

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Terminal Induk Kota Bekasi

Terminal Induk Kota Bekasi terletak di Jln. Ir. H. Juanda no. 302 Bekasi Timur, dibangun di atas tanah seluas 1,5 hektar dan sekarang memiliki luas tanah 2 hektar. Terminal ini dibangun pada tahun 1971 yang merupakan relokasi dari terminal sebelumnya di daerah Cikarang dan pengoperasian terminal dilaksanakan pada tahun 1972. Terminal Induk Kota Bekasi melayani beberapa fasilitas kendaraan umum seperti angkutan kota (Angkot), bus kota, bus antar kota dalam propinsi (AKDP), dan bus antar kota antar propinsi (AKAP).

Potensi penumpang angkutan umum di Kota Bekasi semakin rendah dilihat dari data bulanan jumlah penumpang AKAP/AKDP yang berangkat dari Terminal Induk Kota Bekasi, Tetapi pada musim liburan jumlah penumpang yang berangkat dari Terminal Induk Kota Bekasi meningkat. Data penumpang yang berangkat dari Terminal Induk Kota Bekasi pada bulan Agustus dan Desember tahun 2014 dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.1 Jumlah Penumpang AKAP/AKDP yang berangkat dari Terminal Induk Kota Bekasi

No	TRAYEK	JUMLAH PENUMPANG		
		JANUARI	AGUSTUS	DESEMBER
1	BEKASI - JONGGOL - CARIU	980	1.268	976
2	BEKASI - CILEUNGI - BOGOR	687	929	540
3	BEKASI - BOGOR	5.421	7.066	4.345
4	BEKASI - CIAWI - SUKABUMI	1.373	1.717	1.266
5	BEKASI - SUMEDANG (LEWAT SUBANG)	775	1.335	717
6	BEKASI - MAJALENGKA (LEWAT SUBANG)	2.306	2.665	2.680
7	BEKASI - BANDUNG (TOL CIPULARANG)	21.215	22.464	20.277
8	BEKASI - GARUT (TOL CIPULARANG)	4.345	6.367	4.112
9	BEKASI - TASIK (TOL CIPULARANG)	1.925	2.955	1.801
10	BEKASI - BANJAR (TOL CIPULARANG)	693	600	718
11	BEKASI - PANGANDARAN (TOL CIPULARANG)	3.580	4.870	3.645
12	BEKASI - TANGERANG	20.509	14.980	20.343
13	BEKASI - BALARAJA	4.752	4.042	4.332
14	BEKASI - MERAK	3.314	5.072	156
15	BEKASI - CIANJUR (LEWAT JONGGOL)	265	348	297
16	BEKASI - JAWA TENGAH	5.400	6.895	4.787
17	BEKASI - LINTAS SUMATRA	3.150	4.021	2.543
JUMLAH		80.689	87.857	76.853

Sumber: Data Dinas Perhubungan Kota Bekasi up - dating, 2013

Dalam kenyataan dilapangan, armada AKAP/AKDP yang melayani trayek yang beroperasi sudah menurun. Beberapa armada yang ada mengalami kerusakan yang cukup parah sehingga izin untuk melayani di cabut oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi untuk peningkatan pelayanan kepada penumpang. Di Terminal Induk Kota Bekasi ini bus AKAP/AKDP melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang. Jadwal keberangkatan bus AKAP/AKDP tidak digunakan dikarenakan keadaan dilapangan yang tidak memungkinkan, kecuali trayek yang melayani lintas sumatra dan bus Angkutan Perbatasan Terintegrasi Bus Transjakarta (APTJ) masih menggunakan *time table*.

Terminal Induk Kota Bekasi tipe A ini sudah dilengkapi dengan fasilitas yang lebih baik daripada terminal sebelumnya. Perbaikan dan penambahan fasilitas diharapkan memberi kenyamanan pada para penumpang. Beberapa fasilitas yang ada dalam Terminal bisa dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.2 Fasilitas Dalam Terminal

No.	Fasilitas
1.	Jalur Keberangkatan Kendaraan Umum
2.	Jalur Kedatangan Kendaraan Umum
3.	Tempat Parkir Kendaraan Umum
4.	Kantor Terminal
5.	Tempat Tunggu Penumpang
6.	Menara Pengawas
7.	Toilet
8.	Mushola
9.	Kios
10.	Kantor Polisi Terminal

Sumber: Survei Lapangan, 2014

Tabel di atas hanya menjelaskan beberapa fasilitas yang ada dalam Terminal. Fasilitas-fasilitas yang ada sudah sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995.

4.1.1 Bus

Perusahaan Otobus (PO) yang berada dan menggunakan fasilitas Terminal Induk Kota Bekasi di Kota Bekasi sesuai dengan data Dinas Perhubungan Kota Bekasi sampai dengan tahun 2013 :

1. PO. Prima Jasa
2. PO. Pribuni Raya
3. PO. Bina Transport
4. PO. Mios
5. PO. Aman Sejahtera
6. PO. Putra Utama
7. PO. Intan Raya
8. PO. Mekar Raya
9. PO. Laju Uta
10. PO. Kramat Jati
11. PO. Maya Raya
12. PO. Sinar Jaya
13. PO. KOSUB
14. PO. Budiman
15. PO. Widia
16. PO. Andawuri
17. PO. Purbaya
18. PO. Taruna Putra
19. PO. Medial Sekar Wangi
20. PO. Berkah Jaya
21. PO. Bintang Sanepa
22. PO. Arimbi
23. PO. Asli Prima
24. PO. AJA
25. PO. Anugrah Mas
26. PO. Wajar
27. PO. Langgeng Jaya
28. PO. Agung Jaya
29. PO. Parung Indah



Jumlah kendaraan trayek bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) adalah sebagai berikut :

- | | |
|------------------------|----------------|
| 1. Bekasi €Bandung | = 98 Kendaraan |
| 2. Bekasi €Garut | = 25 Kendaraan |
| 3. Bekasi €Tasikmalaya | = 35 Kendaraan |
| 4. Bekasi €Pangandaran | = 7 Kendaraan |
| 5. Bekasi €Banjar | = 13 Kendaraan |
| 6. Bekasi €Sumedang | = 25 Kendaraan |

Jumlah trayek jurusan (AKDP) sebanyak 6 trayek dengan jumlah armada keseluruhan sebanyak 203 kendaraan. Jumlah unit kendaraan trayek bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah sebagai berikut :

- | | |
|--------------------------|----------------|
| 1. Bekasi €Bogor Via Tol | = 16 Kendaraan |
| 2. Bekasi €Merak | = 24 Kendaraan |
| 3. Bekasi €Tangerang | = 25 Kendaraan |
| 4. Bekasi €Balaraja | = 5 Kendaraan |

Jumlah trayek jurusan (AKAP) sebanyak 4 trayek dengan jumlah armada keseluruhan sebanyak 70 kendaraan. Jumlah armada bus kota yang menggunakan fasilitas Terminal Induk Kota Bekasi berdasarkan trayek dan peruntukannya adalah sebagai berikut :

- | | |
|--------------------------------|----------------|
| 1. Bus Kota (non €AC) | |
| • Bekasi €Kp. Rambutan (P.9B) | = 55 Kendaraan |
| • Bekasi €Kota (P.51) | = 15 Kendaraan |
| • Bekasi €Tanah Abang (P.50) | = 25 Kendaraan |
| • Bekasi €Blok M (P.27) | = 45 Kendaraan |
| • Bekasi €Tanjung Priok (P.40) | = 25 Kendaraan |
| • Bekasi €Kalideres (P.49) | = 20 Kendaraan |
| • Bekasi €Kota (P.58) | = 25 Kendaraan |

Jumlah jurusan sebanyak 7 lintasan trayek dengan jumlah armada keseluruhan 210 kendaraan.

2. Bus Kota (AC)

- Bekasi €Blok M (P.AC.05) = 11 Kendaraan
- Bekasi €Tanjung Priok (P.AC.24) = 9 Kendaraan
- Bekasi €Grogol (P.AC.26) = 6 Kendaraan
- Bekasi €Kota (P.AC.27) = 4 Kendaraan
- Bekasi €Blok M (P.AC.28) = 5 Kendaraan
- Bekasi €Kalideres(P.AC.29) = 6 Kendaraan
- Bekasi €Tanah Abang (P.AC.52) = 5 Kendaraan
- Bekasi €Pasar Baru (P.AC.53) = 6 Kendaraan
- Bekasi €Pasar Baru (P.AC.63) = 7 Kendaraan

Jumlah jurusan sebanyak 9 lintasan trayek dengan jumlah armada keseluruhan bus AC sebanyak 59 kendaraan. Jumlah bus kota AC dan non AC yang melayani trayek Terminal Induk Kota Bekasi € Ibu kota Jakarta dari data Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2013 sebanyak 269.

4.2 Analisis Kinerja Terminal

4.2.1 Analisis Lokasi Terminal

Terminal Induk Kota Bekasi merupakan terminal tipe A yang terletak di Kota Bekasi Kecamatan Bekasi Timur. Terminal ini pada awal pengembangannya dimaksudkan sebagai relokasi dari terminal lama bertipe C yang terletak di Cikarang.

Relokasi tersebut diharapkan mendapat beberapa keuntungan dari pemindahan lokasi terminal kepusat kota, mampu mengatasi aksesibilitas menuju tengah kota dan dapat memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat.

Namun hingga tahun 2013, perkembangan Terminal Induk Kota Bekasi terus mengalami penurunan, baik dipandang dari jumlah penumpang maupun jumlah angkutan umum yang menggunakan jasa terminal ini. Berdasarkan survei pendahuluan melalui wawancara diperoleh bahwa penurunan perkembangan terminal disebabkan oleh banyak pengguna jasa terminal yang merasa lokasi terminal kurang memberikan aksesibilitas (kemudahan dicapai) dikarenakan letaknya yang dianggap berada dipusat kemacetan kota yang dikarenakan kepadatan kendaraan seiring perkembangan Kota Bekasi.

Analisis lokasi ini bertujuan untuk mengetahui kesesuaian lokasi Terminal Induk Kota Bekasi saat ini bila ditinjau dari aspek tata ruang dan secara normatif. Dampaknya timbul beberapa titik konsentrasi angkutan umum yang ilegal (terminal bayangan) di beberapa tempat untuk menampung pergerakan penumpang baik menurunkan atau menaikkan.

4.2.1.1 Lokasi Terminal Ditinjau dari Aspek Tata Ruang

Kegiatan yang berlangsung dalam terminal cukup kompleks dan menyangkut pergerakan kendaraan dan penumpang di dalam maupun di luar terminal, maka lokasi terminal harus diusahakan sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan gangguan lalu lintas. Selain itu, perlu disediakan ruang yang cukup untuk sirkulasi kendaraan dan penumpang tersebut.

Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi terminal dapat dibedakan menjadi terminal *off street* (di luar jaringan jalan) dan *on street* (pada jaringan jalan). Lokasi Terminal Induk Kota Bekasi termasuk berkarakter *on street* yaitu berada di samping jalan Cut Mutia dan Ir. H. Juanda, sebenarnya model ini memiliki keuntungan tersendiri dimana letaknya yang berada pada jaringan jalan menjadikan lokasi terminal mudah dijangkau dari pada model *off street*.

Jika ditinjau dari sistem kota, lokasi terminal dapat ditentukan dengan pertimbangan dua model, yaitu model *nearside terminating* dan model *central terminating*. Terminal Induk Kota Bekasi yang berada di daerah tengah kota termasuk dalam model *central terminating*. Keuntungan model ini mudahnya aksesibilitas menuju terminal, mempermudah transfer, dan dekat dengan pusat aktifitas kota. Sedangkan kerugiannya yaitu bisa menimbulkan kemacetan dan kepadatan di pusat aktifitas dikarenakan terminal terletak ditengah kota

4.2.1.2 Lokasi Terminal dari Tinjauan Normatif

Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995, dijelaskan bahwa penentuan lokasi terminal penumpang dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan:

- a. Rencana umum tata ruang,

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kecamatan Bekasi Timur tahun 2011-2031 dijelaskan bahwa daerah sekitar Terminal Induk Kota Bekasi merupakan kawasan

yang diperuntukan bagi pusat pemerintahan Kota Bekasi, pusat permukiman skala regional, pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat pendidikan skala regional, pusat kesehatan skala regional, dan pusat pelayanan transportasi yang melayani skala nasional. Peningkatan jaringan transportasi darat khususnya prasarana lalu lintas dan angkutan jalan diantaranya dengan mengembangkan terminal tipe A.

b. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal,

Daerah pengawasan terminal, merupakan daerah di luar daerah lingkungan kerja terminal, yang diawasi oleh petugas terminal untuk kelancaran arus lalu lintas di sekitar terminal. Dalam hal ini daerah pengawasan Terminal Induk Kota Bekasi adalah jalan yang berada di depan terminal yaitu jalan Cut Mutia dan jalan Ir. H. Juanda. Ditinjau dari fungsinya jalan ini termasuk kolektor primer yaitu menghubungkan antarpusat kegiatan wilayah (Jakarta dan Bekasi) dengan lebar jalan 10 m dan dengan median jalan.

Lalu lintas di sekitar terminal terpantau cukup padat, hal tersebut disebabkan tata guna lahan di sekitar yang memiliki bangkitan dan pergerakan sehingga muncul aktifitas berarti yang terjadi, selain berfungsinya Terminal Induk Kota Bekasi dengan semestinya menjadikan volume lalu lintas cukup tinggi.

c. Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda,

Keterpaduan antar moda pada Terminal Induk Kota Bekasi dinilai cukup efektif, hal ini disebabkan karena beberapa angkutan umum banyak yang tidak ingin beroperasi didalam terminal. Dari semua trayek angkutan umum yang tersedia didalam terminal hal ini menimbulkan keterpaduan moda transportasi yang baik antar moda dan intra moda.

d. Kondisi topografi, lokasi terminal,

Kota Bekasi memiliki karakteristik topografi yang tinggi pada bagian selatan yang berupa pegunungan yang berbatasan dengan kabupaten bogor sedangkan bagian tengah merupakan wilayah dataran. Terminal Induk Kota Bekasi yang terletak di pusat Kota Bekasi yang secara umum memiliki kondisi relative datar serta ketinggian 19 m di atas permukaan air laut, kondisi topografi tersebut telah sesuai dengan standar yang ada untuk pembangunan terminal.

e. Kelestarian lingkungan

Daerah sekitar Terminal Induk Kota Bekasi adalah kawasan pertokoan dan pusat perbelanjaan seperti pasar baru Kota Bekasi, Pasar baru Kota Bekasi adalah pasar tradisional yang berada di depan Terminal Induk Kota Bekasi. Keberadaan pasar

baru Kota Bekasi ini menimbulkan banyak hambatan samping didaerah disekitar terminal hal ini disebabkan adanya pedagang pasar yang melakukan aktifitas berjualan hingga memakan bahu jalan, dengan karakteristik pasar tradisional yang terkenal kurang menjaga kebersihan, Oleh karena itu kelestarian lingkungan di sekitar Terminal Induk Kota Bekasi tidak cukup asri dan kurang dijaganya kebersihan menimbulkan ketidak nyamanan bagi pengguna layanan terminal.

Sedangkan khusus untuk terminal Tipe A, selain memperhatikan ketentuan pada di atas, juga harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lalu lintas batas negara,

Terminal Induk Kota Bekasi terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi dan antar kota antar propinsi dengan melayani trayek AKDP dan AKAP.

- b. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA,

Terminal Induk Kota Bekasi terletak di Jln. Ir. H. Juanda no. 302 Bekasi Timur, dimana jalan tersebut termasuk jalan kolektor primer dengan kelas jalan IIIA yang menghubungkan Kota Bekasi menuju Kota Jakarta dan Kabupaten Cikarang. Jalan ini sangatlah ramai dilalui mobil dan bus besar karena lokasi terminal yang berada dipusat kota dan terhubung dengan pusat kegiatan disekitarnya.

- c. Jarak antara dua terminal penumpang tipe A, sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa dan 30 km di pulau sumatera dan 50 km di pulau lainnya.

Terminal Pulo Gadung merupakan terminal tipe A yang berada di Jakarta Timur, DKI Jakarta. Jarak dari terminal tipe A ini dengan Terminal Induk Kota Bekasi yang bertipe A berkisar antara 15 km.

- d. Tersedia lahan sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha untuk terminal di pulau lainnya,

Saat ini luasan Terminal Induk Kota Bekasi yang berada di Pulau Jawa tercatat sekitar 2 ha dimana luasan ini tidak memenuhi persyaratan yaitu >5 ha.

- e. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m di Pulau Jawa dan 50 m di pulau lainnya, , dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

Jarak akses masuk dari Terminal Induk Kota Bekasi yang dihitung dari jalan ke pintu masuk adalah 20 m, jarak tersebut memenuhi syarat yang telah ditentukan dimana sekurang-kurangnya 100 m. Hal ini dilihat dari letak terminal yang berada pada jaringan jalan (*on street*).

4.2.2 Analisis Fasilitas Terminal

Fasilitas yang ada di dalam suatu terminal penumpang menunjukkan klasifikasi (tipe) dari terminal tersebut. Semakin tinggi tipe terminal maka akan diikuti dengan semakin baiknya fasilitas yang ada. Terminal Induk Kota Bekasi yang bertipe A, menyediakan fasilitas standart terminal tipe A seiring perkembangan terminal guna meningkatkan pelayanan kepada pada pengguna layanan terminal.

Pada analisis fasilitas terminal ini akan dilakukan perbandingan antara kondisi fasilitas yang ada dengan standar fasilitas terminal tipe A. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995, fasilitas terminal penumpang terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang, dimana:

Fasilitas utama, terdiri dari:

- a. Jalur pemberangkatan kendaraan umum
- b. Jalur kedatangan kendaraan umum
- c. Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum
- d. Bangunan kantor terminal
- e. Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar
- f. Menara pengawas
- g. Loket penjualan karcis
- h. Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk tarif dan jadwal perjalanan
- i. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi

Sedangkan fasilitas penunjang, dapat berupa:

- a. Kamar kecil/toilet
- b. Musholla
- c. Kios/kantin
- d. Ruang pengobatan
- e. Ruang informasi dan pengaduan
- f. Telepon umum
- g. Tempat penitipan barang
- h. Taman

Fasilitas € fasilitas utama pada Terminal Induk Kota Bekasi dinilai sudah sesuai dengan peraturan yang ada. kondisi fisik beberapa fasilitas utama Terminal Induk Kota

Bekasi saat ini, ditinjau dari Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 dapat dilihat pada tabel dibawah ini

Tabel 4.3 Kesesuaian Fasilitas Utama Terminal Induk Kota Bekasi dengan Standar Terminal Tipe A

Fasilitas Utama Terminal Tipe A	Fasilitas Terminal Induk Kota Bekasi	Keterangan
a. Jalur pemberangkatan kendaraan umum	Ada	Terdapat 1 jalur keberangkatan yang cukup besar yaitu untuk bus AKDP/AKAP dan angkutan umum dengan kondisi yang cukup baik
b. Jalur kedatangan kendaraan umum	Ada	Memiliki 1 Jalur kedatangan dengan 2 lajur keberangkatan yang cukup besar yaitu untuk bus AKDP/AKAP dan angkutan umum dengan kondisi yang cukup baik
c. Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum	Ada	Tempat parkir kendaraan baik bus maupun angkutan umum cukup luas, namun untuk tempat tunggu dan tempat istirahat cukup sempit dengan kondisi tidak terawat
d. Bangunan kantor terminal	Ada	Bangunan kantor terminal terdiri dari 2 lantai
e. Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar	Ada	Berupa kursi panjang yang diletakkan pada tempat tunggu penumpang, tempat tunggu penumpang kecil dan tidak nyaman.
f. Menara pengawas	Ada	Terdapat di lantai 2
g. Loket penjualan karcis	Ada	
h. Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk tarif dan jadwal perjalanan	Ada	Hanya memuat petunjuk tarif dan informasi keberangkatan bus
i. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi	Ada	Namun dengan luasan yang kecil dan kurang memadai

Sumber : Hasil Analisis, 2014

Adapun kondisi fisik fasilitas penunjang Terminal Induk Kota Bekasi saat ini, ditinjau dari Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.4 Kesesuaian Fasilitas Penunjang Terminal Induk Kota Bekasi dengan Standar Terminal Tipe A

Fasilitas Penunjang Terminal Tipe A	Fasilitas Terminal Induk Kota Bekasi	Keterangan
a. Kamar kecil/toilet	Ada	Terdapat 4 toilet umum dimana 1 berada di sekitar musholla dan 3 berada di dalam terminal dengan kondisi terawat
b. Musholla	Ada	Dalam kondisi cukup baik
c. Kios/kantin	Ada	Terdapat 10 kios resmi dengan 2 tipe ukuran
d. Ruang pengobatan	Tidak ada	
e. Ruang informasi dan pengaduan	Ada	Kondisi kosong dengan luasan yang relative kecil
f. Telepon umum	Ada	Dalam kondisi tidak terawat
g. Tempat penitipan barang	Ada	Dalam kondisi cukup baik
h. Taman	Tidak ada	

Sumber : Hasil Analisis, 2014

Dari kedua tabel di atas dapat diketahui bahwa dari 9 fasilitas utama terdapat di Terminal Induk Kota Bekasi, sedangkan untuk fasilitas penunjang dari 8 fasilitas, 4 diantaranya tidak dimiliki terminal ini. Jika dilihat dari kondisi fisik fasilitas yang ada di Terminal Induk Kota Bekasi banyak yang berada dalam keadaan tidak terawat seperti tempat tunggu dan istirahat bagi operator kendaraan umum, bangunan kantor terminal, menara pengawas, kios/kantin, dan beberapa ruangan lain yang terlihat kosong. Selain itu kondisi lingkungan yang kurang asri memperparah keadaan lingkungan yang ada di dalam terminal ini. Hal ini memang tidak terlepas dari tidak berfungsinya terminal dengan semestinya, kesadaran petugas terminal dan pengguna jasa layanan terminal untuk merawat dan menjaga semua fasilitas yang ada sangat rendah. Maka dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa secara umum fasilitas yang ada di Terminal

Induk Kota Bekasi telah sesuai dengan standar terminal tipe A dengan hanya 1 fasilitas utama saja yang tidak ada yaitu pelantaran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi namun dengan catatan bahwa banyak dari fasilitas di terminal ini berada dalam kondisi yang tidak terawat.

Sedangkan bila ditinjau dari luasan yang ada di Terminal Induk Kota Bekasi dengan kebutuhan luas lahan fasilitas tipe A berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, maka diperoleh hasil yang disajikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.5 Kesesuaian Penunjang Utama Terminal Induk Kota Bekasi dengan Standar Terminal Tipe A

No.	Fasilitas	Luas Terminal Tipe A (m ²)	Luas di Terminal Induk Kota Bekasi (m ²)
1	A. Kendaraan		
	Ruang parkir AKAP	1120	12200
	Ruang parkir AKDP	540	12200
	Ruang parkir AK	800	800
	Ruang parkir Angdes	900	-
	Ruang parkir pribadi	600	100
	Ruang service	500	-
	Pompa bensin	500	-
	Sirkulasi kendaraan	3960	4200
	Bengkel	150	-
	Ruang istirahat	50	50
	Gudang	25	-
	Ruang parkir cadangan	1980	800
2	B. Pemakai Jasa		
	Ruang tunggu	3625	300
	Sirkulasi orang	1050	500
	Kamar mandi	72	50
	Kios	1575	350
	Musholla	72	50
3	C. Operasional		
	Ruang administrasi	78	50
	Ruang pengawas	23	30
	Loket	3	5
	Peron	4	-
	Retribusi	6	15
	Ruang informasi	12	5

Tabel 4.5 Kesesuaian Penunjang Utama Terminal Induk Kota Bekasi dengan Standar Terminal Tipe A (lanjutan)

No.	Fasilitas	Luas Terminal Tipe A (m ²)	Luas di Terminal Induk Kota Bekasi (m ²)
3	C. Operasional		
	Ruang P3K	30	-
	Ruang perkantoran	150	250
4	D. Ruang luar		
	Cadangan	6653	-
	Kebutuhan lahan	23494	-

Sumber : Hasil Analisis, 2014

Dari hasil perbandingan antara kondisi fasilitas di Terminal Induk Kota Bekasi dengan Standar terminal tipe A pada tabel di atas, dapat diketahui bahwa luas lahan di Terminal Induk Kota Bekasi tidak memenuhi standar terminal tipe A yaitu 5 ha. Namun demikian ada juga beberapa fasilitas yang tidak memenuhi standar diantaranya ruang parker AKAP, AKDP dan cadangan, ruang tunggu, sirkulasi orang, kios, ruang administrasi, dan ruang perkantoran. Selain itu juga terdapat fasilitas yang tidak dimiliki di Terminal Induk Kota Bekasi seperti ruang parkir Angdes, ruang service, loket, peron, dan ruang P3K. Berikut ini gambar-gambar yang menunjukkan kondisi Terminal Induk Kota Bekasi saat ini.



Gambar 4.1 Fasilitas di Terminal Induk Kota Bekasi



Gambar 4.2 Jalur Pemberangkatan Angkutan Umum di Terminal Induk Kota Bekasi

4.2.3 Analisis Volume Armada Bus

4.2.3.1 Volume Armada Bus dan Volume Penumpang Masuk Terminal Induk Kota Bekasi

Berdasarkan hasil survei di lapangan yang dilakukan selama 2 hari, diperoleh volume Bus yang masuk ke dalam terminal dan volume angkutan umum yang tidak masuk ke dalam terminal.

a. Volume Bus yang Masuk Terminal

Dari hasil survei yang dilakukan pada jam operasional Terminal Induk Kota Bekasi yakni antara jam 06.00 s.d 14.00 didapatkan volume kendaraan yang masuk ke dalam terminal tiap jamnya. Volume kendaraan disajikan dalam tabel 4.6. di bawah ini.

Tabel 4.6 Volume Bus yang Masuk Terminal Induk Kota Bekasi

PUKUL	SENIN	SELASA
06.00 €07.00	10	4
07.00 €08.00	22	17
08.00 €09.00	20	38
09.00 €10.00	6	22
10.00 €11.00	29	46
11.00 €12.00	29	11
12.00 €13.00	18	5
13.00 €14.00	19	15

Sumber : Hasil Survei, 2014

Tabel 4.6 menunjukkan bahwa volume angkutan umum yang masuk ke Terminal Induk Kota Bekasi sangat banyak hal ini sebanding dengan fungsi terminal yang berstatus terminal tipe A. Pada hari senin jumlah angkutan yang masuk terminal lebih banyak dibandingkan pada hari Selasa. Hal ini dikarenakan hari senin penumpangnya ramai sehingga banyak kendaraan yang beroperasi.

4.2.3.2 Volume Armada Bus Melintasi Terminal Bayangan

Berdasarkan hasil survei di lapangan, ada beberapa armada bus yang ada tidak mau masuk ke dalam terminal, melainkan parkir di Terminal Bayangan Menurut para penumpang angkutan, kebanyakan mereka suka naik angkutan dari Terminal Bayangan, ini disebabkan karena jauhnya Terminal dengan tempat tujuan penumpang. Hal ini yang

menyebabkan para sopir angkutan suka mangkal di Terminal Bayangan daripada di dalam Terminal. Terdapat beberapa terminal bayangan yang dilintasi trayek bus yang melayani tujuan Terminal Induk Kota Bekasi, seperti terminal bayangan rawa panjang, bulak kapal, pintu tol bekasi timur dan pintu tol bekasi barat. Lebih jelasnya tentang volume bus yang melintasi terminal bayangan dapat dilihat pada tabel 4.7 di bawah ini.

Tabel 4.7 Volume Bus yang Melintasi Terminal Bayangan

PUKUL	SENIN				SELASA			
	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pintu Tol Bekasi Timur	TB.Pintu Tol Bekasi Barat	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pintu Tol Bekasi Timur	TB.Pintu Tol Bekasi Barat
06.00 € 07.00	15	1	12	1	13	3	21	3
07.00 € 08.00	15	7	28	7	18	7	29	7
08.00 € 09.00	23	9	48	9	19	0	41	1
09.00 € 10.00	21	12	51	12	21	0	46	1
10.00 € 11.00	14	3	42	3	13	13	48	13
11.00 € 12.00	10	13	33	13	15	10	28	10
12.00 € 13.00	4	11	35	11	6	12	34	12
13.00 € 14.00	12	8	40	8	13	12	42	12

Sumber : Hasil Survei, 2014

Tabel 4.7 menunjukkan bahwa volume bus yang melintas di terminal bayangan lebih banyak dari pada yang masuk kedalam terminal ini menandakan adanya bus yang tidak masuk ke Terminal Induk Kota Bekasi. Terdapat juga Trayek-trayek yang tidak masuk terminal di karenakan ada bus yang melayani di tempat pool busnya dan kemudian tercatat pada waktu survey. Hal ini dikarenakan banyaknya penumpang yang ingin naik turun di terminal bayangan daripada harus transit lebih dahulu di Terminal. Alasan para penumpang yang tidak mau transit di dalam terminal karena lokasinya berada ditengah kota dan jauh dari tempat tujuan para penumpang.

4.2.4 Analisis Pola Sirkulasi Kendaraan dan Parkir

Analisis pola sirkulasi kendaraan dalam sistem dinyatakan dengan perhitungan antrian. Gambaran dari hasil antrian memakai Distribusi Poisson dengan parameter tingkat kedatangan rata-rata dan tingkat pelayanan rata-rata. Dari parameter tersebut akan menentukan dalam perhitungan jumlah rata-rata kendaraan dalam sistem, panjang antrian rata-rata, waktu rata-rata yang digunakan dalam sistem, waktu menunggu rata-rata di dalam antrian, dan parkir. Perhitungan antrian dilakukan untuk masing-masing trayek dan dilakukan di tiap jalur keberangkatan.

- Jalur Masuk Bus AKDP/AKAP

Jumlah kendaraan yang masuk	: 92 kendaraan
Lama pengamatan	: 8 jam
Rata-rata kendaraan datang	: 0,1917 kendaraan/menit
Rata-rata waktu antar kedatangan (T_a)	: 5,1957 menit/kendaraan
Rata-rata kedatangan (λ) = $1/T_a$: 0,1925 kendaraan/menit
Distribusi Poisson	: $P(n; \lambda t) = (\lambda t^n \cdot e^{-\lambda t})/n!$

Tabel 4.8 Jumlah kedatangan bus AKDP dan AKAP periode 10 menit

Menit	Jam							
	6	7	8	9	10	11	12	13
0-10	1	0	1	3	3	4	2	3
10-20	0	1	1	0	2	2	3	4
20-30	1	0	2	0	1	3	0	4
30-40	3	3	0	0	3	5	2	2
40-50	2	4	2	0	4	1	1	1
50-60	1	4	4	0	3	3	1	2
Σ	8	12	10	3	16	18	9	16

Sumber : Hasil analisis, 2014

Tabel 4.9 Data distribusi kedatangan bus AKDP dan AKAP

Jumlah Kedatang	Jumlah Keterjadi	$p(n)$	Jumlah Keterjadian yang Diharapkan
0	10	0,1459	7,0042
1	11	0,2809	13,4810
2	9	0,2703	12,9733
3	10	0,1734	8,3232
4	7	0,0834	4,0049
5	1	0,0321	1,5416

Sumber : Hasil analisis, 2014

Tabel 4.10 Data Uji Chi €Square (periode 10 menit)

Jumlah Kedatang	Jumlah Keterjadian Sebenarnya (XI)	p(n) t=10	Jumlah Keterjadian yang Diharapkan (EI)	(Xi-Ei) ²	(Xi-Ei) ² /Ei
0	10	0,1459	7,0042	8,9746	1,2813
1	11	0,2809	13,4810	6,1551	0,4566
2	9	0,2703	12,9733	15,7871	1,2169
3	10	0,1734	8,3232	2,8117	0,3378
4	7	0,0834	4,0049	8,9708	2,2400
5	1	0,0321	1,5416	0,2934	0,1903
•	48	0,9860	47,328	42,99272	5,7229
				C(0,05),4	9,4877

Sumber : Hasil analisis, 2014

Dari perhitungan pada tabel 4.8 di atas diketahui pola kedatangan bus AKDP dan AKAP dalam waktu periode 10 menit. Pada tabel 4.9 dan 4.10. dengan t = 10 menit setelah dengan cara coba €coba didapatkan bahwa C tabel lebih besar dari C hitung.

Perhitungan Poisson

$$p(n) = \frac{(\lambda t)^n e^{-\lambda t}}{n!}$$

P(n) = Probabilitas dari n kedatangan untuk periode t

λ = Rata - rata kedatangan

n = jumlah kedatangan

t = periode waktu

e = dasar dari logaritma natural

n! = 0! = 1

$$p(n) = \frac{(0,1925 \times 10)^0 x e^{-(0,1925 \times 10)}}{1}$$

$$= 0,1459$$

Dari hasil diatas dapat disimpulkan bahwa dj = k-1 = 5-1= 4 dan tingkat signifikansi 5% = 9,4877 karena 5,7229 < 9,4877 maka distribusi Poisson dapat diterima.

Untuk perhitungan perhitungan jumlah rata-rata kendaraan dalam sistem, panjang antrian rata-rata, waktu rata-rata yang digunakan dalam sistem, dan waktu menunggu rata-rata di dalam antrian dengan menggunakan disiplin FIFO yang disajikan pada tabel di bawah ini

Tabel 4.11 Perhitungan sistem antrian dengan disiplin FIFO Bus AKDP/AKAP

λ	μ	ρ	\bar{n}	\bar{q}	\bar{d}	\bar{w}
0,1720	0,0866	1,9863	2,0139	4,0002	11,7089	23,2569

Keterangan:

Jumlah rata-rata kendaraan didalam sistem

$$\bar{n} = \frac{\lambda}{(\mu - \lambda)}$$

Panjang antrian rata-rata

$$\bar{q} = \frac{\lambda^2}{\mu(\mu - \lambda)}$$

Waktu rata-rata yang digunakan dalam antrian

$$\bar{d} = \frac{1}{\mu - \lambda}$$

Waktu menunggu rata-rata di dalam antrian

$$\bar{w} = \frac{\lambda}{\mu(\mu - \lambda)}$$

Perhitungan luas parkir $\mathbf{P} = \mathbf{N} \times \mathbf{A} = 3 \times 3,4 \times 12,5 = 127,5 \text{ m}^2$

Luas parkir yang tersedia $\mathbf{P} = \mathbf{N} \times \mathbf{A} = 5 \times 3,4 \times 12,5 = 212,5 \text{ m}^2$

Dari tabel 4.11 diperoleh bahwa jumlah rata-rata kendaraan didalam sistem sebanyak 2 kendaraan dengan waktu menunggu rata-rata di dalam antrian selama 23 menit. Diketahui pula intensitas lalu lintas , > 1 yang artinya menunjukkan bahwa tingkat kedatangan lebih besar daripada tingkat pelayanan, sedangkan untuk kebutuhan kapasitas parkir sekitar 3 bus dimana nilai ini lebih kecil daripada kapasitas yang ada di Terminal Induk Kota Bekasi sekitar 5 bus. Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi mampu melayani kedatangan bus AKDP dan AKAP.

- Jalur Masuk Bus kota

Jumlah kendaraan yang masuk	: 61 kendaraan
Lama pengamatan	: 8 jam
Rata-rata kendaraan datang	: 0,1271 kendaraan/menit
Rata-rata waktu antar kedatangan (Ta)	: 7,8388 menit/kendaraan
Rata-rata kedatangan (λ) = 1/Ta	: 0,1276 kendaraan/menit
Distribusi Poisson	: $P(n; \lambda t) = (\lambda t^n \cdot e^{-\lambda t})/n!$

Tabel 4.12 Jumlah kedatangan bus kota periode 15 menit

Menit	Jam							
	6	7	8	9	10	11	12	13
0-15	0	1	2	3	3	3	3	0
15-30	1	3	1	0	5	4	2	2
30-45	0	2	4	0	3	2	2	1
45-60	1	4	3	0	2	2	2	0

Sumber : Hasil analisis, 2014

Tabel 4.13 Data distribusi kedatangan bus kota

Jumlah Kedatang	Jumlah Keterjadi	p(n)	Jumlah Keterjadian yang Diharapkan
0	7	0,1476	4,7216
1	5	0,2824	9,0352
2	9	0,2702	8,6448
3	7	0,1723	5,5142
4	3	0,0824	2,6380
5	1	0,0315	1,0096

Sumber : Hasil analisis, 2014

Tabel 4.14 Data Uji Chi €Square (periode 15 menit)

Jumlah Kedatang	Jumlah Keterjadian Sebenarnya (Xi)	p(n) t=15	Jumlah Keterjadian yang Diharapkan (Ei)	$(Xi-Ei)^2$	$(Xi-Ei)^2/Ei$
0	7	0,1476	4,7216	5,1909	1,0994
1	5	0,2824	9,0352	16,2831	1,8022
2	9	0,2702	8,6448	0,1262	0,0146
3	7	0,1723	5,5142	2,2076	0,4004
4	3	0,0824	2,6380	1,8552	0,0497
5	1	0,0315	1,0096	15,9234	0,0001
Σ	32	0,9864	31,563	41,58636	3,3663
				C(0,05),4	9,4877

Sumber : Hasil analisis, 2014

Dari perhitungan pada tabel 4.12 di atas diketahui pola kedatangan bus kota dalam waktu periode 15 menit. Pada tabel 4.13 dan 4.14 dengan t = 15 menit setelah dengan cara coba €coba didapatkan bahwa C tabel lebih besar dari C hitung.

$$p(n) = \frac{(\lambda t)^n e^{-\lambda t}}{n!}$$

$$p(n) = 0,1476$$

Dari hasil diatas dapat disimpulkan bahwa $d_j = k-1 = 5-1 = 4$ dan tingkat signifikansi $5\% = 9,4877$ karena $3,3663 < 9,4877$ maka distribusi poisson dapat diterima

Untuk perhitungan perhitungan jumlah rata-rata kendaraan dalam sistem, panjang antrian rata-rata, waktu rata-rata yang digunakan dalam sistem, dan waktu menunggu rata-rata di dalam antrian dengan menggunakan disiplin FIFO yang disajikan pada tabel di bawah ini

Tabel 4.15 Perhitungan sistem antrian dengan disiplin FIFO Bus Kota

λ	μ	ρ	\bar{n}	\bar{q}	\bar{d}	\bar{w}
0,1276	0,1306	0,9765	0,6919	40,5354	5,4233	5,2958

Perhitungan luas parkir $P = N \times A = 1 \times 3,4 \times 12,5 = 42,5 \text{ m}^2$

Luas parkir yang tersedia $P = N \times A = 5 \times 3,4 \times 12,5 = 212,5 \text{ m}^2$

Dari tabel 4.11 diperoleh bahwa jumlah rata-rata kendaraan didalam sistem sebanyak 1 kendaraan dengan waktu menunggu rata-rata di dalam antrian selama 5 menit. Diketahui pula intensitas lalu lintas $\rho < 1$, yang artinya menunjukkan bahwa tingkat kedatangan lebih besar daripada tingkat pelayanan, sedangkan untuk kebutuhan kapasitas parkir sekitar 1 bus dimana nilai ini lebih kecil daripada kapasitas yang ada di Terminal Induk Kota Bekasi sekitar 5 bus. Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi mampu melayani kedatangan bus kota.

Tabel 4.16 Perhitungan sistem antrian total dengan disiplin FIFO

Tipe Bus	λ	μ	ρ	\bar{n}	\bar{q}	\bar{d}	\bar{w}	L.Parkir (m ²)
AKDP/AKAP	0,1720	0,0866	1,9863	2,0139	4,0002	11,7089	23,2569	127,5
Bus Kota	0,1276	0,1306	0,9765	0,6919	40,5354	5,4233	5,2958	42,5

Dari tabel 4.16 diketahui intensitas lalu lintas dari 2 tipe bus rata-rata $\rho > 1$, yang artinya menunjukkan bahwa tingkat kedatangan lebih besar daripada tingkat pelayanan. Sedangkan untuk kebutuhan kapasitas parkir diarea kedatangan bus sekitar 3 bus untuk trayek bus AKDP/AKAP sedangkan untuk bus kota sekitar 1 bus, dimana nilai ini lebih

kecil daripada kapasitas yang ada di Terminal Induk Kota Bekasi yang mampu menampung sekitar 5 bus di setiap jalur kedatangannya. Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi mampu melayani kedatangan bus dengan trayek tersebut.

4.2.5 Analisis Volume Penumpang

Penumpang merupakan hal yang terpenting dalam sebuah angkutan. Dimana angkutan ada karena permintaan para penumpang. Terminal Induk Kota Bekasi yang baru ini tidak bekerja secara optimal dikarenakan keengganan para penumpang untuk turun dalam terminal ini. Berdasarkan hasil survei di lapangan, didapatkan volume penumpang yang masuk ke dalam terminal dan volume penumpang yang tidak masuk ke dalam terminal. Dapat dilihat pada tabel dibawah tentang jumlah penumpang yang naik dan turun pada jalur lintasan bus yang melayani trayek menuju terminal bekesi.

Tabel 4.17 Jumlah Penumpang Naik Pada Jalur Lintasan Bus Trayek Terminal Induk Kota Bekasi

PUKUL	SENIN					SELASA				
	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pintu Tol Bekasi Timur	TB.Pintu Tol Bekasi Barat	Terminal	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pintu Tol Bekasi Timur	TB.Pintu Tol Bekasi Barat	Terminal
06.00 € 07.00	73	37	7	70	385	116	25	8	69	307
07.00 € 08.00	107	30	10	132	386	100	19	18	109	239
08.00 € 09.00	126	22	21	108	404	85	12	28	98	308
09.00 € 10.00	146	20	21	89	526	126	10	22	52	246
10.00 € 11.00	102	24	20	96	502	112	10	9	98	96
11.00 € 12.00	90	22	11	56	137	79	11	15	34	124
12.00 € 13.00	96	12	8	32	55	44	20	20	29	88
13.00 € 14.00	93	4	21	58	144	64	14	23	48	327

Sumber : Hasil Survei, 2014

Tabel 4.18 Jumlah Penumpang Turun Pada Jalur Lintasan Bus Trayek Terminal Induk Bekasi

PUKUL	SENIN					SELASA				
	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pintu Tol Bekasi Timur	TB.Pintu Tol Bekasi Barat	Terminal	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pintu Tol Bekasi Timur	TB.Pintu Tol Bekasi Barat	Terminal
06.00 € 07.00	85	1	133	2	28	40	7	32	14	0
07.00 € 08.00	118	17	271	68	93	69	17	48	30	89
08.00 € 09.00	66	35	330	54	83	47	0	68	52	184
09.00 € 10.00	60	34	324	17	26	51	17	42	23	145
10.00 € 11.00	47	9	297	19	130	27	32	73	23	179
11.00 € 12.00	34	28	247	15	190	39	28	51	11	82
12.00 € 13.00	8	30	243	4	113	12	28	42	14	23
13.00 € 14.00	53	25	289	36	78	28	23	38	19	52

Sumber : Hasil Survei, 2014

Dari tabel 4.17 terlihat bahwa sudah banyak dari para penumpang memilih untuk naik di dalam terminal dan ada beberapa yang tidak untuk penumpang yang naik di terminal bayangan seharusnya ditertibkan agar tidak menyebabkan hambatan samping yang besar pada jalur trayek bus, sedangkan pada tabel 4.18 dapat dilihat bahwa pada jam sibuk beberapa penumpang lebih memilih untuk turun di terminal bayangan ketimbang turun di dalam terminal. Banyak faktor yang menyebabkan ini terjadi, dan faktor yang paling penting yaitu dikarenakan lokasi terminal jauh dari tempat tujuan para penumpang sehingga beberapa penumpang memilih untuk turun di terminal bayangan dari pada masuk kedalam terminal.

4.3 Analisis IPA

Importance Performance analysis mempunyai fungsi utama menampilkan informasi berkaitan dengan faktor pelayanan yang menurut pengguna jasa sangat mempengaruhi kepuasan mereka. Analisis ini dilakukan dengan mengukur jawaban pengguna Terminal Induk Kota Bekasi (penumpang dan sopir angkutan umum) terhadap kuisisioner yang dibagikan mengenai kepuasan dan kepentingan kemudian dari jawaban tersebut dapat diketahui seberapa besar tingkat kepuasan pengguna terminal dibandingkan dengan harapan pelayanan yang ingin diperoleh.

Jumlah pengguna jasa (responden) yang digunakan dalam analisis ini sebesar 250 orang yang terdiri dari 150 penumpang dan 100 sopir angkutan sedangkan untuk atribut mutu pelayanan yang akan dicari tingkat kepuasan dan tingkat kepentingannya berjumlah 20 atribut yang tersebar pada 4 subkategori yaitu fasilitas, angkutan umum, lokasi, dan keamanan. Pertanyaan yang ada disesuaikan dengan kondisi fasilitas saat ini yang ada di dalam Terminal sendiri.

4.3.1 Uji Validitas dan Reliabilitas IPA

Uji Validitas dimaksudkan untuk mengetahui apakah pertanyaan-pertanyaan dalam kuisisioner cukup representatif. Suatu instrumen dianggap valid apabila mampu mengukur apa yang diinginkan. Uji validitas dilakukan pada masing-masing item pertanyaan pada kuisisioner dengan cara menghitung *corrected item-total correlation* dari tiap-tiap pertanyaan dengan skor total yang diperoleh. Syarat minimum yang dianggap memenuhi agar suatu pertanyaan dianggap valid adalah jika nilai *corrected item-total correlation* lebih besar dari $r = 0,124$ untuk 250 kuisisioner IPA. Validitas menunjukkan

sejauh mana alat pengukur untuk mengukur apa yang diukur valid tidaknya suatu item instrumen dapat diketahui dengan membandingkan indeks korelasi *product moment* Pearson dengan level signifikansi 5% dengan nilai kritisnya, di mana r dapat digunakan rumus :

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{(N \sum X^2 - (\sum X)^2)(N \sum Y^2 - (\sum Y)^2)}}$$

$$= \frac{(250 \times 33159) - (887 \times 8920)}{\sqrt{((250 \times 3427 - 887^2) \times (250 \times 331166 - 8920^2))}} = 0,7951 \text{ (X1.1)}$$

Keterangan :

r = Koefisien korelasi •X = Jumlah Pengamatan Variabel X
 n = Banyaknya sampel •Y = Jumlah Pengamatan Variabel Y
 X = Skor item X
 Y = Skor item Y

Bila probabilitas hasil korelasi lebih kecil dari 0,05 (5%) maka dinyatakan valid dan sebaliknya dinyatakan tidak valid. Berikut merupakan tabel dari hasil perhitungan valid atau tidaknya data kuisioner yang dapat dihimpun dari 250 kuisioner IPA yang dibagikan.

Tabel 4.19 Uji Validitas Instrumen / Pertanyaan Variabel Fasilitas

Variabel	Indikator/Pertanyaan	Nilai Kolerasi (Tingkat Kepuasan)	Nilai Kolerasi (Tingkat Kepentingan)	Keterangan
Fasilitas (X1)	Jalur pemberangkatan kendaraan umum (X1.1)	0,7951	0,5809	Valid
	Jalur kedatangan kendaraan umum (X.1.2)	0,7119	0,2056	Valid
	Tempat parkir kendaraan umum (X1.3)	0,7678	0,2178	Valid
	Bangunan kantor terminal (X1.4)	0,4266	0,4718	Valid
	Tempat tunggu penumpang (X1.5)	0,2741	0,4106	Valid
	Loket penjualan karcis (X1.6)	0,7089	0,5382	Valid
	Rambu-rambu dan papan informasi (petunjuk terminal, jadwal dan tarif) (X1.7)	0,4187	0,7427	Valid
	Pelataran parkir kendaraan pengantar (X1.8)	0,2914	0,8317	Valid
	Kamar kecil/ Toilet (X1.9)	0,6099	0,6564	Valid
	Musholla (X1.10)	0,7222	0,5422	Valid
	Kios € Kantin (X1.11)	0,6655	0,5048	Valid
	Ruang informasi dan pengaduan (X1.12)	0,2944	0,7318	Valid

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Berdasarkan Tabel 4.19, pada variabel fasilitas (X1) yang memiliki 12 indikator. Dan keseluruhan indikator dikatakan valid, karena r hitung lebih besar pada r tabel yang dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 4.20 Uji Validitas Instrumen / Pertanyaan Variabel Angkutan Umum

Variabel	Indikator/Pertanyaan	Nilai Kolerasi (Tingkat Kepuasan)	Nilai Kolerasi (Tingkat Kepentingan)	Keterangan
Angkutan Umum (X2)	Kesesuaian jalur keberangkatan (X2.1)	0,6870	0,6974	Valid
	Kondisi Bus AKDP dan AKAP (X2.2)	0,8276	0,7792	Valid
	Kondisi angkutan Kota (X2.3)	0,7481	0,7850	Valid

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Berdasarkan Tabel 4.20 pada variabel Angkutan Umum (X2) yang memiliki 3 indikator. Dan keseluruhan indikator dikatakan valid, karena r hitung lebih besar pada r tabel yang dapat dilihat pada lampiran

Tabel 4.21 Uji Validitas Instrumen / Pertanyaan Variabel Lokasi Terminal

Variabel	Indikator/Pertanyaan	Nilai Kolerasi (Tingkat Kepuasan)	Nilai Kolerasi (Tingkat Kepentingan)	Keterangan
Lokasi Terminal (X3)	Kemudahan dicapai (Aksesibilitas) (X3.1)	0,7171	0,6725	Valid
	Keterpaduan antar moda transportasi (X3.2)	0,6989	0,8705	Valid
	Kelestarian lingkungan disekitar terminal (X3.3)	0,8392	0,7538	Valid

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Berdasarkan Tabel 4.21 Pada variabel Lokasi Terminal (X3) yang memiliki 3 indikator. Dan keseluruhan indikator dikatakan valid, karena r hitung lebih besar pada r tabel yang dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 4.22 Uji Validitas Instrumen / Pertanyaan Variabel Keamanan

Variabel	Indikator/Pertanyaan	Nilai Kolerasi (Tingkat Kepuasan)	Nilai Kolerasi (Tingkat Kepentingan)	Keterangan
Keamanan (X4)	Keamanan di dalam terminal (X4.1)	0,9078	0,9193	Valid
	Keamanan di luar terminal (X4.2)	0,8494	0,9345	Valid

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Berdasarkan Tabel 4.22 Pada variabel Lokasi Terminal (X4) yang memiliki 2 indikator. Dan keseluruhan indikator dikatakan valid, karena r hitung lebih besar pada r tabel yang dapat dilihat pada lampiran.

Reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya atau dapat diandalkan. Untuk menguji digunakan Alpha Cronbach dengan rumus :

$$r_{11} = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right)$$

Contoh Uji Reliabilitas Pada Fasilitas (X1)

$$= r_{11} = \left(\frac{12}{12-1} \right) \left(1 - \frac{13,9962}{51,6016} \right) = 0,7952$$

= 0,8809 Koefisien Alpha X1 (Fasilitas)

Di mana :

r_{11} = reliabilitas instrumen

k = banyaknya butir pertanyaan atau banyaknya soal

σ_b^2 = jumlah varians butir

σ_t^2 = varians total

Uji reliabilitas yang digunakan adalah dengan Alpha Cronbach. Bila alpha lebih kecil dari 0,6 maka dinyatakan tidak reliabel dan sebaliknya dinyatakan reliabel. Hasil pengujian reliabilitas terhadap semua variabel ditunjukkan tabel di bawah ini :

Tabel 4.23 Uji Reliabilitas Item Pertanyaan Kuesioner Pada IPA

Variabel	Koefisien Alpha (Kepuasan)	Koefisien Alpha (Kepentingan)	Keterangan
Fasilitas	0,7950	0,7002	Reliabel
Angkutan Umum	0,6224	0,6156	Reliabel
Lokasi Terminal	0,6205	0,6341	Reliabel
Keamanan	0,6975	0,8341	Reliabel

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Berdasarkan tabel 4.23 dapat diketahui bahwa item kuesioner pada IPA dapat dikatakan Reliabel karena memiliki nilai koefisien Alpha Cronbach lebih besar dari 0,6

yang dapat dilihat pada Lampiran, sehingga dapat dikatakan instrumen pertanyaan yang digunakan dalam penelitian ini sudah reliabel atau dapat diandalkan.

4.3.2 Tingkat kesesuaian menurut pengguna angkutan umum

Tingkat kesesuaian Terminal Induk Kota Bekasi diperoleh dari hasil perbandingan antara skor kinerja dengan skor kepentingan. Tingkat kesesuaian inilah yang menentukan urutan prioritas peningkatan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pengguna jasa. Prioritas ini yang akan dimasukkan dalam diagram kartesius. Untuk tingkat kesesuaian setiap atribut dapat dilihat pada tabel di bawah ini. Hasil dari analisis kepuasan dan kepentingan serta tingkat kesesuaian dari pengguna angkutan umum (penumpang) disajikan pada tabel berikut ini.

Tabel 4.24 Hasil Analisis Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pengguna Angkutan Umum

No	Atribut Mutu Pelayanan	Tingkat Kepuasan					Total Skor	Tingkat Kepentingan					Tingkat Kesesuaian %	
		5	4	3	2	1		5	4	3	2	1		Total Skor
1	Jalur Pemberangkatan kendaraan umum	23	61	35	16	15	511	74	52	24	0	0	650	78,62
2	Jalur kedatangan kendaraan umum	24	44	22	34	26	456	55	45	24	20	6	573	79,58
3	Tempat parkir kendaraan umum	23	47	38	27	15	486	67	55	20	2	6	625	77,76
4	Bangunan kantor terminal	1	25	48	61	15	386	64	86	0	0	0	664	58,13
5	Tempat tunggu penumpang	1	0	13	42	94	222	84	48	18	0	0	666	33,33
6	Loket Penjual karcis	21	55	22	34	18	477	48	66	36	0	0	612	77,94
7	Rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jadwal dan tarif	19	38	66	17	10	489	72	59	19	0	0	653	74,89
8	Pelataran parkir kendaraan pengantar	7	10	19	32	82	278	59	74	17	0	0	642	43,30
9	Kamar Kecil / Toilet	25	47	21	39	18	472	54	63	19	14	0	607	77,76
10	Musholla	5	38	63	24	20	434	48	57	31	14	0	589	73,68
11	Kios-kantin	25	36	57	17	15	489	75	38	29	8	0	630	77,62
12	Ruang informasi dan pengaduan	1	0	40	67	42	301	86	47	17	0	0	669	44,99
Angkutan Umum														
13	Kesesuaian jalur keberangkatan	8	49	63	30	0	485	66	74	5	5	0	651	74,50
14	Bus AKDP / AKAP (kenyamanan bus)	21	27	68	34	0	485	72	56	14	8	0	642	75,55
15	Angkutan Kota (kenyamanan AngKot)	16	25	69	34	6	461	66	61	22	1	0	642	71,81
Lokasi Terminal														
16	Kemudahan dicapai (aksesibilitas)	24	63	36	18	9	525	94	55	1	0	0	693	75,76
17	Keterpaduan antar moda transportasi	28	54	35	25	8	519	73	74	3	0	0	670	77,46
18	Kelestarian lingkungan	7	1	54	43	45	332	77	59	14	0	0	663	50,08
Keamanan														
19	Keamanan di dalam terminal	7	21	32	48	42	353	82	49	19	0	0	663	53,24
20	Keamanan di luar terminal	0	17	38	57	38	334	73	49	28	0	0	645	51,78

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa tingkat kesesuaian yang paling rendah adalah atribut kemudahan dicapai (33,33%), hal ini menunjukkan bahwa banyak pengguna angkutan umum merasa tidak puas terhadap tempat tunggu penumpang yang kurang nyaman. Sedangkan yang memiliki tingkat kesesuaian yang paling tinggi adalah atribut jalur kedatangan kendaraan umum dengan (79,58%), ini berarti bahwa kebanyakan penumpang menganggap fasilitas yang ada di dalam Terminal Induk Kota Bekasi khususnya jalur kedatangan untuk kendaraan umum sudah sesuai harapan mereka. Selain itu terlihat juga bahwa tidak ada atribut yang memperoleh tingkat kesesuaian sebesar 100%, hal ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan pengguna angkutan umum merasa tidak puas dengan pelayanan yang diberikan Terminal Induk Bekasi.

4.3.3 Tingkat kesesuaian menurut operator angkutan umum

Hasil dari analisis kepuasan dan kepentingan serta tingkat kesesuaian dari operator angkutan umum (sopir) disajikan pada tabel berikut ini.

Tabel 4.25 Hasil Analisis Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Operator Angkutan Umum

No	Atribut Mutu Pelayanan	Tingkat Kepuasan					Total Skor	Tingkat Kepentingan					Total Skor	Tingkat Kesesuaian %
		5	4	3	2	1		5	4	3	2	1		
1	Jalur Pemberangkatan kendaraan umum	18	46	31	4	1	376	78	22	0	0	0	478	78,66
2	Jalur kedatangan kendaraan umum	16	43	32	8	1	365	60	20	0	14	6	414	88,16
3	Tempat parkir kendaraan umum	19	42	29	9	1	369	66	15	0	16	3	425	86,82
4	Bangunan kantor terminal	0	18	8	70	4	240	92	8	0	0	0	492	48,78
5	Tempat tunggu penumpang	7	34	15	34	10	294	74	24	0	2	0	470	62,55
6	Loket Penjual karcis	12	46	34	7	1	361	73	27	0	0	0	473	76,32
7	Rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jadwal dan tarif	22	46	31	0	1	388	95	5	0	0	0	495	78,38
8	Pelataran parkir kendaraan pengantar	16	10	0	51	23	245	68	32	0	0	0	468	52,35
9	Kamar Kecil / Toilet	0	46	22	31	1	313	22	78	0	0	0	422	74,17
10	Musholla	0	35	48	16	1	317	34	66	0	0	0	434	73,04
11	Kios-kantin	0	46	39	14	1	330	26	74	0	0	0	426	77,46
12	Ruang informasi dan pengaduan	0	31	60	8	1	321	81	19	0	0	0	481	66,74
Angkutan Umum														
13	Kesesuaian jalur keberangkatan	0	41	35	23	1	316	71	23	0	6	0	459	68,85
14	Bus AKDP / AKAP (kenyamanan bus)	0	33	48	18	1	313	78	16	6	0	0	472	66,31
15	Angkutan Kota (kenyamanan AngKot)	0	24	42	33	1	289	77	23	0	0	0	477	60,59
Lokasi Terminal														
16	Kemudahan dicapai (aksesibilitas)	17	13	38	29	3	312	45	37	9	9	0	418	74,64
17	Keterpaduan antar moda transportasi	17	53	17	11	2	372	40	44	13	3	0	421	88,36
18	Kelestarian lingkungan	13	15	2	32	38	233	18	45	34	3	0	378	61,64
Keamanan														
19	Keamanan di dalam terminal	0	48	30	29	0	340	92	8	0	0	0	492	69,11
20	Keamanan di luar terminal	0	11	52	37	0	274	84	16	0	0	0	484	56,61

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa tingkat kesesuaian yang paling rendah adalah atribut bangunan kantor terminal dicapai (48,78%), hal ini menunjukkan bahwa banyak sopir bus merasa tidak puas terhadap bangunan kantor terminal Terminal Induk Kota Bekasi. Sedangkan yang memiliki tingkat kesesuaian tinggi adalah atribut keterpaduan antar moda transportasi dan jalur kedatangan kendaraan umum dengan tingkat kesesuaian masing-masing 88,36% dan 88,16%, ini berarti bahwa kebanyakan sopir menganggap fasilitas yang ada di dalam Terminal Induk Kota Bekasi khususnya keterpaduan antar moda transportasi dan kedatangan kendaraan umum sudah sesuai harapan mereka. Terlihat juga bahwa tidak ada atribut yang memperoleh tingkat kesesuaian sebesar 100%, hal ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan sopir bus merasa tidak puas dengan pelayanan yang diberikan Terminal Induk Kota Bekasi.

4.3.3 Total tingkat kesesuaian

Tingkat kesesuaian total adalah tingkat kesesuaian dari pengguna angkutan umum dan operator angkutan umum. Hasil dari analisis tingkat kesesuaian dari pengguna angkutan umum dan operator angkutan umum (sopir) disajikan pada tabel berikut ini.

Tabel 4.25 Tingkat Kesesuaian Total

No	Atribut Mutu Pelayanan	Tingkat Kepuasan						Tingkat Kepentingan						Tingkat Kesesuaian %
		5	4	3	2	1	Total Skor	5	4	3	2	1	Total Skor	
1	Jalur Pemberangkatan kendaraan umum	41	107	66	20	16	887	152	74	24	0	0	1128	78,63
2	Jalur kedatangan kendaraan umum	40	87	54	42	27	821	115	65	24	34	12	987	83,18
3	Tempat parkir kendaraan umum	42	89	67	36	16	855	133	70	20	18	9	1050	81,43
4	Bangunan kantor terminal	1	43	56	131	19	626	156	94	0	0	0	1156	54,15
5	Tempat tunggu penumpang	8	34	28	76	104	516	158	72	18	2	0	1136	45,42
6	Loket Penjual karcis	19	41	56	101	33	838	121	93	36	0	0	1085	77,24
7	Rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jadwal dan tarif	41	84	97	17	11	877	167	64	19	0	0	1148	76,39
8	Pelataran parkir kendaraan pengantar	23	20	19	83	105	523	127	106	17	0	0	1110	47,12
9	Kamar Kecil / Toilet	25	93	43	70	19	785	76	141	19	14	0	1029	76,29
10	Musholla	5	73	111	40	21	751	82	123	31	14	0	1023	73,41
11	Kios-kantin	25	82	96	31	16	819	101	112	29	8	0	1056	77,56
12	Ruang informasi dan pengaduan	1	31	100	75	43	622	167	66	17	0	0	1150	54,09
Angkutan Umum														
13	Kesesuaian jalur keberangkatan	8	90	98	53	1	801	137	97	5	11	0	1110	72,16
14	Bus AKDP / AKAP (kenyamanan bus)	21	60	116	52	1	798	150	72	20	8	0	1114	71,63
15	Angkutan Kota (kenyamanan AngKot)	16	49	111	67	7	750	143	84	22	1	0	1119	67,02
Lokasi Terminal														
16	Kemudahan dicapai (aksesibilitas)	41	76	74	47	12	837	139	92	10	9	0	1111	75,34
17	Keterpaduan antar moda transportasi	45	107	52	36	10	891	113	118	16	3	0	1091	81,67
18	Kelestarian lingkungan	20	16	36	75	83	565	95	104	48	3	0	1041	54,27
Keamanan														
19	Keamanan di dalam terminal	7	62	62	77	42	665	174	57	19	0	0	1155	57,58
20	Keamanan di luar terminal	0	28	90	94	38	608	157	65	28	0	0	1129	53,85

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa tingkat kesesuaian yang paling rendah adalah atribut tempat tunggu penumpang dicapai (45,42%) sedangkan yang memiliki tingkat kesesuaian yang tinggi adalah atribut jalur kedatangan kendaraan umum (83,18%). Jika dilihat dari setiap subkategori atribut maka subkategori fasilitas dan keamanan mempunyai tingkat kesesuaian yang rendah yaitu 45.42% dan 53,85%. Hal ini menunjukkan bahwa para pengguna jasa terminal sangat tidak puas terhadap pelayanan yang diberikan pada faktor-faktor tersebut, sedangkan untuk subkategori angkutan umum dan lokasi terminal memiliki tingkat kesesuaian yang lebih tinggi dari dua faktor sebelumnya yaitu 72,16% dan 81,67%, hal ini menunjukkan bahwa sekalipun pengguna jasa merasa tidak puas terhadap pelayanan yang diberikan oleh dua faktor ini namun terjadi peningkatan akan kepuasan bila dibandingkan dua faktor sebelumnya. Untuk tingkat kesesuaian total dari setiap atribut yang berarti pengguna jasa Terminal Induk Kota Bekasi merasa tidak puas akan pelayanan yang dirasakan selama ini.

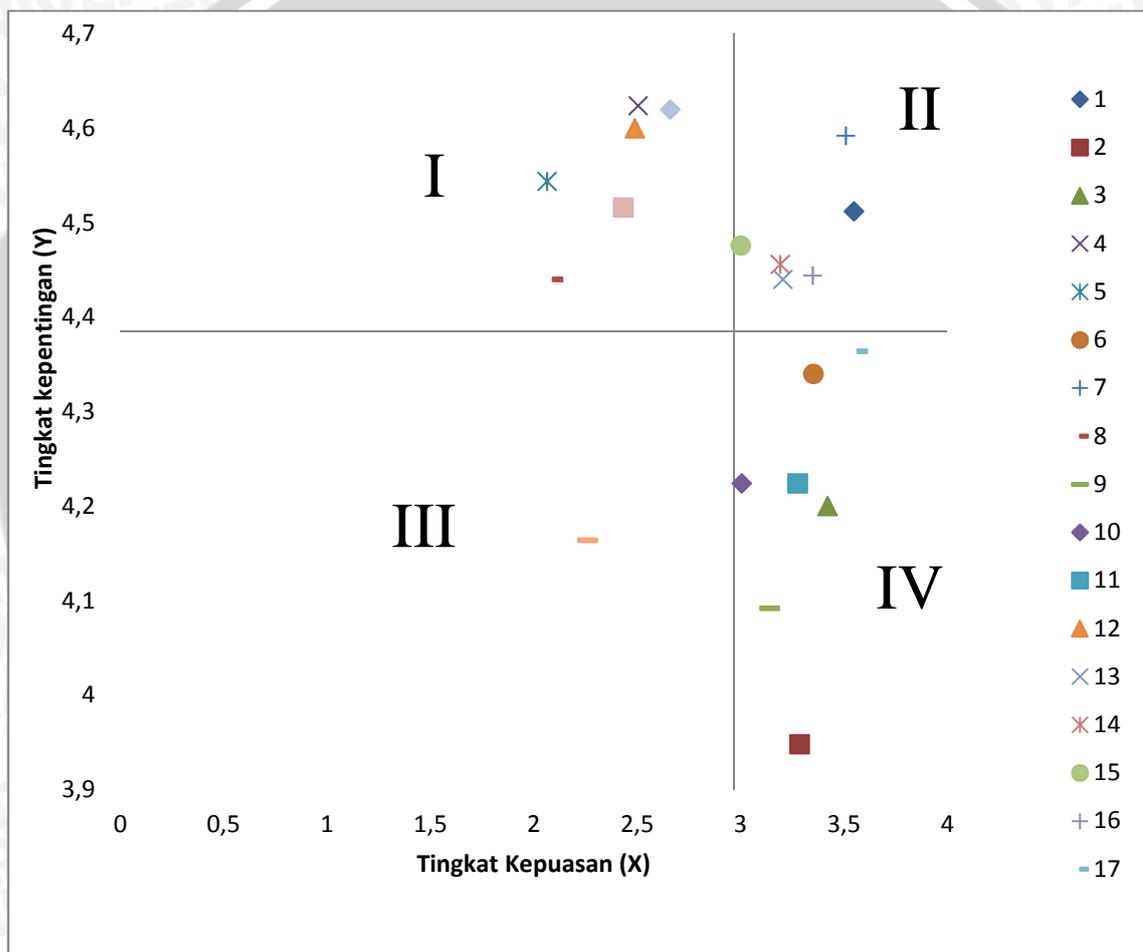
4.3.4 Diagram Kartesius

Diagram Kartesius digunakan untuk mengetahui kedudukan 20 atribut mutu pelayanan berdasarkan skor tingkat kinerja dan skor tingkat kepentingan dari pengguna jasa terminal (penumpang dan sopir angkutan umum). Setiap atribut yang dianalisis nantinya tersebar di empat kuadran, yaitu kuadran I, II, III, dan IV. Keterangan dari setiap atribut dalam analisis ini sebagai berikut:

- 1 = Jalur pemberangkatan kendaraan umum
- 2 = Jalur kedatangan kendaraan umum
- 3 = Tempat parkir kendaraan umum
- 4 = Bangunan kantor terminal
- 5 = Tempat tunggu penumpang
- 6 = Loker penjualan karcis
- 7 = Rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jadwal dan tarif
- 8 = Pelantaran parkir kendaraan pengantar
- 9 = Kamar Kecil/toilet
- 10 = Musholla
- 11 = Kios-kantin
- 12 = Ruang informasi dan pengaduan
- 13 = Kesesuaian jalur keberangkatan
- 14 = Kondisi Bus AKDP

- 15 = Kondisi Angkutan Kota
- 16 = Kemudahan dicapai
- 17 = Keterpaduan antar moda transportasi
- 18 = Kelestarian lingkungan
- 19 = Keamanan di dalam terminal
- 20 = Keamanan di luar terminal

Hasil dari diagram kartesius penumpang dan operator angkutan umum (sopir) disajikan pada gambar di bawah ini.



Gambar 4.3 Diagram Kartesius

Penjelasan masing-masing kuadran dalam diagram kartesius adalah sebagai berikut:

- Kuadran I (prioritas utama) : Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini merupakan prioritas utama untuk diperbaiki karena kuadran ini menunjukkan bahwa tingkat kepentingan tinggi namun kinerja pelayanan terminal rendah. Sehingga pengguna jasa mengalami ketidakpuasan.

Atribur-atribut yang termasuk ke dalam kuadran ini, yaitu:

1. Bangunan kantor terminal
2. Tempat tunggu penumpang
3. Pelantaran parkir kendaraan pengantar
4. Ruang informasi dan pengaduan
5. Keamanan di dalam terminal
6. Keamanan di luar terminal

Perlu adanya perbaikan tempat tunggu penumpang yang mana hal ini sangat penting untuk memberi kenyamanan kepada para penumpang. Disisi lain terlihat juga bahwa pengguna jasa mengeluhkan keamanan didalam terminal yang dinilai kurang dari rasa aman sehingga kebanyakan dari mereka enggan untuk masuk ke terminal. Oleh karena itu pihak terminal dan dinas terkait harus memikirkan cara untuk menarik para pengguna jasa agar bersedia singgah di terminal. Selain itu juga terdapat pelayanan yang masih belum memuaskan yaitu ruang informasi dan pengaduan serta pelantaran parkir kendaraan pengantar

- Kuadran II (pertahankan) : Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini perlu dipertahankan karena kuadran ini menunjukkan bahwa tingkat kepentingan pengguna jasa tinggi sesuai dengan kinerja pelayanan terminal yang juga tinggi, dengan kata lain pengguna jasa sudah terpenuhi harapannya.

Atribur-atribut yang termasuk ke dalam kuadran ini, yaitu:

1. Jalur pemberangkatan kendaraan umum
2. Rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jadwal dan tarif
3. Kesesuaian jalur keberangkatan
4. Kondisi Bus AKAP dan AKDP
5. Kondisi Angkutan Kota
6. Kemudahan dicapai (aksesibilitas)

Dari keterangan di atas dapat diketahui bahwa pada kuadran ini didominasi oleh kategori fasilitas terminal dan angkutan umum yang berarti keduanya memiliki kinerja pelayanan tinggi dan harus dipertahankan. Meskipun demikian, sebenarnya data tersebut belum cukup untuk menjadi acuan bahwa pengguna jasa telah terpuaskan karena berdasarkan tingkat kesesuaian diperoleh nilai yang belum memenuhi harapan (< 1) dari semua atribut yang tersebar pada kuadran ini.

- Kuadran III (prioritas rendah) : Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini tidak terlalu memerlukan prioritas pembenahan/perbaikan karena kuadran ini menunjukkan bahwa tingkat kepentingan pengguna jasa rendah dan diikuti dengan kinerja pelayanan terminal yang juga rendah.

Atribur-atribut yang termasuk ke dalam kuadran ini, yaitu:

1. Kelestarian lingkungan

Jika dilihat dari atribut tentang kelestarian lingkungan yang masuk ke kuadran III atribut ini yang berperan cukup penting bagi penumpang karna kelestarian lingkungan salah satu faktor untuk menarik minat penumpang untuk datang keterminal, hal ini perlu mendapat peningkatan perhatian dari atribut tersebut seiring dengan perkembangan terminal.

- Kuadran IV (berlebihan) : Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap berlebihan. karena kuadran ini menunjukkan bahwa tingkat kepentingan pengguna jasa rendah namun kinerja pelayanan terminal tinggi.

Atribur-atribut yang termasuk ke dalam kuadran ini, yaitu:

1. Jalur kedatangan kendaraan umum
2. Tempat parkir kendaraan umum
3. Loker penjualan karcis
4. Kamar Kecil/toilet
5. Musholla
6. Kios-kantin

Ketiga atribut di atas memiliki tingkat kepentingan tinggi karena merupakan fasilitas untuk bersantai dan beristirahat sementara bagi penumpang sebelum melanjutkan perjalanan, akan tetapi penumpang yang enggan singgah di terminal dan tidak pernah menggunakan fasilitas tersebut dan menganggap ketiga atribut ini tidak begitu penting. Maka perlu adanya tinjauan ulang jika ingin memperbaiki atribut yang berada pada kuadran ini.

Dari hasil plot area diagram kartesius yang digunakan untuk mengetahui kedudukan 20 atribut mutu pelayanan berdasarkan skor tingkat kinerja dan skor tingkat kepentingan dari pengguna jasa terminal (penumpang dan sopir angkutan umum). Setiap atribut yang sudah dianalisis nantinya tersebar di empat kuadran, yaitu kuadran I, II, III, dan IV maka dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 4.27 Ringkasan Kuadran Diagram Kartesius

Nomer Kuadran	Nama Atribut
Kuadran I (Prioritas utama)	Bangunan kantor terminal
	Tempat tunggu penumpang
	Pelantaran parkir kendaraan pengantar
	Ruang informasi dan pengaduan
	Keamanan di dalam terminal
	Keamanan di luar terminal
Kuadran II (Pertahankan)	Jalur pemberangkatan kendaraan umum
	Rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jadwal dan tarif
	Kesesuaian jalur keberangkatan
	Kondisi Bus AKAP dan AKDP
	Kondisi Angkutan Kota
	Kemudahan dicapai (aksesibilitas)
Kuadran III (Prioritas rendah)	Kelestarian lingkungan
Kuadran IV (Berlebihan)	Jalur kedatangan kendaraan umum
	Tempat parkir kendaraan umum
	Loket penjualan karcis
	Kamar Kecil/toilet
	Musholla
	Kios-kantin

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

4.4 Analisis Lingkungan Internal Terminal

4.4.1 Uji Validitas dan Reliabilitas Analisis IFE

Uji validitas dilakukan pada masing-masing item pertanyaan pada kuisioner dengan cara menghitung *corrected item-total correlation* dari tiap-tiap pertanyaan dengan skor total yang diperoleh. Syarat minimum yang dianggap memenuhi agar suatu pertanyaan dianggap valid adalah jika nilai *corrected item-total correlation* lebih besar dari $r = 0,349$ untuk 30 kuisioner IFE. Validitas menunjukkan sejauh mana alat pengukur untuk mengukur apa yang diukur valid tidaknya suatu item instrumen dapat diketahui dengan membandingkan indeks korelasi *product moment* Pearson dengan level signifikansi 5% dengan nilai kritisnya, di mana r dapat digunakan rumus :

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{(N \sum X^2 - (\sum X)^2)(N \sum Y^2 - (\sum Y)^2)}}$$

$$= \frac{(30 \times 804) - (69 \times 339)}{\sqrt{((30 \times 171 - 69^2) \times (30 \times 3951 - 339^2))}} = 0,6317 \text{ (X1.1)}$$

Keterangan :

r	= Koefisien korelasi	•X	= Jumlah Pengamatan Variabel X
n	= Banyaknya sampel	•Y	= Jumlah Pengamatan Variabel Y
X	= Skor item X		
Y	= Skor item Y		

Bila probabilitas hasil korelasi lebih kecil dari 0,05 (5%) maka dinyatakan valid dan sebaliknya dinyatakan tidak valid. Berikut merupakan tabel dari hasil perhitungan valid atau tidaknya data kuisioner yang dapat dihimpun dari 30 kuisioner IFE yang dibagikan.

Tabel 4.28 Uji Validitas Instrumen / Pertanyaan Variabel Kekuatan

Variabel	Indikator/Pertanyaan	Nilai Kolerasi (Kondisi sekarang)	Nilai Kolerasi (Kondisi yang akan datang)	Keterangan
Kekuatan (X1)	Fasilitas yang memadai (X1.1)	0,6317	0,6388	Valid
	Operasional terminal dibantu APBD (X1.2)	0,5304	0,7559	Valid
	Jumlah operator terminal yang cukup (X1.3)	0,7094	0,7760	Valid
	Daya tarik terminal (tersedianya taman) (X1.4)	0,7756	0,6332	Valid
	Trayek rute angkutan menuju tempat wisata (X1.5)	0,5255	0,6901	Valid

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Berdasarkan Tabel 4.28 Pada variabel kekuatan (X1) yang memiliki 5 indikator. Dan keseluruhan indikator dikatakan valid, karena r hitung lebih besar pada r tabel yang dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 4.29 Uji Validitas Instrumen / Pertanyaan Variabel Kelemahan

Variabel	Indikator/Pertanyaan	Nilai Kolerasi (Kondisi sekarang)	Nilai Kolerasi (Kondisi yang akan datang)	Keterangan
Kelemahan (X2)	Lamanya waktu tunggu bus(X2.1)	0,4792	0,7713	Valid
	Jauhnya akses menuju terminal (X2.2)	0,6626	0,8553	Valid
	Tingkat pengawasan rendah (X2.3)	0,8295	0,7624	Valid
	Lokasi terminal jauh dari pasar, kantor, dll (X2.4)	0,6547	0,7711	Valid
	Tidak ada informasi rute yang dilewati (X2.5)	0,4775	0,7288	Valid

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Berdasarkan Tabel 4.28 Pada variabel kelemahan (X2) yang memiliki 5 indikator. Dan keseluruhan indikator dikatakan valid, karena r hitung lebih besar pada r tabel yang dapat dilihat pada lampiran.

Reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya atau dapat diandalkan. Untuk menguji digunakan Alpha Cronbach dengan rumus :

$$r_{11} = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right)$$

Contoh Uji Reliabilitas Pada Fasilitas (X1)

$$= r_{11} = \left(\frac{5}{5-1} \right) \left(1 - \frac{2,0167}{4,01} \right) = 0,6214$$

= 0,6214 Koefisien Alpha X1 (Kekuatan)

Di mana :

r_{11} = reliabilitas instrumen

k = banyaknya butir pertanyaan atau banyaknya soal

σ_b^2 = jumlah varians butir

σ_t^2 = varians total

Uji reliabilitas yang digunakan adalah dengan Alpha Cronbach. Bila alpha lebih kecil dari 0,6 maka dinyatakan tidak reliabel dan sebaliknya dinyatakan reliabel. Hasil pengujian reliabilitas terhadap semua variabel ditunjukkan tabel di bawah ini :

Tabel 4.30 Uji Reliabilitas Item Pertanyaan Kuesioner Pada Matriks IFE

Variabel	Koefisien Alpha (Kondisi sekarang)	Koefisien Alpha (Kondisi yang akan datang)	Keterangan
Kekuatan	0,6214	0,7165	Reliabel
Kelemahan	0,6134	0,8275	Reliabel

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Berdasarkan tabel 4.29 dapat diketahui bahwa item kuesioner pada IFE dapat dikatakan Reliabel karena memiliki nilai koefisien Alpha Cronbach lebih besar dari 0,6 yang dapat dilihat pada Lampiran, sehingga dapat dikatakan instrumen pertanyaan yang digunakan dalam penelitian ini sudah reliabel atau dapat diandalkan.

4.4.2 Analisis Matriks IFE

Matriks IFE (*Internal Factor Evaluation*) digunakan untuk membantu menganalisis faktor-faktor yang ada di internal terminal seperti faktor-faktor kekuatan (strengths) dan kelemahan (weaknesses) yang dimiliki oleh Terminal Induk Kota Bekasi. Kekuatan yang ada di dalam terminal adalah fasilitas di dalam terminal yang memadai, operasional terminal dibantu anggaran dari APBD Kota Bekasi, jumlah operator terminal yang mencukupi, tersedianya taman di dalam area terminal, dan adanya trayek rute angkutan yang menuju tempat wisata. Sedangkan kelemahannya adalah lamanya waktu berangkat setiap angkutan umum, jauhnya akses ke terminal dari dalam kota, tingkat pengawasan keamanan yang sangat rendah, lokasi terminal yang jauh dari aktivitas pergerakan, dan tidak adanya informasi rute yang dilewati angkutan umum. Faktor-faktor di atas akan diformulasikan dan dihitung berdasarkan bobot (weight) dan peringkat (rating) yang akan menghasilkan suatu penilaian tertentu. Hasil dari analisis ini disajikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.31 Matriks IFE Terminal Induk Kota Bekasi

Faktor-faktor strategi internal	Bobot	Rating	Skor
Kekuatan			
1. Fasilitas di dalam terminal yang memadai	0.105	2.3	0.244
2. Operasional terminal dibantu anggaran dari APBD Kota Bekasi	0.094	2.667	0.253
3. Jumlah operator terminal yang mencukupi	0.101	2.6	0.265
4. Tersedia taman kota di dalam area terminal	0.100	1.77	0.179
5. Adanya trayek rute angkutan yang menuju tempat wisata	0.095	1.967	0.189
Kelemahan			
1. Lamanya waktu berangkat setiap bus	0.106	2.3	0.246
2. Jauhnya akses ke terminal dari dalam kota	0.088	2.434	0.216
3. Tingkat pengawasan keamanan yang sangat rendah	0.111	2.367	0.263
4. Lokasi terminal yang jauh dari pasar, perkantoran, dan sekolah	0.091	2.4	0.218

Tabel 4.31 Matriks IFE Terminal Induk Kota Bekasi (lanjutan)

Faktor-faktor strategi internal	Bobot	Rating	Skor
Kelemahan			
5. Tidak adanya informasi rute yang dilewati angkutan umum	0.104	2.134	0.222
Total	1.00		2.290

Sumber : Hasil Analisis, 2014

Dari tabel di atas dapat terlihat bahwa kekuatan terbesar yang dimiliki Terminal Induk Kota Bekasi adalah Jumlah Operator terminal yang mencukupi dengan skor 0,265 kemudian diikuti secara berurutan yaitu operasional terminal dibantu anggaran dari APBD Kota Bekasi dengan skor 0,253, fasilitas di dalam terminal yang memadai (0,244), adanya trayek rute angkutan yang menjutem tempat wisata (0.189), dan yang terakhir tersedia taman kota di dalam area terminal dengan skor 0,179.

Sedangkan kelemahan terbesar yang dimiliki terminal dengan skor 0,263 adalah tingkat pengawasan keamanan yang sangat rendah. Lamanya waktu berangkat setiap bus menempati urutan setelahnya dengan skor 0,246 kemudian diikuti berikutnya Tidak adanya informasi rute yang dilewati angkutan umum dan Lokasi terminal yang jauh dari pasar, perkantoran, dan sekolah dengan skor masing-masing 0,222 dan 0,218. Di urutan terakhir Jauhnya akses ke terminal dari dalam kota dengan skor 0,216.

Selain itu dari tabel matriks IFE juga diketahui total skor sebesar 2,290. Nilai ini kurang dari 2,5 yang mana menurut Umar jika nilai skor terbobot di atas 2,50 menandakan bahwa secara internal perusahaan pada posisi kuat sebaliknya, jika nilai skor terbobot di bawah 2,50 menandakan perusahaan pada posisi lemah. Maka dengan total skor terbobot sebesar 2,290 dapat disimpulkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi berada pada posisi lemah yang artinya tidak mampu memanfaatkan kekuatan yang dimiliki dan juga tidak mampu mengatasi kelemahan yang ada.

4.5 Analisis Lingkungan Eksternal Terminal

4.5.1 Uji Validitas dan Reliabilitas Analisis EFE

Uji validitas dilakukan pada masing-masing item pertanyaan pada kuisioner dengan cara menghitung *corrected item-total correlation* dari tiap-tiap pertanyaan dengan skor total yang diperoleh. Syarat minimum yang dianggap memenuhi agar suatu pertanyaan dianggap valid adalah jika nilai *corrected item-total correlation* lebih besar

dari $r = 0,349$ untuk 30 kuisisioner IFE. Validitas menunjukkan sejauh mana alat pengukur untuk mengukur apa yang diukur valid tidaknya suatu item instrumen dapat diketahui dengan membandingkan indeks korelasi *product moment* Pearson dengan level signifikansi 5% dengan nilai kritisnya, di mana r dapat digunakan rumus :

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{(N \sum X^2 - (\sum X)^2)(N \sum Y^2 - (\sum Y)^2)}}$$

$$= \frac{(30 \times 1687) - (105 \times 511)}{\sqrt{((30 \times 377 - 105^2) \times (30 \times 8839 - 511^2))}} = 0,7401 \text{ (X1.1)}$$

Keterangan :

- r = Koefisien korelasi
- X = Jumlah Pengamatan Variabel X
- Y = Jumlah Pengamatan Variabel Y
- n = Banyaknya sampel
- X = Skor item X
- Y = Skor item Y

Bila probabilitas hasil korelasi lebih kecil dari 0,05 (5%) maka dinyatakan valid dan sebaliknya dinyatakan tidak valid. Berikut merupakan tabel dari hasil perhitungan valid atau tidaknya data kuisisioner yang dapat dihimpun dari 30 kuisisioner EFE yang dibagikan.

Tabel 4.32 Uji Validitas Instrumen / Pertanyaan Variabel Peluang

Variabel	Indikator/Pertanyaan	Nilai Kolerasi (Kondisi sekarang)	Nilai Kolerasi (Kondisi yang akan datang)	Keterangan
Peluang (X1)	Meningkatnya ekonomi daerah sekitar(X1.1)	0.5860	0.7401	Valid
	Tersedianya lahan kosong(X1.2)	0.4974	0.8876	Valid
	Penertiban angkutan umum(X1.3)	0.6523	0.5466	Valid
	Besarnya BOK (bensin & Pajak) kendaraan pribadi (X1.4)	0.7454	0.8329	Valid
	Tarif angkutan umum yang lebih murah(X1.5)	0.7070	0.7077	Valid

Sumber : Hasil Analisis, 2014

Berdasarkan Tabel 4.32 Pada variabel peluang (X1) yang memiliki 5 indikator. Dan keseluruhan indikator dikatakan valid, karena r hitung lebih besar pada r tabel yang dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 4.33 Uji Validitas Instrumen / Pertanyaan Variabel Ancaman

Variabel	Indikator/Pertanyaan	Nilai Kolerasi (Kondisi sekarang)	Nilai Kolerasi (Kondisi yang akan datang)	Keterangan
Ancaman (X2)	Semakin banyaknya Terminal bayangan (X2.1)	0.7720	0.7302	Valid
	Kemacetan(X2.2)	0.8583	0.7670	Valid
	Peningkatan pendapatan masyarakat (X2.3)	0.4583	0.7031	Valid
	Mudahnya mendapatkan kendaraan pribadi (X2.4)	0.8013	0.7443	Valid

Sumber : Hasil Analisis, 2014

Berdasarkan Tabel 4.32 Pada variabel ancaman (X2) yang memiliki 5 indikator. Dan keseluruhan indikator dikatakan valid, karena r hitung lebih besar pada r tabel yang dapat dilihat pada lampiran.

Reliabilitas adalah indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya atau dapat diandalkan. Untuk menguji digunakan Alpha Cronbach dengan rumus :

$$r_{11} = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum t_b^2}{t_t^2} \right)$$

Contoh Uji Reliabilitas Pada Fasilitas (X1)

$$= r_{11} = \left(\frac{5}{5-1} \right) \left(1 - \frac{2,0167}{4,01} \right) = 0,6214$$

= 0,6214 Koefisien Alpha X1 (Kekuatan)

Di mana :

r_{11} = reliabilitas instrumen

k = banyaknya butir pertanyaan atau banyaknya soal

σ_b^2 = jumlah varians butir

σ_t^2 = varians total

Uji reliabilitas yang digunakan adalah dengan Alpha Cronbach. Bila alpha lebih kecil dari 0,6 maka dinyatakan tidak reliabel dan sebaliknya dinyatakan reliabel. Hasil pengujian reliabilitas terhadap semua variabel ditunjukkan tabel di bawah ini :

Tabel 4.34 Uji Reliabilitas Item Pertanyaan Kuesioner Pada Matriks EFE

Variabel	Koefisien Alpha (Kondisi sekarang)	Koefisien Alpha (Kondisi yang akan datang)	Keterangan
Peluang	0.6432	0.8008	Reliabel
Ancaman	0.8503	0.7049	Reliabel

Sumber : Hasil Analisis Data, 2014

Berdasarkan tabel 4.33 dapat diketahui bahwa item kuesioner pada EFE dapat dikatakan Reliabel karena memiliki nilai koefisien Alpha Cronbach lebih besar dari 0,6 yang dapat dilihat pada Lampiran, sehingga dapat dikatakan instrumen pertanyaan yang digunakan dalam penelitian ini sudah reliabel atau dapat diandalkan.

4.5.2 Analisis Matriks EFE

Matriks EFE (*Eksternal Factor Evaluation*) digunakan untuk membantu menganalisis faktor-faktor yang ada di eksternal terminal seperti faktor-faktor peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*) yang dimiliki oleh Terminal Induk Kota Bekasi. Peluang yang ada di dalam terminal adalah meningkatnya pertumbuhan ekonomi daerah sekitar, masih banyaknya lahan kosong di sekitar terminal yang bisa dimanfaatkan, penertiban bus wajib masuk terminal, besarnya pajak dan biaya operasional kendaraan pribadi, dan tarif angkutan yang lebih murah daripada menggunakan kendaraan pribadi.

Sedangkan ancaman adalah semakin banyaknya terminal bayangan di beberapa tempat sekitar terminal, kemacetan yang diakibatkan adanya terminal bayangan, meningkatnya pendapatan masyarakat membuat keinginan memiliki kendaraan pribadi, dan mudahnya mendapatkan kendaraan pribadi dengan cara kredit. Faktor-faktor di atas akan diformulasikan dan dihitung berdasarkan bobot (*weight*) dan peringkat (*rating*) yang akan menghasilkan suatu penilaian tertentu. Hasil dari analisis ini disajikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.35 Matriks EFE Terminal Induk Kota Bekasi

Faktor-faktor strategi eksternal	Bobot	Rating	Skor
Peluang			
1. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah sekitar	0.122	2.2	0.27
2. Masih banyaknya lahan kosong di sekitar terminal yang bisa dimanfaatkan	0.12	2.04	0.24
3. Penertiban kendaraan MPU wajib masuk terminal	0.124	2.17	0.27
4. Besarnya pajak dan biaya operasional kendaraan pribadi	0.111	2.64	0.299
5. Tarif angkutan yang lebih murah daripada menggunakan kendaraan pribadi	0.123	2.77	0.346

Tabel 4.35 Matriks EFE Terminal Induk Kota Bekasi (lanjutan)

Faktor-faktor strategi eksternal	Bobot	Rating	Skor
Ancaman			
1. Semakin banyaknya terminal bayangan di depan pintu Tol Kota Bekasi	0.106	1.94	0.205
2. Kemacetan yang diakibatkan adanya terminal bayangan	0.112	2.24	0.25
3. Meningkatnya pendapatan masyarakat membuat keinginan memiliki kendaraan pribadi	0.097	2	0.196
4. Mudahnya mendapatkan kendaraan pribadi dengan cara kredit	0.096	2.23	0.208
Total	1.00		2.277

Sumber : Hasil Analisis, 2014

Dari tabel di atas dapat terlihat bahwa peluang terbesar yang dimiliki Terminal Induk Kota Bekasi adalah tarif angkutan umum lebih murah dari pada menggunakan kendaraan pribadi dengan skor 0,346 kemudian diikuti secara berurutan yaitu besarnya pajak dan biaya operasional kendaraan pribadi dengan skor 0,299, meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah sekitar dan penertiban kendaraan MPU wajib masuk terminal yang keduanya memiliki skor yang sama yaitu 0,27, dan banyak lahan kosong disekitar terminal dengan skor 0,24.

Sedangkan ancaman terbesar yang dimiliki terminal dengan skor 0,25 adalah kemacetan yang diakibatkan adanya terminal bayangan. setelahnya semakin banyaknya terminal bayangan didepan pintu Tol Kota Bekasi dengan skor 0,208 dan mudahna mendapatkan kendaraan pribadi dengan cara kredit memiliki skor 0,208. Di urutan terakhir adalah meningkatnya pendapatan masyarakat membuat keinginan memiliki kendaraan pribadi dengan skor 0,196.

Selain itu dari tabel matriks EFE juga diketahui total skor sebesar 2,277. Nilai ini kurang dari 2,5 yang mana menurut umar jika nilai skor terbobot di atas 2,50 menandakan bahwa secara internal perusahaan pada posisi kuat sebaliknya, jika nilai skor terbobot di bawah 2,50 menandakan perusahaan pada posisi lemah. Maka dengan total skor terbobot sebesar 2,276 dapat disimpulkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi berada pada posisi lemah yang artinya tidak mampu memanfaatkan peluang yang dimiliki dan juga tidak mampu mengatasi ancaman yang ada.

4.6 Analisis SWOT

Analisis SWOT dapat diterapkan dengan cara menganalisis dan memilah berbagai hal yang mempengaruhi keempat faktornya, kemudian menerapkannya dalam gambar matriks SWOT. Analisis Matriks SWOT digunakan untuk mengembangkan strategi alternatif yang sesuai dalam upaya mendukung pertumbuhan suatu perusahaan. Yang dimaksud perusahaan pada penelitian ini adalah Terminal Induk Kota Bekasi. Matriks SWOT disusun berdasarkan faktor-faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan eksternal (peluang dan ancaman) yang telah diperoleh dalam analisis sebelumnya kemudian diformulasikan sehingga dihasilkan empat sel kemungkinan strategi alternatif yang dapat diambil.

Matriks SWOT ini disusun untuk mendapatkan beberapa strategi rekomendasi yang nantinya untuk memperbaiki kinerja yang ada saat ini. Strategi yang disusun berdasarkan faktor-faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan eksternal (peluang dan ancaman) yang nantinya akan disilangkan. Dari persilangan pernyataan yang ada nantinya akan didapatkan beberapa strategi yaitu strategi SO, strategi WO, strategi ST, dan strategi WT. Hasil dari persilangan masing-masing pernyataan yang ada dapat dilihat pada Tabel 4.36.

Tabel. 4.36 Matrik SWOT

	<p>Strenght (S)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jumlah operator Terminal cukup 2. Operasional Terminal dibantu APBD Kota Bekasi 3. Fasilitas didalam terminal yang memadai 4. Trayek menuju tempat wisata 5. Tersedia taman kota di dalam area terminal 	<p>Weakness (W)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kurangnya pengawasan di dalam Terminal 2. Lama waktu berangkat Bus 3. Tidak ada papan Informasi 4. Lokasi terminal yang jauh 5. Jauhnya akses terminal
<p>Opportunity (O)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tarif angkutan lebih murah daripada menggunakan kendaraan pribadi 2. Besarnya pajak dan BOK pribadi 3. Penertiban MPU wajib masuk Terminal 4. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi disekitar terminal 5. Banyak lahan kosong di sekitar yang bisa dimanfaatkan 	<p>Strategi SO</p> <p>Menambahkan taman didalam terminal dan melestarikan kebersihan didalam terminal yang nantinya diharapkan bisa menarik para penumpang untuk masuk terminal.</p>	<p>Strategi WO</p> <p>Membangun prasarana dan sistem tentang kemudahan untuk menuju terminal yang bertujuan untuk memberikan kemudahan dan menarik para penumpang agar turun dan naik di Terminal</p>
<p>Threats (T)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kemacetan diakibatkan adanya terminal bayangan 2. Mudahnya mendapatkan kendaran pribadi 3. Banyaknya terminal bayangan 4. Meningkatnya pendapatan masyarakat membuat keinginan memiliki kendaraan pribadi. 	<p>Strategi ST</p> <p>Merancangan transportasi massal baru yang lebih nyaman, murah dan aman agar masyarakat beralih menggunakan MRT baru</p>	<p>Strategi WT</p> <p>Meningkatkan pengawasan dan penertiban di terminal bayangan dengan tujuan supaya para penumpang naik dan turun angkutan ditempat yang disediakan dan mengurangi kemacetan dan keberadaan terminal bayangan.</p>

Sumber : Hasil Analisis, 2014