

**TESIS**  
**ANALISIS PEMANFAATAN TERMINAL REGIONAL DAYA DALAM**  
**MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh

**Rizky Widyasari Syam**

**NIM. P022191025**



**PROGRAM PASCASARJANA**  
**UNIVERSITAS HASANUDDIN**  
**MAKASSAR**

**2022**

**ANALISIS PEMANFAATAN TERMINAL REGIONAL DAYA DALAM  
MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH KOTA MAKASSAR**

*ANALYSIS OF THE UTILIZATION OF THE DAYA REGIONAL TERMINAL IN  
SUPPORTING THE REGIONAL DEVELOPMENT OF MAKASSAR CITY*

**Tesis**

**Sebagai Salah Satu Syarat Mencapai Gelar Magister**

**Program Studi**

**Perencanaan dan Pengembangan Wilayah**

**Disusun dan Diajukan Oleh**

**Rizky Widyasari Syam**

**Kepada**

**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN MAKASSAR**

**2022**

**LEMBAR PENGESAHAN TESIS****ANALISIS PEMANFAATAN TERMINAL REGIONAL DAYA DALAM  
MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh

**RIZKY WIDYASARI SYAM****P022191025**

Telah di pertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Studi Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin

Pada tanggal 15 Juni 2022  
dan dinyatakan telah memenuhi Syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

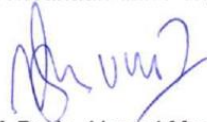


Prof. Dr. Muhammad Yamin Jinca, Ing., MS.Tr.  
Nip.195312211981031002

Prof. Dr. Muh. Asdar, SE., M.Si  
Nip.196110311989101001

Ketua Program Studi.  
Perencanaan dan Pengembangan Wilayah

Dekan Sekolah Pascasarjana  
Universitas Hasanuddin



Prof. Dr. Ir. Ahmad Munir, M.Eng  
Nip.196207271989031003



Prof. Dr. Haruka Naping, MA  
Nip.196111041987021001

**PERNYATAAN KEASLIAN TESIS**

Saya yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Rizky Widyasari Syam  
Nomor Mahasiswa : P022191025  
Program Studi : Perencanaan dan Pengembangan Wilayah  
Jenjang : S2

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 15 Juni 2022  
Yang Menyatakan



**Rizky Widyasari Syam**

## PRAKATA

Bismillahirrahmanirrahim.

Alhamdulillah Rabbil 'Alamin, segala puji bagi Allah Subhana wa Ta'ala, Tuhan semesta alam atas rahmat dan karunia-Nya, serta berkat taufik dan hidayah-Nya sehingga tesis ini dapat terselesaikan dengan baik. Tidak lupa penulis selalu mengirimkan salam dan shalawat kepada junjungan umat Islam Rasulullah Muhammad Shallallahu 'Alaihi wa Sallam.

Ucapan terima kasih serta doa yang terbaik penulis haturkan kepada kedua orang tua penulis, Bapak Syamsuddin dan Ibu Emma Rahmawati, serta kepada kedua mertua penulis Bapak Andi Basri dan Ibu Murniaty, atas dorongan, motivasi, waktu dan materi. Kepada suami penulis Andi Hilman, ST atas dukungan yang luar biasa selama ini, serta kepada saudara-saudari penulis yang telah banyak membantu. Kepada para sahabat penulis yang telah memberikan dukungan dalam berlangsungnya penelitian ini Saudara Yossi Findarta Pratama SE., Amirullah ST., Muh Irfan ST, St. Suryani, ST., Rahmat Yudha Prawira ST., Dian Ramadhani S.Pt,

Seiring waktu, proses penelitian ini tentu saja mengalami banyak kendala baik itu pada saat pengambilan data, proses analisis dan penyelesaiannya, namun berkat Rahmat Allah

Subhana wa Ta'ala dapat penulis selesaikan dengan baik sesuai target yang diharapkan. Terima kasih sebesar-besarnya kami haturkan kepada Bapak Prof. Dr. Muhammad Yamin Jinca, Ing., MS.Tr dan Bapak Prof. Dr. Muh. Asdar, SE., M.Si atas bimbingan dan arahnya selama penyusunan tesis ini.

Hal yang melatarbelakangi penulisan tesis ini adalah untuk melakukan kajian secara kuantitatif terkait faktor-faktor yang menyebabkan tidak maksimalnya pemanfaatan Terminal Daya di Kota Makassar, kaitannya dengan pengaruh penerimaan retribusi Terminal Regional Daya terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar. Penelitian ini diharapkan bisa menjadi masukan bagi pemerintah daerah untuk selanjutnya dapat mewujudkan pembenahan bagi fasilitas dan pelayanan pada terminal regional Daya Makassar sehingga pada akhirnya perubahan positif ini dapat dirasakan oleh penumpang.

Tak lupa penulis mengucapkan terima kasih kepada Rektor Universitas Hasanuddin Makassar Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc, Dekan Sekolah Pascasarjana Prof. Dr. Hamka Naping, MA, Ketua Program Studi Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Prof. Dr. Ir. Ahmad Munir, M.Eng. dan kepada para dewan penguji Prof. Dr. Syamsu Alam, SE., M.Si. , Prof. Dr. Ir. Abrar Saleng, SH., MH, Dr. Misliah, M.Str. serta para dosen pengampu mata kuliah yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Kepada pihak-pihak yang telah membantu proses penelitian berjalan lancar yaitu kepada Penyelenggara Terminal Makassar Metro, Bapak Muhsin Radja selaku Kasubag Tata Usaha Terminal Makassar Metro.

Ucapan terimakasih juga penulis haturkan kepada Pemerintah Sulawesi Selatan yang telah memberikan kami kesempatan untuk memperoleh beasiswa dari BAPPENAS sehingga dapat melanjutkan ke jenjang Magister di Universitas Hasanuddin. Serta kepada para ASN Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan yang senantiasa menjadi kawan berbagi dan mencari solusi dalam menjalani program Tugas Belajar di Universitas Hasanuddin. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada mahasiswa Perencanaan Pengembangan Wilayah secara keseluruhan dan terkhusus untuk mahasiswa beasiswa BAPPENAS Tahun 2019, para staf akademik yang turut membantu terkhusus kak Umi, Ibu Fani, Ibu Ida, semua staf, serta para security dan cleaning service yang melayani mahasiswa dengan sabar dan ikhlas begitu pula semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Tesis ini tentu saja tidaklah sempurna dan masih memiliki kekurangan di sana sini namun penulis berharap agar tesis ini menjadi sumber inspirasi dan referensi bagi penelitian selanjutnya,

Makassar, 15 Juni 2022

Rizky Widyasari Syam



## ABSTRAK

**RIZKY WIDYASARI SYAM.** Analisis Pemanfaatan Terminal Regional Daya dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Kota Makassar. (dibimbing oleh **Muhammad Yamin Jinca** dan **Muh. Asdar**)

Kontribusi Realisasi Retribusi Terminal Regional Daya terhadap PAD kota Makassar dalam 5 (lima) tahun terakhir 2016-2020 mengalami penurunan setiap tahun. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pemanfaatan Terminal Regional Daya berdasarkan persepsi penumpang dan pengaruh penerimaan retribusi Terminal Regional Daya terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar serta menganalisis faktor pendorong dan penghambat pemanfaatan Terminal Regional Daya Kota Makassar.

Penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengetahui pemanfaatan terminal berdasarkan persepsi pengguna jasa terminal terkait lokasi, aksesibilitas fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Analisis regresi digunakan untuk menunjukkan adanya hubungan antara pendapatan Terminal Regional Daya (X) dengan PAD Kota Makassar (Y) sebagai representasi dari indikator pengembangan wilayah dan analisis FFA untuk mengetahui faktor pendorong dan penghambat pemanfaatan Terminal Regional Daya. Sampel yang digunakan adalah 301 responden dengan instrumen penelitian berupa kuesioner. Dari pengujian di peroleh hasil bahwa Terminal Regional Daya berdasarkan persepsi penumpang masuk kedalam kategori sangat baik untuk fungsi terminal dan kategori sangat memadai untuk fasilitas utama serta fasilitas penunjang. Koefisien determinasi sebesar 0,786, yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel independen (Retribusi Terminal) terhadap variabel dependen (PAD) adalah sebesar 78,6% sedangkan 21,4% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti. Prioritas strategi adalah untuk peningkatan rute kendaraan yang terintegrasi dari pusat kota ke terminal dan sebaliknya, pengoptimalan dan sosialisasi program "Terminal back to function" oleh PD Terminal Makassar Metro, pengaktifan kembali penertiban terminal liar oleh tim terpadu dan peninjauan kembali serta penegakan regulasi berkaitan dengan Keputusan Kepala Dishub tahun 2014 tentang penyelenggaraan pool berkoordinasi dengan pemerintah kota dan Dinas Perhubungan.

**Kata Kunci: Terminal Regional Daya, Rasio Kontribusi, Regresi, Retribusi, PAD, FFA**

## ABSTRACT

**RIZKY WIDYASARI SYAM.** Analysis of the Utilization of the Daya Regional Terminal in Supporting the Regional Development of Makassar City. (Supervised by **Muhammad Yamin Jinca** and **Muh. Asdar**)

The contribution of the Daya Regional Terminal Retribution Realization to Makassar City's Original Local Government Revenue (PAD) in the last 5 (five) years 2016-2020 has decreased every year. This study aims to determine the passenger's perception of the terminal function, main facilities and supporting facilities of the Daya Regional Terminal and the effect of the acceptance of the Daya Regional Terminal retribution on the Makassar City's Original Local Government Revenue (PAD) and analyze the driving and inhibiting factors for the utilization of the Daya Regional Terminal in Supporting the Regional Development of Makassar City.

The research used is a quantitative approach used to determine terminal utilization. Regression analysis is used to show that there is a relations between Daya Regional Terminal Retribution (X) and Makassar City's PAD (Y) as a representation of regional development indicators and FFA analysis to determine the driving and inhibiting factors for the utilization of the Daya Regional Terminal. The sample used is 301 respondents with the research instrument in the form of a questionnaire. By the research, it was found that the Daya Regional Terminal based on passenger perceptions was in the very good category for terminal functions and the category was very adequate for main facilities and supporting facilities. The coefficient of determination is 0.786, which implies that the effect of the independent variable (Terminal Retribution) on the dependent variable (PAD) is 78.6% while 21.4% is influenced by other variables not examined. The strategic priorities are to increase the integrated public transport from the city to the terminal and vice versa, optimize and socialize the "Terminal back to function" program by PD Terminal Makassar Metro, reactivate the control of illegal terminals by an integrated team and review and enforce regulations related to the Decree. Head of Transportation Agency in 2014 regarding pool implementation in coordination with the city government and the Department of Transportation.

**Key word: Daya Regional Terminal, Contribution Ratio, Regression, Retribution, PAD, FFA**

## DAFTAR ISI

	halaman
PRAKATA.....	v
ABSTRAK.....	ix
ABSTRACT .....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xv
BAB I .....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	8
C. Tujuan Penelitian .....	9
D. Manfaat Penelitian .....	9
E. Batasan Penelitian .....	10
BAB II .....	11
TINJAUAN PUSTAKA .....	11
A. Transportasi.....	11
1. Komponen Utama Sistem Transportasi .....	14
2. Definisi dan Fungsi Terminal.....	15
3. Klasifikasi Terminal.....	19
4. Lokasi Terminal .....	20
B. Sistem Pergerakan .....	26
C. Pengembangan Wilayah.....	28
D. Fasilitas Transportasi pada Pengembangan Wilayah .....	34
E. Peran Terminal Dalam Pengembangan Wilayah.....	36
F. Retribusi dan PAD .....	38
G. Analisis Skoring .....	41
H. Analisis Regresi .....	42
I. Analisis Medan Kekuatan. ....	43

J. Penelitian Terdahulu .....	46
K. Kerangka Konsep Penelitian .....	50
BAB III .....	51
METODE PENELITIAN.....	51
A. Pendekatan dan Jenis Penelitian .....	51
B. Waktu dan Lokasi Penelitian .....	52
C. Jenis dan Sumber Data .....	54
D. Populasi dan Sampel .....	54
E. Teknik Pengumpulan Data.....	56
F. Teknik Analisis Data .....	57
G. Definisi Operasional.....	60
H. Matriks Penelitian .....	62
BAB IV.....	64
HASIL DAN PEMBAHASAN.....	64
A. Gambaran Umum Wilayah.....	64
1. Kota Makassar .....	64
2. Terminal Regional Daya Kota Makassar .....	69
B. Analisa Persepsi Penumpang .....	76
C. Pengaruh Terminal Regional Daya Dalam Menunjang Pengembangan Kota Makassar.....	86
1. Analisis Rasio Kontribusi .....	87
2. Analisis Regresi .....	91
D. Peningkatan Pemanfaatan Terminal Regional Daya dalam menunjang Pengembangan Wilayah Kota Makassar dengan Analisis Medan Daya (Force Field Analysis). .....	95
1. Faktor Pendorong dan Penghambat .....	95
2. Prioritas Perencanaan .....	97
3. Rumusan Strategi .....	102
BAB V.....	108
KESIMPULAN DAN SARAN.....	108
A. KESIMPULAN .....	108

## DAFTAR TABEL

Tabel 1. Kebutuhan Luas Fasilitas Terminal Tipe A .....	26
Tabel 2. Penelitian Terdahulu .....	46
Tabel 3. Matriks Penelitian.....	62
Tabel 4. Fasilitas Terminal Regional Daya.....	71
Tabel 5. Rekapitulasi Jumlah Kendaraan dan Penumpang Berangkat Tiba pada Terminal Regional Daya Makassar Tahun 2020 .....	77
Tabel 6. Metode Skoring untuk persepsi penumpang. ....	78
Tabel 7. Skor Penilaian Penumpang terhadap Fungsi Terminal .....	79
Tabel 8. Skor Penilaian Penumpang terhadap Fasilitas Utama Terminal	81
Tabel 9 Skor Penilaian Penumpang terhadap Fasilitas Pendukung Terminal .....	82
Tabel 10 Persepsi Penumpang tentang Faktor Penyebab kurang maksimalnya Pemanfaatan Fungsi Terminal Regional Daya.....	84
Tabel 11. Rekapitulasi Target dan Realisasi Retribusi Terminal Regional Daya Kota Makassar Tahun 2016-2020 .....	87
Tabel 12. Rekapitulasi Realisasi Retribusi Terminal Regional Daya dan Pendapatan Asli Daerah Kota Makassar .....	88
Tabel 13. Kontribusi Retribusi Terminal terhadap Pendapatan Asli Daerah	90
Tabel 14. Tabel Variabel.....	91
Tabel 15. Model Summary .....	92
Tabel 16. Tabel nilai F hitung dan Signifikansi .....	92
Tabel 17. Tabel Coefficients .....	93
Tabel 18 Faktor Pendorong dan Penghambat Pemanfaatan Terminal Regional Daya dalam mendukung Pengembangan Wilayah Kota Makassar .....	96
Tabel 19. Hasil Pembobotan Faktor Pendorong .....	97
Tabel 20 Pedoman penilaian variabel pendorong .....	97

Tabel 21. Pedoman tingkat kemudahan diselesaikan .....	98
Tabel 22. Bobot Nilai Faktor Penghambat .....	98
Tabel 23. Pedoman penilaian variabel penghambat .....	99
Tabel 24. Pedoman tingkat kemudahan diselesaikan .....	99
Tabel 25. Prioritas Perencanaan Pemanfaatan Terminal Regional Daya dalam mendukung pengembangan wilayah Kota Makassar ....	101
Tabel 26. Strategi Pemanfaatan Terminal Regional Daya dalam mendukung Pengembangan Wilayah Kota Makassar .....	102

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Pola Pergerakan Spasial.....	27
Gambar 2. Peta Lokasi Penelitian.....	53
Gambar 3. Areal keberangkatan dan kedatangan AKAP dan AKDP Terminal Regional Daya.....	72
Gambar 4. Areal ruang tunggu penumpang dan/atau pengantar Terminal Regional Daya .....	722
Gambar 5. Loker penjualan tiket pada Terminal Regional Daya.....	73
Gambar 6. Tempat parkir kendaraan .....	73
Gambar 7. Kantin atau kios pada Terminal Regional Daya.....	74
Gambar 8. Tempat uji KIR kendaraan pada Terminal Regional Daya .....	74
Gambar 9. Masjid Darul Musyafir Terminal Regional Daya Makassar.....	75
Gambar10. Sarana toilet / kamar mandi yang berlokasi di Terminal Regional Daya .....	75

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Pengembangan Jasa Transportasi dilakukan karena adanya permintaan dari sektor-sektor lain, yang merupakan *derived demand* atau permintaan yang diturunkan dari sektor lain, untuk melayani pengembangan wilayah. Pelayanan Transportasi yang efektif dan efisien harus ditata dan diorganisasikan dalam Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS).

Pengembangan wilayah diorganisasikan dalam sistem perwilayahan, yang terdiri dari Satuan-satuan Wilayah Pembangunan (SWP), yang masing-masing memiliki pusat-pusatnya yang tersusun secara hirarkis. Masing-masing pusat tersebut memiliki wilayah pengaruh dan antar pusat dihubungkan oleh jaringan transportasi. Hubungan transportasi dan pengembangan wilayah bersifat interaktif dua arah dan saling menunjang.

Tersedianya jaringan prasarana dan sarana transportasi ke seluruh bagian wilayah akan mendorong pengembangan dan peningkatan berbagai sektor, meningkatkan lapangan kerja dan pendapatan



perkapita serta kesejahteraan masyarakat. Fasilitas Transportasi merupakan leading sector atau sektor pendahulu yang berfungsi strategis, mendorong pengembangan produksi komoditas unggulan dan sektor unggulan berbasis pendekatan keunggulan komparatif. Kemajuan transportasi masa depan memperlihatkan peningkatan kecepatan, perbesaran kapasitas muat, jaringan prasarana transportasi yang menjangkau ke seluruh bagian wilayah dan antar wilayah, aksesibilitas dan mobilitas manusia dan barang meningkat, yang pada akhirnya memberikan kontribusi yang positif terhadap pengembangan wilayah (Sakti A Adisasmita, 2011).

Komponen utama transportasi ada 4 (empat) yaitu pengguna transportasi, sarana transportasi yaitu kendaraan yang digunakan untuk berpindah atau mengangkut, prasarana transportasi seperti jalan raya, jalan rel, bandar udara, pelabuhan dan lain sebagainya serta sistem operasional yaitu berupa kebijakan-kebijakan pemerintah yang menjamin sarana dan prasarana transportasi dapat berfungsi dengan baik (Morlok, 1988). Dari ketiga komponen tersebut yang menjadi perhatian selain jalan adalah terminal. Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilisasi orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib. 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 (*Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 1992*).

Menurut (Muradi, 2005) Kebutuhan terminal bagi suatu kota dipengaruhi oleh beberapa hal, khususnya karakteristik sistem transportasi kota yang juga dipengaruhi oleh sistem aktivitas (tata guna lahan), sistem pergerakan, sistem jaringan jalan. Sebagai fasilitas transfer (perpindahan) lokasi terminal harus sedemikian rupa sehingga sesuai dengan tata ruang kota untuk menjamin terciptanya struktur kota yang baik dan harus sesuai dengan keinginan pengguna untuk menjamin pemanfaatan terminal tersebut secara optimal. Selain itu keberadaan terminal diharapkan mampu memacu pengembangan dan pertumbuhan wilayah suatu kota.

Terminal Regional Daya terletak di Kecamatan Biringkanaya tepatnya disebelah timur Kota Makassar. Terminal Regional Daya merupakan relokasi Terminal Kota Panaikang yang terletak di tengah kota yang sebelumnya telah dibangun pada tahun 1992. Dan karena hambatan dalam proses pembangunannya, maka pembangunan Terminal Regional Daya ini sempat tersendat hingga akhirnya diresmikan pada tahun 2003. Terminal ini berjarak  $\pm 500$  m dari jalan Perintis Kemerdekaan yang merupakan jalan arteri kota. Terminal Regional Daya memiliki luas 12 hektar dengan jarak 23 kilometer dari pusat kota.

Terminal ini dulunya adalah sebuah terminal besar yang berlokasi di Jalan Jenderal Urip Sumoharjo, Kelurahan Panaikang, Kecamatan Panakkukang, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. Semua bus dan kendaraan angkutan dengan trayek ke arah utara semisal bus arah Kota Pare-Pare, Pangkajene, Palopo, Pinrang dan Polewali harus melewati terminal Panaikang ini untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Seiring pertumbuhan dan pengembangan kota, terminal panaikang menjadi kekurangan kapasitas sehingga menimbulkan kesemrawutan di lingkungan sekitar. Dengan mengacu pada pertumbuhan trafik armada Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) maupun Angkutan kota dan angkutan pedesaan (AKDP) yang semakin tinggi serta aktivitas terminal yang kerap memicu kemacetan parah di ruas Perintis Kemerdekaan yang merupakan jalan poros utama kota Makassar dan relatif sangat dekat dengan pusat bisnis, pemerintahan dan lainnya maka Pemerintah Kota Makassar pada tahun 2002 mulai memindahkan seluruh aktivitas Terminal Panaikang, terminal paling sibuk di Makassar, ke Terminal Regional Daya yang terletak pada Kecamatan Biringkanaya.

Terminal Daya hingga pertengahan April 2020, masih terikat pada kontrak dengan PT Kalla Inti Karsa (KIK). UU 23 tentang pembagian kewenangan, Terminal Daya sebenarnya masuk tipologi terminal tipe A. Akhirnya pada tanggal 17 April 2020,

Manajemen PT Kalla Inti Karsa (KIK) menyerahkan pengelolaan Terminal Regional Daya (TRD) kepada Pemerintah Kota (Pemkot) Makassar.

Keberadaan terminal daya oleh pemerintah diharapkan agar fungsi pelayanan terminal bisa berjalan dengan baik, mengurangi kemacetan lalu lintas pada jalan arteri kota Makassar karena terminal bayangan menjadi salah satu penyebab kemacetan di jalan arteri antara terminal daya dan jalur menuju kota makassar. Akan tetapi berdasarkan fakta yang ada dilapangan bahwa fungsi pelayanan terminal belum optimal baik dari sisi pelayanan dan operasionalnya. Hal ini dapat dilihat melalui indikator :

1. Berdasarkan pengamatan langsung selama 1 (satu) bulan masih terdapat penumpang yang naik dan turun tidak di dalam lokasi terminal melainkan di terminal bayangan yakni di perempatan jalan arteri.
2. Luas dari terminal regional daya adalah 12 hektar, dengan daya tampung kendaraan pada lahan parkir yaitu 100 kendaraan pribadi, untuk daya tampung areal keberangkatan yaitu 50 bus dan daya tampung keberangkatan barat yaitu 90 bus, sedangkan berdasarkan data rekapitulasi jumlah kendaraan dan penumpang berangkat/tiba PD Terminal Makassar Metro Kota Makassar Tahun 2020 rata-rata perhari untuk tahun

2020 jumlah kendaraan tiba yaitu AKAP 17 armada , AKDP 64 armada, Panther 30 armada, penumpang 527 orang. Sedangkan jumlah kendaraan berangkat yaitu AKAP 21 armada , AKDP 77 armada, Panther 40 armada, penumpang 697 orang. Hal ini tentu saja masih jauh jika dibandingkan dengan daya tampung maksimal areal parkir serta areal keberangkatan dan kedatangan pada terminal regional Daya Makassar.

3. Realisasi dan target penerimaan retribusi terminal regional daya dalam 5 (lima) tahun terakhir 2016 – 2020 mengalami penurunan yang signifikan setiap tahunnya.
4. Berdasarkan hasil pengamatan bahwa sebagian bangunan kios di terminal Daya terbengkalai dan pihak PD Terminal Makassar Metro tidak dapat melakukan pembenahan karena sebagian bangunan dan fasilitas masih dikuasai oleh pihak PT Kalla Inti Karsa (KIK). Proses pengambil alihan aset terminal ini ke Pemerintah Kota Makassar sampai saat ini juga masih menempuh jalan buntu. Padahal apabila aset terminal ini segera di alihkan ke Pemerintah Kota diharapkan pengelolaannya dapat memberikan hasil maksimal dan mencapai target pendapatan.

Indikator ini menunjukkan belum maksimalnya pemanfaatan terminal regional Daya Makassar, hal ini akan menjadi suatu permasalahan yang tidak hanya pada keadaan fisik terminal saja, akan tetapi berpengaruh juga pada aktivitas disekitar terminal yang membawa dampak terhadap pengembangan wilayah Kota Makassar. Oleh karena itu melalui studi ini, akan dikaji tentang pemanfaatan terminal angkutan umum regional yang telah dibangun oleh pemerintah Kota Makassar, dengan melihat tingkat pelayanan dan faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya pemanfaatan Terminal Regional Daya.

Studi ini perlu dilakukan karena bagi pemerintah Kota Makassar keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan baik bersifat manfaat (benefit) maupun keuntungan keuangan atau ekonomi. Dari aspek ekonomi terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber redistribusi, pemungutan redistribusi dan pajak yang memungkinkan peningkatan pendapatan daerah, sedang dari aspek pembangunan dan kewilayahan keberadaan terminal tersebut diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi dan pengembangan di wilayah sekitarnya.

## **B. Rumusan Masalah**

Tidak maksimalnya penggunaan terminal Daya akan menjadi suatu permasalahan yang tidak hanya pada keadaan fisik terminal saja, akan tetapi berpengaruh juga pada aktivitas disekitar terminal yang membawa dampak terhadap pengembangan wilayah Kota Makassar. Oleh karena itu melalui studi ini, akan dikaji tentang pemanfaatan terminal angkutan umum regional yang telah dibangun oleh pemerintah Kota Makassar, dengan melihat tingkat pelayanan dan faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya serta yang paling penting adalah apakah keberadaan terminal ini sudah didukung oleh kebijakan pengembangan wilayah Kota Makassar karena aktivitas terminal tidak terlepas dari kebijakan pembangunan suatu kota.

Oleh karena itu berdasarkan latar belakang dan uraian diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Faktor-faktor apa yang menyebabkan tidak maksimalnya pemanfaatan Terminal Daya di Kota Makassar?
2. Bagaimana pengaruh penerimaan retribusi Terminal Regional Daya terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar?
3. Bagaimana arahan pemanfaatan Terminal Daya terkait dengan kebijakan pengembangan wilayah di Kota Makassar

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang diuraikan, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan tidak maksimalnya pemanfaatan Terminal Daya di Kota Makassar.
2. Menganalisis pengaruh penerimaan retribusi Terminal Regional Daya terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar.
3. Menganalisis arahan pemanfaatan Terminal Daya terkait dengan kebijakan pengembangan wilayah di Kota Makassar

### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Sebagai sumber referensi bagi studi-studi yang terkait penelitian berbasis Pemanfaatan Terminal dan hubungannya dengan kebijakan pengembangan wilayah berikutnya.
2. Memberikan manfaat bagi pengguna terminal regional Daya yaitu dengan adanya penelitian ini diharapkan bisa menjadi masukan bagi pemerintah daerah untuk selanjutnya dapat mewujudkan pembenahan bagi fasilitas dan pelayanan pada terminal regional Daya Makassar sehingga pada akhirnya dapat dirasakan oleh penumpang.
3. Sebagai bahan masukan bagi pemerintah daerah untuk menentukan rekomendasi kebijakan, juga untuk pengelola dan pengguna terminal regional Daya.



### **E. Batasan Penelitian**

Ruang lingkup penelitian yang dilakukan adalah:

1. Penelitian ini dilakukan di Terminal Regional Daya Kota Makassar.
2. Penelitian ini menggunakan metode analisis skoring untuk menganalisa pemanfaatan terminal berdasarkan aspek lokasi, aksesibilitas dan fasilitas kemudian analisis regresi untuk mengetahui kontribusi retribusi terminal kepada Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan analisis medan kekuatan (Field Force Analysis) terhadap faktor pendorong dan penghambat untuk mengetahui strategi pemanfaatan Terminal regional daya.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Transportasi**

Transportasi adalah kegiatan atau aktivitas memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lainnya (Morlok, 1988). Menurut Jinca dkk (2002; 1-7) dalam (Muthmainnah, 2007) transportasi diartikan sebagai perpindahan manusia dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan serta fasilitas yang digunakan untuk tujuan tersebut. Dengan transportasi diharapkan akan diperoleh nilai yang lebih besar terhadap muatan yang diangkut di tempat tujuan dari pada tempat asal. Nilai ini harus lebih besar dari ongkos yang dikeluarkan.

Transportasi adalah hal yang sangat erat kaitannya dengan pengembangan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan pengembangan wilayah baik itu daerah perdesaan maupun daerah yang lainnya. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di daerah ini menyebabkan pengurangan

konsentrasi tenaga kerja yang mempunyai keahlian dan ketrampilan pada wilayah tertentu, selain transportasi juga untuk membuka peluang kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaan antar wilayah sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Pengembangan wilayah diorganisasikan dalam sistem perwilayahan, yang terdiri dari Satuan-satuan Wilayah Pembangunan (SWP), yang masing-masing memiliki pusat-pusatnya yang tersusun secara hirarkis. Masing-masing pusat tersebut memiliki wilayah pengaruh dan antar pusat dihubungkan oleh jaringan transportasi. Hubungan transportasi dan pengembangan wilayah bersifat interaktif dua arah dan saling menunjang. Tersedianya jaringan prasarana dan sarana transportasi ke seluruh bagian wilayah akan mendorong pengembangan dan peningkatan berbagai sektor, seperti meningkatkan lapangan kerja dan pendapatan per kapita serta kesejahteraan masyarakat. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses pengembangan suatu wilayah. Aksesibilitas adalah salah satu hal yang penting tentang transportasi dengan pengembangan wilayah. Yang dimaksud aksesibilitas adalah kemampuan atau keadaan suatu wilayah, *region*, ruang untuk dapat diakses oleh pihak luar baik secara langsung maupun tidak langsung. Dengan adanya

transportasi dapat membuka jalan komunikasi antar daerah sehingga terjadi aliran barang, jasa, manusia, dan ide-ide sebagai modal bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang. Transportasi dapat menjadi fasilitator bagi suatu wilayah untuk maju dan berkembang karena transportasi meningkatkan aksesibilitas suatu wilayah. Transportasi sering dikaitkan dengan aksesibilitas suatu wilayah. Dalam pembangunan wilayah keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat diabaikan dalam suatu rangkaian program pembangunan. Terjadinya proses produksi yang efisien, selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik, investasi dan teknologi yang memadai sehingga tercipta pasar dan nilai. Aksesibilitas yang baik hasil dari transportasi yang baik pula juga akan mendorong minat swasta dan masyarakat untuk menanamkan modalnya dalam rangka pengembangan wilayah. Dengan demikian akan memajukan kegiatan perekonomian masyarakat, dan dapat mengentaskan atau setidaknya dapat mengurangi kesenjangan pembangunan antar wilayah yang memiliki potensi sama atau berbeda. Sehingga dapat disimpulkan bahwa system transportasi yang semakin baik di suatu wilayah akan menghasilkan pengembangan wilayah yang semakin baik pula di wilayah tersebut. Hal ini terkait dengan kemampuan aksesibilitas yang dimiliki dari wilayah tersebut yang unggul

sehingga dapat menghasilkan pengembangan bagi suatu wilayah (Purnamasari, 2013)

### **1. Komponen Utama Sistem Transportasi**

Komponen utama transportasi ada 4 (empat) yaitu pengguna transportasi, sarana transportasi yaitu kendaraan yang digunakan untuk berpindah atau mengangkut, prasarana transportasi seperti jalan raya, jalan rel, bandar udara, pelabuhan dan lain sebagainya serta sistem operasional yaitu berupa kebijakan-kebijakan pemerintah yang menjamin sarana dan prasarana transportasi dapat berfungsi dengan baik (Morlok, 1988). Untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum di suatu kawasan perkotaan perlu dilakukan perbaikan dan penanganan angkutan umum transportasi secara terpadu dan sistematis (Yamin, Riyanto, & Taufik Mulyono, 2014) yaitu dengan memaksimalkan komponen utama transportasi. Dari ketiga komponen tersebut yang menjadi perhatian selain jalan adalah terminal. Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilisasi orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib. 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 (*Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 1992*).

Komponen Utama sistem transportasi terdiri dari Ruas/Tempat sarana pergerakan jalan (Jalan, Track); Kendaraan, alat angkut untuk mengangkut objek dari satu titik ke titik lainnya (Mobil, Kereta Api, Kapal Laut, Pesawat Udara) ; Terminal (Tempat awal dan berakhirnya pergerakan) ; Sistem Pengelolaan Manajemen, Operator (Pengoperasian, membangun, mengatur, pemeliharaan).

## **2. Definisi dan Fungsi Terminal**

Terminal dapat dianggap sebagai alat pemroses, dimana terdapat urutan kegiatan tertentu untuk memungkinkan suatu lalu lintas (Kendaraan, barang dan sebagainya) diproses penuh sehingga dapat meneruskan perjalanan. Terminal adalah suatu fasilitas yang sangat kompleks, banyak kegiatan tertentu yang dilakukan disana, secara bersamaan sehingga sering terjadi kemacetan yang cukup mengganggu. Terminal adalah titik pertemuan antara penumpang dan barang yang memasuki serta meninggalkan suatu sistem transportasi. Terminal bukan saja merupakan komponen fungsional utama dari sistem transportasi tetapi juga merupakan prasarana yang merupakan biaya besar dan titik kemacetan yang terjadi. (Morlok, 1988).

Kehadiran terminal sangat penting untuk kelancaran dan ketertiban pelaksanaan integrasi internal dan antarmoda. Pada dasarnya,

terminal ini merupakan simpul dari sistem jaringan jalan, termasuk terminal penumpang dan terminal kargo. Keduanya mengelola dan mengoperasikan tempat berlabuh untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan kendaraan. Serta untuk memuat dan menurunkan penumpang dan atau barang. Pengelolaan kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum harus diatur dan dilakukan pemeliharaan agar masyarakat dapat terlayani dengan baik, termasuk didalamnya sarana serta fasilitas yang harus ada didalam terminal (Warpani, 2002).

Fungsi utama dari terminal transportasi adalah untuk penyediaan fasilitas masuk dan keluar dari obyek-obyek yang akan diangkut, penumpang atau barang, menuju dan dari sistem. Pada sistem transportasi kendaraan, tujuan utama dari terminal adalah untuk membongkar dan memuat kendaraan atau barang. Pada sistem arus menerus, dimana ruas dan persimpangan, sejalan dengan lalu lintas penumpang atau barang, dapat menghasilkan mobilitas dan lokomasi secara langsung tanpa memerlukan kendaraan, terminal ditempatkan pada lokasi di mana lalu lintas memasuki dan meninggalkan sistem ruas dan persimpangan tadi. (Morlok, 1988)

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No 31 Tahun 1993 tentang terminal transportasi jalan, terminal berfungsi sebagai berikut :

1. Fungsi terminal bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran parkir, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket, dll) serta fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi atau kendaraan penumpang.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan.
3. Fungsi terminal bagi operator/ pengusaha jasa angkutan adalah untuk pengaturan pelayanan operasi bus, menyediakan fasilitas istirahat dan informasi awak bus dan fasilitas pangkalan.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyelenggara terminal penumpang wajib memberikan pelayanan jasa terminal sesuai dengan standar tingkat pelayanan minimal.

Standar tingkat pelayanan terminal penumpang yaitu berupa :

1. Pelayanan Fasilitas Utama dan Fasilitas penunjang sesuai dengan tipe dan kelas terminal, dan
2. Standar operasional prosedur pelayanan terminal.



Hal yang sangat penting yang mempengaruhi optimalisasi pemanfaatan fungsi terminal adalah kenyamanan penumpang maupun operator kendaraan dalam menggunakan terminal. Kenyamanan penumpang ini dapat diperoleh dari pelayanan yang maksimal dari terminal penumpang.

Menurut Parasuraman dalam (Lupiyoadi, 2001) indikator pelayanan ada lima, yaitu :

1. Wujud fisik

Terdiri dari sub indikator seperti gedung dan ruangan, tersedia tempat parkir, kebersihan, kerapian dan kenyamanan ruangan, kelengkapan peralatan, sarana komunikasi serta penampilan karyawan.

2. Daya Tanggap

Terdiri dari sub indikator pelayanan yang responsif dan cepat, pelayanan yang tepat pada konsumen, dan penyampaian informasi yang jelas.

3. Keandalan

Terdiri dari sub indikator memberikan pelayanan sesuai janji pertanggung jawaban tentang penanganan konsumen akan masalah pelayanan.

#### 4. Keyakinan

Terdiri dari sub indikaor pengetahuan terhadap produk secara tepat, kesopan santunan karyawan dalam memberi pelayanan, keterampilan dalam memberikan informasi.

#### 5. Empati

Terdiri dari sub indikator kemudahan melakukan hubungan komunikasi yang baik, perhatian pribadi dan memahami kebutuhan para pelanggan.

Salah satu indikator pelayanan adalah wujud fisik yakni kelengkapan fasilitas, oleh karena itu dalam penelitian ini akan ditinjau kondisi fasilitas utama dan fasilitas pendukung terminal. Kondisi fasilitas terminal akan mempengaruhi tingkat penggunaan terminal oleh pengguna, jika kondisi baik maka akan semakin banyak penumpang yang bersedia menggunakan terminal tersebut sebagai fasilitas perpindahan moda angkutan.

### **3. Klasifikasi Terminal**

Dalam rancangan Peraturan Pemerintah Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Penumpang dan Barang No 43 Tahun 1993, terminal menurut jenis angkutan diklasifikasikan menjadi :

1. Terminal Penumpang, yaitu tempat melayani pergantian moda angkutan penumpang ditambah barang bawaan untuk perjalanan antar kota dan dalam kota.

2. Terminal barang, yaitu tempat bergantinya moda angkutan bagi barang pada jenis terminal tertentu, sekaligus sebagai terminal barang dan terminal penumpang.
3. Terminal Penumpang diklasifikasikan menjadi tiga, berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No 31 Tahun 1993, yaitu sebagai berikut :
  1. Terminal Penumpang tipe A, melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP), dan atau angkutan lalu lintas batas antar Negara, Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Antar Kota (Angkot), dan Angkutan Pedesaan (Ades)
  2. Terminal Penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (Angkot), dan atau Angkutan Pedesaan (Ades).
  3. Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Pedesaan.

#### **4. Lokasi Terminal**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 penentuan lokasi terminal penumpang perlu mempertimbangkan :

1. Rencana Umum Tata Ruang

2. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar terminal
3. Keterpaduan moda transportasi baik udara maupun antarmoda
4. Kondisi Topografi terminal.

Persyaratan Penentuan Lokasi Terminal menurut area cakupannya, maka terminal tipe A mempunyai akses ke jalan arteri, terminal tipe B mempunyai akses jalan arteri dan kolektor serta terminal tipe C mempunyai akses ke jalan kolektor dan lokal. (Manajemen Jalan Raya, 2005)

Persyaratan lokasi terminal tipe A adalah sebagai berikut :

1. Terletak di Ibu Kota Provinsi, kotamadya / kabupaten dalam jaringan trayek bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dan Angkutan Lintas Batas Negara.
2. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A.
3. Jarak antar dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 km di pulau Jawa, 30 km di pulau Sumatra, dan 50 km di pulau lainnya.
4. Tersedia luas lahan sekurang-kurangnya 5 Ha untuk terminal di pulau Jawa dan Sumatra dan 3 Ha di pulau lainnya.

5. Mempunyai jalan akses ke dan dari terminal sekurang – kurangnya berjarak 100 meter di pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.

Persyaratan Lokasi Terminal tipe B adalah sebagai berikut :

1. Terletak di kotamadya / kabupaten dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi.
2. Terletak di jalan arteri / kolektor dan kelas jalan sekurang – kurangnya kelas III B.
3. Jalan antar dua terminal penumpang tipe B / dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15 km di pulau Jawa, 30 km di pulau lainnya.
4. Tersedia luas lahan sekurang-kurangnya 3 Ha untuk terminal di pulau Jawa dan Sumatra dan 2 Ha di pulau lainnya.
5. Mempunyai jalan akses masuk / jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 50 m di pulau Jawa dan 30 meter di pulau lainnya.

Persyaratan lokasi terminal tipe C adalah sebagai berikut :

1. Terletak di dalam wilayah kabupaten dalam jaringan trayek angkutan pedesaan.
2. Terletak di jalan kolektor / lokal paling tinggi kelas III A.
3. Tersedia yang sesuai dengan permintaan angkutan.

4. Mempunyai jalan akses masuk / keluar kendaraan dari terminal sesuai dengan kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas disekitar terminal.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Tentang Pedoman Teknis Kriteria Penetapan Kelas Terminal Penumpang Tipe A Tahun 2017, fasilitas terminal penumpang terdiri dari 2 (dua ) jenis yaitu berupa :

1. Fasilitas utama

- a. Jalur keberangkatan kendaraan dan jalur kedatangan kendaraan,
- b. Ruang tunggu penumpang, pengantar dan atau penjemput,
- c. Tempat parkir kendaraan,
- d. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup,
- e. Perlengkapan jalan,
- f. Fasilitas penggunaan teknologi,
- g. Media Informasi
- h. Penanganan Pengemudi
- i. Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus ( customer service )
- j. Fasilitas pengawasan keselamatan
- k. Jalur kedatangan penumpang
- l. Ruang tunggu keberangkatan
- m. Ruang pembelian tiket

- n. Ruang pembelian tiket untuk bersama
  - o. Outlet pembelian tiket secara online,
  - p. Pusat Informasi
  - q. Layanan bagasi
  - r. Ruang penitipan barang
  - s. Tempat berkumpul darurat
  - t. Jalur evakuasi bencana dalam terminal
2. Fasilitas penunjang
- a. Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui
  - b. Keamanan,
  - c. Pelayanan keamanan,
  - d. Istirahat awak kendaraan,
  - e. Ramp check,
  - f. Pengendapan kendaraan,
  - g. Bengkel yang diperuntukkan bagi operasional bus,
  - h. Kesehatan
  - i. Tempat transit penumpang
  - j. Alat pemadam kebakaran
  - k. Toilet
  - l. Fasilitas parkir
  - m. Tempat istirahat awak kendaraan
  - n. Pereduksi pencemaran udara dan kebisingan
  - o. Pemantau kualitas udara dan gas buang,

- p. Kebersihan, perawatan terminal dan janitor
- q. Perbaikan ringan kendaraan
- r. Perdagangan, pertokoan dan kantin
- s. Area merokok
- t. Restoran
- u. Anjungan Tunai Mandiri
- v. Pengantar barang
- w. Telekomunikasi dan area dengan jaringan internet
- x. Mushola

Dan Fasilitas lainnya sesuai kebutuhan.

#### **4. Kebutuhan Fasilitas-fasilitas Terminal.**

Berbagai kebutuhan luas fasilitas terminal angkutan umum berdasarkan Departemen Perhubungan (1996) dapat dilihat pada Tabel berikut :



Tabel 1. Kebutuhan Luas Fasilitas dalam terminal angkutan umum.

No	Jenis fasilitas	Tipe A (m <sup>2</sup> )	Tipe B (m <sup>2</sup> )	Tipe C (m <sup>2</sup> )
1	Ruang parkir AKAP	1120	-	-
2	Ruang parkir AKDP	540	540	-
3	Ruang parkir Angkutan Kota	800	800	800
4	Ruang parkir Angkutan Desa	900	900	900
5	Ruang parkir Angkutan pribadi	600	500	200
6	Ruang service	500	500	-
7	Pompa bensin	500	-	-
8	Sirkulasi kendaraan	1960	2740	1100
9	Bengkel	150	100	-
10	Ruang istirahat	50	40	30
11	Gudang	25	20	-
12	Ruang parkir cadangan	1980	1370	550
13	Ruang tunggu	2625	2250	480
14	Sirkulasi orang	1050	900	192
15	Kamar mandi	72	60	40
16	Kios	1575	1350	288
17	Mushola	72	60	40
18	Ruang administrasi	78	59	39
19	Ruang pengawas	23	23	16
20	Loket	3	3	3
21	Peron	4	4	3
22	Retribusi	6	6	6
23	Ruang informasi	12	10	8
24	Ruang P3K	45	30	15
25	Ruang perkantoran	150	100	-
26	Ruang luar/Penghijauan	6653	4890	1554
	Luas total	23494	17255	6264
	Cadangan pengembangan	23494	17255	6264
	Kebutuhan lahan	46988	34510	12528
	Kebutuhan Lahan untuk desain	47000	35000	11000

Sumber: Departemen Perhubungan (1996)

## B. Sistem Pergerakan

Dalam pemenuhan kebutuhan manusia diperlukan perjalanan dari lokasi satu ke lokasi lainnya dengan menggunakan sistem jaringan transportasi dan sarana transportasi. Pergerakan ini mengakibatkan terjadinya pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang (Tamin, 1997). Pergerakan tersebut menghasilkan suatu pola misalnya alat pergerakan, maksud perjalanan, pilihan moda dan pilihan rute.

Secara keruangan terdapat tiga kelompok pergerakan (Morlok, 1988) yaitu :

1. Pergerakan *internal*

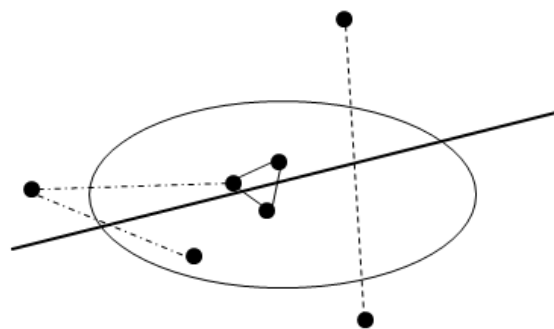
Adalah pergerakan yang berlangsung dalam satu wilayah. Pergerakan tersebut merupakan perpindahan kendaraan atau orang antara satu tempat lainnya dalam batas – batas wilayah tertentu.

2. Pergerakan external

Adalah pergerakan dari luar wilayah menuju wilayah tertentu atau sebaliknya.

3. Pergerakan Through

Adalah pergerakan yang hanya melewati satu wilayah tanpa berhenti pada wilayah tersebut.



- Internal Trip
- ..... Eksternal Trip
- ..... Through Trip
- Jaringan Jalan

Gambar 1. Pola Pergerakan Spasial

### **C. Pengembangan Wilayah**

Menurut Undang – Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional.

Wilayah didefinisikan juga sebagai suatu permukaan yang luas, dihuni oleh manusia yang melakukan interaksi aktivitas dengan sumberdaya alam, modal, teknologi, kelembagaan, dan sumberdaya pembangunan lainnya untuk mendapatkan kesejahteraan ekonomi dan sosial bagi masyarakat. (Sakti Adji Adisasmita, 2011).

Pengembangan wilayah adalah upaya untuk memacu pengembangan sosial ekonomi, mengurangi kesenjangan antar wilayah dan menjaga kelestarian lingkungan hidup pada suatu wilayah.

Pengembangan wilayah sangat diperlukan karena kondisi sosial ekonomi, budaya dan geografis yang berbeda antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Pada umumnya pengembangan wilayah mengacu pada perubahan produktivitas wilayah, yang diukur dengan peningkatan populasi penduduk, kesempatan kerja, tingkat pendapatan, dan nilai tambah industri pengolahan. Selain definisi ekonomi, pengembangan wilayah mengacu pada pengembangan sosial, berupa aktivitas kesehatan, pendidikan, kualitas lingkungan,

kesejahteraan dan lainnya. Pengembangan wilayah lebih menekankan pada adanya perbaikan wilayah secara bertahap dari kondisi yang kurang berkembang menjadi berkembang.

Pengembangan wilayah sangat dipengaruhi oleh komponen – komponen tertentu seperti :

1. Sumber daya lokal. Merupakan kekuatan alam yang dimiliki wilayah tersebut seperti lahan pertanian, hutan, bahan galian, tambang dan sebagainya. Sumber daya lokal harus dikembangkan untuk dapat meningkatkan daya saing wilayah tersebut.
2. Pasar. Merupakan tempat memasarkan produk yang dihasilkan suatu wilayah sehingga wilayah dapat berkembang.
3. Tenaga Kerja. Tenaga kerja berperan dalam pengembangan wilayah sebagai pengolah sumber daya yang ada.
4. Investasi. Semua Kegiatan dalam pengembangan wilayah tidak terlepas dari adanya investasi modal. Investasi akan masuk ke dalam suatu wilayah yang memiliki kondisi kondusif bagi penanaman modal.
5. Kemampuan pemerintah. Pemerintah merupakan elemen pengarah pengembangan wilayah. Pemerintah yang berkapasitas akan mewujudkan pembangunan wilayah yang efisien karena sifatnya sebagai katalisator pembangunan.

6. Transportasi dan Komunikasi. Transportasi dan komunikasi berperan sebagai media pendukung yang menghubungkan wilayah satu dengan wilayah lainnya. Interaksi antara wilayah seperti aliran barang, jasa dan informasi akan sangat berpengaruh bagi tumbuh kembangnya suatu wilayah.
7. Teknologi. Kemampuan teknologi berpengaruh terhadap pemanfaatan sumber daya wilayah melalui peningkatan output produksi dan keefektifan kinerja sektor-sektor perekonomian wilayah.

Dalam pengembangan wilayah terdapat tiga unsur fundamental yaitu adanya pusat, wilayah pengaruh atau wilayah pelayanan dan tersedianya jaringan transportasi (Adisasmita, 2011). Klasifikasi wilayah atau kawasan sebagai konsep sangat diperlukan, bukan hanya dalam pembangunan ekonomi tetapi juga diperlukan dalam pembangunan sosial, pembangunan administrasi pemerintahan dan pertahanan keamanan. Dalam pengembangan wilayah dikenal Wilayah Pembangunan Utama (WPU), Satuan Wilayah Pengembangan (SWP), Wilayah Pengembangan (WP), wilayah cepat berkembang, wilayah terisolasi, wilayah terpencil, wilayah tertinggal, wilayah perbatasan, wilayah gugus pulau, wilayah agropolitas dan metropolitan.

Keterhubungan antar wilayah diartikan adanya keterhubungan antara dua wilayah atau lebih biasanya menunjukkan hubungan

dua arah atau timbal balik antara wilayah yang satu dengan wilayah yang lain (Adisasmita, 2011). Keterhubungan ini terjadi karena adanya saling membutuhkan dan melengkapi antar wilayah sehingga mewujudkan interaksi antar wilayah. Kegiatan yg dimaksud adalah arus barang dan manusia. Kegiatan arus barang antar wilayah merupakan gejala ekonomi yang paling menonjol. Kegiatan arus barang antar wilayah dilakukan melalui pusat-pusatnya seperti ibukota provinsi, kabupaten dan kecamatan. Pusat-pusat tersebut merupakan pusat kegiatan produksi dan perdagangan serta transportasi tingkat nasional (PKN), pusat kegiatan tingkat wilayah (PKW), dan pusat-pusat kegiatan lokal (PKL) yang tersusun secara hirarkis dalam suatu satuan wilayah pengembangan (SWP).

Menurut (Pontoh & Kustiwan, 2009), kota didefinisikan sebagai tempat dengan konsentrasi penduduk lebih padat dari wilayah sekitarnya karena terjadi pemusatan kegiatan fungsional yang berkaitan dengan kegiatan atau aktivitas penduduknya. Sedangkan (Adisasmita, 2018) mendefinisikan kota sebagai suatu permukaan wilayah dimana terdapat konsentrasi penduduk dengan berbagai jenis kegiatan ekonomi, sosial budaya dan administrasi pemerintahan.

Beberapa teori – teori lokasi dan pengembangan wilayah diantaranya (Sakti Adji Adisasmita, 2011) :

1. Teori lokasi Von Thunen (Johan Heinrich Von Thunen, 1826)  
Membahas sewa lahan pertanian pada lokasi yang berbeda-beda jaraknya dari pusat kota. Lahan yang berada di dekat pusat kota akan lebih mahal di bandingkan lahan yang jauh dari pusat kota karena jarak yang makin jauh dari pusat kota/kegiatan, akan meningkatkan biaya transportasi. Model Teori Lokasi Pertanian Von Thunen membandingkan hubungan antara biaya produksi, harga pasar dan biaya transportasi
2. Teori lokasi industri (Alfred Weber, 1909)  
Memperhitungkan beberapa faktor spasial (mengenai ruang/tempat) untuk menemukan lokasi yang optimal dan biaya yang minimal untuk pembangunan pabrik. Mengelaborasi pemilihan lokasi optimum dan aglomerasi industri
3. Teori tempat sentral (Walter Christaller, 1933)  
Tempat sentral diasumsikan sebagai tempat yang memberikan peluang kepada manusia yang jumlahnya maksimum untuk berpartisipasi dalam kegiatan pelayanan maupun sebagai pihak yang dilayani. Tempat sentral itu digambarkan sebagai titik-titik simpul dari suatu bentuk geometrik heksagonal yang memiliki kawasan pengaruh yang luas terhadap tempat-tempat di sekitarnya. Tempat sentral itu dinamakan kota. Suatu kota berkembang sebagai akibat dari fungsinya dalam menyediakan barang dan jasa untuk daerah sekitarnya.

4. Teori kutub pertumbuhan (Francois Perroux, 1955)

Munculnya pusat pertumbuhan yang berfungsi sebagai penggerak utama (*prime mover*) pertumbuhan karena memiliki industri pendorong (*propulsive industry*)

5. Teori simpul jasa distribusi (Poernomosidi Hadjisarosa, 1980)

Berkembangnya Wilayah ditandai oleh terjadinya Pertumbuhan atau pengembangan sebagai akibat berlangsungnya berbagai kegiatan usaha baik sektor Pemerintah maupun sektor Swasta, yang pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan pemenuhan kebutuhan. Berlangsungnya kegiatan usaha tersebut ditunjang dari segi modal. Dalam teori ini dibedakan antara wilayah administratif dan wilayah pengembangan. Secara administratif, seluruh wilayah terbagi habis tetapi tidak berarti seluruh wilayah administrasi otomatis tercakup dalam Wilayah pengembangan, dalam kenyataannya beberapa bagian wilayah administrasi tidak terjangkau oleh pelayanan jasa distribusi disebabkan hambatan-hambatan geografis atau karena belum tersedianya prasarana perhubungan.

Dalam Teori pertumbuhan wilayah resource endowment (sumberdaya alam) disebutkan bahwa wilayah/daerah yang maju atau makmur apabila memiliki sumberdaya alam yang potensial. Sumberdaya alam di daerah produksi diangkut ke daerah konsumsi (pasar) menggunakan atau membutuhkan



pelayanan transportasi . Demikian pula dalam teori basis ekspor (export base), pertumbuhan ekonomi wilayah tergantung permintaan wilayah lainnya terhadap komoditas ekspor yang dihasilkan suatu wilayah. Untuk mengangkut komoditas ekspor dari suatu wilayah ke wilayah lain di perlukan tersedianya fasilitas transportasi. Transportasi memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam menunjang interaksi perdagangan antar wilayah. Transportasi berfungsi menjembatani hubungan daerah produksi dengan daerah pemasaran atau dapat dikatakan transportasi mendekatkan produsen dan konsumen.

Oleh karena ini fasilitas (sarana dan prasarana) transportasi harus disediakan dalam kapasitas yang mencukupi untuk melayani permintaan jasa transportasi. Dalam pengembangan wilayah, tersedianya fasilitas transportasi agar diupayakan harus mampu melayani interaksi antar wilayah. Fasilitas ini termasuk didalamnya adalah terminal.

#### **D. Fasilitas Transportasi pada Pengembangan Wilayah**

Fasilitas Transportasi terdiri dari prasarana transportasi (jalan darat) dan sarana transportasi (moda transportasi darat). Selain fasilitas transportasi terdapat terminologi jaringan transportasi. Jaringan transportasi terdiri dari jaringan prasarana transportasi

dan jaringan pelayanan transportasi. Jaringan prasarana transportasi terdiri dari simpul-simpul transportasi yang dihubungkan oleh prasarana transportasi (jalan). Jalan menurut klasifikasinya terdiri dari jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal. Jaringan pelayanan transportasi adalah pergerakan muatan (Manusia dan barang) antar simpul transportasi yang dilakukan melalui trayek transportasi yang telah ditetapkan atau non trayek. (Sakti Adji Adisasmita, 2011)

Pelayanan transportasi dalam pengembangan wilayah adalah menghubungkan antar simpul (besar, sedang dan kecil) maupun jarak jauh, bahkan melintasi banyak kabupaten dan beberapa provinsi. Contoh yaitu jalan Trans Pulau Jawa yang menghubungkan Anyer di Provinsi Banten ke Banyuwangi di Provinsi Jawa Timur sepanjang 1.000 Kilometer, melintasi lima provinsi, yaitu Provinsi Banten, Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Jawa Tengah dan Provinsi Jawa Timur. Contoh lain, yaitu jalan Trans Sulawesi yang menghubungkan Kota Makassar, yang terletak pada ujung paling Selatan ke Kota Manado, yang terletak pada ujung paling utara berjarak sepanjang lebih dari 2.000 Kilometer, melintasi empat provinsi (melewati Tentena dan kota Poso), yaitu Provinsi Sulawesi

Selatan, Provinsi Sulawesi Tengah, Provinsi Gorontalo dan Provinsi Sulawesi Utara.

Jaringan prasarana jalan menghubungkan simpul – simpul (ibukota provinsi, ibukota kabupaten/kota) yang tersusun secara hirarkis, dan kemudian dilanjutkan ke kecamatan-kecamatan dan desa-desa, sehingga seluruh bagian wilayah terlayani oleh pelayanan transportasi. Ada sebagian jaringan jalan yang mempunyai tingkat kepadatan lalu lintasnya rendah dan ada yang sangat rendah, meskipun demikian jaringan jalan ke seluruh wilayah dan pelayanan transportasi harus diselenggarakan, karena jaringan jalan mempunyai fungsi yang sangat penting, yaitu sebagai urat nadi perekonomian dan pembangunan sebagai sarana untuk memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa.

#### **E. Peran Terminal Dalam Pengembangan Wilayah**

Pengembangan wilayah mengandung pengertian adanya perubahan pada tingkat produktifitas wilayah, yang diukur melalui populasi, kesempatan kerja, pendapatan dan nilai tambah industri. Selain itu pengembangan wilayah juga mencakup pengembangan sosial seperti perbaikan derajat kesehatan dan kesejahteraan, kualitas lingkungan, fasilitas umum dan sebagainya. Pengembangan wilayah terutama pinggiran kota disebabkan oleh

tiga hal yaitu pertama, meningkatkan pelayanan sistem transportasi kota dan kemampuan memiliki kendaraan yang meningkat yang membuat jarak menjadi tidak masalah. Sehingga timbul eksploitasi lahan sub urban menjadi kawasan perumahan dan penduduk kota. Kedua peningkatan penduduk sub urban, yang meramaikan sub urban tersebut. Ketiga meningkatnya taraf kehidupan penduduk sub urban yang memungkinkan orang menempatkan rumah lebih baik dan ideal.

Pembangunan terminal di wilayah pinggiran kota akan sangat berpengaruh terhadap pengembangan wilayah disekitarnya. Keberadaan terminal dapat menambah aktivitas, seperti perdagangan, jasa dan transportasi di wilayah tersebut, sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas serta dapat menyerap tenaga kerja. Ini dapat memberikan nilai tambah yang mampu menarik sumberdaya ke sekitar lokasi tersebut. Apabila hal ini terus berkembang dapat menyebabkan peningkatan kondisi wilayah tersebut. Selain peningkatan perdagangan dan transportasi yang ada pada wilayah itu akan mempengaruhi hampir seluruh sektor. Perubahan ini menyebabkan perkembangan wilayah kota secara keseluruhan (Forbes J, 1969).

Keberadaan Terminal, dalam hal ini Terminal Regional Daya yang merupakan terminal penumpang Tipe A serta terminal induk yang ada di Kota Makassar keberadaannya sangat penting dalam dalam

menyediakan pelayanan transportasi kepada masyarakat terutama apabila fungsi terminal dapat dimaksimalkan. Retribusi yang berasal dari Terminal Regional Daya menjadi salah satu sumber kontribusi bagi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar.

#### **F. Retribusi dan PAD**

Retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan (Widodo, 2007). Retribusi bisa juga disebut sebagai pungutan yang dilakukan oleh pemerintah sebagai akibat adanya kontraprestasi yang diberikan oleh pemerintah daerah atau pembayaran tersebut didasarkan atas prestasi atau pelayanan yang diberikan pemerintah daerah yang langsung dinikmati secara perorangan oleh warga masyarakat dan pelaksanaannya didasarkan atas peraturan yang berlaku. Retribusi Terminal adalah retribusi yang di pungut atas jasa pelayanan terminal yang disediakan oleh Pemerintah Daerah. Dalam arti lain, retribusi adalah pembayaran wajib dari penduduk kepada Negara karena adanya jasa tertentu yang diberikan oleh Negara bagi penduduknya secara perorangan. Jasa tersebut dapat dikatakan bersifat langsung, yaitu hanya yang membayar retribusi yang

menikmati balas jasa dari Negara. Salah satu contoh retribusi adalah retribusi terminal yaitu retribusi atas pemakaian terminal.

Objek retribusi terminal adalah pelayanan penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang dan bis umum, tempat kegiatan usaha dan fasilitas lainnya di lingkungan terminal yang disediakan, dimiliki, dan/atau dikelola oleh Pemerintah Daerah. Dikecualikan dari objek retribusi terminal adalah terminal yang disediakan, dimiliki, dan/atau dikelola oleh Pemerintah, BUMN, BUMD dan pihak swasta.

Subjek retribusi terminal adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan/menikmati pelayanan pemakaian terminal. Wajib retribusi terminal adalah orang pribadi atau badan yang menurut ketentuan peraturan perundang-undangan retribusi diwajibkan untuk melakukan pembayaran retribusi terminal, termasuk pemungut atau pemotong retribusi terminal.

Tingkat penggunaan jasa pelayanan terminal diukur berdasarkan pada klasifikasi terminal, jenis kendaraan dan waktu penggunaan. Prinsip dan sasaran dalam penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi terminal adalah biaya administrasi, biaya pembangunan,

biaya perawatan, biaya penyusutan, biaya kebersihan dan biaya penyelenggaraan.

Pendapatan Daerah adalah hak pemerintah daerah yang diakui sebagai penambah nilai kekayaan bersih (UU No 33 tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah). Pendapatan daerah meliputi semua penerimaan uang melalui Rekening Kas Umum Daerah, yang menambah ekuitas dana lancar, yang merupakan hak daerah dalam satu tahun anggaran yang tidak perlu dibayar kembali oleh daerah (PP No. 58 tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan).

Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah penerimaan yang diperoleh daerah dari sumber-sumber dalam wilayahnya sendiri yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pendapatan Asli Daerah diharap menjadi salah satu sumber pembiayaan penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan daerah, dengan memanfaatkan semua potensi dan sumber daya yang dimiliki daerah yang bersangkutan secara intensif melalui peningkatan mutu sumber daya manusia, pengelola sumber pembiayaan, perbaikan kelembagaan (struktur, mekanisme, kerja dan koordinasi), evaluasi sumber-sumber dan pengendalian perbaikan dasar hukumnya dan

peningkatan pengawasan. Pendapatan Asli Daerah adalah pendapatan yang diperoleh daerah dari penerimaan pajak daerah, retribusi daerah, laba perusahaan dan lain-lain yang sah (Hanif Nurcholis, 2007).

### **G. Analisis Skoring**

Analisis sistem skoring merupakan suatu metode yang dapat memberikan penilaian terhadap kelayakan subyek tes dalam bentuk nilai. Skoring yaitu memberikan nilai atau bobot pada data-data sekunder atau primer yang telah diberi kode.

Skala kategori penilaian dan pembobotan yang ditentukan untuk beberapa pertanyaan dalam kuisisioner, agar dapat dengan mudah untuk dianalisa dan disimpulkan sesuai dengan yang dikemukakan, maka penyebaran nilai-nilai tersebut perlu diringkas dalam suatu frekuensi dengan tidak mengurangi obyektivitas hasil penelitian, yaitu dengan suatu daftar yang membagi data ke dalam tiga kategori.

Dengan sistem tersebut di atas pada hasil akhir penilaian dapat diketahui sebagai hasil penjumlahan. Untuk memudahkan memberikan ukuran penilaian maka nilai skor yang sudah dikonversikan ke dalam rentang besar nilai berdasarkan pengklasifikasian nilai. Interval kelas dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:



$$I = \frac{R}{N}$$

Sumber : Sudjana 1992:47

Keterangan :

I = Lebar Interval Kelas

R = (Rentang) Skor Tertinggi – Skor Terendah

N = Jumlah Kelas/Klasifikasi

## H. Analisis Regresi

Analisis regresi merupakan analisis statistik yang mempelajari hubungan antara dua variabel atau lebih. Dalam analisis regresi linear diasumsikan berlakunya bentuk hubungan linear dalam parameter. Modul regresi linear yang paling sederhana adalah regresi linear dengan satu variabel bebas (*independent variable*).

Analisis regresi adalah analisis statistik yang mempelajari hubungan antara dua atau lebih variabel kuantitatif sehingga satu variabel dapat diramalkan (*predicted*) dari variabel lainnya. (Sri Pangesti, 2009)

Hubungan antara dua variabel dapat dibedakan menjadi dua, yaitu *hubungan fungsional* dan *hubungan statistik*. Hubungan fungsional antara dua variabel dapat dinyatakan secara matematis; jika  $X$  variabel bebas (*independent variable*) dan  $Y$  variabel tak bebas (*dependent variable*), hubungan fungsional ditulis dalam bentuk

$$Y = f X$$

Jika diketahui nilai  $X$  tertentu, fungsi  $f$  akan memberikan nilai  $Y$  yang bersesuaian.

Regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal antara satu variabel independen dengan satu variabel dependen. Persamaan umum regresi linier sederhana adalah

$$Y = a + bX$$

Dimana :

$Y$  = subyek dalam variabel dependen yang diprediksikan

$a$  = harga  $Y$  bila  $X = 0$  (harga konstan)

$b$  = angka arah atau koefisien regresi, yang menunjukkan angka peningkatan ataupun penurunan variabel dependen yang didasarkan pada variabel independen. Bila  $b (+)$  maka naik, dan bila  $(-)$  maka terjadi penurunan.  $X$  = subyek pada variabel Independen yang mempunyai nilai tertentu. Secara teknis harga  $b$  merupakan tangen dari (perbandingan) antara panjang garis variabel Independen dengan variabel dependen, setelah persamaan regresi ditemukan

#### **I. Analisis Medan Kekuatan.**

Force Field Analisis Model dikembangkan oleh Lewin (1951) dan digunakan secara meluas untuk menginformasikan pembuatan keputusan terutama dalam perencanaan dan pelaksanaan program manajemen perubahan dalam organisasi. Force Field Analysis

adalah metoda yang sangat ampuh untuk memperoleh gambaran lengkap yang menyeluruh berbagai kekuatan yang ada dalam isu utama suatu kebijakan juga untuk memperkirakan sumber dan tingkat kekuatan kekuatan tersebut. (Louise Kelly & Chris Booth, 2004).

Analisis medan daya merupakan suatu alat analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi berbagai kendala dalam mencapai suatu sasaran dalam perubahan dan mengidentifikasikan berbagai sebab yang mungkin serta pemecahan dari suatu masalah. Sasaran utama *Force Field Analysis* dalam upaya mempengaruhi kebijakan adalah menemukan cara untuk mengurangi kekuatan penghambat sekaligus mencari peluang untuk mendapat keuntungan dari kekuatan pendorong.

Tahapannya meliputi :

1. Mengidentifikasi masalah berdasarkan fenomena yang terjadi
2. Menganalisis masalah dengan mengidentifikasi berbagai kekuatan pendorong dan kekuatan penghambat.
3. Memberikan penilaian skala prioritas terhadap setiap faktor pendorong dan penghambat.

Menurut (Sianipar & Entang, 2003), strategi yang paling efektif adalah menghilangkan atau meminimalisasi hambatan kunci dan optimalisasi atau mobilisasi pendorong kunci ke arah kinerja yang akan dicapai. Pendekatan demikian merupakan strategi fokus, artinya kekuatan kunci yang dipilih difokuskan ke arah pengembangan yang telah ditetapkan.

Tahapan-tahapan dalam melakukan analisis FFA adalah sebagai berikut (Adhanita, 2013):

1. Menentukan target yang akan diubah;
2. Menentukan daftar dari semua faktor pendorong yang mendorong terjadinya perubahan tersebut (di bagian kanan);
3. Menentukan daftar dari faktor penghambat yang menghambat terjadinya perubahan tersebut (di bagian kiri); yang menunjukkan seberapa besar kekuatannya pada target;
4. Memberikan nilai pada setiap faktor tersebut yang menunjukkan seberapa besar kekuatannya pada target;
5. Menganalisa sejauh mana kemampuan untuk melakukan sesuatu yang dapat mempengaruhi/merubah faktor-faktor tersebut, dan memberkani nilai yang menunjukkan seberapa besar kemampuan untuk melakukan perubahan pada faktor-faktor tersebut

## J. Penelitian Terdahulu

Tabel 2. Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti (Tahun publikasi)	Judul	Tujuan	Metode Analisis	Hasil
(Muradi, 2005)	Pemanfaatan Terminal Angkutan Umum Regional Terkait dengan Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Pangkalpinang.	Mengkaji penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang dan memberikan arahan pemanfaatan agar dapat berfungsi dengan maksimal terkait dengan kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang	1. Analisis Skoring 2. Analisis SWOT	Dilihat dari pemanfaatan fungsi terminal terlihat bahwa aspek operasional dan kondisi fisik terminal kurang memadai serta kurang didukungnya terminal oleh sistem transportasi secara keseluruhan membuat fungsi terminal kurang maksimal. Selain itu tingkat aksesibilitas terminal kurang baik seperti lokasi terminal jauh dari jalan utama, kurangnya keterkaitan terminal dengan dengan

				sistem transit lokal, letak terminal yang terlalu jauh dari pusat kegiatan kota dan terbatasnya jumlah trayek antar kota yang masuk ke terminal.
(Sulaeman & Widiyanto, 1995)	Kajian Pemanfaatan Terminal Indihiang Terkait dengan Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Tasikmalaya	Mengidentifikasi pola pergerakan penumpang yang memanfaatkan terminal Indihiang sebagai tempat keberangkatan dan/atau pemberhentian. Mengidentifikasi penyebab kurang optimalnya fungsi terminal Indihiang sebagai terminal Induk dan mengidentifikasi arahan pemanfaatan Terminal Indihiang terkait kebijakan	1. Analisis SWOT	Terminal Indihiang secara fungsinya sebagai tempat keberangkatan dan pemberhentian kendaraan umum serta sebagai tempat akumulasi penumpang belum berfungsi secara optimal, namun secara pelayanan sebagai fasilitas pelayanan publik telah optimal dengan ketersediaan fasilitas utama dan penunjang yang memadai. Usaha pengembangan

		pengembangan wilayah kota Tasikmalaya.		wilayah Kota Tasikmalaya dengan cara membangun Terminal Indihiang di wilayah pinggiran kota belum tercapai dengan baik karena sebagian besar kendaraan umum dan penumpang tidak masuk kedalam terminal sehingga menyebabkan terhambatnya pengembangan fisik sekitar terminal.
Kajian Pemanfaatan Terminal Mengwi Terkait Dengan Kebijakan Pengembangan Wilayah Provinsi Bali	Mengidentifikasi Faktor-faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya pemanfaatan terminal serta untuk mengetahui rekomendasi strategi arahan pemanfaatan Terminal Mengwi terkait dengan	Analisis Skoring Analisis SWOT	Penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan Terminal Mengwi sebagai terminal tipe A adalah karena pola pergerakan penumpang melalui terminal Mengwi cenderung berasal dan menuju ke	

---

kebijakan  
pengembangan  
wilayah di Provinsi  
Bali

daerah terbangun  
yang menuju pada  
pusat kota/kegiatan.  
Memfaatkan fungsi  
Terminal Mengwi  
sebagai sebuah  
prasarana yang dapat  
mempercepat  
pengembangan pusat  
pertumbuhan baru di  
wilayah pinggiran dan  
menjadi modal dasar  
yang merupakan  
peluang yang besar  
dalam upaya  
pengembangan  
wilayah pinggiran  
Provinsi Bali.

---



## K. Kerangka Konsep Penelitian

