

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Umum Transportasi

Transportasi merupakan mobilitas pergerakan masyarakat yang setiap hari dilakukan dengan keperluan dan rute yang beragam dari rute asal dan tujuan yang telah ditetapkan. Adapun transportasi juga dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain yang telah memiliki tujuan-tujuan tertentu.

Menurut Ofyar Tarmin (2000) transportasi adalah pergerakan manusia dan atau barang dari tempat yang satu ke tempat yang lain, bahwasanya perjalanan terjadi karena manusia melakukan aktivitas di tempat yang berbeda dengan tempat mereka tinggal. Artinya transportasi merupakan aktifitas yang dilakukan setiap dan setiap saat oleh pengguna transportasi untuk sebuah tujuan yang telah direncanakan. Namun aktifitas perjalanan ini tidak lepas daripada sarana dan prasarana pendukung kelancaran mobilitas pengguna transportasi, adapun sarana transportasi seperti kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, sedangkan prasarana pendukungnya adalah jalan raya, jalan rel, bandara.

Penggunaan kendaraan bermotor begitu banyak dan seringkali menjadi penyebab kemacetan suatu jalan, dan peningkatan jumlah pengguna motor ini berkorelasi dengan semakin bertambahnya tingkat kebutuhan hidup bagi pengguna jalan dan juga membuat banyak konsumen-konsumen pengguna transportasi, maka dari pada itu menurut Morlok (1988) bahwa Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat, dimana transportasi menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, selingan serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi. Transformasi kehidupan dewasa ini tak lepas dari perkembangan transportasi yang membuat banyak konsumen serta pengguna yang menikmati fasilitas untuk pemenuhan kebutuhannya yang sudah merupakan bagian dari sistem yang saling berkorelasi satu dengan lainnya. Dan sistem ini menimbulkan karakteristik baru dalam harmonika kehidupan saat ini akan mobilitas masyarakat dalam pemenuhan kebutuhannya.

Menurut C. John Khisty dan B. Kent Lall (2005) bahwa bentuk fisik dari kebanyakan system transportasi tersusun atas 4 elemen dasar :

1. Sarana perhubungan (link) : jalan raya atau jalur yang menghubungkan dua titik atau lebih.
2. Kendaraan : alat yang memindahkan manusia dan barang dari satu titik lainnya di sepanjang sarana perhubungan.
3. Terminal : Titik-titik dimana perjalanan orang dan barang dimulai atau berakhir.
4. Manajemen dan tenaga kerja : orang-orang yang membuat, mengoperasikan, mengatur dan memelihara sarana perhubungan, kendaraan dan terminal.

2.2. Pergerakan Transportasi

Pergerakan timbul karena adanya aktivitas di dalam masyarakat. Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai kebutuhan turunan. Seperti diketahui, pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang biasanya harus dipenuhi setiap hari. Dan pemenuhan kebutuhan ini membuat lahirnya konsumen-konsumen moda transportasi, kelancaran dalam pergerakan ditentukan dengan tersedianya moda transportasi yang digunakan serta kelancaran pengoperasiannya. Salah satu alat pendukung yang cukup vital adalah moda yang digunakan untuk melakukan pergerakan tersebut (Miro, 2005)

Dalam melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan, dibedakan atas pergerakan dengan moda transportasi atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Namun dewasa ini, dinamika transportasi telah dipenuhi oleh pengguna moda terutama moda kendaraan bermotor. Efektifitas waktu dan biaya menjadikan alasan utama akan pergerakan moda kendaraan bermotor ini yang acapkali merupakan bentuk wajah transformasi transportasi di Indonesia pada umumnya.

menurut Morlok (1984) peranan transportasi dalam pemenuhan kebutuhan manusia diantaranya :

1. Peranan ekonomi, terutama berhubungan dengan produksi, distribusi dan konsumsi barang dan jasa yang mempunyai nilai terhadap manusia dan kekayaan.

2. Peranan sosial, berhubungan dengan penyediaan sarana untuk perjalanan penduduk dan barang-barang secara umum. Ini biasanya terdiri atas perjalanan didalam kota, antar kota dan hubungan desa-kota.
3. Peranan politik, penyediaan transportasi untuk gerakan militer, serta sebagai penghubung satu wilayah dengan wilayah lain sehingga persatuan dan keamanan Negara terjaga terutama untuk negar kepulauan seperti Indonesia.

Peranan transportasi ini saling bersimbiosis dalam pergerakan dinamisasi aspek-aspek yang terkait dalam transformasi transportasi wajah Negara Indonesia dewasa ini. Adapun pergerakan yang terjadi adalah pergerakan barang dan manusia yang saling terhubung antara wilayah satu dengan wilayah yang lainnya. Keterhubungan wilayah ini memberikan dampak bagi pertumbuhan suatu daerah akibat pergerakan yang dilakukan yang nantinya memacu tumbuhnya bangkitan pergerakan, yang akhirnya dibuatnya aksesibilitas pergerakan untuk pengembangan suatu wilayah. Tingkat aksesibilitas ini bisa diukur dari besar kecilnya aliran dan pola pergerakan penduduk antar wilayah yang ditunjang dengan oleh kelengkapan prasarana dan sarana perhubungan lainnya yang menyeluruh baik secara regional maupun lokal. Adapun perhubungan secara lokal ini adalah moda angkutan umum di Kota Malang. Di setiap kota sudah terdapat banyak angkutan umum yang dimana merupakan moda transportasi yang bersifat komersil untuk menunjang pergerakan mobilitas manusia dalam pemenuhan kebutuhan setiap harinya.

Menurut C. John Khisty dan B. Kent Lall (2005) tentang alasan yang menyebabkan manusia dan barang bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dapat di jelaskan oleh tiga kondisi berikut :

1. Komplementaritas, daya tarik relative antara dua atau lebih tempat tujuan.
2. Keinginan untuk mengatasi kendala jarak, diistilahkan sebagai transferabilitas, di ukur dari waktu dan uang yang dibutuhkan, serta teknologi terbaik apa yang tersedia untuk mencapainya.
3. Persaingan antar beberapa lokasi untuk memenuhi permintaan dan penawaran.

Pergerakan orang dan barang dari tempat ke tempat tujuan merupakan sebuah pilihan akan penggunaan moda transportasi yang efektif dalam menunjang perjalanannya secara ekonomi dan waktu.

2.3. Definisi Angkutan Umum

Angkutan umum adalah merupakan bentuk aktivitas pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan rute tertentu menggunakan kendaraan umum yang dipungut biaya baik secara langsung maupun tidak langsung. Tujuan dilakukan pengangkutan umum untuk melakukan pergerakan secara massal ke tempat yang tujuan dengan rute tertentu.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), terdapat 2 sistem angkutan umum, yaitu :

1. Sistem sewa, yaitu kendaraan yang bisa dioperasikan baik oleh operator maupun oleh penyewa, dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang harus di ikuti oleh pemakai. System ini penggunaannya yang tergantung pada adanya permintaan
2. Sistem penggunaan bersama, yaitu kendaraan di operasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang biasanya tetap. System ini dikenal dengan transit sistem.

Serta terdapat 2 jenis sistem transit, yaitu :

- a. Para Transit, yaitu tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti (menaikkan/ menurunkan) penumpang di sepanjang rutenya.
- b. Pass transit, yaitu jadwal dan tempat perhentianya lebih pasti.

2.3.1. Klasifikasi Angkutan Umum

Adapun klasifikasi moda angkutan penumpang dapat dikelompokkan menurut penggunaan dan cara pengoperasiannya, diantaranya :

1. Angkutan Pribadi, yaitu angkutan yang dimiliki dan dioperasikan oleh dan untuk keperluan pribadi pemilik dengan menggunakan prasarana baik pribadi maupun prasarana umum.
2. Angkutan Umum, yaitu yang dimiliki oleh operator yang dapat digunakan untuk umum dengan persyaratan tertentu.

2.3.2. Perencanaan Angkutan Umum

Tahapan proses perencanaan angkutan umum secara garis besar meliputi beberapa kegiatan sebagai berikut :

1. Analisis permintaan dan penawaran pergerakan yang meliputi analisis jumlah kendaraan yang beroperasi, jumlah frekuensi kendaraan yang

beroperasi dan jumlah penumpang naik dari titik asal dan sepanjang perjalanan.

2. Analisis kinerja kendaraan yang beroperasi
3. Analisis kinerja pengeluaran dan pendapatan
4. Penyusunan rencana pengoperasian angkutan.

Berdasarkan keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No.274/HK.105/ DRJD/1996 memberikan beberapa pedoman tentang perencanaan operasional angkutan umum sebagai berikut :

1. Standar minimum jumlah armada pelayanan angkutan yang harus disediakan untuk melayani suatu trayek adalah 20 unit bus kecil/MPU
2. Kapasitas kendaraan menurut jenis angkutan dapat dilihat pada tabel 2.1

Tabel 2.1 Kapasitas Kendaraan Menurut Jenis Angkutan

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas penumpang/kend/hari
	Duduk	Berdiri	Total	
Mikrolet	12	0	12	80 - 120
MPU	15	0	15	125 - 200
Bus Kecil	30	10	40	250 - 300
Bus Besar	59	20	79	300 - 400

Sumber : analisis lapangan (2011)

Adapun langkah-langkah dalam perhitungan jumlah pelayanan armada angkutan adalah

1. Identifikasi kapasitas kendaraan
2. Penentuan faktor muatan, dengan batas ideal adalah maksimal 70% dan apabila telah melewati batas tersebut perlu ada penambahan jumlah kendaraan
3. Penentuan waktu sirkulasi
4. Penentuan jumlah kendaraan

Untuk jarak pelayanan angkutan kota di bedakan berdasarkan kualifikasi trayek dan ukuran kota seperti pada tabel 2.2

Tabel 2.2 Jarak Pelayanan Angkutan Menurut Ukuran Kota

Trayek	Jarak Pelayanan Berdasarkan Ukuran Kota / Penduduk				
	Megapolitan (> 1 juta)	Metropolitan (1 – 5 juta)	Kota Besar (0,5 – 1 juta)	Kota Sedang (0,1-0,5 juta)	Kota Kecil (< 1 juta)
Cabang	10 – 20	10 – 20	8 – 15	5 – 15	5 – 10
Ranting	5 – 10	5 – 10	3 – 8	2 – 5	2 – 5

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Untuk mengetahui kinerja prasarana jalan yang mendukung pelayanan trayek di tentukan oleh jenis trayek, fungsi jalan dan jenis angkutan, seperti pada tabel 2.3

Tabel 2.3 Persyaratan Prasarana Jalan Untuk Pelayanan Trayek

Trayek	Jenis Angkutan	Kecepatan minimum	Fungsi Jalan	Lebar Jalan
Utama	Bus Besar AC	30 km / jam	Arteri	>8
	Bus Besar non AC			
Cabang	Bus Besar AC	20 km / jam	Kolektor	>7
	Bus Besar non AC			
	Bus Kecil			
	MPU			
Ranting	Bus Sedang	10 km / jam	lokal	5
	Bus Kecil			
	MPU			

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No.274 / HK 105 / DRJD / 1996, tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum diwilayah Perkotaan dalam trayek tetap dan teratur, kriteria standar pelayanan angkutan umum, yaitu:

1. Frekuensi jam sibuk minimal 12 jam
2. Waktu perjalanan rata-rata 1 – 1,5 jam, maksimal 2 – 3 jam
3. Tingkat pergantian moda maksimal 2 kali
4. Faktor muatan maksimal 90%

2.4. Karakteristik Pengguna Angkutan Umum

Pengguna angkutan umum merupakan bagian yang tak terpisahkan dari sistem transportasi, yang mana akan pemilihan rute perjalanan dan penggunaan moda serta prasarana transportasi tergantung dari karakter pengguna angkutan umum sendiri. Setiap pengguna angkutan umum akan memilih rute perjalanan yang berbeda yang sesuai dengan jarak, waktu, ongkos perjalanan dan kemudahan akses angkutan umum sehingga hal ini menyebabkan besarnya kemungkinan pengguna angkutan umum terutama penumpang menghasilkan frekuensi perjalanan yang sama dengan rutinitas perjalanan dari asal perjalanan ke tujuan perjalanan yang di inginkan yang mana akan bersimpul / transit di dalam atau di luar terminal.

Dalam suatu perjalanan terkadang para pengguna akan memilih lintasan yang mudah dan efektif dalam perjalanannya, diantaranya terdapat adanya 3 hipotesa tentang perilaku pelaku perjalanan (Warpani, 1990) yakni :

1. Pelaku perjalanan memiliki keterangan lengkap dan benar serta memilih lintasan secara rasional dengan cara meminimumkan jarak, waktu atau biaya keseluruhan.
2. Pelaku perjalanan tidak memiliki keterangan yang benar perihal alternative lintasan, mereka melihat waktu perjalanan atau biaya dengan cara yang berbeda
3. Selain menimbulkan jarak, waktu perjalanan dan biaya, pelaku perjalanan juga memperhitungkan faktor lain seperti lintasan yang sudah biasa terpilih, pemandangan bagus atau keamanan lintasan.

Adapun untuk karakteristik pengguna angkutan umum ini dibagi menjadi sopir angkutan umum dan penumpang angkutan umum, yakni :

1. Karakteristik sopir angkutan umum
 - a. Jenis pelayanan
 - b. Jadwal operasi
 - c. Jenis kendaraan

- d. Frekuensi pelayanan dalam sehari
 - e. Karakter fisik sopir (jenis kelamin, usia, pendidikan, dan penghasilan)
2. Karakteristik penumpang angkutan umum
 - a. Frekuensi perjalanan
 - b. Asal dan tujuan perjalanan
 - c. Karakter fisik sopir (jenis kelamin, usia, pendidikan, pekerjaan dan penghasilan)

2.5. Definisi Terminal

Menurut Morlok (1988) pengertian Terminal adalah merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem dan Terminal merupakan komponen penting dalam sistem transport. Pergerakan kendaraan dengan tujuan tertentu akan berakhir pada titik simpul perjalanan yang mana merupakan zona transit sebagai awal dan akhiran perjalanan.

Pengertian lain dalam skripsi Indri Wulandari (2009), bahwa Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.

Berdasarkan SK Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, bahwa Terminal adalah merupakan titik simpul berbagai moda angkutan, sebagai titik perpindahan penumpang dari moda satu ke moda lain atau dari berbagai moda ke suatu moda, juga suatu titik tujuan atau titik akhir orang setelah turun melanjutkan berjalan kaki ke tempat kerja, rumah atau pasar, dengan kata lain, Terminal adalah sebuah titik henti.

2.5.1. Manfaat Terminal

Terminal adalah merupakan titik simpul dari pada sistem pergerakan transportasi dan merupakan penyediaan transit bagi penumpang dan barang yang berhenti sementara untuk mengakhiri perjalanan maupun untuk melanjutkan perjalanan. Adapun manfaat terminal ini bagi penumpang maupun angkutan umum sendiri diantaranya :

1. Manfaat terminal bagi penumpang, diantaranya :
 - a. Sebagai tempat transit sementara perjalanan, bagi penumpang yang mengakhiri pergerakan perjalanan maupun yang melanjutkan perjalanan dengan rute yang lainnya.
 - b. Sebagai tempat melepas lelah sementara bagi penumpang dengan pemanfaatan fasilitas yang disediakan terminal, yakni warung, musholla, ruang tunggu penumpang, kamar mandi, dll.
2. Manfaat terminal bagi angkutan umum, diantaranya :
 - a. Sebagai tempat transit dan tempat organisir kendaraan dengan rute yang telah ditetapkan.
 - b. Sebagai tempat bongkar/angkut muatan penumpang dan barang
 - c. Sebagai simpul pergerakan angkutan umum dalam pelayanan pergerakan penumpang.
 - d. Sebagai garasi pemberhentian pergerakan angkutan umum.

Berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, manfaat yang akan diperoleh dengan adanya terminal, yaitu :

1. Sebagai tempat bertemunya berbagai jenis angkutan umum
2. Sebagai tempat yang mudah bagi penumpang untuk melakukan perpindahan antar moda
3. Sebagai fasilitas informasi bagi penumpang
4. Menghilangkan kendaraan umum yang berhenti di sembarang tempat dalam jangka waktu yang cukup lama.

Menurut klasifikasi DLLAJR, ada 6 jenis terminal bus yang mempunyai fungsi berbeda, yaitu :

1. Halte bus, yaitu tempat penumpang menunggu, naik dan turun
2. Terminal Transit, yaitu terminal yang fungsinya untuk menurunkan dan menaikkan penumpang ditengah jalan.
3. Terminal bus dalam kota, yaitu merupakan terminal asal perjalanan dengan tujuan perjalanan keluar kota atau untuk menghubungkan dari suatu kota ke kota lainnya.
4. Terminal gabungan bus dalam kota dan antar kota, yaitu terminal yang melayani perpindahan penumpang trayek dalam kota ke trayek antar kota dan sebaliknya.

5. Terminal induk, yaitu gabungan dari 3 terminal (terminal transit, terminal bus dalam kota, dan terminal bus antar kota)

Berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, fungsi terminal transportasi jalan dapat ditinjau dari 5 unsur, yaitu :

1. Titik konstrasi penumpang dari segala arah yang berkumpul atau menuju ke suatu tempat, karena tujuan perjalanan di sekitar terminal atau yang akan berganti kendaraan.
2. Titik disperse, yaitu tempat penyebaran penumpang ke segala penjuru kota atau keluar kota, atau ke beberapa tujuan khusus seperti airport
3. Titik tempat penumpang berganti moda angkutan
4. Pusat pelayanan penumpang untuk naik turun kendaraan, menunggu, membeli karcis dan beberapa keperluan yang bersangkutan dengan perjalanan.
5. Tempat untuk memproses kendaraan dan muatan.

Adapun fungsi terminal menurut Morlok (1984) diantaranya :

1. Sebagai tempat memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transport serta membongkar / menurunkannya.
2. Sebagai tempat menampung atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat
3. Menyiapkan dokumentasi perjalanan
4. Sebagai tempat menyimpan kendaraan, memelihara dan menentukan tugas selanjutnya.
5. Sebagai tempat mengumpulkan penumpang dan barang di dalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut dan menurunkan mereka sesudah tiba di tempat tujuan.

2.5.2. Tipe Terminal

Menurut Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas Jalan dan Berdasarkan SK Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, terminal penumpang dibagi menjadi :

1. Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi (AKAP), dan/atau angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (Angkot) dan/ atau Angkutan pedesaan (Angkudes)

2. Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (Angkot), dan/ atau angkutan pedesaan (Angkudes)
3. Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota (Angkot) dan angkutan pedesaan (Angkudes)

2.5.3. Klasifikasi Terminal

Berdasarkan peranannya, dapat dibedakan menjadi :

1. Terminal Primer

Terminal untuk pelayanan arus barang dan penumpang (jasa angkutan) yang bersifat regional

2. Terminal Sekunder

Terminal untuk pelayanan arus penumpang dan barang yang bersifat local dan melengkapi kegiatan terminal primer

Berdasarkan fungsinya, terminal dapat dibedakan menjadi :

1. Terminal Utama

- a. Berfungsi sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan penumpang jarak jauh dengan volume tinggi
- b. Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 40 penumpang/ unit
- c. Kebutuhan ruang 10 Ha

2. Terminal Madya

- a. Berfungsi sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan penumpang jarak sedang dengan volume sedang
- b. Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 20 penumpang/ unit
- c. Kebutuhan ruang 5 Ha

3. Terminal Cabang

- a. Berfungsi sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan penumpang jarak pendek dengan volume kecil/sedikit
- b. Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 10 penumpang/unit
- c. Kebutuhan ruang 2,5 Ha

Berdasarkan SK Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, jenis angkutan terminal dapat dibedakan atas :

1. Terminal Penumpang

Adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta tempat pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

2. Terminal Barang

Adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan /atau antar moda transportasi.

Berdasarkan alat angkut dan kapasitas pelayanannya, kita dapat membedakan jenis terminal penumpang, yaitu :

1. Terminal Umum/ Besar (Terminal Induk)

Terminal ini melayani angkutan umum antar kota (bus/colt) dan angkutan dalam kota (mikrolet, bus kota) dengan trayek jauh dan dekat pada terminal ini umumnya disediakan fasilitas-fasilitas pelengkap seperti : bengkel, tempat cuci, pompa bensin.

2. Terminal Kecil (Sub Terminal)

Terminal ini melayani angkutan umum perkotaan dan pedesaan, baik dengan bus kota ataupun dengan angkutan kota lainnya, tanpa fasilitas-fasilitas pelengkap.

2.6. Kinerja Operasional Terminal Penumpang

2.6.1. Lokasi

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 pasal 10 tentang terminal Transportasi Jalan, menyebutkan bahwa :

Pasal 10

1. Rencana Umum Tata Ruang

Kesesuaian arahan penggunaan lahan pada lokasi alternatif pembangunan terminal sangatlah penting, untuk menghindari terjadinya penyimpangan rencana kota.

2. Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan dalam hal ini perlu dianalisis, karena volume lalu lintas pada jalan yang berhubungan langsung dengan lokasi terminal akan mempengaruhi kelancaran pergerakan arus masuk dan keluar terminal

3. Kepadatan Lalu lintas

Seperti halnya kapasitas jalan, kepadatan lalu lintas pada jalan yang berhubungan langsung dengan lokasi terminal akan mempengaruhi kelancaran pergerakan arus masuk dan keluar terminal.

4. Keterpaduan dengan transportasi lain

Dalam menentukan lokasi terminal perlu adanya pertimbangan keterpaduan antara moda angkutan dalam kota dengan moda transportasi lainnya

5. Kelestarian Lingkungan

Kriteria lingkungan termasuk didalamnya adalah tidak mengganggu lingkungan hidup sekitarnya.

Adapun penentuan lokasi terminal penumpang menurut Dirjen Perhubungan Darat harus mempertimbangkan faktor-faktor :

1. Aksesibilitas, yaitu tingkat pencapaian kemudahan yang dapat dinyatakan dengan jarak, waktu atau biaya angkutan.
2. Struktur wilayah, dimaksudkan untuk mencapai efisiensi maupun efektifitas pelayanan terminal terhadap elemen-elemen perkotaan yang mempunyai fungsi primer dan sekunder.
3. Biaya, penentuan lokasi terminal perlu memperhatikan biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jasa.

Lokasi Terminal disarankan bertempat di daerah yang mengalami pertumbuhan ekonomi yang signifikan, sehingga pemanfaatan Terminal bisa efektif oleh kendaraan umum yang beroperasi di Terminal dan rute perjalanan yang jelas dengan pembagian rute jurusan berdasarkan arah pergerakan angkutan umum, sehingga memungkinkan angkutan umum melakukan transit di Terminal. Seperti halnya Terminal Hamid Rusdi terletak di lokasi yang memungkinkan rute kedatangan dan keluar angkutan umum cukup jauh sehingga banyak angkutan umum yang memilih untuk menggunakan lokasi lain diluar terminal untuk tempat transit dikarenakan lebih efektif baik secara waktu dan ekonomis. Dari kondisi realitas seperti ini membuat lokasi penempatan terminal Hamid Rusdi ini kurang efektif dalam pergerakan transit angkutan umum.

2.6.2. Fasilitas

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan (Bagian kedua pasal 3,4,5)

Pasal 3

Fasilitas penumpang di kelompokkan atas fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Pasal 4

Fasilitas utama, adalah fasilitas yang mutlak dimiliki dalam suatu terminal penumpang, yaitu :

1. Jalur Pemberangkatan

Yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan dan memulai perjalanan.

2. Jalur Kedatangan

Yaitu peralatan yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang yang dapat pula merupakan akhir perjalanan

3. Jalur Tunggu Kendaraan

Yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan dan penumpang umum, untuk beristirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan.

4. Areal tunggu penumpang

Yaitu pelataran tempat menunggu yang disediakan bagi orang yang melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang umum.

5. Jalur Lintas

Yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum yang akan langsung melanjutkan perjalanan setelah menurunkan/menaikkan penumpang.

6. Bangunan Kantor Terminal

Yaitu berupa sebuah bangunan yang biasanya berada di dalam wilayah terminal, yang biasanya digabung dengan gedung operasional.

7. Menara Pengawas

Berfungsi sebagai tempat untuk memantau pergerakan kendaraan dan penumpang dari atas menara.

8. Pos Pemeriksaan KPS

Yaitu pos yang biasanya berlokasi dipintu masuk dari terminal yang berfungsi memeriksa terhadap masing-masing kartu perjalanan yang dimiliki oleh masing-masing bus yang memasuki terminal tipe A dan B.

9. Loker Penjualan Tiket

Yaitu suatu ruangan yang dipergunakan oleh masing-masing perusahaan untuk keperluan penjualan tiket bus yang melayani perjalanan dari terminal yang bersangkutan, loket ini biasanya tersedia hanya bagi terminal dengan tipe A/B.

10. Rambu-rambu dan petunjuk informasi

Yaitu berupa petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan, hal ini harus tersedia kenasangat penting untuk memberikan informasi bagi para penumpang baik yang akan meninggalkan maupun yang baru tiba di terminal yang bersangkutan tidak tersesat dan terkesat semrawut.

Pasal 5

Fasilitas penunjang berfungsi sebagai fasilitas pelengkap dalam pengoperasian terminal berupa antara lain :

1. Kamar kecil/ toilet
2. Musholla
3. Kios / kantin
4. Ruang pengobatan
5. Ruang informasi dan pengaduan
6. Telepon umum

2.6.3. Penyelenggaraan operasional terminal penumpang

Penyelenggaraan terminal penumpang meliputi kegiatan pengelolaan, pemeliharaan, dan penertiban terminal. Kewenangan pengelolaan terminal berada pada Pemerintah Daerah Tingkat II dengan Dinas LLAJ sebagai penyelenggaraannya, sedang Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pembinaanya.

Pelaksanaan Pengoperasian Terminal

Kegiatan pelaksanaan pengoperasian terminal penumpang meliputi:

1. pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di dalam terminal,

2. pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan,
3. pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang,
4. pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang,
5. pengaturan arus lalu lintas di arah pengawasan terminal.

Pengawasan Pengoperasian Terminal

Kegiatan pengawasan pengoperasian, terminal penumpang meliputi:

1. pemantauan pelaksanaan tarif,
2. pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan,
3. pemeriksaan kendaraan yang secara jelas tidak memenuhi kelaikan jalan,
4. pemeriksaan batas kapasitas muatan yang diijinkan,
5. pemeriksaan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan,
6. pencatatan dan pelaporan pelanggaran yang terjadi,
7. pemeriksaan kewajiban pengusaha angkutan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku,
8. pemantauan pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai dengan peruntukannya,
9. pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat.

Tabel 2.4. Indikator kinerja operasional Terminal Penumpang

Jenis Indikator	Kesesuaian persyaratan Terminal tipe B
Lokasi Terminal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terletak di Kotamadya atau Kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi. 2. Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB.
Luas Lahan Terminal	Untuk terminal penumpang tipe B di pulau Jawa dan Sumatra seluas 3 Ha, dan dipulau lainnya seluas 2 Ha.

Luas pelataran parkir terminal	Ditentukan berdasarkan kebutuhan pada jam puncak, diantaranya : <ol style="list-style-type: none"> 1. Frekuensi keluar masuk kendaraan 2. Kecepatan waktu naik/turun penumpang 3. Kecepatan waktu bongkar/muat barang 4. Banyaknya jurusan yang perlu di tampung dalam sistem jalur
Akses jalan masuk dari jalan umum ke terminal	Untuk terminal penumpang tipe B di pulau Jawa 50 m dan di pulau lainnya 30 m
sirkulasi kendaraan di dalam terminal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jumlah arah perjalanan 2. Frekuensi perjalanan 3. Waktu yang diperlukan untuk turun/naik penumpang
Fasilitas yang tersedia di terminal	Terdiri atas : <ol style="list-style-type: none"> 1. Fasilitas utama terminal 2. Fasilitas penunjang, sebagai fasilitas pelengkap dalam pengoperasian terminal

2.7. Kebutuhan Areal Parkir

Kebutuhan parkir dapat dilihat pada data supply dan demand pada lokasi terminal. adapun dalam hal areal parkir ini merupakan faktor terpenting dalam aktifitas transit penggunaan angkutan umum. Dan kapasitas parkir angkutan umum dalam interval waktu tertentu (per jam) harus lebih besar daripada kebutuhan ruang parkir volume angkutan masuk terbesar pada interval waktu tertentu pada kondisi jam sibuk/ *peak hour*.

Dalam menghitung kebutuhan areal parkir dapat digunakan rumus (Eliana Hartaty, 2003) sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 P &= N \times A \\
 &= n / \text{jam} \times Wt \times L \times b
 \end{aligned}$$

Dimana,

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

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

N/jam = Volume angkutan umum masuk per jam

Wt = Waktu tunggu angkutan umum (dari menurunkan penumpang sampai masuk jalur pemberangkatan menaikkan penumpang)

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 (Eliana Hartaty, 2003) :

$$P \geq P_0 / P_t$$

Dimana,

P = Kapasitas ruang parkir yang tersedia (m²)

P_t = Kebutuhan areal parkir (m²)

2.8. Analisa Swot

Analisis SWOT merupakan salah satu metode untuk menggambarkan kondisi dan mengevaluasi suatu masalah, proyek atau konsep bisnis yang berdasarkan faktor internal (dalam) dan faktor eksternal (luar) yaitu *Strengths*, *Weakness*, *Opportunities* dan *Threats*. Metode ini paling sering digunakan dalam metode evaluasi bisnis untuk mencari strategi yang akan dilakukan. Analisis SWOT hanya menggambarkan situasi yang terjadi bukan sebagai pemecah masalah.

Analisa SWOT terdiri dari empat faktor, yaitu:

1. *Strengths* (kekuatan)

Merupakan kondisi kekuatan yang terdapat dalam organisasi, proyek atau konsep yang ada. Kekuatan yang dianalisis merupakan faktor yang terdapat dalam tubuh organisasi, proyek atau konsep itu sendiri.

2. *Weakness* (kelemahan)

Merupakan kondisi kelemahan yang terdapat dalam organisasi, proyek atau konsep yang ada. Kelemahan yang dianalisis merupakan faktor yang terdapat dalam tubuh organisasi, proyek atau konsep itu sendiri.

3. *Opportunities* (peluang)

Merupakan kondisi peluang berkembang di masa datang yang terjadi. Kondisi yang terjadi merupakan peluang dari luar organisasi, proyek atau konsep itu sendiri. misalnya kompetitor, kebijakan pemerintah, kondisi lingkungan sekitar.

4. *Threats* (ancaman)

Merupakan kondisi yang mengancam dari luar. Ancaman ini dapat mengganggu organisasi, proyek atau konsep itu sendiri.

Setelah itu dibuat pemetaan analisis SWOT maka dibuatlah tabel matriks dan ditentukan sebagai tabel informasi SWOT. Kemudian dilakukan perbandingan antara faktor internal yang meliputi Strength dan Weakness dengan faktor luar Opportunity dan threat. Setelah itu kita bisa melakukan strategi alternatif untuk dilaksanakan. Strategi yang dipilih merupakan strategi yang paling menguntungkan dengan resiko dan ancaman yang paling kecil. Selain pemilihan alternatif analisis Swot juga bisa digunakan untuk melakukan perbaikan dan improvisasi. dengan mengetahui kelebihan (*Strength* dan *opportunity*) dan kelemahan kita (*weakness* dan *threat*), maka kita melakukan strategi untuk melakukan perbaikan diri. Mungkin salah satu strateginya dengan meningkatkan *Strength* dan *opportunity* atau melakukan strategi yang lain yaitu mengurangi *weakness* dan *threat*.

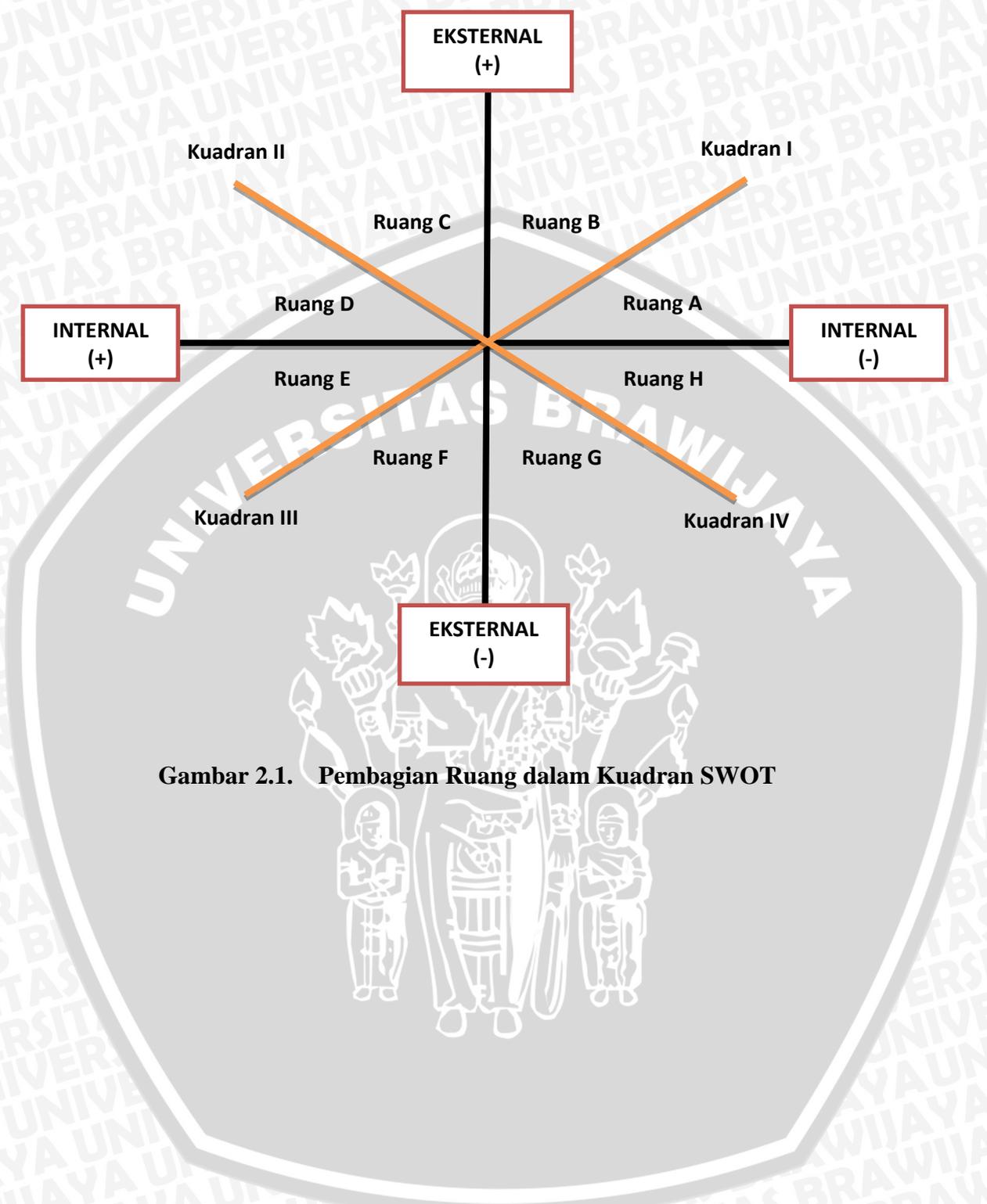
2.9. Analisa Kuadran SWOT

Penentuan kuadran SWOT berdasarkan dari data faktor internal (IFAS) dan faktor Eksternal (EFAS), adapun sistematika analisa dalam kuadran SWOT berdasarkan koordinat pada sumbu x dan y, sehingga didapat posisinya diantaranya :

1. Kuadran I (*Growth*), adalah kuadran pertumbuhan, dimana pada kuadran ini terdapat 2 ruang, yaitu :
 - a. Ruang A dengan *Rapid Growth Strategy*, yaitu Strategi pertumbuhan aliran cepat untuk diperlihatkan pengembangan secara maksimal untuk target tertentu dan dalam waktu singkat.
 - b. Ruang B dengan *Stabel Growth Strategy*, yaitu Strategi pertumbuhan stabil, dimana pengembangan dilakukan secara bertahap dan target disesuaikan dengan kondisi.

2. Kuadran II (*Stability*), adalah kuadran pertumbuhan, dimana pada kuadran ini terdiri dari 2 ruang, yaitu :
 - a. Ruang C dengan *Agresif Maintenance Strategy*, dimana pengelola obyek melaksanakan pengembangan secara aktif dan agresif.
 - b. Ruang D dengan *Selective Maintenance Strategy*, dimana pengelolaan obyek dengan pemilihan hal-hal yang dianggap penting.
3. Kuadran III (*Survival*), adalah kuadran pertumbuhan, dimana pada kuadran ini terdiri dari 2 ruang, yaitu :
 - a. Ruang E dengan *Turn Around Strategy*, yaitu strategi bertahan dengan cara tambal sulam untuk operasional obyek.
 - b. Ruang F dengan *Guirelle Strategy*, yaitu strategi gerilya, sambil operasional dilakukan, diadakan pembangunan pemecahan masalah dan ancaman.
4. Kuadran IV (*Diversification*), adalah kuadran pertumbuhan, dimana pada kuadran ini terdiri dari 2 ruang, yaitu :
 - a. Ruang G dengan *Concentric Strategy*, dimana strategy pengembangan obyek dilakukan secara bersamaan dalam satu koordinasi oleh satu pihak.
 - b. Ruang H dengan *Conglomerate Strategy*, dimana strategy pengembangan masing-masing kelompok dengan cara koordinasi tiap sektor.

Pembagian ruang dalam analisis SWOT dengan penilaian terhadap faktor internal(IFAS) dan faktor Eksternal(EFAS) tersebut dapat dilihat pada gambar 2.1.



Gambar 2.1. Pembagian Ruang dalam Kuadran SWOT