angkot, Angkutan Pedesaan dan MPU

Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Area parkir untuk Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan dijadikan satu pada lahan seluas  $\pm 2.512 \text{ m}^2$ . Perbandingan jumlah antara armada Angkutan Kota dan armada Angkutan Pedesaan sekitar 70% : 30%. Luasan ini dapat menampung sekitar 250 unit kendaraan.



Gambar 4.26

Zona parkir Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan

Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Tabel 4.5  
 Jumlah Angkutan Kota di Terminal Arjosari  
 Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang

NO	NAMA JALUR	RUTE TRAYEK	JUMLAH
1	AL	Arjosari - Landungsari	106
2	AG	Arjosari - Gadang	300
3	AT	Arjosari - Tidar	53
4	ASD	Arjosari - Soekarno Hatta - Dieng	45
5	ABB	Arjosari - Borobudur - Bunul	65
6	AJG	Arjosari - Janti - Gadang	81
7	ABG	Arjosari - Borobudur - Gadang	84
8	AMG	Arjosari - Mergosono - Landungsari	217
9	GA	Gadang - Arjosari	160
10	ADL	Arjosari - Dinoyo - Landungsari	125
<b>JUMLAH</b>			<b>1.236</b>

2) MPU

Luasan area parkir untuk MPU ± 1100 m<sup>2</sup> dan dapat menampung kendaraan MPU ± 50 unit armada. Armada MPU biasanya beroperasi pada waktu pagi sampai sore hari. Pada malam hari, armada MPU dibawa pulang oleh sopirnya masing-masing sehingga jarang terlihat ada armada MPU yang menginap di Terminal Arjosari.

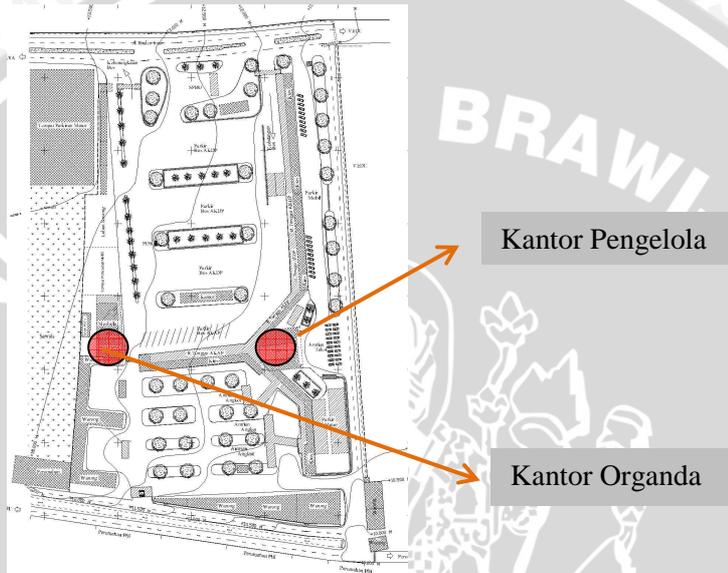
D. Ruang tunggu awak Angkot / MPU



Gambar 4.27  
 Ruang tunggu awak Angkot, Angkutan Pedesaan dan MPU  
 Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Ruang yang dipakai oleh awak Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan dan MPU adalah ruang-ruang pembatas yang berada di antara jalur-jalur trayek Angkutan Kota. Beberapa pedagang membuka lapak dagangan di trotoar pembatas jalur tersebut. Lapak-lapak tersebut biasanya digunakan oleh para awak angkutan umum untuk beristirahat melepas lelah sambil minum kopi dan bercanda dengan rekan-rekan seprofesinya.

#### 4.2.1.4 Bangunan Kantor Terminal



Gambar 4.28  
Perletakan Kantor Pengelola / Staf UPT Terminal Arjosari  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

##### A. Kantor Pengelola / Staf UPT Terminal Arjosari



Gambar 4.29  
Kantor pengelola terminal Arjosari yang berada di lantai dua  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Kantor pengelola / staf UPT terminal berada di bangunan utama terminal pada sisi selatan (kiri) dan lantai dua. Pos penjagaan dan informasi terletak di pintu masuk utama pengunjung terminal. Ruang pengelola yang berada di lantai satu difungsikan untuk ruang pelayanan kepada pengunjung terminal, sedangkan kantor staf berada di lantai dua. Hal ini dimaksud untuk mempermudah pihak pengelola terminal Arjosari dalam memberikan pelayanan kepada pengunjung terminal.

#### B. Kantor Organda



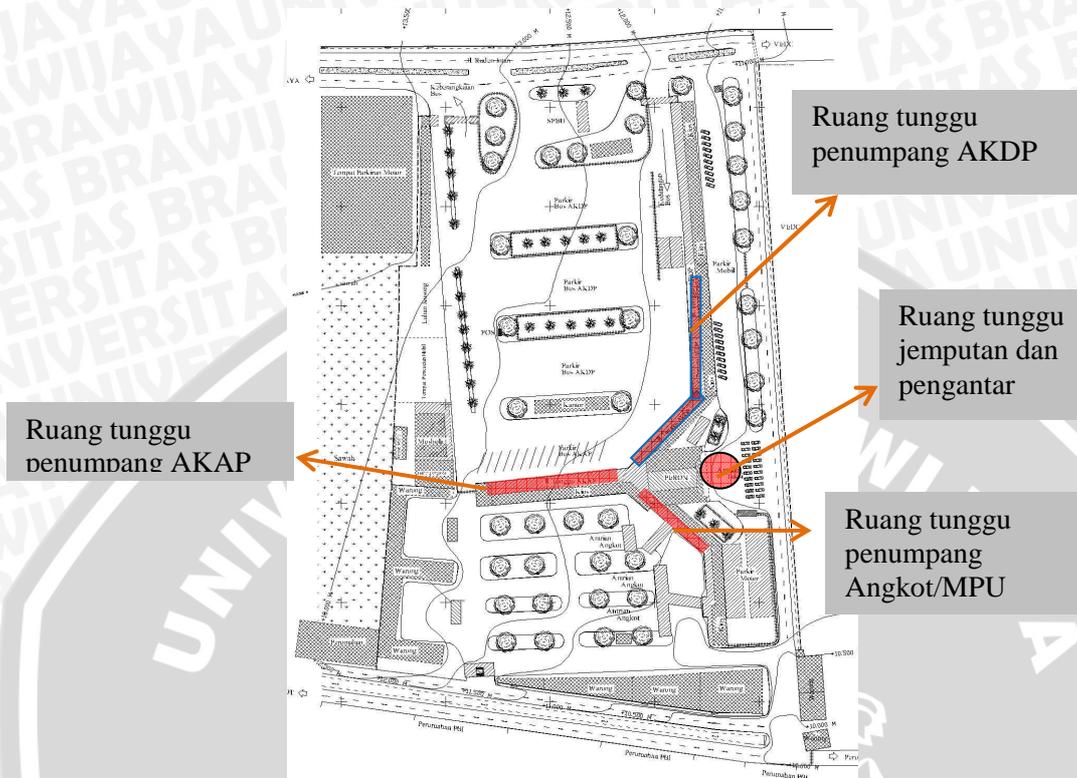
Gambar 4.30  
Kantor Organda  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Kantor Organda terletak bagian barat terminal dan bersebelahan dengan musholla. Selama waktu pengamatan, kantor yang desainnya mirip rumah tinggal ini di dalamnya tidak terdapat aktifitas kegiatan perkantoran sebagaimana kantor-kantor lainnya. Yang terlihat beroperasi hanya Wartel yang terletak bersebelahan. Menurut salah seorang narasumber yang dijumpai di lokasi, kantor ini sedang direnovasi sehingga kegiatan perkantoran untuk sementara dipindahkan ke tempat lain.

#### 4.2.1.5 Ruang tunggu bagi penumpang dan/atau pengantar

Ruang tunggu penumpang dapat diartikan sebagai tempat bagi penumpang untuk menunggu kendaraan umum yang disediakan oleh pihak pengelola terminal sebagai fasilitas utama dalam usahanya untuk memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat. Setiap tipe terminal memiliki standart masing-masing menyangkut fasilitas yang harus disediakan.

Untuk Terminal Arjosari yang termasuk dalam terminal tipe A, fasilitas yang harus disediakan di ruang tunggu penumpang antara lain : televisi, pendingin udara, toilet dan kantin.



Gambar 4.31  
Perletakan ruang tunggu penumpang  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

A. Ruang tunggu penumpang bus umum



Gambar 4.32  
Ruang tunggu penumpang bus AKDP  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Ruang tunggu untuk penumpang bus AKDP berada di bagian timur terminal. Bentuk ruangnya memanjang ke utara. Tempat duduk yang disediakan juga memanjang satu deret. Di belakang kursi duduk penumpang adalah jalur kedatangan penumpang dari luar kota yang dibatasi oleh sebuah

pagar besi setinggi ± 1 meter. Batas antara ruang tunggu penumpang AKDP dan platform bus hanya berupa perbedaan ketinggian lantai.



Gambar 4.33  
Lapak pedagang asongan di ruang tunggu bus AKDP  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Pada beberapa titik di ruang tunggu penumpang bus AKDP, ruas-ruas kursi tempat duduk penumpang yang ada digunakan oleh beberapa pedagang untuk menggelar barang dagangannya. Penumpang yang sedang menunggu bus harus mengalah dan menunggu bus yang dinanti datang sambil berdiri.

Ruang tunggu penumpang yang beralih fungsi menjadi lapak dagangan tersebut oleh pihak pengelola terminal memang sengaja dibiarkan beralih fungsi karena para pedagang tersebut telah membayar "upeti" kepada petugas pengelola terminal berupa uang sewa bulanan. Selama para pedagang mampu membayar uang sewa, selama itu pula mereka akan tetap eksis berjualan pada tempat yang tidak semestinya digunakan untuk berjualan.

#### B. Ruang tunggu penumpang Bus Malam



Gambar 4.34  
Suasana ruang tunggu Bus Malam pada pagi hari  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Dari gambar 4.34, suasana ruang tunggu penumpang bus AKAP tampak lengang di pagi hari. Terlihat beberapa orang masih tidur pulas di bangku. Hal ini disebabkan karena pada pagi hari tidak ada bus AKAP yang beroperasi sehingga ruang tunggu sepi dari penumpang.



Gambar 4.35

Suasana Ruang tunggu penumpang Bus Malam pada malam hari  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Pada malam hari, suasana di ruang tunggu penumpang bus AKAP mulai ramai. Bus-bus AKAP mulai berdatangan mengisi *platform* jalur trayeknya masing-masing. Khusus untuk ruang tunggu penumpang AKAP disediakan sebuah televisi sebagai fasilitas hiburan bagi para calon penumpang, namun penumpang tetap harus mengalah. Walaupun situasi terminal sedang ramai penumpang, kursi-kursi di ruang tunggu tersebut dikuasai oleh orang-orang yang merasa lebih berkuasa di daerah tersebut terutama bila ada siaran televisi yang menarik seperti even sepak bola Piala Dunia. Para penumpang harus rela menunggu sambil berdiri sampai bus yang ditunggu datang.

### C. Ruang tunggu bus Patas



Gambar 4.36

Suasana ruang tunggu penumpang bus Patas  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Hampir sama dengan situasi di ruang tunggu penumpang bus AKAP, suasana di ruang tunggu bus Patas juga sepi pada pagi hari. Bus Patas mulai beroperasi sekitar pukul 8 pagi. Semakin siang, suasana di ruang tunggu bus Patas ini semakin ramai, tidak hanya ramai penumpang, namun juga ramai oleh pedagang asongan dan pengamen jalanan.



Gambar 4.37

Suasana ruang tunggu penumpang bus pada musim liburan  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Pada hari-hari liburan, jumlah penumpang yang menggunakan fasilitas pelayanan jasa transportasi di Terminal Arjosari meningkat drastis. Ruang tunggu penumpang yang ada tidak mampu menampung jumlah calon penumpang yang ada sehingga antrian penumpang sampai meluber ke area landasan bus.

#### D. Ruang tunggu penumpang Angkutan Kota / Angkutan Pedesaan



Gambar 4.38

Suasana ruang tunggu penumpang Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan dan MPU  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Untuk ruang tunggu penumpang Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan atau MPU, tempat duduk yang disediakan tidak terlalu banyak. Penumpang Angkutan Kota jarang berlama-lama menunggu angkutan di ruang tunggu ini

kecuali bila memang angkutannya belum datang. Penumpang biasanya langsung naik ke dalam angkutan umum bila jenis angkutan yang dicari sudah siap di *platform* keberangkatan.

#### 4.2.1.6 Menara pengawas



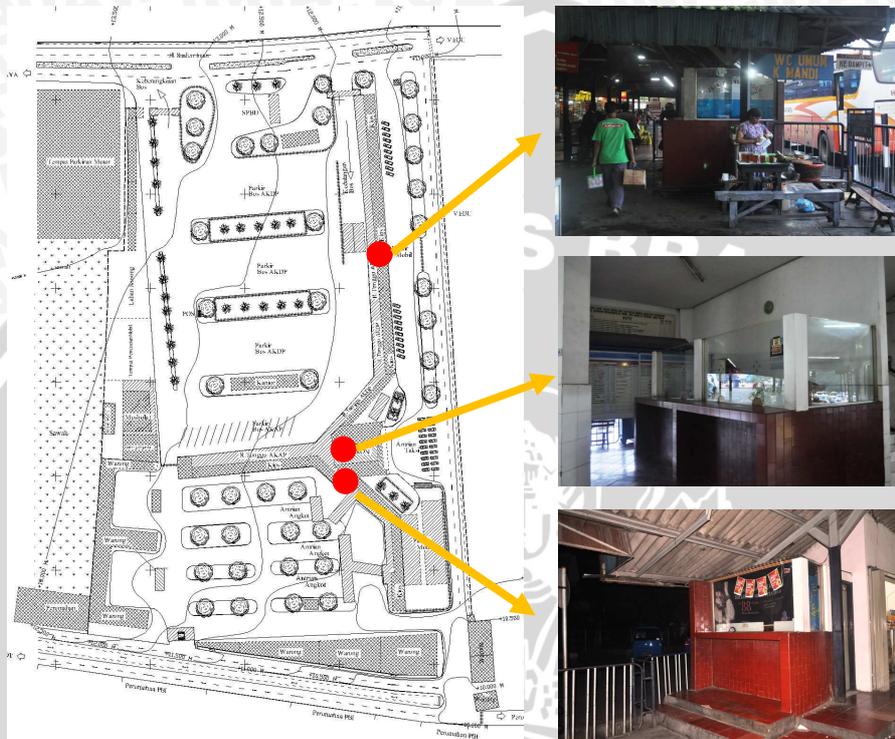
Gambar 4.39  
Menara Pengawas dan perletakkannya  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Terminal Arjosari memiliki dua menara pengawas. Menara yang berada di bagian selatan berfungsi untuk mengawasi sirkulasi moda Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan, MPU dan Bus sedangkan menara pengawas yang terletak di dekat ruang tunggu khusus awak bus berfungsi untuk mengawasi daerah landasan bus.



## B. Loket Karcis / Peron

Pada Terminal Arjosari terdapat 3 loket retribusi peron yang terletak di bagian utara tunggu penumpang Bus AKDP, sisi timur ruang tunggu penumpang Bus AKAP dan sebelah utara ruang tunggu penumpang Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan / MPU.



Gambar 4.41  
Perletakan loket peron  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Dalam Peraturan Daerah Kota Malang tentang Peron Terminal, disebutkan bahwa pengelola terminal harus memberikan fasilitas berupa ruangan ber-AC, televisi dan toilet. Sebagai kompensasinya, setiap penumpang ditarik retribusi sebesar Rp. 200,-. Namun pada kenyataannya, fasilitas yang tersedia pada ruang tunggu di Terminal Arjosari tidak sesuai dengan Perda Kota Malang yang ada. Fasilitas yang disediakan oleh pihak pengelola terminal hanya berupa satu buah televisi yang terletak di ruang tunggu Bus AKAP dan toilet umum. Untuk menggunakan toilet pun, penumpang masih harus membayar lagi dengan sejumlah uang yang besarnya tergantung pada kepentingan penumpang pada saat menggunakan fasilitas toilet.

Oleh karena itu, sejak tanggal 5 Mei 2010, Pemerintah Kota Malang menghapus retribusi peron atau jasa tunggu penumpang di Terminal Arjosari

sebagai kompensasi dari ketidakmampuan Pemerintah Daerah setempat dalam memberikan fasilitas pelayanan yang memadai kepada penumpang. Hal ini disambut baik oleh para penumpang yang menggunakan fasilitas pelayanan transportasi di Terminal Arjosari, namun Pemkot Malang harus menanggung konsekuensi menurunnya kontribusi dari sektor retribusi peron pada PAD 2010.

#### 4.2.1.8 Rambu-rambu dan Papan Informasi

Rambu-rambu lalu-lintas yang terdapat di Terminal Arjosari beberapa diantaranya tidak berfungsi dengan baik terutama rambu-rambu yang berada di zona Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan dan MPU. Sudah menjadi rahasia umum bagaimana cara mengemudi sopir angkutan umum tersebut mengemudi. Walaupun dijaga petugas, rambu-rambu lalu-lintas masih tetap dilanggar apalagi kalau tidak ada penjaganya.

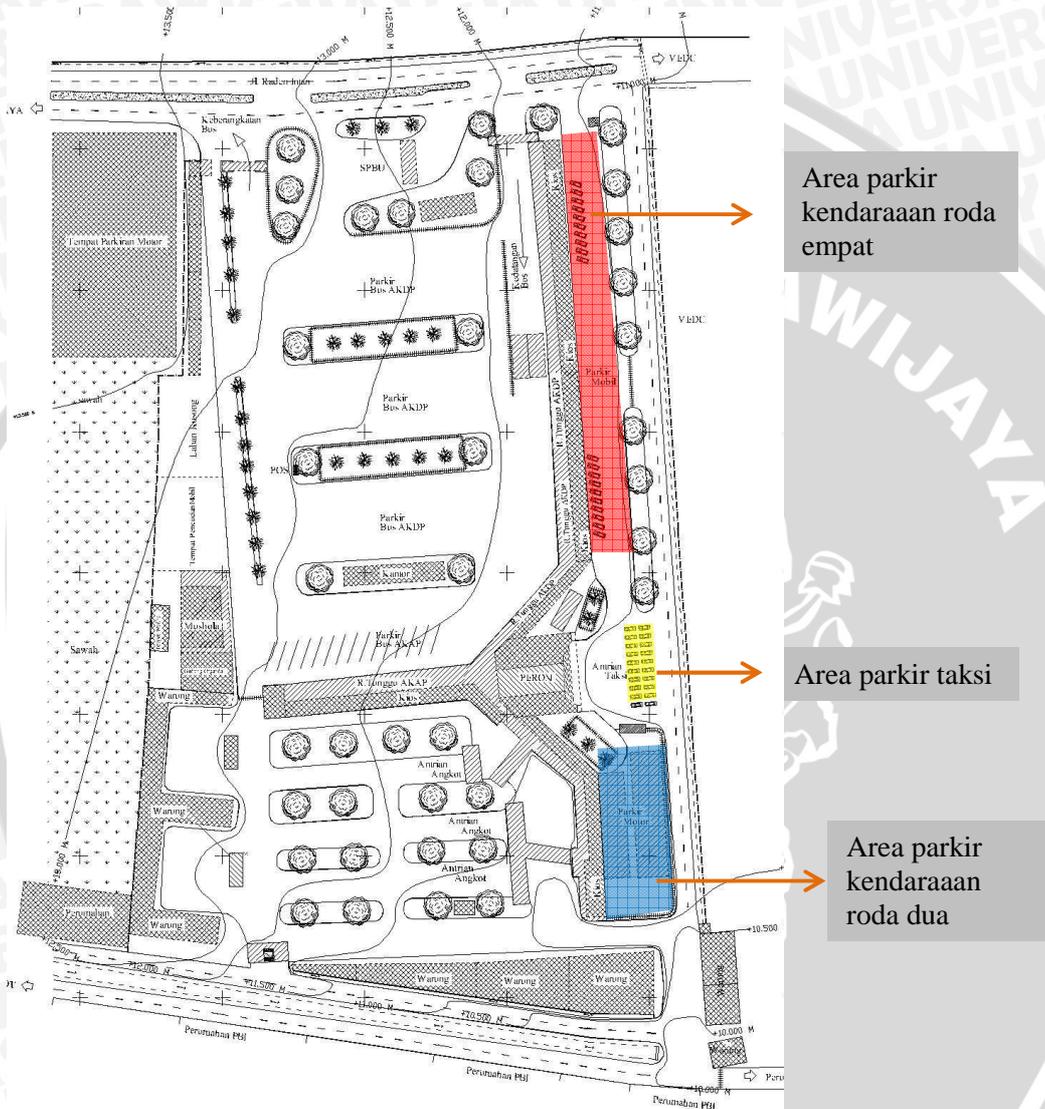
Untuk papan informasi, Terminal Arjosari tampak mulai berbenah diri dengan menyediakan papan-papan informasi penting terkait pelayanan transportasi umum, misalnya seperti papan informasi yang terdapat di lobi. Papan tersebut memberikan informasi waktu, jadwal keberangkatan beserta tarif angkutan transportasi yang disediakan di Terminal Arjosari. Selain menyediakan informasi mengenai angkutan umum bus, pada zona Angkutan Kota juga disediakan papan informasi yang terkait dengan Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan dan MPU.



Gambar 4.42  
Papan Informasi dan jadwal keberangkatan Bus  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

#### 4.2.1.9 Pelataran parkir kendaraan pengunjung, pengantar dan/atau taksi

Area parkir di terminal untuk kendaraan pribadi pengunjung baik kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat terbuka selama 24 jam dengan dijaga oleh beberapa petugas keamanan terminal secara bergantian Berikut ilustrasi terkait penempatan masing-masing area parkir untuk kendaraan pengunjung,



Gambar 4.43  
Perletakan area parkir untuk kendaraan pengunjung di  
Terminal Arjosari Malang  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

## A. Parkir Kendaraan Pengunjung Roda Dua

Luasan area parkir untuk kendaraan roda dua pengunjung terminal  $\pm 1.369$  m<sup>2</sup>. Jumlah kendaraan roda dua yang dapat ditampung pada area parkir tersebut  $\pm 342$  unit kendaraan. Kapasitas tempat parkir yang ada saat ini sudah tidak mampu menampung kendaraan pengunjung yang datang ke Terminal Arjosari.

Beberapa investor mencoba memanfaatkan keadaan tersebut dengan membuka lahan parkir baru di sekitar Terminal Arjosari. Dengan adanya titik-titik lahan parkir baru di sekitar Terminal Arjosari tersebut mengakibatkan beberapa fungsi ruang mengalami pergeseran, misalnya daerah di sekitar pintu keluar keberangkatan bus sekarang fungsinya bertambah menjadi ruang tunggu penumpang.



Gambar 4.44  
Area parkir kendaraan roda dua pengunjung  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

## B. Parkir Kendaraan Pengunjung Roda Empat

Luasan area parkir untuk kendaraan roda empat adalah 2.395 m<sup>2</sup>. Jumlah kendaraan yang dapat ditampung sekitar 80 unit kendaraan. Pos penjagaan parkir berada di pintu masuk area parkir dan pintu keluar area parkir. Tarif parkir yang dibebankan kepada pemilik kendaraan bervariasi, tergantung pada durasi parkir.



Gambar 4.45  
Area parkir kendaraan roda empat pengunjung  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

## C. Parkir Taksi

Luasan area parkir untuk taksi pada kondisi eksisting adalah 562 m<sup>2</sup>. Jumlah taksi yang dapat ditampung ± 25 unit taksi. Jam operasional taksi di terminal arjosari selama 24 jam.



Gambar 4.46  
Area parkir taksi  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

## 4.2.2 Fasilitas Penunjang

### A. Toilet

Toilet merupakan fasilitas penunjang yang harus ada pada setiap terminal penumpang. Perawatan dan pengelolannya menjadi tanggung jawab pihak pengelola terminal. Dalam Peraturan Daerah Kota Malang tentang Peron Terminal, disebutkan bahwa pengelola terminal harus memberikan fasilitas berupa ruang ber-AC, televisi, dan toilet. Sebagai kompensasi, setiap penumpang ditarik retribusi Rp 200. Jadi setiap pengunjung terminal yang telah membayar peron seharusnya berhak untuk mendapat fasilitas-fasilitas tersebut secara gratis.

Pada kenyataan yang terjadi di lapangan, toilet-toilet yang ada di terminal oleh pihak pengelola disewakan kepada pihak ke-tiga, sehingga pengunjung terminal yang akan menggunakan toilet umum harus membayar sejumlah uang lagi kepada pihak ketiga yang besarnya tergantung keperluan pengunjung akan toilet umum tersebut.



Gambar 4.47  
Toilet untuk pengunjung terminal (Penumpang)  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Untuk di Terminal Arjosari, toilet umum yang ada tersebar di berbagai tempat, mulai dari *hall*, ruang tunggu penumpang bus, ruang tunggu Angkutan Kota hingga zona *drop off* penumpang. Hampir semua toilet yang ada, perawatan dan pengelolannya diserahkan kepada pihak ke-tiga sehingga tidak ada toilet yang gratis untuk pengunjung terminal.

Selain toilet untuk pengunjung umum, di Terminal Arjosari juga terdapat toilet yang khusus disediakan untuk para awak angkutan umum baik awak Bus maupun awak Angkutan Kota.



Gambar 4.48  
Toilet untuk awak Angkutan Kota dan awak Bus  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

**B. Musholla**



Gambar 4.49  
*Musholla* yang terdapat di Terminal Arjosari  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

*Musholla* yang terdapat di Terminal Arjosari terletak di sebelah barat terminal dan bersebelahan dengan kantor Organda. *Musholla* ini berada di sekitar *platform* keberangkatan bus dan jaraknya tidak terlalu jauh dari ruang tunggu penumpang bus AKAP. Calon penumpang bus AKAP yang akan melakukan perjalanan jarak jauh biasanya menggunakan *musholla* ini untuk melaksanakan sholat lebih awal apabila kondisinya tidak memungkinkan untuk melakukan sholat di dalam bus selama perjalanan panjangnya. Selain penumpang, masyarakat di sekitar terminal, awak angkutan umum dan petugas pengelola terminal juga terlihat sering menggunakan fasilitas ini untuk beribadah.

### C. Kantin / kios pedagang



Gambar 4.50

Kantin/kios pedagang yang terdapat di Terminal Arjosari  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Persebaran kantin/kios-kios pedagang hampir merata di seluruh sudut Terminal Arjosari. Kios-kios resmi umumnya disewa oleh pedagang yang memiliki modal lebih banyak, sedangkan untuk pedagang dengan modal pas-pasan, pihak pengelola menyewakan tempat-tempat yang masih kosong untuk berjualan, misalnya seperti yang terlihat pada gambar 4.50, terlihat pedagang koran yang menggelar barang dagangannya di lantai *hall*.

Secara fungsional, tempat tersebut tidak diperuntukkan untuk berjualan, tetapi dalam perspektif pihak-pihak tertentu, tempat tersebut dapat dijadikan sebagai lahan komersil. Upaya peningkatan pendapatan UPT Terminal Arjosari biasanya menjadi alasan untuk pembenaran.

### D. Telepon Umum (Wartel)

Kios-kios telepon umum/wartel yang ada di Terminal Arjosari tersebar di beberapa lokasi, namun tidak semuanya yang beroperasi. Pesatnya perkembangan teknologi komunikasi mengakibatkan meningkatnya penggunaan telepon seluler. Pada saat ini, hampir semua orang menggunakan alat komunikasi nirkabel tersebut. Walaupun demikian, keberadaan Wartel di terminal harus tetap

repository.ub.ac.id

dipterhankan untuk mengakomodasi kebutuhan pengunjung terminal akan kebutuhan komunikasi.

### E. Ruangan khusus untuk merokok (*Smoking Area*)



Gambar 4.51

*Smoking Area* yang terletak di antara ruang tunggu penumpang bus AKAP dan ruang tunggu penumpang bus AKDP  
Sumber : Hasil pengamatan, 2010

Dinamakan ruangan khusus untuk merokok atau *Smoking Area* karena keberadaan ruangan ini difungsikan untuk memwadhahi aktifitas para perokok agar tidak merokok di tempat-tempat umum dan tidak mengganggu kenyamanan orang-orang yang berada di sekitarnya. Peraturan pemerintah untuk tidak merokok di tempat umum saat ini hanya berlaku di kota-kota besar seperti Jakarta dan beberapa tempat di kota lain di Indonesia. Untuk di kota Malang, peraturan tersebut belum berdampak signifikan terhadap perubahan kebiasaan merokok warga Malang Raya.

Menanggapi instruksi dari Pemerintah Pusat, bahwa di setiap tempat pelayanan publik, terutama di terminal penumpang, pihak pengelola setempat harus menyediakan tempat khusus untuk merokok. Hal inilah yang mendasari dibuatkannya *smoking area* di Terminal Arjosari. Dilihat dari sudut desain, tampilan ruang tidak ubahnya seperti ruang tunggu penumpang yang berada di sebelahnya. Yang membedakan hanya warna mencolok dan adanya dua asbak

besar di dalam ruangan. Desain ruangan *smoking area* hampir sepenuhnya terbuka sehingga asap rokok dari ruangan tersebut masih bisa dihirup oleh penumpang lain di sekitarnya. Itupun kalau ada yang merokok di ruangan tersebut.

Dari pengamatan di lapangan, orang-orang yang berlalu-lalang di terminal bebas untuk merokok dimanapun mereka ingin merokok. Para petugas dari pihak pengelola terminalpun tidak memberikan sanksi apa-apa bila menjumpai seseorang yang merokok di luar *smoking area*. Bisa diambil kesimpulan bahwa keberadaan ruangan tersebut (*smoking area*) hanya sebagai formalitas saja karena tidak berfungsi sebagaimana yang diharapkan pada awalnya.

