

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Pola Pergerakan Penumpang Angkota, Angkudes, MPU dan Bus

Pola pergerakan penumpang merupakan poin utama bagi keberadaan operasional sebuah titik simpul ataupun terminal. Pemanfaatan sebuah terminal tak lepas dari pada pergerakan penumpang yang melakukan transit di terminal tersebut, dan juga dengan pola pergerakan penumpang ini merupakan bagian dari arah pola pergerakan dari angkutan umum yang melayani perjalanan penumpang. Dalam analisa pola pergerakan penumpang ini di dapat data melalui wawancara langsung penumpang secara random, baik penumpang angkota, angkudes, MPU (L300 dan Bison) dan bus yang ada di luar terminal dan di dalam terminal.

Tabel 4.1. Rekapitulasi wawancara berdasarkan asal perjalanan penumpang di dalam Terminal Hamid Rusdi

Asal Daerah Penumpang	Tujuan Perjalanan	Jumlah Responden
Kabupaten malang	Jualan di dalam Terminal Hamid Rusdi	4
Kota Malang	Jualan di dalam Terminal Hamid Rusdi	7

Tabel 4.2. Rekapitulasi wawancara berdasarkan asal perjalanan penumpang di luar Terminal Hamid Rusdi

Asal Daerah Penumpang	Tujuan Perjalanan	Jumlah Responden
Kabupaten Malang	Kota Malang	26
Kabupaten Malang	Keluar Kota Malang	5
Kabupaten Malang	Kabupaten Malang	3
Kota Malang	Kabupaten Malang	15
Kota Malang	Keluar Kota Malang	4
Kota Malang	Kota Malang	4
Luar Kota Malang	Kota Malang	3
Luar Kota Malang	Kabupaten Malang	4

Berdasarkan dari rekapitulasi pola pergerakan penumpang di tabel 4.1. dan tabel 4.2. dapat diketahui bahwa kebanyakan penumpang memilih melakukan transit di luar Terminal Hamid Rusdi. Hal ini dapat diketahui dari tabel 4.2.

terdapat total responden sebesar 64 orang yang melakukan transit diluar terminal Hamid Rusdi dengan berbagai macam tujuan, dimana jumlah responden terbanyak dari arah Kabupaten Malang menuju Kota Malang. Sedangkan untuk responden di dalam terminal ada 11 orang sesuai dengan jumlah penumpang masuk ke dalam terminal, dimana tujuan responden (penumpang) tersebut untuk melakukan aktifitas perdagangan di dalam terminal (para pedagang di kios-kios di dalam terminal Hamid Rusdi).

Pengambilan data wawancara responden untuk di luar terminal di lakukan di terminal bayangan baik TB 1, TB 2, TB 3, TB 4 secara random. Adapun untuk responden yang berada di luar terminal (yang melakukan transit di luar terminal Hamid Rusdi), sebagian besar dari mereka tidak mengetahui kondisi ataupun fasilitas yang ada di dalam terminal Hamid Rusdi karena tidak pernah masuk atau transit di dalam Terminal Hamid Rusdi. Maka dari pengambilan data tentang penumpang di ketahui bahwa lebih dari 85% penumpang lebih memilih melakukan transit di luar Terminal berdasarkan karakteristik penumpang dalam melakukan perjalanan.

Adapun deskripsi real di lokasi studi tentang karakteristik pengguna angkutan umum yang melakukan perjalanan melewati Terminal Hamid Rusdi yakni :

1. Karakteristik sopir angkutan umum

a. Jenis pelayanan

Pelayanan yang diberikan bagi sopir di dalam terminal kurang maksimal dengan lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan primer/ persimpangan Gadang sehingga mengakibatkan kurang efektifnya waktu perjalanan, serta penarikan retribusi yang terletak di luar terminal sehingga mengakibatkan sopir hanya melakukan transit di luar terminal dengan menggunakan terminal bayangan di sekitar persimpangan Gadang.

b. Jadwal operasi

Jadwal operasi bagi sopir angkutan umum dalam menarik penumpang, jam kedatangan serta jam keberangkatan yang kurang terorganisir dengan baik di dalam terminal maka kebanyakan sopir angkutan umum lebih memilih melakukan transit di luar terminal dengan menggunakan sistem antrian buat waktu tunggu muat penumpang per menit.

c. Jenis kendaraan

Jenis kendaraan yang digunakan dalam perjalanan tergantung dari rute trayek diantaranya untuk angkota menggunakan mokrolet, untuk angkudes menggunakan MPU, mini bus serta mikrolet dan bus(bus ukuran sedang dan ukuran besar).

d. Frekuensi pelayanan dalam sehari

Frekuensi pelayanan dalam sehari ditentukan oleh volume penumpang yang menggunakan moda angkutan umum tersebut serta jumlah pergerakan angkutan umum dalam mengangkut penumpang dengan rute yang sama untuk masing-masing angkutan umum dalam sehari.

e. Karakter fisik sopir bervariasi dari masing-masing sopir angkutan umum.

2. Karakteristik penumpang angkutan umum

a. Frekuensi perjalanan

Frekuensi perjalanan penumpang angkutan umum tergantung dari jumlah perjalanan penumpang dalam melewati titik transit perjalanan yakni dalam kenyataan di lapangan penumpang lebih memilih melakukan transit di luar terminal, dikarenakan lokasi terminal yang terlalu jauh dari persimpangan pasar gadang untuk perjalanan rute desa ke kota dan sebaliknya. Serta perjalanan yang dilakukan lebih efektif waktu dan biaya.

b. Asal dan tujuan perjalanan

Asal perjalanan penumpang ini merupakan titik awal penumpang mulai melakukan perjalanan menuju lokasi yang akan di tuju berdasarkan rute perjalanan yang telah ditentukan dari kendaraan angkutan umum yang digunakan. Adapun tujuan perjalanan penumpang ini bervariasi, diantaranya : ke sekolah, ke kantor, ke kampus dll.

c. Karakter fisik penumpang bervariasi berdasarkan kondisi penumpang sendiri.

4.2. Gambaran Kondisi Eksisting Terminal Hamid Rusdi Kota Malang

Terminal Hamid Rusdi mulai beroperasi pada Agustus 2009, sebagai pengganti bagi pelayanan angkutan umum dan penumpang Terminal Gadang. Terminal Hamid Rusdi melayani 11 rute trayek angkutan kota, 10 rute angkudes, 2 rute MPU dan 3 rute bus. Tetapi dari hasil pengamatan langsung di lapangan hanya melayani 5 rute Angkota, 2 rute angkudes dan 1 rute bus saja, hal ini

dikarenakan sebagian besar banyak angkutan umum baik angkota, angkudes, MPU dan bus yang melakukan transit dan ngetem diluar terminal. Begitu juga untuk angkota, angkudes, MPU dan bus yang melakukan transit di terminal untuk beristirahat sejenak dengan rentang waktu hitungan menit. Untuk lama waktu tunggu angkota, angkudes dan bus di dalam terminal terangkum pada tabel 4.2.1, biasanya angkutan umum (angkota, angkudes, MPU(L300 dan Bison) dan bus).

Tabel 4.3. Lama waktu transit angkutan umum di dalam Terminal Hamid Rusdi

Jenis angkutan umum	Rute	Lama tunggu (menit)
Angkutan Kota	1. HML (Hamid Rusdi-Mergan-Landungsari)	5 menit
	2. TST (Tegalwaru-Sarangan-Tasikmadu)	10 menit
Angkutan Desa	1. HT (Hamid Rusdi-Tumpang)	20 menit
	2. HPP (Hamid Rusdi-Pakis aji-Petung roto)	15 menit
	3. HNI (Hamid Rusdi-Donomulyo-Ngliyep)	15 menit
	4. HNII (Hamid Rusdi-Kepanjen-Karangkates-Ngliyep)	15 menit
Bus	1. Hamid Rusdi-Dampit	2 jam
	2. Hamid Rusdi-Lumajang	2 jam

Terminal angkutan kota, angkutan desa dan MPU tidak berfungsi sebagaimana mestinya dikarenakan fasilitas ruang tunggu hanya digunakan sopir sebagai tempat melepas lelah sejenak menunggu waktu, begitu juga hampir tidak adanya penumpang yang masuk ke dalam terminal, karena kebanyakan penumpang melakukan transit di luar terminal. Dalam pengamatan di lapangan, terlihat berjejer angkutan kota, angkutan desa di area tunggu kendaraan yang kosong dengan penumpang, dan tampak tidak terorganisirnya jadwal keberangkatan untuk angkutan desa dan angkutan kota berdasarkan rute trayeknya masing-masing.



Gambar 4.1. area parkir angkudes

Gambar diatas memperlihatkan sebuah kendaraan angkudes rute HNI yang berada pada ruang parkir pada siang hari selasa 6 desember 2011. Terlihat kendaraan yang kosong dengan penumpang dan sopir angkudes tersebut hanya sekedar melepas lelah sementara untuk menunggu waktu untuk kembali mengangkut penumpang.

Di dalam area parkir angkutan desa dan angkutan kota tidak ada petunjuk/rambu-rambu tentang jadwal keberangkatan angkutan kota dan angkutan desa di area parkir, dalam gambar di atas terlihat bahwa untuk tempat parkir angkutan desa hanya terlihat rute kendaraan berdasarkan tempat parkir tiap trayek. Hal ini membuat mekanisme area pemberangkatan angkutan desa dan angkutan kota kurang optimal terutama di ruang tunggu kendaraan atau area parkir kendaraan, begitu juga petunjuk rute angkutan umum juga membingungkan bagi para penumpang yang akan melanjutkan perjalanan dengan naik angkota, angkudes dan MPU, hal ini terlihat ruang dari terminal bus menuju terminal angkota, angkudes dan MPU yang cukup membingungkan penumpang untuk mencari angkutan umum yang akan dinaiki dalam perjalanan berdasarkan rute yang dituju pada gambar 4.2.

Seharusnya di jalan menuju arah parkir terminal angkota, angkudes dan MPU langsung terpampang petunjuk tentang rute trayek yang akan dituju, dan memungkinkan bagi para penumpang untuk langsung menuju angkutan umum berdasarkan rute yang akan dituju.



Gambar 4.2. Jalan menuju areal parkir terminal angkota, angkudes dan MPU(L300 dan Bison).

Begitu juga dengan terminal bus terdapat kesalahan dalam perencanaan sehingga membuat tidak nyamannya pergerakan penumpang yang masuk menggunakan terminal bus di area kedatangan bus, berdasarkan hasil pengamatan dilapangan lokasi untuk zona kedatangan penumpang terletak disebelah kanan dari bus, sehingga memberikan kondisi tidak nyaman bagi penumpang bila melakukan transit di dalam terminal dan terutama waktu cuaca hujan. Di dalam terminal bus juga masih terlihat sepi penumpang, seperti terlihat pada gambar 4.3.



Gambar 4.3. area kedatangan penumpang terminal bus

Dengan kurangnya pemberitahuan informasi sirkulasi kendaraan tentang Angkutan kota, angkutan desa dan bus sangat mempengaruhi tingkat penggunaan terminal oleh sopir maupun penumpang sehingga mereka cenderung enggan untuk masuk dan melakukan transit atau ngetem di dalam terminal.

Untuk kebutuhan areal parkir di Terminal Hamid Rusdi sangat kurang sekali dan tidak mencukupi untuk menampung semua kendaraan angkutan umum yang beroperasi, dimana dalam kenyataannya untuk kendaraan umum yang melakukan transit di dalam terminal hanya ada 2 rute trayek angkota, 4 rute trayek angkudes dan 2 rute trayek bus. Dan masih banyak trayek angkutan umum yang tidak melakukan transit di dalam terminal dengan banyaknya jumlah armada yang ada berdasarkan rute trayeknya.



Gambar 4.4. Areal parkir angkota, angkudes dan MPU



Gambar 4.5. Areal parkir bus

4.3. Kondisi Operasional Terminal Hamid Rusdi

Terminal Hamid Rusdi merupakan salah satu dari terminal tipe B di Kota Malang sebagai titik simpul urat nadi transportasi di daerah Gadang. Terminal Hamid Rusdi ini melayani berbagai macam trayek baik, angkota, angkudes dan AKDP (rute ke kota Blitar, Kota Tulungagung, Kota Trenggalek dan Kota

Lumajang). Adapun trayek angkutan umum yang dilayani Terminal Hamid Rusdi tidak semuanya memanfaatkan fasilitas yang ada di dalam terminal. berdasarkan pengamatan dilapangan, hanya sebagian kecil dari trayek angkutan umum yang memasuki terminal dan sebagian besar melakukan transit di sekitar persimpangan Gadang. Para sopir dan penumpang lebih memilih melakukan transit di luar terminal, dikarenakan lokasi transit bayangan di luar terminal yang lebih cepat dalam melakukan pergantian trayek dengan rute yang berbeda dan lebih efektif dalam waktu perjalanan. Hal ini juga diakibatkan aktifitas pasar Gadang yang membuat kemacetan untuk angkutan umum yang melewati ruas jalan pasar gadang menuju terminal, begitu juga adanya jembatan kembar di ruas jalan pasar gadang yang tidak optimal operasionalnya yang hanya digunakan 1 lajur untuk 2 arah perjalanan. Hal ini, semakin membuat antrian kendaraan dan kemacetan pada kendaraan yang melintasi jembatan sehingga banyak sopir dan penumpang memilih untuk melakukan transit di terminal bayangan di persimpangan Gadang ketimbang di dalam terminal dengan efisiensi waktu perjalanan yang lebih efektif.

Dari keberadaan terminal bayangan ini mengakibatkan penarikan retribusi sopir di lakukan di luar terminal, dimana bila dilakukan di dalam terminal tidak akan memperoleh target yang diharapkan untuk pendapatan retribusinya, dikarenakan hanya sedikit angkutan umum yang memasuki terminal, adapun lokasi pos retribusi di luar terminal terdapat 3 lokasi, diantaranya :

1. Untuk pos retribusi rute kota-desa dengan arah Gadang ke/dari malang selatan terletak di ruas jalan Lowokdoro.
2. Untuk pos retribusi rute desa-kota dengan arah Gadang ke/dari kota malang terletak di ruas jalan persimpangan gadang dan di ruas jalan Kepuh.

Dengan dilakukan penarikan retribusi di luar terminal, menyebabkan kurang optimalnya kinerja operasional terminal dan tidak sesuai dengan sebagai mana mesti akan fungsional terminal sebagai titik simpul bagi pelayanan angkutan umum serta kurang maksimalnya pengawasan terhadap operasional transit angkutan umum di luar terminal.

Tabel 4.4 Evaluasi Kesesuaian Indikator Operasional Terminal

a. Jenis Indikator : Lokasi Terminal		
Persyaratan terminal penumpang tipe B	Kesesuaian di Terminal Hamid Rusdi	Keterangan
1. Terletak di kotamadya atau kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi	Sesuai	1. Terminal Hamid Rusdi terletak di kotamadya , tepatnya di kecamatan kedungkandang dan melayani AKDP serta angkudes dan angkota
2. Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas 3 B	Sesuai	2. Terminal terletak di jalan Mayjen Sungkono yang merupakan arteri dengan kelas jalan 3A
b. Jenis Indikator : Luas Lahan Terminal		
Persyaratan terminal penumpang tipe B	Kesesuaian di Terminal Hamid Rusdi	Keterangan
1. Mempunyai luasan \pm 3 Ha	Sesuai	1. Luas lahan terminal adalah 3,74 Ha
c. Jenis Indikator : Luas pelataran parkir terminal		
Persyaratan terminal penumpang tipe B	Kesesuaian di Terminal Hamid Rusdi	Keterangan
1. Ruang parkir ADK (angkota) min 800 m ² dan Ruang parkir Angkudes min 900 m ²	Sesuai	1. Ruang parkir ADK(angkota) dan Ruang parkir angkudes terletak dalam 1 ruang parkir seluas 5.734,92 m ²
2. Ruang parkir pribadi minimal 500 m ²	Sesuai	2. Ruang parkir pribadi 1695,15 m ²

d. *Jenis Indikator : Akses jalan masuk dari jalan umum menuju terminal*

Persyaratan terminal penumpang tipe B	Kesesuaian di Terminal Hamid Rusdi	Keterangan
1. Akses jalan masuk berjarak 50 m	Tidak Sesuai	1. Terminal hamid Rusdi terletak langsung di pinggir jalan umum dan akses jalan masuknya langsung menuju ke jalan umum yakni jalan Mayjen Sungkono

e. *Jenis Indikator : Sirkulasi kendaraan di dalam terminal*

Persyaratan terminal penumpang tipe B	Kesesuaian di Terminal Hamid Rusdi	Keterangan
1. Jumlah arah perjalanan	Sesuai	1. - Untuk kendaraan pribadi terdapat 2 arah perjalanan (yakni 1 pintu parkir untuk perjalanan masuk dan keluar kendaraan) dan 1 arah sirkulasi perjalanan di dalam lokasi parkir kendaraan pribadi. - Untuk kendaraan angkutan umum terdapat 1 sirkulasi perjalanan (1 arah perjalanan masuk terminal-sirkulasi kendaraan di areal parkir-keluar terminal).
2. Frekuensi perjalanan	Tidak Sesuai	2. - Untuk frekuensi perjalanan kendaraan pribadi masih sepi, dikarenakan sepi pengunjung/ penumpang di terminal. - Untuk frekuensi perjalanan kendaraan umum (baik angkota, angkudes, MPU dan bus) di dalam terminal < di luar terminal, dikarenakan peak hour kendaraan angkutan umum di dalam terminal < di luar terminal.

3. Waktu yang diperlukan untuk turun / naik penumpang	Tidak Sesuai	3. Waktu untuk turun/ naik penumpang tidak maksimal dan tidak fungsional, dikarenakan dari kendaraan angkutan umum yang memasuki terminal menurunkan / menaik penumpang di luar terminal, terutama di terminal bayangan.
---	--------------	--

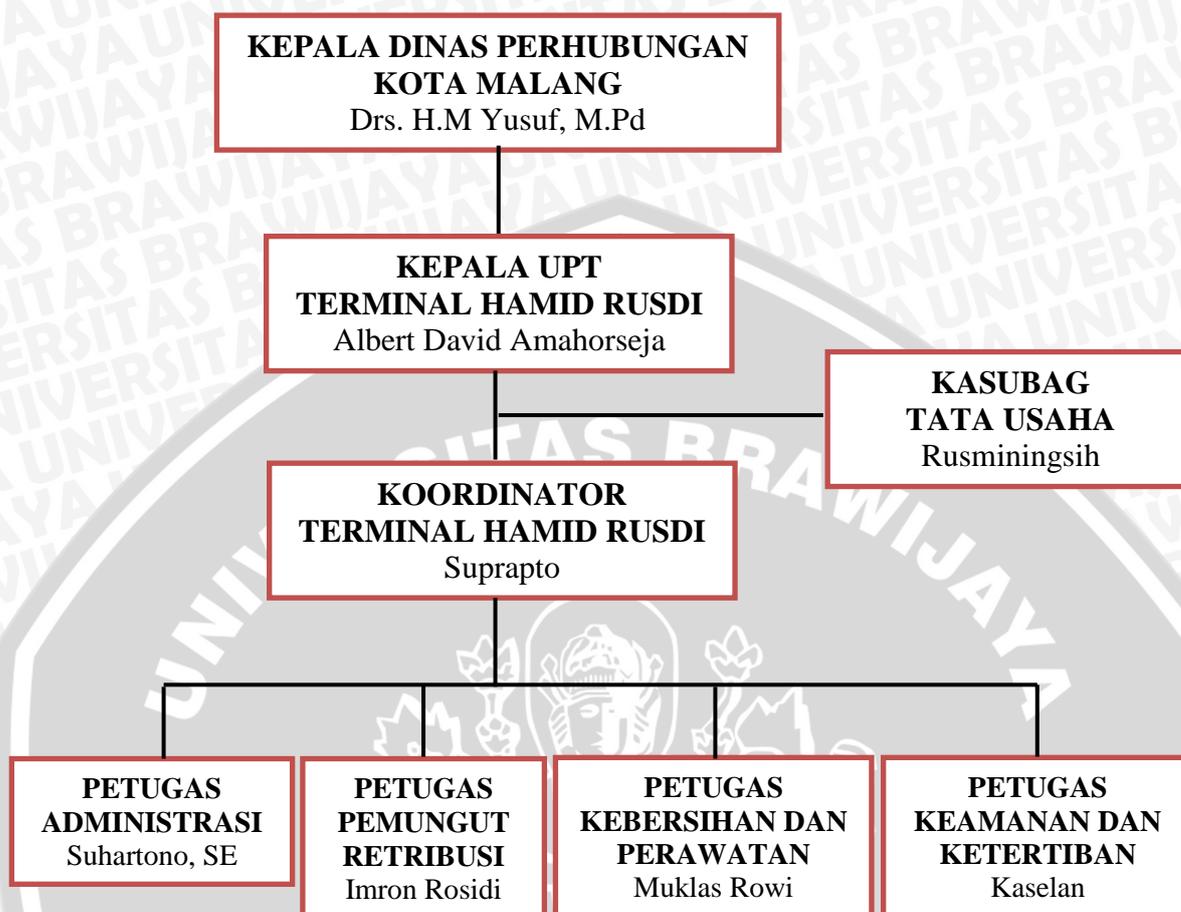
f. **Jenis Indikator : Fasilitas yang tersedia di terminal**

Persyaratan terminal penumpang tipe B	Kesesuaian di Terminal Hamid Rusdi	Keterangan
1. Fasilitas utama	Sesuai	1. Fasilitas utama, diantaranya : a. Jalur pemberangkatan kendaraan umum b. Jalur kedatangan kendaraan umum c. Jalur kedatangan penumpang d. Jalur tunggu kendaraan umum e. Areal tunggu penumpang f. Bangunan kantor terminal g. Loket penjualan tiket h. Menara pengawas i. Rambu-rambu atau petunjuk informasi
2. Fasilitas penunjang	Sesuai	2. Fasilitas penunjang,diantaranya: a. Kamar kecil / toilet b. Mushola c. Kios / kantin d. Ruang informasi dan pengaduan e. Telepon umum f. Taman g. Ruang genset

Adapun kondisi eksisting mekanisme penyelenggaraan operasional terminal penumpang di Terminal Hamid Rusdi, diantaranya :

1. Pelaksanaan Pengoperasian Terminal

- a. Untuk pengaturan tempat tunggu dan kendaraan umum di dalam terminal berada di areal parkir kendaraan bagi angkudes, angkota dan MPU, dimana masih kurang optimal karena tidak adanya petugas yang melakukan inspeksi pengaturan kendaraan dan terdapat hanya sebagian kendaraan angkutan umum yang memasuki terminal.
- b. Tidak adanya pengaturan jadwal kedatangan dan pemberangkatan kendaraan angkutan umum, sehingga terdapat jadwal kedatangan dan pemberangkatan kendaraan angkutan umum yang berbeda dari masing-masing jurusan trayek kendaraan umum.
- c. Pemungutan retribusi kendaraan umum dilakukan di luar terminal oleh petugas terminal, dikarenakan banyak kendaraan angkutan umum yang tidak memasuki terminal.
- d. Tidak adanya pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang, dikarenakan sepi dan tidak masuknya penumpang di terminal.
- e. Untuk kepengurusan organisasi UPT Terminal masih belum optimal dalam bidangnya, dikarenakan masa jabatan dari pengurus UPT terminal dalam periode sekarang masih baru menjabat dan berdinis selama 1 tahun sehingga masih memerlukan adaptasi dalam melakukan tugasnya dalam penyelenggaraan operasional terminal.

Bagan Struktur Organisasi UPT Terminal Hamid Rusdi**Gambar 4.6. Struktur Organisasi UPT Terminal Hamid Rusdi****2. Pengawasan Pengoperasian Terminal**

- a. Tidak adanya pemantauan tarif terhadap kendaraan angkutan umum di dalam terminal, hal ini menyebabkan terdapat sebagian sopir yang mengenakan tarif tambahan untuk penumpang yang ke terminal.
- b. Kurang adanya pengawasan atau pemeriksaan terhadap kendaraan yang sudah tidak layak jalan sehingga tidak diketahui sisa jumlah armada trayek antara yang layak ataupun yang sudah tidak layak jalan.
- c. Tidak adanya pengawasan tentang batas kapasitas muatan kendaraan
- d. kurang adanya pengawasan tentang pelanggaran yang dilakukan angkutan umum, dikarenakan tidak beroperasinya pos pengawasan di terminal.

- e. kurang maksimalnya pemantauan pemanfaatan terminal, dimana masih sepiunya pengunjung terminal dan juga kurang termanfaatkan dengan maksimal sebagian fasilitas penunjang terminal.
- f. Kurang maksimalnya pengawasan dalam pencatatan kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat.

4.4. Kesesuaian Fasilitas Terminal Hamid Rusdi dengan kriteria Terminal tipe B

Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi jalan, terdapat beberapa jenis-jenis fasilitas umum yang ada di dalam terminal. adapun fasilitas penumpang di kelompokkan atas fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Fasilitas utama di Terminal terdiri atas :

1. Jalur pemberangkatan kendaraan umum
2. Jalur kedatangan kendaraan umum
3. Jalur kedatangan penumpang
4. Jalur tunggu kendaraan umum
5. Areal tunggu penumpang
6. Bangunan kantor terminal
7. Loket penjualan tiket
8. Menara pengawas
9. Rambu-rambu dan penunjuk informasi

Fasilitas utama di Terminal Hamid Rusdi sudah hampir sesuai dengan standar terminal tipe B, namun masih terdapat beberapa fasilitas utama yang tidak difungsikan sebagaimana mestinya, hal ini mengakibatkan sepiunya penumpang dan sopir yang memanfaatkan fasilitas-fasilitas utama di terminal. Adapun hubungan kesesuaian standar fasilitas terminal tipe B di Terminal Hamid Rusdi, terjabarkan dalam tabel 4.5. dan tabel 4.6.

Tabel 4.5. Kesesuaian fasilitas Utama Terminal Hamid Rusdi dengan Standar Terminal Tipe B

Standar Terminal tipe B	Fasilitas di Terminal Hamid Rusdi	Keterangan
a. Jalur Pemberangkatan kendaraan Umum	tersedia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk Bus terdiri atas 3 jalur pemberangkatan dengan rute : <ol style="list-style-type: none"> a. Rute Hamid Rusdi-Lumajang b. Rute Hamid Rusdi-Dampit c. Rute Hamid Rusdi-Blitar- d. Trenggalek 2. Tidak ada pos dalam jalur pemberangkatan bus.
b. Jalur Kedatangan Kendaraan Umum	tersedia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk Angkota, Angkudes dan MPU terdiri dari 2 jalur kedatangan, namun tidak adanya informasi tentang waktu pemberangkatan. 2. Untuk bus terdiri dari 1 jalur kedarangan bus. 3. Untuk Angkota dan MPU terdiri atas 1 jalur kedatangan dengan pos petugas penarik retribusi
c. Jalur kedatangan Penumpang	tersedia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk angkota, angkudes dan MPU tidak terpakai 2. Untuk terminal bus tidak terpakai
d. Jalur Tunggu Kendaraan	tersedia	Jalur tunggu kendaraan untuk angkota, angkudes dan MPU cukup luas dengan fungsinya sebagai tempat parkir kendaraan dan untuk istirahat bagi sopir.
e. Area tunggu penumpang	tersedia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk bus, area tunggu penumpang berupa bangku-bangku tempat duduk dengan kondisinya terawat dan jumlahnya terbatas. 2. Untuk angkota, angkudes dan MPU area tunggu penumpang berupa bangku-bangku tempat duduk dan meja.
f. Bangunan kantor Terminal	tersedia	Bangunan kantor terminal berlantai dua yang cukup besar terdiri atas ruang informasi, ruang kerja, ruang tamu, ruang staff dan ruang kepala UPT.

g. Loket penjualan tiket	Belum diatur	Loket penjualan tiket di angkota, angkudes, MPU dan bus masih belum terorganisir karena sepi penumpang serta tidak adanya petugas jaga tiket.
h. Menara Pengawas	tersedia	Menara pengawas hanya terdapat pada terminal bus dan hanya untuk memonitoring bus saja.
i. Rambu-rambu dan petunjuk informasi	tersedia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Papan informasi tentang rute trayek tersedia baik di terminal angkota, angkudes, MPU dan bus. Dan untuk rambu-rambu penunjuk arah kendaraan hanya terdapat pada terminal bus. 2. Tidak ada petunjuk informasi tentang waktu keberangkatan.

Fasilitas Penunjang di Terminal terdiri atas :

- Kamar kecil / toilet
- Musholla
- Kios / kantin
- Ruang pengobatan
- Ruang informasi dan pengaduan
- Telepon umum
- Tempat penitipan barang
- Taman

Tabel 4.6. Kesesuaian Fasilitas Penunjang Terminal Hamid Rusdi dengan Standar Terminal Tipe B

Standar Terminal tipe B	Fasilitas di Terminal Hamid Rusdi	Keterangan
a. Kamar kecil / toilet	tersedia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk fasilitas toilet di terminal bus cukup bersih, namun tidak termanfaatkan dikarenakan sepi aktifitas penumpang maupun sopir di terminal bus. 2. Untuk fasilitas toilet di terminal angkota, angkudes dan MPU cukup bersih, namun tidak terpakai

b. Musholla	tersedia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk terminal bus, musholla tidak terpakai 2. Untuk terminal angkota, angkudes dan MPU, musholla tidak terawat dengan baik dan digunakan untuk tempat istirahat para sopir
c. Kios / kantin	tersedia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk kios di terminal bus, lumayan sedikit dan tidak buka, dikarenakan sepi pengunjung 2. Untuk kios di terminal angkota, angkudes dan MPU, lumayan banyak, masih terbilang sepi dan pengunjung yang menikmati kios hanya kebanyakan para sopir yang beristirahat.
d. Ruang pengobatan	Tidak ada	Untuk terminal bus, angkota, angkudes dan MPU tidak tersedia fasilitas ruang pengobatan.
e. Ruang informasi dan pengaduan	tersedia	Ruang informasi dan pengaduan hanya ada di ruang kantor utama terminal
f. Telepon umum	tersedia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk di terminal bus kondisinya masih terawat dan masih bagus namun tidak termanfaatkan. 2. Untuk di terminal angkota, angkudes dan MPU kondisinya masih bagus dan tidak terawat.
g. Tempat penitipan barang	Tidak tersedia	Untuk terminal bus dan terminal angkota, angkudes dan MPU tidak tersedia tempat penitipan barang.
h. Taman	Tersedia	1. Untuk terminal bus terdapat taman disekitar areal parkir bus
	Tidak tersedia	2. Untuk terminal angkota, angkudes dan MPU tidak tersedia taman

4.5. Karakteristik Prasarana Terminal

4.5.1. Kuisisioner sopir angkota, angkudes, MPU dan bus

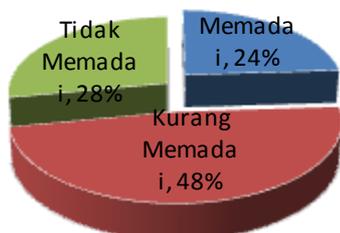
Kuisisioner kepada sopir angkota, angkudes, MPU dan bus ini bertujuan untuk mengetahui tanggapan dan pendapat tentang penyebab dari keengganan kebanyakan sopir untuk transit di dalam terminal sehingga berpengaruh pada kinerja pelayanan di Terminal Hamid Rusdi. Kuisisioner ini berupa beberapa pertanyaan yang di sodorkan kepada para sopir angkota, angkudes, MPU dan bus yang berada di dalam dan diluar terminal. berdasarkan jawaban dari para sopir yang diberikan kuisisioner tersebut telah memberikan jawaban serta pendapat tentang penyediaan fasilitas yang ada di terminal Hamid Rusdi. Adapun jawaban

hasil kuisioner tersebut dikelompokkan dan dibuat persentase dari beberapa pendapat responden yang telah terdata dalam tabel 4.7.

Tabel 4.7. Rekapitan data persentase pendapat Sopir angkota, angkudes, MPU dan bus terhadap Terminal Hamid Rusdi

1. Tentang lokasi Terminal Hamid Rusdi	
<p>Strategis, 0%</p> <p>Tidak Strategis, 36%</p> <p>Kurang Strategis, 64%</p>	<p>Deskripsi gambar grafik :</p> <p>Dari prosentase 75 pendapat responden tentang lokasi Terminal Hamid Rusdi diantaranya :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lokasi Strategis : 0 responden ➤ Lokasi kurang strategis : 48 responden ➤ Lokasi Tidak strategis : 27 responden
2. Tentang Tempat transit yang dipilih sopir untuk menurunkan dan menaikkan penumpang	
<p>Di Dalam Terminal, 0%</p> <p>Di Luar Terminal, 100%</p>	<p>Deskripsi gambar grafik :</p> <p>Dari prosentase 75 pendapat responden tentang tempat transit yang dipilih sopir dalam menaikkan dan menurunkan penumpang diantaranya :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Di dalam terminal : 0 responden ➤ Diluar terminal : 75 responden
3. Tentang kondisi tempat untuk menurunkan / menaikkan penumpang di dalam Terminal Hamid Rusdi	
<p>Tidak Memadai, 20%</p> <p>Memadai, 28%</p> <p>Kurang Memadai, 52%</p>	<p>Deskripsi gambar grafik :</p> <p>Dari prosentase 75 pendapat responden tentang kondisi tempat untuk menurunkan / menaikkan penumpang di dalam Terminal Hamid Rusdi diantaranya :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Memadai : 21 responden ➤ Kurang memadai : 39 responden ➤ Tidak memadai : 15 responden

4. Kapasitas parkir angkutan di dalam Terminal Hamid Rusdi

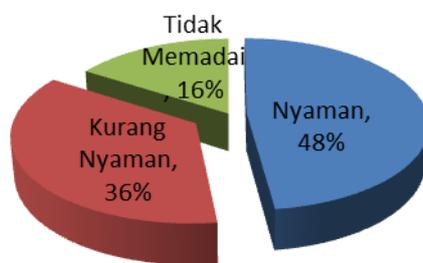


Deskripsi gambar grafik :

Dari prosentase 75 pendapat responden tentang kapasitas parkir angkutan umum di dalam Terminal Hamid Rusdi diantaranya :

- Memadai : 18 responden
- Kurang memadai : 36 responden
- Tidak memadai : 21 responden

5. Kenyamanan ruang tunggu di dalam Terminal Hamid Rusdi

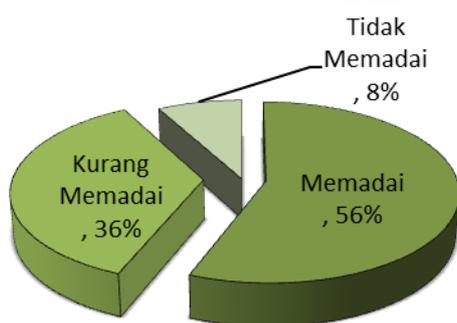


Deskripsi gambar grafik :

Dari prosentase 75 pendapat responden tentang kenyamanan ruang tunggu di dalam Terminal Hamid Rusdi diantaranya :

- Nyaman : 36 responden
- Kurang nyaman : 27 responden
- Tidak nyaman : 12 responden

6. Fasilitas Penunjang di dalam Terminal Hamid Rusdi

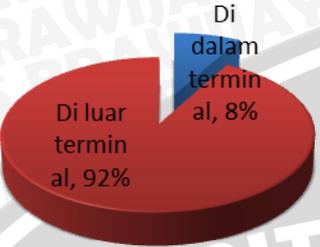
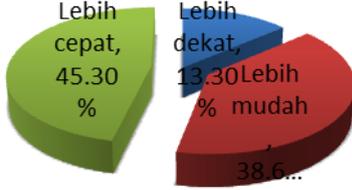
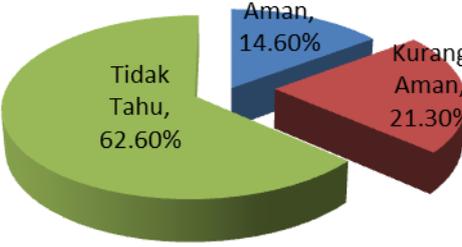


Deskripsi gambar grafik :

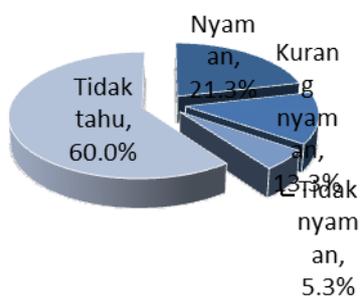
Dari prosentase 75 pendapat responden tentang kondisi tempat untuk menurunkan / menaikkan penumpang di dalam Terminal Hamid Rusdi diantaranya :

- Memadai : 42 responden
- Kurang memadai : 27 responden
- Tidak memadai : 6 responden

Tabel 4.8. Rekap data persentase pendapat Penumpang angkota, angkudes, MPU dan bus terhadap Terminal Hamid Rusdi

1. Tempat yang dipilih untuk naik/ turun dari angkutan umum	Deskripsi gambar grafik :
 <p>A 3D pie chart with two slices. The larger slice is red and labeled 'Di luar terminal, 92%'. The smaller slice is blue and labeled 'Di dalam terminal, 8%'.</p>	<p>Dari prosentase 75 pendapat responden tentang tempat yang dipilih untuk naik/turun angkutan umum diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Di dalam terminal : 6 responden ➤ Di luar terminal : 69 responden
2. Alasan penumpang naik/ turun di luar Terminal Hamid Rusdi	Deskripsi gambar grafik :
 <p>A 3D pie chart with three slices. The largest slice is green, labeled 'Lebih cepat, 45.30%'. The second largest is red, labeled 'Lebih mudah, 38.6%'. The smallest is blue, labeled 'Lebih dekat, 13.30%'.</p>	<p>Dari prosentase 75 pendapat responden tentang alasan penumpang naik/ turun di luar Terminal Hamid Rusdi diantaranya :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lebih dekat : 10 responden ➤ Lebih mudah : 29 responden ➤ Lebih cepat : 34 responden
3. Tingkat keamanan di dalam Terminal Hamid Rusdi	Deskripsi gambar grafik :
 <p>A 3D pie chart with three slices. The largest slice is green, labeled 'Tidak Tahu, 62.60%'. The second largest is red, labeled 'Kurang Aman, 21.30%'. The smallest is blue, labeled 'Aman, 14.60%'.</p>	<p>Dari prosentase 75 pendapat responden tentang Tingkat keamanan di dalam Terminal Hamid Rusdi diantaranya :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Aman : 11 responden ➤ Kurang aman : 16 responden ➤ Tidak tahu : 47 responden

4. Keadaan ruang tunggu di dalam Terminal Hamid Rusdi

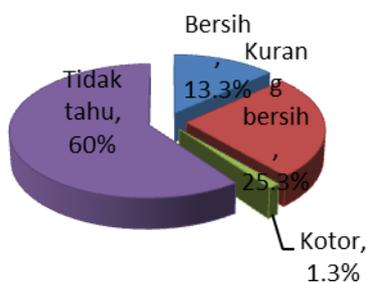


Deskripsi gambar grafik :

Dari prosentase 75 pendapat responden tentang keadaan ruang tunggu di dalam Terminal Hamid Rusdi diantaranya :

- Nyaman : 16 responden
- Kurang nyaman : 10 responden
- Tidak nyaman : 4 responden
- Tidak tahu : 45 responden

5. Kebersihan kamar mandi di dalam Terminal Hamid Rusdi

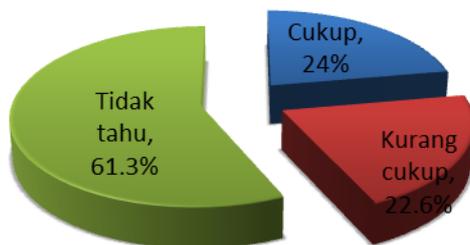


Deskripsi gambar grafik :

Dari prosentase 75 pendapat responden tentang kebersihan kamar mandi di dalam Terminal Hamid Rusdi diantaranya :

- Bersih : 10 responden
- Kurang bersih : 19 responden
- Kotor : 1 responden
- Tidak tahu : 45 responden

6. Ketersediaan fasilitas kios di dalam Terminal Hamid Rusdi



Deskripsi gambar grafik :

Dari prosentase 75 pendapat responden tentang ketersediaan fasilitas kios di dalam Terminal Hamid Rusdi diantaranya :

- Cukup : 18 responden
- Kurang cukup : 17 responden
- Tidak tahu : 46 responden



4.6. Rekapitulasi Jam Puncak (Peak Hour) Pergerakan Angkutan Umum

4.6.1. Analisa Waktu Puncak (Peak Hour) di luar Terminal Analisa Waktu Puncak (Peak Hour) di dalam Terminal

Perhitungan analisa waktu puncak di dalam terminal adalah untuk mengetahui banyaknya kendaraan yang beroperasi setiap 1 jam, dari angkutan umum yang masuk ke dalam terminal (ΣA), angkutan umum yang keluar terminal (ΣB) serta banyaknya jumlah angkutan umum yang sudah masuk ke dalam terminal pada pukul 05.30 WIB (ΣC) yang terdiri dari angkota (dengan rute TST sejumlah 3 kendaraan) dan angkudes (dengan rute TH sejumlah 3 kendaraan, HNI sejumlah 2 kendaraan), dan untuk jenis angkutan umum yang di analisa adalah angkota dan angkudes, hal ini dikarenakan untuk angkota dan angkudes merupakan jenis angkutan umum yang paling banyak masuk ke dalam terminal dan untuk bus hanya sedikit yang melakukan transit di dalam terminal begitu juga tidak ada MPU yang masuk ke dalam terminal.

Adapun untuk jumlah angkutan umum (angkota, angkudes, MPU dan bus) yang masuk ke dalam terminal pada hari senin, 5 Desember 2011 diantaranya :

Tabel 4.9. Jumlah angkutan umum yang masuk ke dalam Terminal Hamid Rusdi

Jenis angkutan umum	Rute trayek	Total Kendaraan
Angkota	HML	68
	TST	24
Angkudes	HNI	30
	HNII	5
	HT	20
	HPP	17
MPU	-	-
BUS	Hamid Rusdi-Dampit	1
	Hamid Rusdi-Lumajang	6

Sumber : hasil survai di lapangan (Senin, 5 Desember 2011)

Tabel 4.10. Pergerakan angkota dan angkudes di dalam Terminal Hamid Rusdi

Jam	Angkota		Angkudes	
	IN	OUT	IN	OUT
06.00 – 07.00	5	1	16	15
07.00 – 08.00	19	20	13	12
08.00 – 09.00	13	14	10	13
09.00 – 10.00	5	5	4	5
10.00 – 11.00	9	6	8	4
11.00 – 12.00	10	13	11	14
12.00 – 13.00	9	9	5	4
13.00 – 14.00	10	8	7	7
14.00 – 15.00	10	11	2	3
15.00 – 16.00	4	6	3	4
16.00 – 17.00	4	4	2	3

Sumber : hasil survai di lapangan (Senin, 5 Desember 2011)

Tabel 4.11. Hasil analisa data kendaraan di dalam Terminal Hamid Rusdi

Jam	Jumlah kendaraan yang tertampung di dalam Terminal	
	Angkota	Angkudes
06.00 – 07.00	7	6
07.00 – 08.00	6	7
08.00 – 09.00	5	4
09.00 – 10.00	5	3
10.00 – 11.00	8	7
11.00 – 12.00	5	4
12.00 – 13.00	5	5
13.00 – 14.00	7	5
14.00 – 15.00	6	4
15.00 – 16.00	4	3
16.00 – 17.00	4	2

Maka dari hasil analisa dari tabel 4.6.3 diatas didapat peak hour, diantaranya :

- Untuk angkota, pada pukul 10.00 – 11.00 WIB sejumlah 8 kendaraan.
- Untuk angkudes, pada pukul 07.00 – 08.00 WIB dan 10.00 – 11.00 WIB sejumlah 7 kendaraan.

4.6.2. Analisa Waktu Puncak (Peak Hour) di luar Terminal

Perhitungan jam puncak di luar Terminal kaidah perhitungannya sama dengan perhitungan jam puncak di dalam terminal, namun waktu yang digunakan dalam perhitungan jam puncak adalah pagi(06.00-07.00-08.00), siang(11.00-12.00-13.00) dan sore(16.00-17.00-18.00) selama 3 hari. Perhitungan peak hour dalam lampiran.

4.7. Analisa Kapasitas kebutuhan areal Parkir Angkota, Angkudes, dan MPU di dalam Terminal Hamid Rusdi

Areal parkir merupakan fasilitas utama yang harus dimiliki oleh terminal penumpang dalam menunjang kinerja pelayanannya. Kinerja Pelayanan di Terminal Hamid Rusdi masih kurang optimal, dikarenakan kebanyakan angkutan umum baik Angkota, angkudes, dan MPU yang melakukan transit di luar terminal begitu juga banyak penumpang yang memilih untuk transit di luar terminal, hal ini terlihat dari jumlah peak hour angkutan umum yang maksimal terdapat di luar terminal dari pada di dalam terminal terutama di areal parkir terminal. Hal ini, memberikan indikasi bahwa sebagian besar angkutan umum tidak melakukan transit di dalam Terminal Hamid Rusdi, sehingga menyebabkan kurang optimalnya penggunaan parkir di dalam terminal terutama untuk terminal bus dan untuk kapasitas parkir terminal angkota, angkudes dan MPU masih kurang mencukupi bila seluruh armada dari seluruh trayek menggunakan areal parkir terminal angkota, angkudes dan MPU.

Menurut Eliana Hartaty (2003), untuk mengetahui analisa kapasitas areal parkir di dalam terminal digunakan rumus :

$$P = N \times A$$

$$= n / \text{jam} \times Wt \times L \times b$$

Dimana,

$$P = \text{Kebutuhan areal parkir (m}^2\text{)}$$

$$N = \text{Jumlah kendaraan parkir}$$

- n/wkt = Volume angkutan umum masuk per jam
 Wt = Waktu tunggu angkutan umum
 A = Luas kendaraan
 L = panjang kendaraan (m)
 b = Lebar kendaraan (m)

Kapasitas areal parkir dapat dikatakan memadai apabila kebutuhan areal parkir tidak melebihi kapasitas yang ada. Hal ini dapat dinyatakan dalam persamaan sebagai berikut :

$P > P_0$ atau Pt (Kapasitas luas parkir terminal masih memadai)

$P < P_0$ atau Pt (Kapasitas luas parkir terminal tidak memadai)

Dimana,

P = Kapasitas ruang parkir yang tersedia (m^2)

P_0 = Kebutuhan areal parkir untuk semua angkutan umum yang seharusnya masuk ke dalam terminal (m^2)

Pt = Kebutuhan areal parkir untuk angkutan umum yang masuk ke dalam terminal (m^2)

Dalam analisa kebutuhan areal parkir ini di lakukan 2 macam analisa perhitungan :

1. Kebutuhan ruang parkir terminal, dengan volume angkutan umum masuk ke dalam terminal yang sesuai dengan kondisi eksisting (P_0).
2. Kebutuhan ruang parkir terminal, dengan volume angkutan yang seharusnya masuk kedalam terminal (P_t).

Dalam perhitungan kebutuhan parkir, hanya dihitung kebutuhan parkir untuk angkota dan angkudes saja yakni kendaraan mikrolet dan MPU dan tidak menghitung kebutuhan lahan parkir untuk bus, adapun perhitungan luas kebutuhan parkir di Terminal Hamid Rusdi diantaranya :

Tabel 4.12 Ukuran klasifikasi kendaraan

Jenis kendaraan	Dimensi Kendaraan		
	Lebar	Panjang	Tinggi
• Mikrolet	1,5 m	4 m	1,6 m
• MPU	1,8 m	5 m	2,5 m

Tabel 4.13. Perhitungan kebutuhan ruang parkir terminal, dengan volume angkutan masuk ke dalam terminal yang sesuai dengan kondisi eksisting (P_0)

	Luas Area Parkir Angkutan umum (m^2)
Luasan parkir kendaraan angkutan umum yang masuk ke dalam terminal (P_0)	187,5
Luasan Parkir Di Dalam Terminal (P)	5.734,92
Kriteria Area Parkir Di Dalam Terminal	Memadai

Tabel 4.14. Perhitungan kebutuhan ruang parkir untuk kendaraan yang masuk ke dalam terminal

Peak Hour (10.00 – 11.00)					
Jenis Angkutan Umum	n/jam	Wt	L	P	$P_0(m^2)$
Angkutan Kota	8	1	2.5	5	100
angkutan Pedesaan	7	1	2.5	5	87,5
MPU	0	1	2.8	6	0
Jumlah					187,5

Tabel 4.15. Perhitungan kebutuhan ruang parkir untuk kendaraan yang tidak masuk ke dalam terminal

POS (Terminal Bayangan)	Kebutuhan Area Parkir / $P_t(m^2)$
1	275.8
2	425.8
3	359
4	237.5
Jumlah	1.298,1
Luasan Parkir Di Dalam Terminal (P)	5.734,92
Kriteria Area Parkir Di Dalam Terminal	Memadai

Keterangan :

Dalam alokasi waktu tunggu bagi angkutan umum di luar terminal/ terminal bayangan, waktu tunggu bervariasi dalam satu jurusan trayek dan sebagian beberapa pergerakan transit di terminal bayangan untuk angkutan umumnya hanya menurunkan penumpang dan langsung melakukan pengangkutan penumpang lagi tanpa melakukan antrian untuk mendapatkan penumpang dan

juga ada angkutan umum yang mendapatkan muatan penuh penumpang dengan tidak melakukan antrian kendaraan.

Maka dari perhitungan kebutuhan areal parkir eksisting di dalam dan di luar Terminal Hamid Rusdi didapatkan hasil akan perbandingan kapasitas terminal, diantaranya :

1. $P = 907,4 \text{ m}^2$
2. $P_0 = 283,0967 \text{ m}^2$
3. $P_t = 681,74 \text{ m}^2$

Sehingga di dapatkan perbandingan kapasitas kebutuhan luasan parkir di terminal :

$$P > P_0 \text{ atau } P_t$$

Maka kesimpulannya bahwa kapasitas luasan parkir untuk ADK(angkota), angkudes dan MPU di dalam Terminal Hamid Rusdi memadai.

4.8. Pemecahan Permasalahan Kinerja Operasional Terminal Hamid Rusdi Menggunakan Analisa SWOT

Analisa SWOT untuk pemecahan permasalahan serta probelamatika pada kondisi Terminal Hamid Rusdi sebagai terminal tipe B, adapun identifikasi permasalahan yang menggunakan kondisi real atau eksisting di Terminal Hamid Rusdi. Klasifikasi analisa SWOT sendiri terdiri atas faktor *Strength* (Kekuatan), *Weakness* (Kelemahan), *Opportunities* (Peluang) dan *Threat* (Ancaman). Beberapa faktor indikator tersebut nantinya akan diolah melalui matriks SWOT dengan menentukan faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi. Adapun penentuan faktor-faktor tersebut didasarkan pada kondisi eksisting hasil survai dan pengamatan yang telah dilakukan.

1. Faktor Internal

Untuk identifikasi faktor Kekuatan (*Strenght*), diantaranya :

- a. Tersedianya area untuk menurunkan / menaikkan penumpang.
- b. Tersedianya fasilitas istirahat bagi sopir dan penumpang di dalam terminal.
- c. Tersedianya kelengkapan fasilitas utama dan penunjang di dalam terminal sebagai media operasional dan pelayanan terminal.
- d. Lokasi terminal terletak pada areal yang cukup luas sebagai terminal tipe B di Kota Malang.

Untuk identifikasi faktor kelemahan (*Weakness*), diantaranya :

- a. Angkutan umum, MPU (L300 dan Bison) dan bus yang terlayani oleh Terminal Hamid Rusdi masih banyak yang melakukan transit di luar terminal
- b. Masih banyaknya penumpang yang memilih melakukan transit di luar terminal, karena dirasa lebih cepat dalam pergantian trayek dan sepiunya trayek yang memasuki terminal.
- c. Dengan sepiunya pengunjung terminal (sopir maupun penumpang) menyebabkan kurang maksimalnya penggunaan fasilitas yang disediakan di terminal serta kurang optimalnya kinerja operasional terminal.
- d. Tidak adanya informasi kedatangan dan keberangkatan kendaraan bagi sopir angkutan umum dan penumpang.
- e. Kondisi lokasi terminal yang kurang baik dan jarak terminal yang terlalu jauh dari persimpangan jalan raya Gadang yang mengakibatkan terminal dan sopir enggan untuk transit di dalam terminal.

2. Faktor Eksternal

Untuk identifikasi faktor Peluang (*Opportunities*), diantaranya :

- a. Adanya areal parkir yang cukup luas yaitu 5.734,92 m² untuk ADK, angkudes dan MPU (L300 dan Bison), dimana bisa digunakan untuk tempat istirahat sementara di dalam terminal.
- b. Adanya potensi pengembangan lahan di sekitar terminal untuk kawasan publik, dimana membuat semakin ramai aktifitas di sekitar terminal yang berakibat semakin banyaknya penumpang yang nantinya akan memanfaatkan terminal sebagai area transit.

Untuk identifikasi faktor Ancaman(*Threats*), diantaranya :

- a. Adanya keberadaan terminal banyangan sebagai tempat transit di luar terminal.
- b. Kurangnya sosialisasi petugas terhadap warga akan keberadaan terminal
- c. Adanya aktifitas Pasar Gadang yang membuat kemacetan di ruas jalan yang melawati Pasar Gadang menuju terminal mengakibatkan keengganan sopir maupun penumpang untuk transit menuju terminal.

Tabel 4.16. MATRIKS SWOT

<p style="text-align: center;">FAKTOR INTERNAL</p>	<p style="text-align: center;">Kekuatan (Strength)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tersedianya area untuk menurunkan / menaikkan penumpang. 2. Tersedianya fasilitas istirahat bagi sopir dan penumpang di dalam terminal. 3. Tersedianya kelengkapan fasilitas utama dan penunjang di dalam terminal 4. Adanya areal parkir yang cukup luas yaitu 5.734,92 m² sebagai tempat istirahat di dalam terminal. 	<p style="text-align: center;">Kelemahan (Weakness)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Angkutan umum dan penumpang masih banyak yang melakukan transit di luar terminal 2. kurang maksimalnya penggunaan fasilitas yang disediakan di terminal serta kurang optimalnya kinerja operasional terminal. 3. Tidak adanya informasi kedatangan dan keberangkatan kendaraan bagi sopir angkutan umum dan penumpang. 4. Kondisi lokasi terminal yang kurang baik dan jarak terminal yang terlalu jauh dari persimpangan jalan raya Gadang yang mengakibatkan terminal dan sopir enggan untuk transit di dalam terminal.
<p style="text-align: center;">FAKTOR EKSTERNAL</p>	<p style="text-align: center;">Strategi SO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan optimalisasi pelayanan yang baik terminal kepada pengunjung terminal(sopir dan penumpang) 2. Pemanfaatan lokasi terminal secara maksimal 	<p style="text-align: center;">Strategi WO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perbaiki kondisi mekanisme operasional terminal 2. Memperbaiki lokasi terminal serta fasilitasnya 3. Memberikan informasi yang lebih terbuka terhadap warga akan keberadaan terminal
<p style="text-align: center;">Peluang (Opportunities)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adanya potensi pengembangan lahan di sekitar terminal untuk kawasan publik, dimana nantinya akan memberikan peluang arah pergerakan transit angkutan umum dan penumpang menjadi di dalam terminal. 	<p style="text-align: center;">Ancaman (Threats)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adanya keberadaan terminal banyangan sebagai tempat transit di luar terminal. 	<p style="text-align: center;">Strategi ST</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan pelayanan akan kebutuhan penumpang dan sopir di dalam terminal <p style="text-align: center;">Strategi WT</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan pengawasan petugas terminal terhadap pergerakan sopir angkutan umum

<p>2. Adanya aktifitas Pasar Gadang yang membuat kemacetan di ruas jalan yang melawati Pasar Gadang menuju terminal mengakibatkan keengganan sopir maupun penumpang untuk transit menuju terminal.</p>	<p>2. Peningkatan dan perbaikan kualitas serta fasilitas terminal sebagai daya saing terhadap adanya terminal bayangan</p>	<p>2. Pengadaan rambu-rambu dan peraturan akan pelarangan transit angkutan umum di luar terminal</p>
--	--	--

4.8.1. Analisa IFAS (*Internal Faktor Analysis Summary*) dan Analisa EFAS (*External Faktor Analysis Summary*)

1. IFAS (*Internal Faktor Analysis Summary*)

Tata cara penentuan faktor Strategi Internal, diantaranya :

- a. Kolom 1 disusun beberapa kekuatan dan kelemahan
- b. Masing-masing faktor dalam kolom 1 diberi bobot mulai dari 0,1 (sangat penting) sampai dengan 0,0 (tidak penting) dan semua bobot tersebut jumlahnya tidak boleh melebihi skor total 1,00.
- c. Pemberian nilai rating untuk faktor peluang bersifat positif (kekuatan yang semakin besar diberi rating +4, tetapi jika peluangnya kecil, diberi rating +1). Pemberian nilai rating kelemahan misalnya, jika nilai kelemahan sangat besar, maka ratingnya adalah 4 dan sebaliknya jika nilai kelemahannya sedikit, maka ratingnya adalah 1.
- d. Bobot dikalikan dengan rating untuk memperoleh faktor pembobotan.
- e. Skor pembobotan dijumlahkan untuk memperoleh total skor pembobotan bagi Terminal Hamid Rusdi. Nilai total ini menunjukkan bagaimana reaksi Terminal Hamid Rusdi terhadap faktor-faktor strategis internalnya.

Adapun kalkulasi analisa elemen faktor internal (kekuatan dan kelemahan) di Terminal Hamid Rusdi Kota Malang, diantaranya :

Tabel 4.17. Analisa IFAS Terminal Hamid Rusdi

Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
KEKUATAN			
Luas total Terminal Hamid Rusdi telah memenuhi standar luasan terminal sebagai terminal tipe B	0,1	4	0,4
Tersedianya fasilitas istirahat bagi sopir dan penumpang di dalam terminal.	0,1	4	0,4
Fasilitas di Terminal Hamid Rusdi telah memenuhi standar sebagai terminal tipe B	0,1	4	0,4
Tersedianya area untuk menurunkan / menaikkan penumpang.	0,1	3	0,15
Lahan parkir di dalam Terminal Hamid Rusdi mampu menampung semua angkutan umum yang dilayani oleh terminal.	0,1	3	0,3
TOTAL	0,5		1,95
KELEMAHAN			
Kondisi lokasi Terminal Hamid Rusdi secara umum masih kurang baik dan kurang strategis	0,1	4	0,4
Kurang maksimalnya pemanfaatan fasilitas di terminal	0,1	3	0,15
Kurang maksimalnya kinerja operasional di terminal terutama tidak adanya pemberitahuan jadwal kedatangan dan pemberangkatan kendaraan angkutan umum	0,1	3	0,3
Angkutan umum, MPU(L300 dan Bison) dan bus yang terlayani oleh Terminal Hamid Rusdi masih banyak yang melakukan transit di luar terminal	0,1	4	0,4
Masih banyaknya penumpang yang memilih melakukan transit di luar terminal, karena dirasa lebih cepat dalam pergantian trayek dan sepiunya trayek yang memasuki terminal.	0,1	4	0,4
TOTAL	0,5		1,65

2. EFAS (*External Faktor Analysis Summary*)

Tata cara penentuan faktor Strategi Eksternal, diantaranya :

- Kolom 1 disusun atas peluang dan ancaman
- Masing-masing faktor dalam kolom 1 diberi bobot mulai dari 0,1 (sangat penting) sampai dengan 0,0 (tidak penting) dan semua bobot tersebut jumlahnya tidak boleh melebihi skor total 1,00.
- Pemberian nilai rating untuk faktor peluang bersifat positif (kekuatan yang semakin besar diberi rating +4, tetapi jika peluangnya kecil, diberi rating +1). Pemberian nilai rating kelemahan misalnya, jika nilai kelemahan sangat besar, maka ratingnya adalah 4 dan sebaliknya jika nilai kelemahannya sedikit, maka ratingnya adalah 1.
- Bobot dikalikan dengan rating untuk memperoleh faktor pembobotan.
- Skor pembobotan dijumlahkan untuk memperoleh total skor pembobotan bagi Terminal Hamid Rusdi. Nilai total ini menunjukkan bagaimana reaksi Terminal Hamid Rusdi terhadap faktor-faktor strategis eksternalnya.

Adapun kalkulasi analisa elemen faktor eksternal (peluang dan ancaman) di Terminal Hamid Rusdi Kota Malang, diantaranya :

Tabel 4.18. Analisa EFAS Terminal Hamid Rusdi

Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
PELUANG			
Adanya pengembangan lahan komersial di sekitar ruas jalan menuju Terminal, dimana akan mengakibatkan ramainya aktifitas warga serta meramaikan arah pergerakan transit ke dalam terminal.	0,1	3	0,3
Kondisi sarana dan prasarana yang lengkap di Terminal Hamid Rusdi yang memberikan kenyamanan pengunjung terminal (penumpang dan sopir angkutan umum)	0,1	3	0,3
TOTAL	0,2		0,6

ANCAMAN			
Adanya terminal bayangan di luar Terminal Hamid Rusdi	0,1	4	0,4
Adanya aktifitas warga di pasar Gadang sepanjang ruas jalan menuju terminal yang mengakibatkan kemacetan bagi pergerakan angkutan umum menuju terminal	0,1	4	0,4
Difungsikannya salah satu jembatan di jalan kembar dari arah pasar Gadang menuju Terminal sehingga mengakibatkan kemacetan.	0,05	3	0,15
Kurangnya sosialisasi petugas UPT terminal terhadap warga akan keberadaan terminal serta tidak adanya peraturan dan sanksi bagi pengguna angkutan umum(sopir angkutan umum) yang melakukan transit di luar terminal.	0,1	2	0,2
TOTAL	0,35		1,15

3. Kalkulasi elemen strategi dalam Kuadran SWOT

Untuk mengetahui posisi dalam kuadran SWOT, maka dilakukan kalkulasi dari hasil analisa IFAS dan EFAS, diantaranya :

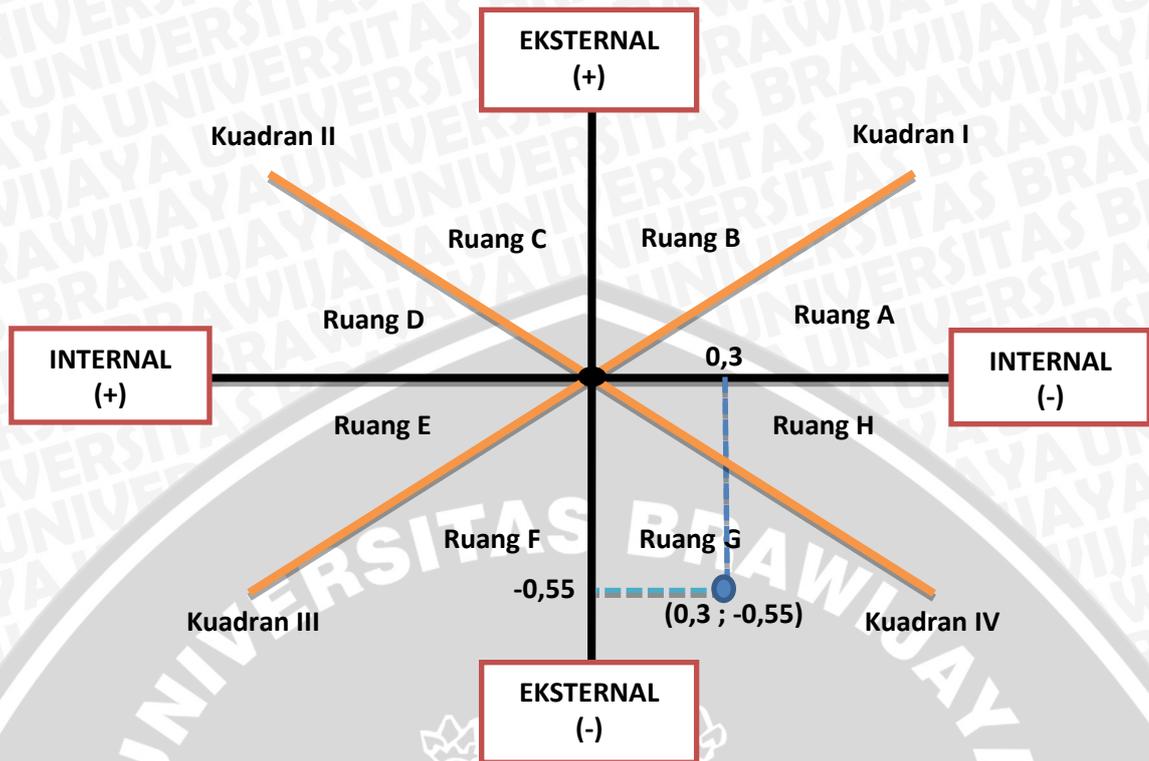
Sumbu horizontal (X) menunjukkan kekuatan dan kelemahan, sedangkan sumbu vertical (Y) menunjukkan peluang dan ancaman. Adapun posisi ini ditentukan dengan hasil analisis sebagai berikut :

- Jika kekuatan lebih besar daripada kelemahan, maka nilai $x > 0$ dan sebaliknya kelemahan lebih besar daripada kekuatan maka nilai $x < 0$
- Jika peluang lebih besar daripada ancaman, maka nilai $y > 0$ dan sebaliknya ancaman lebih besar daripada peluang, maka nilai $y < 0$

Berdasarkan penilaian IFAS dan EFAS SWOT, maka perhitungan nilai untuk mengetahui kuadran SWOT adalah

$$\begin{aligned}
 X &= \text{Kekuatan} + \text{kelemahan} \\
 &= 1,95 + (-1,65) \\
 &= 0,3
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 Y &= \text{Peluang} + \text{Ancaman} \\
 &= 0,6 + (-1,15) \\
 &= -0,55
 \end{aligned}$$



Hasil analisa SWOT pada Terminal Hamid Rusdi Kota Malang berada pada koordinat (0,3 ; -0,55) / dimana memiliki **kekuatan** baik dari sisi organisasi maupun fasilitas terminal dan komponen pelayanan terminal, namun juga mempunyai **ancaman** yang besar dari banyaknya terminal bayangan dan lokasi pasar Gadang beserta aktifitasnya.

Gambar 4.8.1 Posisi kuadran Strategi SWOT Terminal Hamid Rusdi

Berdasarkan hasil analisa kuadran SWOT diatas, maka strategi pengembangan untuk Terminal Hamid Rusdi masuk dalam kuadran IV berada di ruang G (*Concentric Strategy*) dimana strategi pengembangan dilakukan secara koordinasi oleh pihak penyelenggara Terminal yakni UPT Terminal Hamid Rusdi.

Setelah dilakukan analisa strategi pemecahan permasalahan melalui matriks SWOT dan Kuadran SWOT, maka didapatkan beberapa hasil dari rumusan solusi permasalahan yang nantinya sebagai acuan dan indikator dari setiap item pembahasan SWOT, diantaranya :

1. Strategi SO

- a. Peningkatan optimalisasi pelayanan yang baik terminal kepada pengujung terminal(sopir dan penumpang)
- b. Pemanfaatan lokasi terminal secara maksimal



2. Strategi WO

- a. Perbaiki kondisi mekanisme operasional terminal
- b. Memperbaiki lokasi terminal serta fasilitasnya
- c. Memberikan informasi yang lebih terbuka terhadap warga akan keberadaan terminal

3. Strategi ST

- a. Peningkatan pelayanan akan kebutuhan penumpang dan sopir di dalam terminal
- b. Peningkatan dan perbaikan kualitas serta fasilitas terminal sebagai daya saing terhadap adanya terminal bayangan

4. Strategi WT

- a. Peningkatan pengawasan petugas terminal terhadap pergerakan sopir angkutan umum
- b. Pengadaan rambu-rambu dan peraturan akan pelarangan transit angkutan umum di luar terminal

Maka dari indikator strategi SWOT di atas, akan didapatkan pembahasan dan pemecahan probematika akan dinamika kinerja operasional di Terminal Hamid Rusdi Kota Malang.

Untuk Strategi SO(1) : tentang Peningkatan optimalisasi pelayanan yang baik terminal kepada pengunjung terminal(sopir dan penumpang)

1. Pembinaan alur sirkulasi kendaraan terutama di lokasi area tunggu penumpang di lokasi parkir, dimana kondisi saat ini kurang informatifnya petugas UPT terminal terhadap sopir sehingga sopir mempergunakan areal parkir kendaraan sebagai tempat istirahat tanpa adanya waktu antrian yang ditetapkan oleh petugas dan juga melakukan pembinaan pada jalur antrian kendaraan umum di tempat parkir, dimana kondisi eksisting sekarang ini terdapat 2 rute kendaraan dalam 1 lajur di areal parkir angkota dan angkudes sehingga membuat ketidakteraturan antrian kendaraan bila semua kendaraan memasuki dan melakukan transit di dalam terminal terutama di areal parkir.
2. Mengoptimalkan fasilitas utama dan penunjang di terminal, agar memberikan kesan dan rasa kenyamanan bagi sopir dan penumpang yang melakukan aktifitas serta transit di dalam terminal, dimana kondisi

sekarang ini masih banyak fasilitas yang tidak digunakan atau dioperasikan dikarenakan sepi pengunjung terminal baik penumpang dan sopir kendaraan umum serta penambahan petugas untuk pelayanan retribusi kendaraan serta pengawasan operasional terminal.

Untuk Strategi SO(2) : Pemanfaatan lokasi terminal secara maksimal

1. Memaksimalkan penggunaan terminal yang ada dengan berbagai macam fasilitas yang telah disediakan bagi pengunjung terminal dan bila semakin ramainya pengunjung di dalam terminal, maka mengakibatkan semakin ramainya aktifitas ruko-ruko penyedia jasa di dalam terminal, dimana sekarang ini masih belum ramai dan masih banyak yang tutup.
2. Melakukan pengembangan terhadap operasional terminal yang lebih komunikatif terhadap pengunjung terminal akan fungsi terminal sebagai zona transit penumpang, sehingga memberikan daya tarik bagi penumpang untuk melakukan transit di dalam terminal dan mengurangi adanya terminal bayangan.

Untuk Strategi WO (1) : Perbaikan kondisi mekanisme operasional terminal

1. Peningkatan kinerja petugas dalam melakukan pengawasan terhadap mobilitas kendaraan angkutan umum yang melakukan transit sehingga bisa diketahui akan adanya pelanggaran terhadap sopir kendaraan umum.
2. Melakukan penambahan jumlah petugas UPT di dalam terminal sehingga mampu mengatur tugas dengan baik sesuai dengan fungsinya, dikarenakan saat ini jumlah petugas UPT masih sedikit dan hanya terlihat di pos pemberangkatan angkota dan angkudes saja dan tidak adanya petugas yang bertugas di pos kedatangan kendaraan dan penumpang, begitu juga di areal terminal bus, tidak adanya petugas yang menjaga di pos kedatangan dan keberangkatan bus.
3. Peningkatan koordinasi pada masing-masing badan yang ada dalam terminal dalam menjalankan tugasnya.
4. Pemungutan retribusi diharuskan di tempat pemungutan retribusi yang telah disediakan di lokasi terminal, karena kondisi saat ini terdapat banyaknya kendaraan umum yang tidak melakukan transit di dalam terminal, maka tak jarang petugas melakukan tarif retribusi di luar

terminal sehingga kurang fungsinya kegiatan retribusi di dalam terminal sehingga tidak beroperasinya pos retribusi di dalam terminal.

Untuk Strategi WO (2) : Memperbaiki lokasi terminal serta fasilitasnya

Kondisi lokasi terminal memerlukan adanya perbaikan untuk kelancaran mobilitas pengunjung terminal, terutama perbaikan operasional terminal, dimana terdapat banyak kesalahan pengaturan operasional terminal, diantaranya pengaturan sirkulasi kendaraan di areal parkir angkota dan angkudes, pengaturan arela kedatangan dan pemberangkatan di areal parkir bus serta pos pengawasan operasional terminal dan perbaikan serta perawatan fasilitas yang telah aus dan rusak di dalam terminal, seperti : bangunan yang rusak, fungsional MCK dan pengembangan fasilitas bagi jasa pelayanan penumpang di dalam terminal.

Untuk Strategi WO (3) : Memberikan informasi yang lebih terbuka terhadap warga akan keberadaan terminal.

Melakukan pengadaan informasi kepada warga yang memanfaatkan terminal berupa memasang iklan berupa papan reklame atau baliho yang berisikan mengenalkan keberadaan terminal beserta anjuran/ ajakan bagi para pengunjung terminal(sopir dan penumpang) agar melakukan transit di dalam terminal dengan pemberitaan informasi pelayanan terminal yang baik sehingga menarik minat pengunjung untuk melakukan transit di dalam terminal.

Untuk Strategi ST (1) : Peningkatan pelayanan akan kebutuhan penumpang dan sopir di dalam terminal.

1. Peningkatan pelayanan informasi terhadap pengunjung terminal akan pengaturan yang baik tentang sirkulasi kendaraan, seperti penataan papan rute angkota yang baik untuk mempermudah mobilitas penumpang dalam mendapatkan angkutan umum yang dituju, pengaturan jalur kedatangan dan keberangkatan kendaraan angkutan umum serta penataan sirkulasi kendaraan umum di areal parkir.
2. Peningkatan kinerja petugas akan pelayanan informasi dan pengaduan bagi pengunjung terminal sehingga membuat kelancaran mobilitas di dalam terminal bagi para pengunjung terminal.
3. Peningkatan pelayanan kebersihan dan optimaslisasi fungsional fasilitas yang ada di dalam terminal serta pengadaan pelayanan bagi penyedia

jasa untuk pengunjung

Untuk Strategi ST (2) : Peningkatan dan perbaikan kualitas serta fasilitas terminal sebagai daya saing terhadap adanya terminal bayangan.

1. Pengadaan koordinasi yang baik dari pihak UPT terminal terhadap fungsional kios penyedia jasa, sehingga apabila lengkapnya penyedia jasa di terminal seperti kios makanan dan minuman ini akan menjadikan kenyamanan pengunjung terminal dan mengurangi adanya transit di terminal bayangan.
2. Perlunya optimalisasi fasilitas di terminal serta dilakukan perbaikan bagi fasilitas yang rusak, dimana kondisi saat ini masih terdapat beberapa fasilitas di terminal yang tidak difungsikan dan tidak terawat, dikarenakan masih sepi pengunjung terminal.
3. Peningkatan operasional kendaraan di dalam terminal, terutama penataan papan informasi rute kendaraan umum untuk mempermudah penumpang dalam mendapatkan trayek yang dituju serta dilakukan penambahan bangku-bangku di ruang tunggu kendaraan untuk memberikan kenyamanan bagi pengunjung terminal.
4. Peningkatan kinerja petugas dalam memberikan pengawasan terhadap pengunjung terminal akan pelayanan keamanan dari tindak kriminalitas di dalam terminal.

Untuk Strategi WT (1) : Peningkatan pengawasan petugas terminal terhadap pergerakan sopir angkutan umum

1. Perlu adanya sikap dari petugas Dinas Perhubungan untuk aktif melakukan sidak terhadap sopir angkutan umum sehingga bisa diketahui beberapa pelanggaran yang dilakukan sopir dan pemberian sanksi yang tegas.
2. Melakukan peningkatan sidak keliling ke luar terminal di ruas jalan menuju terminal mulai dari persimpangan Gadang dan melakukan pemberlakuan sanksi tegas bagi sopir angkutan umum yang melakukan transit di luar terminal terutama di terminal bayangan serta di sepanjang ruas jalan menuju terminal terutama mulai dari masuk ke persimpangan Gadang, ruas jalan yang melewati areal pasar Gadang dan ruas jalan kembar menuju terminal.

Untuk Strategi WT (2) : Pengadaan rambu-rambu dan peraturan akan pelarangan transit angkutan umum di luar terminal

Perlu adanya pemasangan rambu-rambu larangan berhenti untuk angkutan dan larangan untuk menurunkan/ menaikkan penumpang, baik sebelum maupun sesudah terminal agar para sopir dan penumpang enggan melakukan aktivitas di dalam terminal serta adanya pemasangan rambu-rambu mengenai sanksi bagi yang melanggar terutama sopir angkutan umum.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

