

PRAKATA

Assalamu alaikum Wr. Wb

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala limpahan ilmu dan rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini tepat pada waktunya.

Penulis menyadari berbagai hambatan dan kesulitan ditemui dalam penyelesaian tesis ini, namun berkat bantuan, bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak maka penulisan tesis ini dapat terselesaikan.

Dalam kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ing. H. M. Yamin Jinca, MStr., selaku ketua komisi penasehat dan bapak Prof. Dr. Ir. H. M. Ramli Rahim, M.Eng., selaku anggota komisi penasehat, yang bersedia meluangkan waktu dan pikiran dalam proses bimbingan penyusunan tesis ini.
2. Bapak Prof. Dr. Ir. H. M. Ramli Rahim, M.Eng., selaku ketua program studi Teknik Perencanaan Prasarana, Pascasarjana, Universitas Hasanuddin, atas segala bantuan dan motivasi dalam menyelesaikan pendidikan program magister ini.
3. Bapak Prof. Dr. H. Rahardjo Adisasmita, SE, M.Ec., Ibu Prof. Dr. Ir. Shirley Wunas, DEA. dan Ibu Dr. Ir. Ria Rosali Wikantari, M.Arch. sebagai tim penguji, yang telah banyak memberikan saran, masukan dan koreksi dalam penyempurnaan penyusunan tesis ini.

4. Pemerintah Propinsi Sulawesi Barat, khususnya Kabupaten Majene, Kepala Dinas dan para pegawai Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Majene, atas kerjasama dan dukungannya dalam penyusunan tesis ini.
5. Seluruh keluargaku, utamanya "Ibu" atas semua kasih sayang, doa, motivasi dan bantuan yang diberikan selama penulis menyelesaikan studi. *Tesis ini kudedikasikan buat ibu*. Untuk saudara-saudariku, Rina dan Yudis, Rinul (*thaks for all bro..*) dan Rifi atas segala dukungannya. Tidak lupa pula untuk Sahabatku Bau Mirsa Dai, S.Sos., atas segala dukungan, pengertian dan kepercayaan selama penulis menyelesaikan studi (*maaf kalau pue sering nunggu lama..*).
6. Rekan-rekan mahasiswa Teknik Perencanaan Prasarana-UNHAS, kak Syam, pak Ikbal, Asdar, pak Faisal dkk, yang telah banyak membantu dalam penyempurnaan tesis ini.
7. Serta kepada pihak-pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terima kasih atas bantuannya.

Harapan penulis, kiranya tesis ini dapat memberikan sumbangsih dan manfaat bagi semua pihak, disamping itu penulis juga mengharapkan masukan dan kritikan yang sifatnya membangun demi kesempurnaan tesis ini

Wassalam

Makassar, Desember 2007
Hj. Syahrimayani, ST

ABSTRAK

SYAHRIMAYANI (2007), penelitian tentang *Analisis Kapasitas dan Prospek Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat di Kota Majene – Sulawesi Barat*. (dibimbing oleh M. Yamin Jinca dan M. Ramli Rahim)

Penelitian ini bertujuan menganalisis (1) seberapa besar kapasitas dan tingkat pemanfaatan terminal penumpang angkutan darat di Kota Majene saat ini, (2) mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal pada jangka menengah, dan (3) merumuskan prospek pengembangan terminal penumpang angkutan darat kota Majene. Penelitian ini difokuskan pada terminal pembantu yang berada di Kecamatan Banggae, Kelurahan Pangali-ali. Jenis penelitian ini adalah penelitian diskriptif analisis dengan metode pengambilan sampel dengan sistem *accidental sampling*, sehingga jumlah sampel 95 orang. Teknik analisis dilakukan secara kualitatif dan kuantitatif, untuk kapasitas terminal dengan analisis teknis kapasitas, untuk faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal digunakan analisis regresi linear berganda dan untuk prospek pengembangan terminal digunakan analisis SWOT.

Hasil penelitian untuk kapasitas terminal bahwa secara kualitatif terminal di Kota Majene masih dimanfaatkan oleh masyarakat untuk aktifitas sehari-hari dan secara kuantitatif kapasitas area terminal keseluruhan adalah 3.270.088 kendaraan/tahun dengan tingkat pemanfaatan terminal hanya 2,53% selain itu kebutuhan luas atau panjang tempat parkir terminal yaitu 47,5 m. Untuk faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal, ditemukan secara parsial atau simultan faktor jumlah penduduk (X^1), PDRB (X^2), arus penumpang (X^3) dan arus kendaraan (X^4) berpengaruh secara signifikan dan cukup kuat dalam pengembangan terminal sebesar 0,891. Untuk prospek pengembangan terminal baik secara kualitatif dan kuantitatif berdasarkan analisis SWOT diperoleh bahwa pengembangan terminal sebaiknya melalui relokasi, didukung dengan penambahan sarana dan prasarana utama dan pendukung terminal guna memberikan pelayanan secara optimal, selain itu penertiban arus lalu lintas, terminal bayangan, pembangunan halte dan pemberlakuan trayek serta regulasi yang tegas sangat diperlukan guna menciptakan sistem transportasi yang kondusif.

ABSTRACT

SYAHRIMAYANI (2007), the research about Analysis of Capacity and Developmet Prospect of Bus Station That Serve The Massenger in Majene City – of West Sulawesi Province. (Supervised by M. Yamin Jinca and M. Ramli Rahim)

The research aim to explain (1) how big the bus station capacity and

Penelitian ini bertujuan menganalisis (1) seberapa besar kapasitas dan tingkat pemanfaatan terminal penumpang angkutan darat di Kota Majene saat ini, (2) mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal pada jangka menengah, dan (3) merumuskan prospek pengembangan terminal penumpang angkutan darat kota Majene. Penelitian ini difokuskan pada terminal pembantu yang berada di Kecamatan Banggae, Kelurahan Pangali-ali. Jenis penelitian ini adalah penelitian diskriptif analisis dengan metode pengambilan sampel secara *cluster sampling* dan pemilihan sampel sistem *accidental sampling*, sehingga jumlah sampel 95 orang. Teknik analisis dilakukan secara kualitatif dan kuantitatif, untuk kapasitas terminal dengan analisis teknis kapasitas, untuk faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal digunakan analisis regresi linear berganda dan untuk prospek pengembangan terminal digunakan analisis SWOT.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PRAKATA	iii
ABSTRAK	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Kegunaan Penelitian	8
E. Ruang Lingkup Penelitian	9
F. Sistematika Penulisan	9
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	11
A. Sistem Transportasi	11
B. Landasan Konsep Terminal	17
C. Konsep Kapasitas Terminal	29

D. Konsep Perencanaan dan Pengembangan Terminal	30
E. Strategi Pengembangan Terminal (SWOT)	35
F. Hasil Penelitian Terdahulu	40
G. Kerangka Pikir	44
BAB III METODE PENELITIAN	45
A. Jenis Penelitian	45
B. Waktu dan Lokasi Penelitian	45
C. Populasi dan Sampel	49
D. Teknik Pengumpulan Data	51
E. Metode Analisis	54
F. Definisi Operasional	60
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	69
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	69
B. Karakteristik Responden	83
C. Analisis Kapasitas Terminal	88
D. Faktor-faktor Penentu Pengembangan Terminal	116
E. Prospek Pengembangan Terminal	126
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	141
A. Kesimpulan	141
B. Saran-saran	142
DAFTAR PUSTAKA	144
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
1	Kebutuhan Luas Terminal	29
2	Matriks Analisis SWOT	38
3	Jumlah Populasi Pengguna Terminal	50
4	Jumlah Sampel Pengguna Terminal	51
5	Luas Wilayah Kabupaten Majene berdasarkan Kecamatan	60
6	Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin dan Kelompok Umur di Kabupaten Majene	72
7	Jumlah Pendapatan Penduduk Kota Majene	73
8	Panjang Jalan Menurut Permukaan dalam di Kabupaten Majene tahun 2002-2006 (Km)	74
9	Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Majene	75
10	Data Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	76
11	Distribusi Responden Menurut Umur	83
12	Distribusi Responden Menurut Jenis Kelamin	84
13	Distribusi Responden Menurut Pendidikan	85
14	Distribusi Responden Menurut Jenis Pekerjaan	86
15	Distribusi Responden Menurut Penghasilan	87
16	Distribusi Responden Berdasarkan Jarak Terminal dari Tempat Tinggal	88
17	Distribusi Responden Berdasarkan Tanggapan Jarak Terminal dengan Tempat Tinggal	89

18	Distribusi Responden Berdasarkan Tanggapan Ketersediaan Kendaraan yang digunakan ke Terminal	90
19	Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Angkutan yang digunakan ke Terminal	91
20	Distribusi Responden Berdasarkan Tarif Angkutan yang digunakan ke Terminal	92
21	Distribusi Responden Berdasarkan Waktu yang dibutuhkan Untuk Tiba Di Terminal	93
22	Distribusi Responden Berdasarkan Tanggapan Waktu yang dibutuhkan untuk Tiba di Terminal	94
23	Distribusi Responden Berdasarkan Waktu Penggunaan Terminal	95
24	Distribusi Responden Berdasarkan Frekuensi Penggunaan Terminal dalam sehari	96
25	Distribusi Responden Berdasarkan Frekuensi Penggunaan Terminal dalam seminggu	97
26	Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Angkutan yang digunakan dari Terminal Menuju Tempat Tujuan	98
27	Distribusi Responden Berdasarkan Besarnya Tarif yang digunakan	99
28	Distribusi Responden Berdasarkan Waktu Menunggu Angkutan Umum di Dalam Terminal	100
29	Distribusi Responden Berdasarkan Tanggapan Kondisi Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	101
30	Distribusi Responden Berdasarkan Tingkat Aksesibilitas Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	103
31	Distribusi Responden Berdasarkan Tanggapan Terhadap Ketersediaan Sarana / Moda Angkutan di Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	104

32	Distribusi Responden Berdasarkan Tanggapan terhadap Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Utama di Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	105
33	Distribusi Responden Berdasarkan Tanggapan terhadap Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Pendukung di Terminal Angkutan Darat Kota Majene	106
34	Distribusi Responden Berdasarkan Tanggapan terhadap Keamanan dan Kenyamanan di Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	107
35	Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Kebersihan di Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	108
36	Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Kebisingan dan Pencemaran Udara di Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	110
37	Perbandingan Luas Sarana dan Prasarana Terminal Penumpang Angkutan Darat di Kabupaten Majene dengan Standar Kebutuhan Luas dari Ditjen Perhubungan Darat	112
38	Jumlah Arus Kendaraan yang Keluar-Masuk di Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	117
39	Jumlah Arus Penumpang yang Keluar-Masuk di Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	118
40	Rekapitulasi Hasil Analisis Regresi Linear Berganda Faktor-faktor Penentu Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat di Kota Majene	118
41	Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Perhatian Pemerintah dalam Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	126
42	Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Perlunya Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene	128
43	Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene di lokasi yang sama (<i>Renovasi</i>)	129

44	Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene di Lokasi yang Baru (<i>Relokasi</i>)	130
45	Internal Strategic Factor Analysis Summary (IFAS)	133
46	Eksternal Strategic Factor Analysis Summary (EFAS)	134

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
1	Bagan Alir Terminal Penumpang Umum	21
2	Bagan Alir Terminal Penumpang Barang Umum	22
3	Diagram Analisis SWOT	39
4	Kerangka Pikir Penelitian	44
5	Lokasi Penelitian	47
6	Lokasi Terminal Induk dan Pembantu	48
7	Peta Administrasi Kabupaten Majene	71
8	Terminal Induk dan Terminal Pembantu	79
9	Letak Terminal Pembantu dan Titik Terminal Bayangan	80
10	Lokasi Terminal Pembantu	81
11	Dimensi Sarana dan Prasarana pada Terminal Pembantu	82
12	Posisi Faktor IFAS dan EFAS	135
13	Strategi Pengembangan Terminal Angkutan Darat di Kabupaten Majene	136
14	Matriks SWOT	140

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor

1. Kuisisioner Penelitian
2. Hasil Observasi Awal
3. Tabulasi Data Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat di Kota Majene – Sulawesi Barat.
4. Regression
5. Standar Kebutuhan Luas Sarana dan Prasarana Terminal Penumpang Berdasarkan Type Terminal.
6. Foto-foto Kondisi dan Situasi Terminal di Majene.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan transportasi merupakan urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan. Hal ini dinyatakan dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara Tahun 1993. Adapun arah dari pembangunan transportasi ini adalah untuk mewujudkan sistem transportasi nasional yang berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien.

Terminal sebagai salah satu titik simpul dalam suatu sistem jaringan transportasi sangat penting peranannya dalam pembangunan sektor transportasi sebagai urat nadi perekonomian daerah. Fungsi terminal bukan saja sebagai titik keluar dan masuknya penumpang dan barang dari sistem, sarana bongkar muat kendaraan, tetapi juga merupakan tempat penentuan rute dibuat, pemesanan tempat dan penentuan kendaraan yang dipakai, penentuan ongkos transportasi, penyimpanan muatan dan tempat penumpang menunggu kendaraan.

Kebijakan yang ditempuh oleh pemerintah untuk pengembangan terminal didasarkan pada terwujudnya sistem angkutan umum terpadu, mengutamakan aspek pelayanan masyarakat dan memberikan kesempatan peran serta pihak swasta. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 22 tahun 1990 bahwa kewenangan

penyelenggaraan terminal sesuai fungsinya dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Tingkat II, ditegaskan pula pada Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan dalam pasal 16 ayat (1) disebutkan bahwa pembangunan terminal penumpang dilaksanakan oleh Bupati/Walikota/Kotamadya KDH Tingkat II, kecuali untuk wilayah DKI Jakarta dan kotamadya administratif Batam yang dilaksanakan oleh Gubernur KDH Tingkat I.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2004, mengenai penetapan pembentukan Provinsi Sulawesi Barat yang terdiri dari lima (5) kabupaten antara lain Kabupaten Polewali Mandar (Polman), Kabupaten Majene, Kabupaten Mamasa, Kabupaten Mamuju dan Kabupaten Mamuju Utara maka terjadilah perubahan administrasi pemerintahan dan wilayah yang akan di ikuti oleh pembangunan infrastruktur di berbagai sektor.

Kabupaten Majene merupakan salah satu kabupaten di provinsi ini, dengan total jumlah penduduk sebanyak 146.828 jiwa, kabupaten ini memiliki letak dan fungsi yang sangat strategis sebagai kota transit yang akan selalu dilalui jika ingin menuju Kota Mamuju sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Barat. Kondisi ini mendorong peningkatan aktivitas penduduk serta pertumbuhan jumlah penduduk kota baik secara langsung ataupun tidak.

Seiring dengan peningkatan aktivitas penduduk, menuntut pula adanya peningkatan pelayanan transportasi, utamanya angkutan darat, sehingga jumlah angkutan umum dari waktu ke waktu akan terus

bertambah guna mendukung aktivitas masyarakat yang terus berkembang tersebut. Peningkatan pelayanan transportasi salah satunya adalah pembangunan jaringan jalan perkotaan, namun pengembangan ini belum diikuti oleh pembangunan terminal yang representatif bagi kabupaten Majene pada umumnya dan kota Majene pada khususnya.

Kota Majene pada hakekatnya telah memiliki sarana terminal, yaitu terminal induk dan terminal pembantu. Terminal induk yang terletak di bagian timur kota Majene tepatnya di kawasan Kelurahan Baurung pada awal pembentukannya merupakan terminal tipe B yang melayani angkutan kota dalam provinsi karena saat itu Kabupaten Majene masih tergabung dalam wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Sedangkan terminal pembantu yang terletak di tengah kota Majene tepatnya di Kelurahan Pangali-ali merupakan terminal tipe C yang melayani angkutan antar kecamatan dan desa.

Terminal induk dibagian timur kota Majene ini, terletak kurang lebih satu kilometer dari perbatasan kabupaten Majene dan kabupaten Polewali Mandar dan berada di kawasan permukiman dan perkantoran, saat ini sedang dalam tahap renovasi/perbaikan, renovasi terminal tersebut untuk merubah fungsi terminal menjadi sarana atau gedung pengujian kendaraan bermotor, sehingga fungsi terminal untuk pengontrolan dan pembayaran retribusi terselenggara secara darurat saja. Dengan perubahan fungsi ini tidak memungkinkan lagi untuk menjalankan

funksinya dalam memberikan pelayanan transportasi yang optimal sebagai terminal penumpang angkutan darat.

Sedangkan terminal pembantu terletak di tengah kota yang berada sangat dekat dengan lokasi permukiman, perkantoran, sekolah, pasar ikan dan tempat pelelangan ikan serta berbatasan langsung dengan pelabuhan/dermaga. Hal ini menyebabkan bangkitan lalu lintas yang cukup tinggi pada kawasan sekitar terminal. Pada lokasi ini, fungsi sebagai terminal masih berjalan namun tidak optimal, hal ini disebabkan karena kondisi fisik terminal yang tidak terawat, ketersediaan sarana dan prasarana guna kelancaran pelayanan tidak memadai lagi bahkan dapat dikatakan terbengkalai, selain itu tata guna lahan sekitar terminal menyebabkan tidak memungkinkannya perluasan lokasi pada terminal pembantu ini.

Dampak dari tidak optimalnya pelayanan dari terminal induk dan terminal pembantu ini menimbulkan berbagai permasalahan bidang transportasi antara lain :

1. Ketidakjelasan koordinasi dan pengawasan untuk kendaraan yang keluar dan masuk kota Majene. Hal ini disebabkan karena terminal induk dan pembantu khususnya pada malam hari tidak beroperasi sebagaimana mestinya, sehingga fungsi koordinasi dan pengawasan kendaraan tidak optimal.
2. Kesemrawutan lalu lintas dalam kota Majene, karena tidak jelasnya simpul tempat menaikkan dan menurunkan penumpang.

3. Terciptanya terminal-terminal bayangan di beberapa lokasi dalam kawasan kota, utamanya untuk kendaraan angkutan umum keluar kota ukuran kecil dan sedang misalnya mini bus, mobil panther dan pete-pete, yang dengan bebas menunggu penumpang di jalur/jalan utama dalam kota.

Selain itu letak terminal pembantu yang tidak berada pada jalur jalan utama menyebabkan para penumpang utamanya bus ukuran besar lebih memilih untuk menunggu bus di luar wilayah terminal atau tepatnya di tepi jalan utama. Hal ini menyebabkan terganggunya arus lalu lintas dalam kota.

4. Tidak berfungsinya transportasi dalam kota, karena tidak adanya simpul atau batas yang jelas untuk perpindahan moda. Dalam hal ini angkutan kota (pete-pete) dari kecamatan atau luar kota memiliki akses tidak terbatas hingga dalam kota, sehingga tidak memberi peluang perkembangan transportasi dalam kota. Hal ini juga menyebabkan waktu dan jarak tempuh semakin lama dan jauh sehingga tidak efektif dan efisien dalam pelayanan
5. Ketidaknyamanan penduduk dalam menggunakan sarana transportasi. Utamanya terminal karena fasilitas pendukung tidak tersedia, misalnya loket penjualan karcis yang seadanya, tempat menunggu yang tidak memadai, dan rute/jadwal bus yang datang dan meninggalkan terminal tidak jelas.

Salah satu upaya untuk mengantisipasi permasalahan dan mendukung perkembangan kabupaten Majene yang akan datang, utamanya peningkatan sarana dan prasarana transportasi dalam hal ini pertumbuhan angkutan umum, maka diperlukan perbaikan pelayanan angkutan kota utamanya terminal penumpang angkutan darat.

Dalam rangka pengembangan terminal, harus diperhatikan bahwa terminal merupakan bagian dari Rencana Tata Ruang Kota Majene yang harus mempertimbangkan banyak hal dalam penentuan lokasi terminal yang representatif, antara lain :

1. Aksesibilitas, yang terkait dengan kemudahan akses ke terminal menyangkut ketersediaan jaringan jalan serta biaya transportasi yang terjangkau oleh masyarakat.
2. Mendukung perkembangan aktifitas ekonomi
3. Tersedia lahan yang cukup
4. Tersedianya moda/kendaraan baik menuju ke terminal atau keluar dari terminal.

Dengan mempertimbangkan perlunya sarana terminal bagi perkembangan kota Majene kedepan dengan mempertmbangkan kondisi serta kapasitas terminal induk dan terminal pembantu yang ada sekarang, serta untuk menanggulangi permasalahan-permasalahan yang timbul maka pemerintah kota Majene harus melakukan program pengembangan terminal penumpang kota Majene.

Meninjau hal tersebut maka akan dilakukan penelitian mengenai **Analisis Kapasitas dan Prospek Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat di Kota Majene – Sulawesi Barat.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang dan lingkup masalah yang berkaitan dengan prospek pengembangan terminal penumpang angkutan darat di kabupaten Majene, maka dirumuskan masalah dalam penelitian meliputi :

1. Seberapa besar kapasitas dan pemanfaatan terminal penumpang angkutan umum di Kota Majene saat ini?
2. Faktor-faktor apakah yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal penumpang angkutan darat di kota Majene dalam jangka waktu menengah?
3. Bagaimanakah prospek pengembangan terminal kota Majene?

C. Tujuan Penelitian

Untuk memberikan suatu pertimbangan pengembangan sarana terminal serta prasarana didalamnya yang representatif, dalam mengantisipasi permasalahan transportasi serta memenuhi permintaan akan peningkatan pelayanan transportasi dan angkutan umum.

Adapun tujuan penelitian secara lebih terinci berdasarkan perumusan masalah dalam kaitannya dengan pengembangan terminal kota Majene adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis seberapa besar kapasitas dan tingkat pemanfaatan terminal penumpang angkutan darat di Kota Majene yang tersedia saat ini.
2. Mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh dalam pengembangan terminal penumpang angkutan darat pada jangka menengah.
3. Merumuskan prospek pengembangan terminal penumpang angkutan darat kota Majene .

D. Kegunaan Penelitian

Kegunaan dari penelitian ini adalah :

1. Bahan masukan bagi pemerintah Kota Majene dalam hubungannya dengan penentuan kebijakan pengembangan sarana dan prasarana transportasi, khususnya pengembangan terminal.
2. Bahan masukan atau kajian bagi pihak pemerintah maupun swasta dalam menunjang sistem transportasi kota dan kabupaten dalam mendukung pertumbuhan perekonomian dan kondisi sosial ekonomi masyarakat.
3. Sebagai bahan masukan bagi peneliti lainnya yang meneliti atau berminat untuk melakukan penelitian pada masalah transportasi khususnya terminal.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Lingkup penelitian ini diarahkan pada :

1. Seberapa besar kapasitas terminal penumpang angkutan darat di kota Majene, meliputi tingkat pemanfaatan sarana terminal yang ada saat ini, ketersediaan sarana dan prasarana terminal, ketersediaan fasilitas pendukung berjalannya fungsi terminal, dan tingkat pelayanan serta kenyamanan pengguna terminal.
2. Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal penumpang angkutan darat dalam jangka menengah.
3. Merumuskan prospek pengembangan terminal penumpang angkutan darat kota Majene, dengan melihat tingkat kebutuhan atau permintaan masyarakat akan sarana dan prasarana terminal

F. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pembahasan dan penyusunan dari hasil penelitian yang akan dilakukan, maka disusunlah sistematika penulisan yang akan digunakan didalam penulisan tesis. Susunan sistematika penulisan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Bagian pertama merupakan pendahuluan yang menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penulisan

2. Bagian kedua merupakan tinjauan pustaka atau studi literatur yang menguraikan tentang teori-teori yang berkaitan dengan judul penelitian.
3. Bagian ketiga merupakan metode penelitian yang membahas waktu dan lokasi penelitian, jenis penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan dan analisis data serta definisi operasional.
4. Bagian keempat adalah hasil penelitian dan pembahasan yang meliputi gambaran kapasitas dan pemanfaatan terminal penumpang angkutan darat di kota Majene, faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal penumpang angkutan darat serta prospek pengembangan terminal penumpang angkutan darat kota Majene.
5. Bagian kelima merupakan penutup yang terdiri atas kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Sistem Transportasi

1. Pengertian Dasar Sistem Transportasi

Transportasi menurut Papacostas (1987) dalam Kodoatie (2003) merupakan suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tetap (*fixed facility*)/prasarana, besaran arus (*flow entities*)/sarana dan sistem pengendalian (*control system*), yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.

Transportasi merupakan sistem dinamis yang terus berkembang seiring dengan perjalanan waktu. Terdapat dua hal yang harus diperhitungkan untuk kelancaran transportasi yaitu pertama adalah permintaan/*Demand* (D) dan kedua adalah penyediaan fasilitas/*Supply* (S) transportasi.

Permintaan (D) di perkotaan ditentukan oleh barang dan penumpang yang akan diangkut dari satu tempat ke tempat lain, pertumbuhan dan penyebaran penduduk, besarnya penghasilan, pertumbuhan jumlah kendaraan, kepemilikan kendaraan pribadi dan analisis permintaan jasa transportasi. Sementara penyediaan fasilitas transportasi (S) ada kaitannya dengan permintaan akan jasa transportasi secara menyeluruh. Salim dalam Jinca (2007) menyatakan penyediaan fasilitas transportasi dapat kita bedakan dari beberapa segi antara lain kapasitas yang tersedia

dan alternatif moda pada saat bersamaan, kondisi teknis alat angkut yang dipakai, produksi jasa yang dapat diserahkan oleh perusahaan angkut dan sistem pembiayaan dalam pengoperasian alat angkut. Untuk menjamin lancarnya transportasi sepanjang waktu, maka dibutuhkan suatu perencanaan yang baik.

Secara sederhana transportasi sebagai sistem mencakup sub sistem prasarana berupa jalur dan simpul tempat pergerakan, sub sistem sarana berupa kendaraan atau alat pergerakan dan sub sistem pengendalian atau pengaturan yang memungkinkan pergerakan tersebut efisien, lancar, aman dan teratur.

Selanjutnya Jinca (2004) menjelaskan transportasi sebagai perpindahan manusia dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan serta fasilitas yang digunakan untuk tujuan tersebut, dengan mengharapkan suatu nilai tambah, baik berupa nilai tempat ataupun nilai waktu akan muatan yang diangkut dari asal ke tujuan itu. Sedangkan sistem transportasi dikatakan sangat erat kaitannya dengan sistem aktivitas dan sistem lalu lintas yang ada, karena transportasi merupakan permintaan turunan yaitu permintaan yang timbul untuk memenuhi permintaan yang lain.

Fidel Miro (1997), menjelaskan bahwa transportasi memiliki beberapa dimensi, yaitu :

1. Lokasi (asal dan tujuan)
2. Alat, teknologi, bentuk sarana (moda angkutan)

3. Keperluan/kepentingan tertentu (ekonomi, sosial dan kegiatan lainnya)

Transportasi mempermudah manusia untuk mencapai pemenuhan kebutuhannya, namun walaupun begitu transportasi tidak dapat berdiri sendiri tetapi harus terintegrasi dalam suatu kesatuan utuh dan menyeluruh dalam tatanan sistem yang dinamakan sistem transportasi.

Sistem transportasi yang merupakan satu unit, satu integritas, yang bersifat komprehensif yang terdiri dari elemen, unsur dan komponen yang saling mendukung dan bekerja sama membentuk suatu rumusan/tatanan pengaturan transportasi yang lebih baik.

Menurut Adisasmita (2005; 2), dijelaskan bahwa dalam sistem transportasi terdapat persoalan mendasar yaitu mengenai keseimbangan antara prasarana transportasi yang tersedia dengan besarnya kebutuhan dan pergerakan. Oleh sebab itu dinyatakan bahwa usaha pemecahannya dapat dilakukan sebagai berikut :

- a. Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhannya.
- b. Mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah kendaraan pemakai jalan
- c. Menggabungkan (a) dan (b), yaitu dengan menyediakan secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan

Elemen atau komponen-komponen utama transportasi ini menurut Morlok (1991) meliputi :

1. Manusia dan barang (yang diangkut)
2. Kendaraan (alat angkut)
3. Jalan (tempat alat angkut bergerak)
4. Terminal (simpul perpindahan alat dan subjek angkutan)
5. Sistem pengoperasian (mengatur 4 komponen sebelumnya)

Sedangkan komponen utama transportasi yang saling berkaitan dalam memenuhi permintaan akan transportasi menurut Menhein (1979) dalam Fidel Miro (1997), dibatasi menjadi tiga, yaitu :

1. Jalan dan Terminal.
2. Kendaraan
3. Sistem pengelolaan

Hirarki Jaringan transportasi terdiri dari jaringan pelayanan dan jaringan prasarana, meliputi :

1. Jaringan Prasarana
 - a. Terminal; Terminal penumpang (Tipe A, B, C) dan terminal barang
 - b. Jalan; Jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lokal
2. Jaringan Pelayanan
 - a. Pelayanan angkutan umum dalam trayek tetap dan teratur, meliputi
 - Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Lintas Batas Negara
 - Antar Kota dalam Provinsi (AKDP)
 - Perkotaan dan Perdesaan

b. Pelayanan angkutan umum tidak dalam trayek

Morlok (1991) menyatakan bahwa fungsi yang penting dari sistem transportasi adalah menerima benda yang akan dipindahkan ke dalam sistem dan mengeluarkannya dari sistem pada akhir perjalanan. Adapun perjalanan dari asal ke tujuan ini juga mungkin menyebabkan terlibatnya beberapa teknologi atau cara yang membutuhkan pemindahan dari cara satu ke cara yang lain. Bahkan walaupun dengan hanya menggunakan satu cara, mungkin dikehendaki supaya lalu lintas dapat dipindahkan dari suatu kendaraan ke kendaraan yang lain. Fungsi pemindahan ini dilakukan oleh *terminal*.

2. Hubungan Transportasi dengan Aktivitas

Transportasi merupakan bagian integral dari hampir semua kegiatan manusia dan fungsinya dalam masyarakat. Transportasi dapat menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup masyarakat, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, dan selingan dari barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi.

Ketersediaan jasa dan sarana transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, sehingga kegiatan ekonomi produksi dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat,

selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. (Adisasmita, 2005 ; 2)

Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dan memiliki hubungan yang sangat erat dengan perkembangan peradaban modern. Dalam banyak hal, permintaan baru akan transpor telah membawa kepada pengembangan teknologi transportasi baru yang akan memenuhi kebutuhan yang meningkat tersebut. Transportasi adalah suatu bagian integral dari hampir semua kegiatan atau aktivitas manusia. Kemajuan-kemajuan dalam transportasi telah memungkinkan perubahan dalam cara hidup dan cara manusia diatur, dengan demikian mempengaruhi pengembangan peradaban manusia.

Ekonomi terutama berhubungan dengan produksi, distribusi dan konsumsi barang dan jasa yang mempunyai nilai terhadap manusia dan kekayaan. Suatu peranan yang sangat penting dari transportasi termasuk dalam konteks ini. Penduduk harus mempergunakan sumber daya alam di bumi ini untuk memenuhi kebutuhan hidup, menyediakan makanan, pakaian dan tempat tinggal. Sumber alam ini juga dipakai untuk membuat hidup lebih nyaman dan tentram.

Terkadang kita sulit membedakan secara jelas peranan ekonomi ataupun peranan sosial dari transportasi. Walaupun demikian, beberapa perbedaan perlu dibuat karena banyaknya peranan transportasi dan pengaruhnya tidak hanya bersangkut-paut dengan soal pasar atau uang. Oleh karena itu, kalau kita bicara mengenai peranan sosial dalam

transportasi, kita melihat kepada organisasi umum di masyarakat, cara hidup yang berkaitan dengan sejumlah kegiatan, baik secara ekonomi maupun non ekonomi yang menyangkut manusia.

Hubungan antara transportasi terhadap lingkungan hidup tampaknya merupakan hubungan yang negatif, hal ini jika dibandingkan dengan peranan ekonomi dan sosial transportasi yang merupakan hal yang positif. Meskipun demikian, transportasi telah memungkinkan orang untuk bepergian dan karenanya memainkan peranan penting dalam kemampuan mereka untuk menikmati lingkungan alamiah.

B. Landasan Konsep Terminal

1. Pengertian Terminal

Suwarjoko P. Warpani (2002) mengemukakan bahwa untuk menunjang kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antarmoda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal. Pada hakekatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan perangkutan jalan yang terdiri atas (1) terminal penumpang dan (2) terminal barang.

Terminal merupakan titik simpul dari berbagai sarana (moda) angkutan yang berfungsi sebagai titik perpindahan penumpang dari satu sarana angkutan ke sarana angkutan lainnya dan sebagai tempat pengaturan, pergerakan kendaraan maupun penumpang, dan merupakan

titik awal maupun titik akhir perjalanan orang untuk melakukan perjalanan. Di samping itu, terminal merupakan prasarana angkutan jalan dan sebagai sumber pembangkit dan penarik angkutan (bangkitan lalu lintas). Pemahaman atau definisi terminal menurut Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 1981, mendefinisikan terminal sebagai berikut:

1. Merupakan prasarana angkutan penumpang, tempat kendaraan untuk mengambil dan menurunkan penumpang, tempat pertukaran jenis angkutan yang terjadi sebagai akibat tuntutan efisiensi perangkutan
2. Tempat pengendalian atau pengawasan dan pengendalian sistem perizinan arus penumpang dan barang
3. Merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan raya untuk melancarkan arus angkutan penumpang dan barang.
4. Unsur tata ruang yang mempunyai peran yang penting bagi efisiensi kehidupan wilayah dan kota.

UU RI No. 14 tahun 1992 Pasal 9 dan 10 menjelaskan bahwa terminal merupakan sebagai penunjang untuk kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal. Sedangkan menurut Setiono E (1995 ; 95), terminal diartikan sebagai :

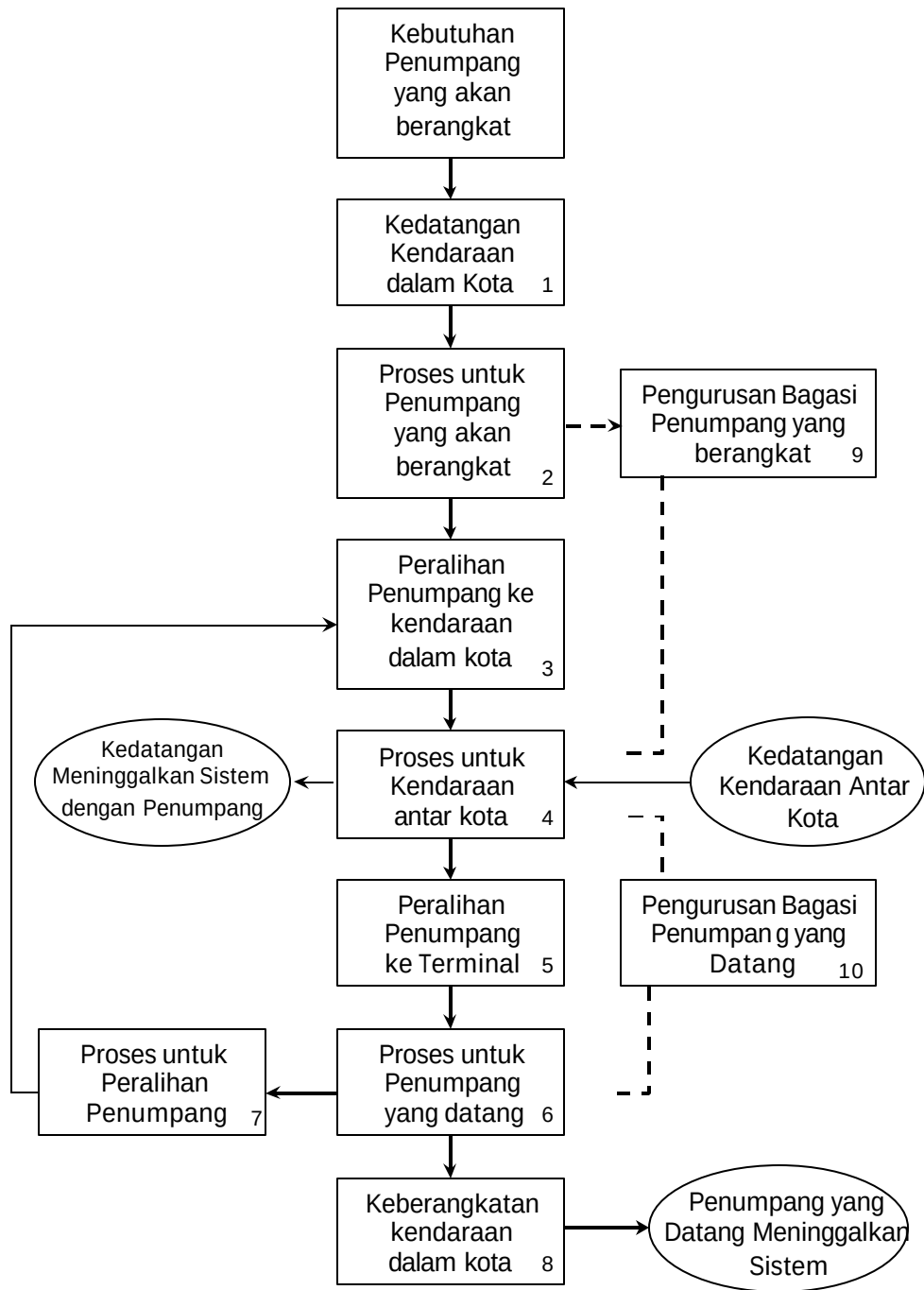
- a. Titik simpul dari jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum
- b. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas
- c. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan dan barang.
- d. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Berdasarkan hal tersebut di atas, dijelaskan bahwa terminal sebagai tempat yang mana sekelompok bus atau angkutan kota mengakhiri dan mengawali lintasan operasionalnya. Pada daerah terminal akan terjadi intraksi antara penumpang dan lintasan rute Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum (1997:VII-1).

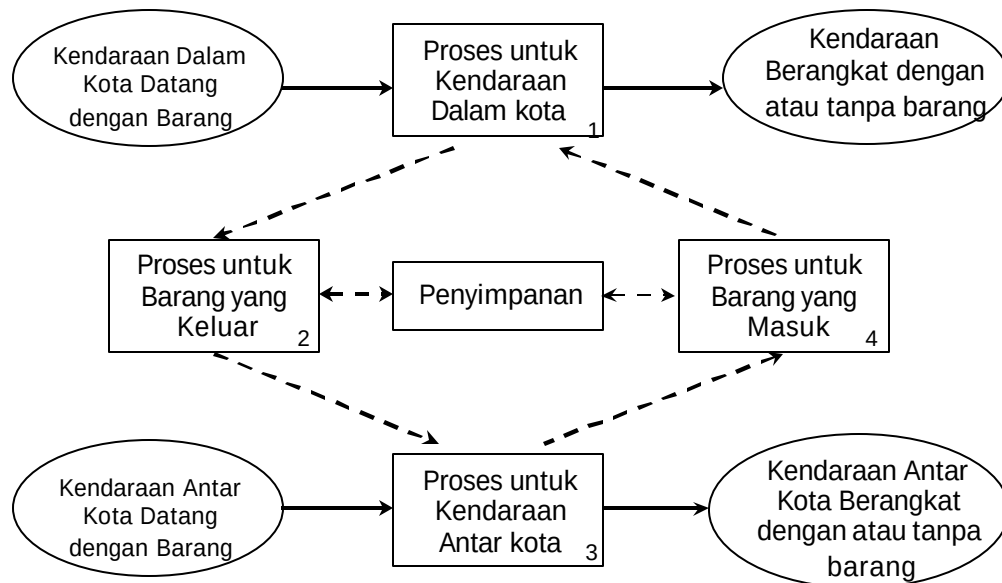
Menurut Adisasmita (2005; 57) dalam angkutan penumpang, terminal merupakan tempat berkumpulnya para penumpang yang akan bepergian dengan menggunakan bus atau para penumpang yang datang dan dapat pula merupakan tempat persinggahan. Besar dan sifat dari sarana dan fasilitas yang terdapat dalam terminal itu tergantung pada volume angkutan lalu lintas dan frekuensi jasa transportasi. Terminal bus yang memenuhi persyaratan jika terminal tersebut dilengkapi dengan tempat beristirahat (*rest*) yang memberikan perasaan kenyamanan bagi para penumpang dan pengantarnya (*refresment and personal comfort*),

serta tersedia pula tempat untuk melayani perbaikan dan pemeliharaan kendaraan (*service and maintenance of vehicles*).

Morlok EK (1991 : 269) mengemukakan bahwa terminal adalah titik dimana penumpang dan barang masuk dan ke luar dari sistem dan merupakan komponen penting dalam sistem transportasi. Gambaran suatu sistem proses terminal untuk penumpang dan barang sebagaimana diilustrasikan sebagaimana pada gambar 1.



Gambar 1. Bagan Alir Terminal Penumpang Umum



Gambar 2. Bagan Alir Terminal Penumpang Barang Umum

2. Fungsi Terminal

Fungsi terminal menurut Kepmen Perhubungan No. 31 Tahun 1995 dapat ditinjau dari 3 unsur, adalah sebagai berikut :

- Fungsi terminal bagi penumpang; Bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas informasi dan parkir kendaraan pribadi.
- Fungsi terminal bagi pemerintah; Adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pungutan retribusi dan sebagai pengendalian kendaraan umum.

- c. Fungsi terminal bagi operator/pengusaha; Adalah untuk mengatur operasi bus, fasilitas istirahat dan informasi dan sebagai fasilitas pangkalan.

Berdasarkan fungsinya (Kepmen Perhubungan No. 31 tahun 1995), terminal penumpang dapat diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) tipe yaitu :

- a. **Tipe A**, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar propinsi, dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan
- b. **Tipe B**, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan
- c. **Tipe C**, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Berdasarkan fungsi tersebut maka masing-masing terminal itu memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Terminal Utama (Tipe A)

Terminal ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

- ? Berfungsi sebagai alat pengatur yang bersifat melayani arus angkutan penumpang jarak jauh dengan volume tinggi.
- ? Melayani kendaraan lebih besar atau sama dengan 40 penumpang/kendaraan.
- ? Melayani minimal 50 kendaraan/jam.

- b. Terminal Madya (Tipe B)

Terminal ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

- ? Berfungsi sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat arus penumpang untuk jarak sedang.
- ? Melayani kendaraan lebih besar atau sama dengan 20 penumpang/kendaraan.
- ? Melayani 25 sampai dengan 50 kendaraan/jam.

c. Terminal Cabang (Tipe C)

Terminal ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

- ? Berfungsi sebagai penyalur angkutan yang bersifat melayani angkutan penumpang jarak pendek.
- ? Melayani kendaraan lebih besar atau sama dengan 10 penumpang/kendaraan.
- ? Melayani 25 kendaraan/jam.

3. Fasilitas Terminal

Pada terminal penumpang sekurang-kurangnya harus memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang terdiri atas :

a. Fasilitas Utama, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31

Tahun 1995, fasilitas utama terminal penumpang meliputi :

1. Jalur pemberangkatan kendaraan umum.
2. Jalur kedatangan kendaraan umum.
3. Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya terdapat tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum.
4. Bangunan kantor terminal

5. Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar
6. Menara pengawas.
7. Loker penjualan karcis.
8. Rambu-rambu dan papan informasi tentang petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan.
9. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi.

Ketentuan sebagaimana dimaksudkan dalam butir 3, 6, 7 dan 9 tidak berlaku untuk terminal penumpang Tipe C.

b. Fasilitas Penunjang

1. Kamar kecil/toilet
2. Kios atau kantin
3. Musholla
4. Ruang pengobatan (P3K)
5. Ruang informasi dan pengaduan
6. Telepon umum dan/atau Wartel
7. Taman
8. Tempat penitipan barang.

4. Lokasi Terminal

Dalam penentuan lokasi terminal merupakan tahapan yang cukup penting, karena terminal yang baik adalah terminal secara sistem jaringan mampu berperan dalam melancarkan pergerakan sistem transportasi

secara keseluruhan. Adapapun aspek-aspek yang perlu mendapat perhatian adalah :

- a. Tipe terminal yang akan dikembangkan
- b. Komponen pergerakan yang akan dilayani
- c. Tipe lintasan rute yang akan dilayani
- d. Jumlah rute yang akan dilayani
- e. Kondisi dan karakteristik tata guna lahan pada daerah sekitar terminal
- f. Kondisi dan karakteristik jaringan jalan
- g. Kondisi dan karakteristik lalu lintas pada jaringan jalan disekitar lokasi terminal.

Penentuan lokasi terminal juga harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- a. Rencana Umum Tata Ruang (RUTR)
- b. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan sekitar terminal
- c. Keterpaduan intra dan/atau antar moda transportasi
- d. Kelestarian lingkungan
- e. Kondisi topografi lokasi terminal
- f. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana jaringan transportasi jalan.

Selanjutnya dalam pembangunannya terminal tersebut harus dilengkapi dengan :

- ? Analisis dampak lalu lintas

- ? Analisis dampak lingkungan
- ? Analisis finansial (jika pihak swasta/investor yang membangun)
- ? Rancang bangun terminal

5. Persyaratan Teknis Terminal

Persyaratan teknis yang harus dimiliki oleh terminal adalah sebagai berikut :

(1) Terminal Tipe A

- a. Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi dan/atau angkutan lintas batas negara.
- b. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurang kelas III A.
- c. Jarak antar dua terminal tipe A (dalam satu lintasan) sekurang-kurangnya 20 km di pulau Jawa, 30 km di pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya.
- d. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 Ha untuk terminal di pulau Jawa dan Sumatera, 3 Ha di pulau lainnya (untuk luas bangunan disesuaikan dengan kebutuhan).
- e. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak minimal 100 meter di pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

(2) Terminal Tipe B

- a. Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi

- b. Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III B.
- c. Jarak antara dua terminal tipe B (dalam satu lisan) atau dengan terminal penumpang tipe A, sekurang-kurangnya 15 km di pulau Jawa dan 30 km di pulau lainnya.
- d. Tersedia lahan sekurang-kurangnya 3 Ha untuk terminal di pulau Jawa dan Sumatera, dan 2 Ha untuk terminal di pulau lainnya (untuk luas bangunan disesuaikan dengan kebutuhan).
- e. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 meter di pulau Jawa dan 30 metr di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar masuk terminal.

(3) Terminal Tipe C

- a. Terletak di dalam wilayah kabupaten dan dalam jaringan trayek pedesaan.
- b. Terletak di jalan kolektor atau lokal kelas jalan paling tinggi Kelas III A.
- c. Tersedia lahan sesuai dengan permintaan angkutan.
- d. Mempunyai akses jalan masuk atau keluar ke dan dari terminal, sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

Persyaratan letak dan luas terminal penumpang masing-masing tipe A, tipe B dan Tipe C berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI No. 31 Tahun 1995, dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Kebutuhan Luas Terminal

	Tipe A	Tipe B	Tipe C
Letak	✍ Dalam jaringan trayek antarkota antar propinsi. ✍ Di jalan arteri dengan kelas minimal III.A	✍ Dalam jaringan trayek antarkota dalam propinsi ✍ Di jalan arteri atau kolektor dengan kelas minimal III.B	✍ Dalam wilayah DT.II ✍ Dalam jaringan trayek perdesaan ✍ Dijalan kolektor atau lokal dengan kelas minimal III A
Luas lahan minimal ? Ha	5 di P. Sumatera dan Jawa 3 di pulau lain	3 di P. Sumatera dan P. Jawa 2 di pulau lain	Sesuai dengan permintaan akan angkutan
Jarak minimal akses jalan masuk/keluar ke/dari terminal ? M	100 di P. Jawa 50 di pulau lain	50 di P. Jawa 30 di pulau lain dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal	Sesuai dengan kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal

Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan RI No. 31 Tahun 1995.

C. Konsep Kapasitas Terminal

Kapasitas terminal menyatakan tingkat kemampuan terminal dalam menampung kegiatan transportasi serta kemampuan menjalankan fungsinya baik secara lokasional dan operasional secara optimal. Selain itu kapasitas terminal juga mencakup pemanfaatan, pelayanan serta pemenuhan terhadap permintaan pengguna terminal secara optimal pula.

Untuk mengetahui kapasitas terminal, menurut Mukiyat (1997) dapat ditinjau berdasarkan pemanfaatan ataupun kondisi dari sarana dan prasarana terminal tersebut.

Berdasarkan hal tersebut, kapasitas terminal dapat ditinjau dari variabel-variabel lokasional, meliputi :

1. Kapasitas area tunggu
2. Kapasitas area pemberangkatan
3. Kapasitas area parkir
4. Besaran ruang yang tersedia
5. Keterkaitan dengan lingkungan sekitar

Sedangkan berdasarkan variabel operasional, kapasitas terminal dapat dilihat dari :

1. Tingkat aksesibilitas
2. Ketersediaan moda
3. Jarak pencapaian
4. Waktu atau lama perjalanan
5. Biaya perjalanan
6. Ketersediaan fasilitas pendukung lainnya.

D. Konsep Perencanaan dan Pengembangan Terminal

Dalam merencanakan suatu terminal terdapat beberapa kriteria-kriteria yang penting untuk diketahui secara rinci yaitu fungsi terminal, ditinjau dari sistem jaringan rute secara keseluruhan maupun dari aktifitas atau mekanisme proses yang ada dalam terminal. Aspek lainnya yang perlu diketahui adalah intensitas dari pergerakan yang harus diantisipasi, karena terminal pada dasarnya dibangun dalam usaha untuk

mengantisipasi aktifitas maupun mekanisme pergerakan yang ada dengan tingkat intensitas tertentu.

Terdapat beberapa kriteria utama yang perlu ditetapkan dalam perencanaan terminal yaitu sebagai berikut :

- a. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi pergerakan pejalan kaki (pedestrian), yaitu mudah dicapai dari daerah sekitarnya.
- b. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi sirkulasi pergerakan bus secara efektif dan efisien
- c. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi kebutuhan transfer cepat dan mudah
- d. Terminal hendaknya mampu mengatasi pergerakan *Kiss & Ride* secara mudah dan cepat
- e. Terminal hendaknya membuat penumpang merasa nyaman dan aman, baik untuk kegiatan naik turun dari bus maupun transfer antar lintasan bus
- f. Terminal hendaknya sedemikian sehingga bus menaik-turunkan penumpang secara mudah dan cepat
- g. Terminal hendaknya sekecil mungkin mempengaruhi kondisi lalu lintas pada jaringan jalan sekitarnya.

Dalam Kumpulan Materi Juknis Lalu lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa persyaratan pengembangan terminal penumpang dari segi lokasional harus memperhatikan hal sebagai berikut :

- a. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan
- b. Rencana umum tata ruang
- c. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar terminal
- d. Keterpaduan moda transportasi, baik intra dan antar moda
- e. Keterkaitan dengan kelestarian lingkungan sekitar.

Selain itu, faktor-faktor yang juga mempengaruhi pengembangan terminal ditinjau dari segi operasional, adalah sebagai berikut :

- a. Aksesibilitas; tingkat kemudahan dalam pencapaian dari segala arah, tanpa hambatan dan gangguan dari lalu lintas yang ada.
- b. Struktur wilayah kota guna dalam hal jarak pencapaian diharapkan mencapai efisiensi maupun efektifitas pelayanan terhadap elemen-elemen perkotaan yang mempunyai fungsi primer dan sekunder.
- c. Lalu lintas, terminal merupakan pembangkit lalu lintas, sehingga lokasi terminal hendaknya tidak menimbulkan permasalahan-permasalahan lalu lintas.
- d. Waktu/lama perjalanan, terminal sebagai titik simpul pertemuan antar moda memberikan pelayanan agar waktu tempuh para penumpang tidak terlalu lama sehingga efektifitas dan efisiensi pergerakan serta kenyamanan terjamin.
- e. Biaya, memperhatikan biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jasa, agar pengguna angkutan umum dapat diselenggarakan secara aman dan murah.

- f. Ketersediaan prasarana atau fasilitas pendukung lainnya, untuk memberikan kenyamanan, kepuasan serta rasa aman bagi seluruh pengguna terminal.

Pada pembangunan terminal, fasilitas yang paling dominan dan merupakan fasilitas utama yang harus diperhatikan adalah sebagai berikut :

- a. Areal keberangkatan; areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan penumpang dan untuk memulai perjalanan
- b. Areal kedatangan; areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang sebagai akhir perjalanan
- c. Areal menunggu bagi kendaraan; areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk istirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan
- d. Areal lintas; areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum sementara dan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang
- e. Areal tunggu penumpang; areal pelataran yang disediakan untuk menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang.

Strategi pengembangan merupakan suatu strategi pengembangan berisi skenario proses pencapaian sasaran pembangunan yang telah

ditetapkan sebelumnya dengan mempertimbangkan potensi yang dimiliki. Strategi oleh Hajisarosa P (1980 ; 32) diartikan sebagai langkah yang perlu ditempuh untuk mewujudkan keadaan keseimbangan, walaupun dengan tingkat pemerataan yang rendah. Dalam buku Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Massal (1997), dijelaskan bahwa perencanaan strategi (*strategic planning*) pada dasarnya merupakan salah satu bagian dari kegiatan perencanaan awal yang dilakukan dalam tinjauan sistem sebagai keseluruhan yang dilakukan secara agregat dan komprehensif, dengan memperhatikan seluruh aspek-aspek sosial ekonomi.

Perencanaan strategi menekankan pada pendekatan atas-bawah untuk menentukan tujuan-tujuan umum dan faktor lingkungan yang selalu berubah. Dalam penyusunannya, terdapat 4 (empat) hal yang perlu diperhatikan yakni potensi, masalah, kesempatan, dan hambatan.

Berdasarkan beberapa pengertian tersebut, maka dapat dikatakan bahwa strategi pengembangan terminal pada dasarnya adalah sebagai upaya untuk menyusun/membuat/menetapkan suatu tata aturan berdasarkan tingkat permasalahan dan potensi yang dimilikinya. Rumusan-rumusan yang dihasilkan dapat dijadikan sebagai dasar usulan dalam pelaksanaan pembangunan khususnya pembangunan terminal angkutan darat, dimana didalam proses tersebut menekankan pada strategi untuk mencapai suatu tujuan perencanaan transportasi yang perlu diperhatikan dari beberapa hal yang saling berkaitan dengan studi

lainnya, seperti struktur dan kapasitas jaringan jalan utama dan sistem transportasi umum, keterkaitan antara transportasi dan tata guna lahan, keseimbangan antara permintaan dan penawaran, keterkaitan antara tujuan-tujuan transportasi dengan tujuan-tujuan lingkungan dan sosial-ekonomi untuk suatu kota.

E. Strategi Pengembangan Terminal (Analisis SWOT)

Strategi pengembangan diartikan sebagai penjabaran upaya-upaya yang perlu dilaksanakan untuk mencapai sasaran. Jadi strategi dan sasaran merupakan proses yang bersifat interaktif, karena strategi senantiasa harus terkait dengan sasaran (Amien M, 1996 ; 45-48). Sedangkan Hajisarosa P dalam Jinca (2007) mengemukakan pula bahwa strategi pengembangan merupakan langkah yang perlu ditempuh untuk mewujudkan keadaan keseimbangan, walaupun dengan tingkat perataan yang rendah.

Dalam buku Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Massal (1997), dijelaskan bahwa perencanaan strategi (*strategic planning*) pada dasarnya merupakan salah satu bagian dari kegiatan perencanaan awal yang dilakukan dalam tinjauan sistem sebagai keseluruhan yang dilakukan secara agregat dan komprehensif, dengan memperhatikan seluruh aspek-aspek sosial ekonomi.

Dalam perencanaan strategi, menekankan pada pendekatan atas-bawah untuk menentukan tujuan-tujuan umum dan faktor lingkungan yang

selalu berubah. Dalam penyusunannya, terdapat 4 (empat) hal yang perlu diperhatikan, yakni potensi, masalah, kesempatan eksternal, dan hambatan eksternal.

Berdasarkan pada beberapa pengertian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa strategi pengembangan pada dasarnya adalah sebagai upaya untuk menyusun/membuat/menetapkan suatu tata aturan berdasarkan tingkat permasalahan dan potensi yang dimilikinya. Rumusan-rumusan yang dihasilkan dapat dijadikan sebagai dasar usulan dalam pelaksanaan pembangunan khususnya pembangunan transportasi perkotaan, dimana di dalam prosesnya menekankan kepada strategi untuk suatu mencapai tujuan perencanaan transportasi yang perlu diperhatikan dari beberapa hal yang saling berkaitan dengan studi lainnya, seperti struktur dan kapasitas jaringan jalan utama dan sistem transportasi umum, keterkaitan antara transportasi dan tata guna lahan, keseimbangan antara permintaan dan penawaran, keterkaitan antara tujuan-tujuan transportasi dengan tujuan-tujuan lingkungan dan sosial-ekonomi untuk suatu kota.

Untuk merumuskan prospek pengembangan terminal digunakan metode analisis SWOT. Dalam analisis tersebut terdapat 4 indikasi dalam yaitu indikasi internal kekuatan/potensi dan indikasi kelemahan/masalah, disamping itu juga meninjau indikasi eksternal peluang/kesempatan dan indikasi ancaman/hambatan.

Secara umum, yang menjadi kriteria/variabel dalam analisis ini adalah :

- a. Aspek perencanaan transportasi
- b. Aspek tata guna lahan
- c. Aspek tata ruang yang tersedia
- d. Aspek sistem pelayanan angkutan
- e. Aspek bangkitan perjalanan
- f. Aspek penyelenggaraan terminal angkutan kota.

Analisis SWOT dan penyusunan strategi TOWS dilakukan secara terukur dengan menggunakan skala Likert (klasifikasi nilai 1 s/d 5). Strategi TOWS yang memperoleh nilai/skor tertinggi merupakan strategi utama dan yang nilai/skornya rendah merupakan strategi pelengkap.

Perencanaan strategi pada prinsipnya menekankan pada pendekatan atas-bawah untuk menentukan tujuan-tujuan umum dan faktor lingkungan yang selalu berubah. Dalam penyusunannya yang perlu diperhatikan yakni potensi, masalah, kesempatan eksternal, dan hambatan eksternal. Adapun metode digunakan dalam perencanaan strategi adalah pendekatan secara metode analisa SWOT untuk mengidentifikasi hal-hal yang dapat dikembangkan serta menjadi basis untuk menyusun strategi menyongsong masa depan. Beberapa pertanyaan penting yang dapat digunakan dalam kaitannya dengan penggunaan SWOT, yaitu :

1. Bagaimana dapat menggunakan kekuatan-kekuatan untuk mengambil keuntungan dari peluang yang dapat diidentifikasi.
2. Bagaimana dapat memanfaatkan kekuatan-kekuatan tersebut untuk mengatasi ancaman-ancaman yang dapat diidentifikasi.
3. Apa yang dibutuhkan untuk mengatasi kelemahan-kelemahan dalam upaya memanfaatkan keuntungan dari peluang yang ada.
4. Bagaimana meminimalisasi kelemahan-kelemahan untuk mengatasi ancaman-ancaman yang telah diidentifikasi

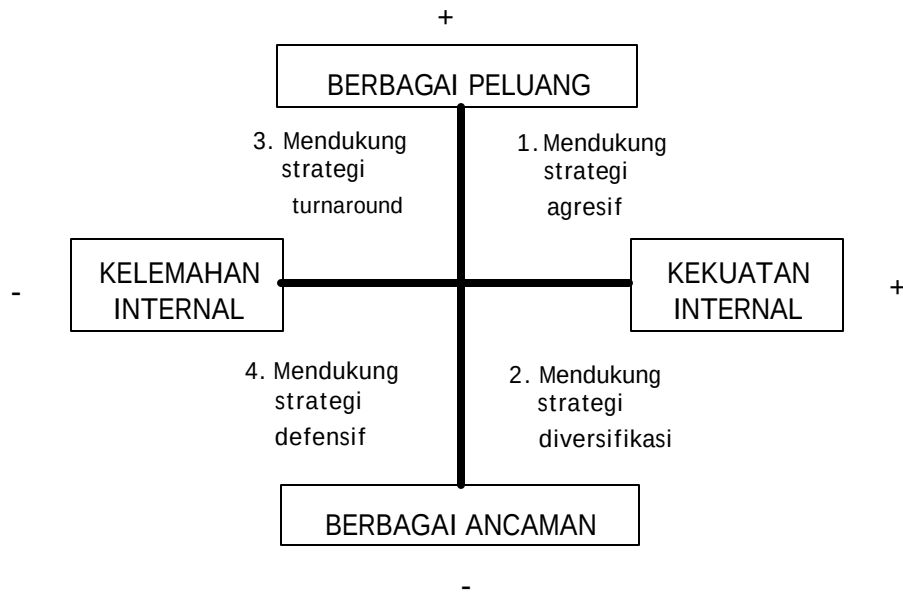
Adapun bentuk matriks yang dimaksud diperlihatkan pada tabel dan diagram analisis SWOT (Rangkuti, 2004 ; 19) berikut :

Tabel2. Matriks Analisis SWOT

Faktor Eksternal Faktor Internal	<i>STRENGTHS</i> (S)	<i>WEAKNESSES</i> (W)
<i>OPPORTUNITIES</i> (O)	<i>S Vs O</i>	<i>W Vs O</i>
<i>TREATS</i> (T)	<i>S Vs T</i>	<i>W Vs T</i>

STRATEGI BARU YANG
DIPEROLEH

Matriks Analisis SWOT



Gambar 3. Diagram Analisis SWOT

Pada studi ini analisis SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) digunakan untuk mengkaji setiap faktor yang berpengaruh terhadap suatu lembaga (dalam hal ini terminal) baik karena faktor kondisi internal maupun eksternal.

Strategi merupakan sarana untuk mencapai tujuan akhir (sasaran). Pengertian strategi di sini adalah rencana yang disatukan, komprehensif dan terpadu yang menghubungkan keunggulan strategi (*strategic advantage*) lembaga dengan tantangan lingkungan dan dirancang untuk memastikan bahwa sasaran dasar lembaga/perusahaan akan dicapai dengan tepat.

F. Hasil Penelitian Terdahulu

Berkaitan dengan rencana penelitian maka penulis mengambil beberapa referensi dari beberapa hasil penelitian yang sejenis dan relevan antara lain :

1. Pada hasil penelitian (Syukri Muhammad, 2004) yang berjudul Analisis Kebutuhan Lahan Terminal Kota Namlea di Kabupaten Buru, pada penelitian tersebut dijelaskan bahwa penelitian ini bertujuan meninjau pengembangan lokasi terminal Kota Namlea, akan tetapi kondisi lahan tidak sesuai rencana jangka menengah. Penelitian ini mengkaji beberapa aspek yang mempengaruhi kebutuhan lahan terminal dan memproyeksikan pertumbuhan kendaraan angkutan umum serta menganalisis kebutuhan lahan terminal, guna mengatur kegiatan kendaraan umum antar kota dalam kabupaten.

Penelitian ini menggunakan analisis kuantitatif dan kualitatif dengan pendekatan analisis metode Ekstrapolasi untuk mengetahui pertumbuhan kendaraan angkutan umum. Pengambilan data melalui observasi dan wawancara. Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah kendaraan, dan penyedia jasa (sopir) di terminal, sampel dari penelitian ini adalah penyedia jasa.

Hasil penelitian pertumbuhan kendaraan menunjukkan bahwa kondisi terminal darurat di Kota Namlea lama, dengan pertumbuhan kendaraan jangka menengah sudah tidak dapat lagi digunakan sebagai terminal karena luas badan jalan tidak dapat menampung

kendaraan angkutan umum. Hal ini juga akan menjadi masalah karena lokasi terminal berada di daerah pemukiman dan akses ke daerah pemukiman menggunakan badan jalan yang digunakan operasional terminal.

2. Hasil Penelitian (Mukiyat, Arif Purboyo, 1997) yang berjudul Strategi Pengembangan dan Penyelenggaraan Terminal Penumpang di Pulau Jawa dan Madura dalam Aspek Pendapatan Daerah, dijelaskan bahwa sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 1990 bahwa penyelenggaraan terminal dilaksanakan oleh Pemda tingkat II. Sementara ini Pemda tingkat II cenderung berlomba-lomba membangun terminal/sub terminal, dengan mengabaikan efisiensi transportasi. Hasil penelitian tersebut membuktikan bahwa di Jawa Barat, terminal sebagai fungsi pendapatan daerah lebih menonjol dari pada fungsi transportasi, karena pengelolaannya dilakukan oleh UPT terminal di bawah dan bertanggung jawab kepada Dinas Pendapatan Daerah Tingkat II, yang seharusnya kepada Dinas LLAJ Tingkat II dalam menangani transportasi jalan. Di samping itu dari analisis SWOT, maka kesempatan kerjasama Pemda Tingkat II dengan pihak swasta merupakan potensi besar yang patut dikembangkan, dalam mengatasi keterbatasan pendapatan daerah.

Dari pembahasan hasil penelitian yang sejenis diatas maka, penulis menggunakan teknik analisis data yang sama untuk meneliti tentang keberadaan terminal penumpang angkutan darat dan prospek

pengembangannya di Kota Majene. Penelitian ini bersifat pengembangan dari penelitian terdahulu yang selain ingin mengetahui keberadaan atau kondisi terminal penumpang angkutan darat dan prospek pengembangannya di Kota Majene, juga ingin melihat faktor-faktor yang menentukan pengembangan terminal penumpang angkutan umum dalam jangka menengah serta prospek pengembangan terminal kota Majene dalam jangka menengah. Perbedaan yang ada yaitu jika penelitian dahulu hanya mengungkapkan kebutuhan akan lahan terminal, maka pada penelitian ini penulis mengembangkan pada pengambilan keputusan untuk pengembangan terminal melalui relokasi atau renovasi terminal yang ada.

G. KERANGKA PIKIR

Dengan adanya pemekaran wilayah Sulawesi Barat, maka pembangunan wilayah kabupaten Majene akan semakin meningkat. Hal ini perlu adanya dukungan infrastruktur yang memadai, termasuk terminal angkutan penumpang. Kabupaten ini memiliki letak dan fungsi yang sangat strategis sebagai kota transit yang akan selalu dilalui jika ingin menuju Kota Mamuju sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Barat. Dalam upaya mengantisipasi perkembangan kabupaten Majene yang akan datang, khususnya mengenai aktivitas perekonomian yang membutuhkan

dukungan sarana transportasi seperti terminal, maka diperlukan perbaikan pelayanan angkutan kota utamanya terminal penumpang angkutan darat.

Terminal sebagai salah satu unsur dalam transportasi merupakan titik simpul dari berbagai sarana (moda) angkutan yang berfungsi sebagai titik perpindahan penumpang dari satu sarana angkutan ke sarana angkutan lainnya dan sebagai tempat pengaturan, pergerakan kendaraan maupun penumpang, dan merupakan titik awal maupun titik akhir perjalanan orang untuk melakukan perjalanan. Analisis terhadap keberadaan terminal merupakan hal yang sangat penting untuk mengetahui apakah terminal yang ada sesuai dengan kebutuhan masyarakat, untuk lebih memperlancar proses pengangkutan penumpang, serta untuk menghindari munculnya terminal-terminal bayangan akibat kurang mampunya terminal dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.

Gambar 4. Kerangka Pikir Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian diskriptif yaitu suatu jenis penelitian yang bertujuan untuk melakukan penggambaran terhadap fenomena yang menjadi fokus atau objek penelitian. Menurut Suryabrata (2003) bahwa secara harfiah, penelitian deskriptif adalah penelitian yang bermaksud untuk membuat penggambaran mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian.

Salah satu analisis yang digunakan dalam penelitian deskriptif ini adalah analisis kecenderungan (*Trend analysis*), yang digunakan untuk mencari proyeksi permintaan atau kebutuhan masyarakat akan ketersediaan sarana dan prasarana terminal penumpang di masa yang akan datang.

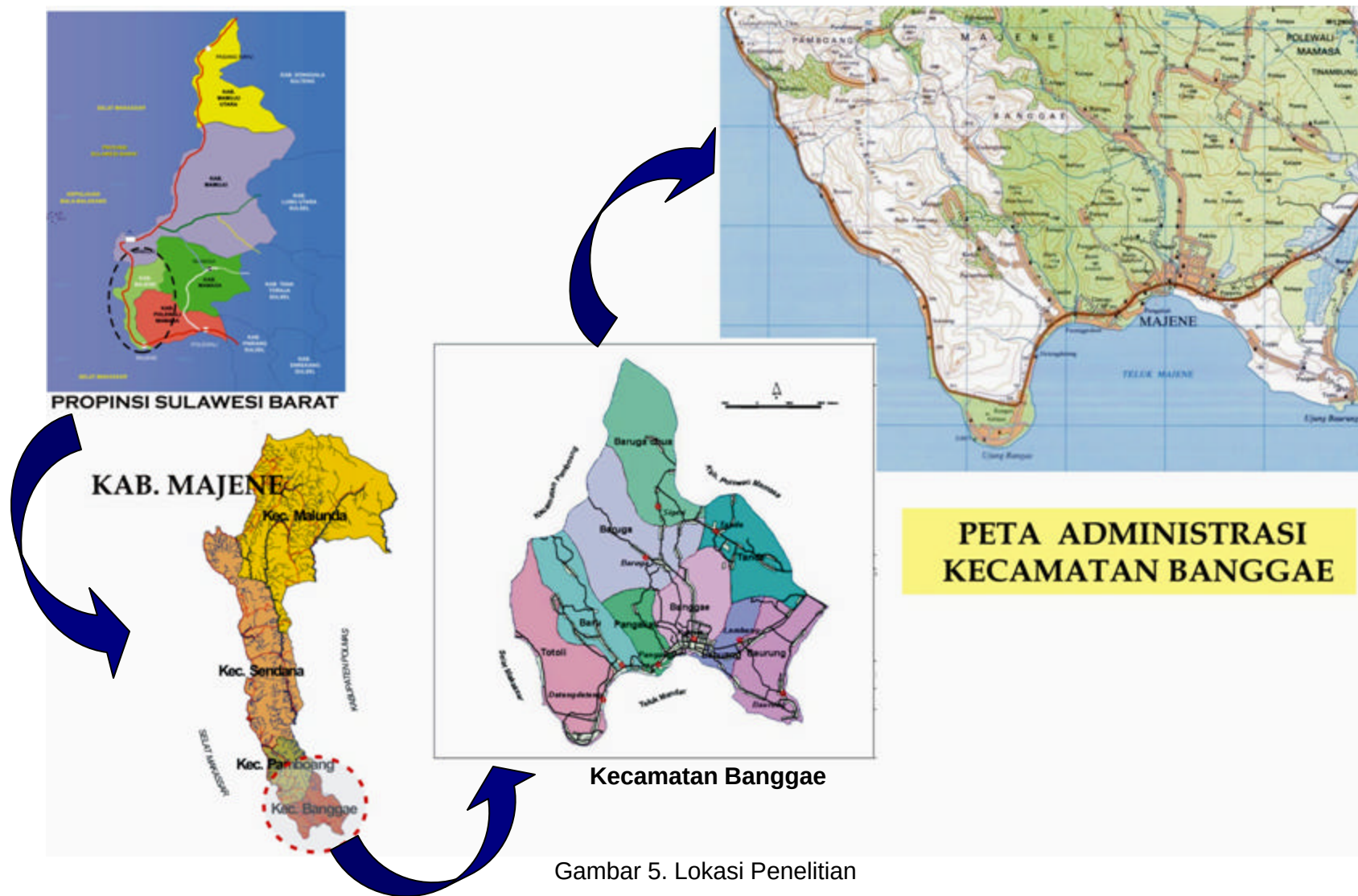
Adapun yang menjadi fokus masalah dalam penelitian ini akan melihat kapasitas terminal penumpang angkutan darat di Kota Majene saat ini, serta merumuskan prospek pengembangan terminal tersebut dengan melihat kondisi terminal dalam jangka menengah.

B. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Juni 2007 di Terminal Penumpang Angkutan Darat di Kota Majene. Adapun lokasi penelitian

akan lebih difokuskan pada terminal pembantu yang berada di Kecamatan Banggae, Kelurahan Pangali-ali, Kabupaten Majene.

Pemilihan lokasi dilakukan secara *purposive* (sengaja) mengingat terminal induk yang telah berubah fungsi menjadi gedung pengujian kendaraan sehingga fungsi terminal tidak berjalan dengan optimal dan sarana serta prasarana yang ada didalamnya juga tidak dapat dimanfaatkan lagi. Selain itu juga mempertimbangkan terminal penumpang angkutan darat di Kota Majene, utamanya terminal pembantu fungsinya bukan hanya sebagai titik pengangkutan penumpang antar kota dalam propinsi (AKDP), akan tetapi juga sudah merupakan pengangkutan penumpang kota antar propinsi (AKAP), seiring pemekaran dan pengembangan wilayah dengan terbentuknya Propinsi Sulawesi Barat dimana kabupaten Majene adalah salah satu kabupaten di dalamnya. Hal ini tentunya membutuhkan ketersediaan sarana terminal yang representatif untuk memperlancar aktivitas pengangkutan dan transportasi.





Gambar 6. Lokasi Terminal Induk dan Terminal Pembantu

PETA SITE TERMINAL

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi (Riduwan, 2006) merupakan objek atau subjek yang berada pada suatu wilayah yang menjadi kuantitas dan memenuhi syarat-syarat tertentu berkaitan dengan masalah penelitian. Populasi pada penelitian ini adalah keseluruhan pengguna terminal angkutan penumpang di Kota Majene khususnya terminal pembantu yang terdiri dari sopir atau pengemudi kendaraan angkutan umum, penumpang, pengunjung/pengantar dan para pedagang yang terdapat atau melakukan aktivitas di terminal angkutan umum penumpang Kota Majene.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi yang diambil sebagai sumber data dan dapat mewakili seluruh populasi (Arikunto, 1998). Menurut Sevilla G (1993 ; 170) dalam Pengantar Metode Penelitian, jumlah/ukuran sampel minimum untuk penelitian deskriptif yang dapat diterima adalah 10 persen dari populasi, dan untuk populasi terkecil diperlukan minimum 20 persen.

Teknik pengambilan sampel dilakukan secara *accidental sampling*. Teknik aksidental atau *accidental sampling* ini merupakan penentuan sampel berdasarkan faktor spontanitas, yang artinya siapa saja yang secara tidak sengaja bertemu dengan peneliti dan sesuai dengan karakteristik atau klasifikasi, maka orang tersebut dapat diambil sebagai

sampel atau responden (Riduwan, 2006). Metode ini digunakan mengingat populasi dari pengguna terminal yang sangat heterogen (bervariasi). Dengan demikian sampel yang diambil diharapkan mampu mewakili populasi pengguna terminal yang ada.

Adapun klasifikasi dari pengguna terminal penumpang angkutan darat di kota Majene, dikelompokkan sebagai berikut :

1. Pengemudi/Supir Angkutan Umum, meliputi :
 - a. Supir Bus
 - b. Supir angkutan luar kota ukuran kecil (Mini bus, Panther dll)
 - c. Pete-pete
2. Penumpang/Pengantar, merupakan pengguna terminal yang bukan hanya berasal dari kota Majene, melainkan meliputi juga pengguna baik dari kecamatan, kabupaten ataupun propinsi lain di luar kota Majene.
3. Pedagang yang memiliki kios didalam area terminal, yang ikut serta menggunakan sarana dan prasarana terminal.

Dengan demikian jumlah populasidan sampel pada penelitian ini, dapat dilihat pada tabel 3 dan tabel 4, berikut :

Tabel 3. Jumlah Populasi Pengguna Terminal

No	Pengguna Terminal	Jumlah (rata-rata org/hari)
1	Supir/pengemudi angkutan umum	
	a. Supir bus	40
	b. Supir angkutan luar kota ukuran kecil (Mini bus, panther dll)	43
	c. Pete-pete	64
2	Penumpang/pengantar	788
3	Pedagang	20
	Jumlah populasi	955

Sumber : Hasil observasi awal (3 hari).

Tabel 4 . Jumlah Sampel Pengguna Terminal

No	Pengguna Terminal	Jumlah Sampel
1	Supir/pengemudi angkutan umum	
	d. Supir bus	4
	e. Supir angkutan luar kota ukuran kecil (Mini bus, panther dll)	4
	f. Pete-pete	6
2	Penumpang/pengantar	77
3	Pedagang	4
	Jumlah sampel	95

Sumber : Hasil analisis.

D. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan teknik sebagai berikut :

a. Observasi

Pengumpulan data yang dilakukan melalui pengamatan langsung terhadap kondisi dan keberadaan terminal penumpang angkutan darat di Kota Majene.

b. Wawancara

Peneliti mengadakan wawancara secara langsung kepada pihak-pihak yang terkait dengan penelitian untuk mendapatkan atau memperoleh petunjuk-petunjuk, keterangan-keterangan yang dapat melengkapi data yang ada.

c. Penelitian Dokumen

Peneliti mengadakan penelitian dengan memeriksa catatan-catatan atau arsip yang ada hubungannya dengan penelitian ini.

d. Angket/Kuisisioner

Alat pengumpul data yang digunakan yaitu kuisisioner, dan data yang bersumber dari orang atau responden. Pada metode ini, pertanyaan diajukan secara tertulis dan disebarkan kepada responden untuk dijawab; setelah pertanyaan dijawab, dikembalikan lagi kepada peneliti. Pertanyaan yang diajukan berupa pertanyaan tertutup (pilihan jawaban telah disediakan) dan sebagai pertanyaan terbuka (jawaban tidak disediakan dan responden harus memformulasikan sendiri jawabannya). Kuisisioner menyangkut pertanyaan tentang data diri responden, serta pendapat responden tentang kapasitas terminal yang

ada sekarang serta kepuasan terhadap pelayanan terminal penumpang angkutan darat di Kota Majene.

Jenis-jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Data Primer

Data primer adalah data yang didapatkan dari pengamatan langsung dilokasi penelitian, dari hasil pengukuran dan dari responden melalui kuisisioner, wawancara dan observasi. Data tersebut meliputi :

- a. Kapasitas terminal, seperti : area parkir, panjang kendaraan, waktu tunggu kendaraan sebelum pindah ke area pemberangkatan, luas tempat pemberangkatan, waktu menaikkan penumpang.
- b. Jumlah/Arus kendaraan
- c. Jumlah/Arus penumpang
- d. Jumlah pendapatan pengguna terminal
- e. Jarak pencapaian terminal
- f. Ketersediaan moda ke terminal
- g. Waktu/lama perjalanan
- h. Biaya perjalanan
- i. Kenyamanan
- j. Keamanan
- k. Keandalan dan keteraturan

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari pihak-pihak terkait di lingkup Pemerintah Kabupaten Majene yang disajikan dalam bentuk

dokumen, misalnya keadaan umum lokasi serta literatur dan informasi-informasi yang terkait dengan tujuan penelitian.

E. Metode Analisis

Metode analisis data yang digunakan pada penelitian ini berdasarkan rumusan masalah yang diangkat adalah sebagai berikut :

1. **Untuk mengetahui kapasitas terminal (a+b+c)**, (Jinca, 2007 ; 23)

berdasarkan keberadaan atau kondisi terminal penumpang angkutan darat di Kota Majene saat ini, dengan menganalisis beberapa aspek penting menyangkut keberadaan terminal penumpang antara lain :

a. Kapasitas Area Tunggu

$$KT = \frac{Rs \times Ptp \times 365 \times 24}{Pjk \times Wt}$$

KT = Kapasitas area tunggu

Rs = Prosentase daerah efektif yang dapat digunakan untuk kendaraan, dengan memperhatikan jarak antara kendaraan satu dengan lainnya dalam posisi parkir memanjang.

Ptp = Panjang area parkir

Pjk = Panjang kendaraan

Wt = Waktu tunggu kendaraan sebelum pindah ke tempat pemberangkatan

365 = Jumlah hari dalam 1 tahun

24 = Jumlah jam dalam 1 hari

b. Kapasitas Tempat Pemberangkatan

$$K_{tp} = \frac{R_p \times L_{tp} \times 365 \times 24}{W_p}$$

K_{tp} = Kapasitas tempat pemberangkatan

R_p = Prosentase daerah efektif yang dapat digunakan untuk kendaraan dengan memperhatikan jarak antara kendaraan satu dengan lainnya dalam posisi parkir melintang

L_{tp} = Luas tempat pemberangkatan

W_p = Waktu menaikkan penumpang

c. Tingkat Pemanfaatan Kapasitas Terminal

$$TPKT = \frac{N}{KT \times K_{tp}}$$

$TPKT$ = Tingkat pemanfaatan kapasitas terminal

N = Jumlah kendaraan yang keluar-masuk terminal per tahun

KT = Kapasitas area tunggu

K_{tp} = Kapasitas tempat pemberangkatan

d. Kebutuhan Luas atau Panjang Tempat Parkir

$$P = N_j \times M_t \times U_2$$

P = Kebutuhan tempat parkir di terminal

N_j = Jumlah kendaraan yang keluar masuk terminal per jam

M_t = Waktu tunggu kendaraan

U_2 = Ukuran kendaraan ditambah jarak antara / kendaraan

2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pengembangan terminal digunakan analisis regresi linear berganda (Riduwan, 2006; 152) sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + e$$

Y = Pengembangan terminal penumpang angkutan umum
(Jumlah perjalanan)

a = Konstanta

X1 = Jumlah penduduk (dalam jiwa per tahun)

X2 = Jumlah PDRB menurut harga berlaku (juta Rp/tahun)

X3 = Jumlah arus penumpang (orang/tahun)

X4 = Jumlah arus kendaraan (Unit/tahun)

b1, b2, b3 dan b4 = Koefisien regresi variabel X1, X2, X3 dan X4

e = Error term

3. Untuk mengetahui prospek pengembangan terminal kota Majene dalam jangka menengah digunakan analisis SWOT (Rangkuti, 2004) sebagai berikut :

Analisis SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) digunakan untuk menganalisis setiap faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal angkutan darat baik karena faktor internal maupun eksternal. Faktor internal lebih bersifat kepada kemampuan kinerja pelayanan terminal dalam mendukung pelayanan angkutan umum dan penumpang. Kemampuan kinerja

pelayanan mempunyai korelasi sifat pada *strengths* (kekuatan), serta lawannya *weaknesses* (kelemahan). Kinerja dalam penelitian terminal ini antara lain, berupa :

- a. Perolehan hasil retribusi terminal.
- b. Ketersediaan sumber daya manusia.
- c. Ketersediaan lahan untuk pembangunan/relokasi terminal.
- d. Penyelenggaraan terminal dilakukan oleh pemerintah daerah.
- e. Tidak terawatnya sarana dan prasarana terminal dengan baik.
- f. Keterbatasan sarana dan prasarana terminal.
- g. Keterbatasan dana Pemda Kota dalam membangun terminal.
- h. Kapasitas lahan yang tidak memungkinkan untuk perluasan terminal.
- i. Terciptanya terminal-terminal bayangan didalam area kota
- j. Terjadinya pungutan liar di terminal.

Faktor eksternal lebih bersifat kepada kemampuan faktor-faktor di luar kinerja/lingkungan yang mempengaruhi pelayanan terminal. Faktor eksternal ini lebih mempunyai korelasi sifat kepada *opportunities* (kesempatan) dan *threats* (ancaman). Faktor-faktor eksternal ini antara lain, berupa :

- a. Meningkatnya kendaraan umum dan penumpang yang menggunakan terminal.
- b. Melibatkan pihak swasta dalam membangun dan mengelola terminal.

- c. Peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat.
- d. Pertumbuhan penduduk.
- e. Adanya pertokoan, pemukiman, perkantoran, sekolah dan pasar di sekitar wilayah terminal yang merupakan bangkitan lalu lintas yang cukup besar yang ikut menambah kesemrawutan lalu lintas sekitar terminal serta menyulitkan perluasan terminal.
- f. Tidak adanya subsidi/bantuan pemerintah pusat dan Pemda Tingkat Propinsi kepada Pemda Tingkat Kota/Kabupaten dalam pembangunan terminal.
- g. Adanya kompetitor/pesaing pada terminal lain. Dalam hal ini terminal-terminal bayangan

Selanjutnya dibuat suatu matriks SWOT atau TOWS untuk menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimilikinya. Matriks ini dapat menghasilkan empat set kemungkinan alternatif strategis sebagai berikut :

	STRANGTHS (S) Faktor-Faktor kekuatan internal	WEAKNESSES (W) Faktor-Faktor Kelemahan Internal
OPPORTUNIES (O) Faktor Peluang Eksternal	STRATEGI SO	STRATEGI WO
TREATHS (S) Faktor Ancaman Eksternal	STRATEGI ST	STRATEGI WT

Penjelasan :

a. Strategi SO

Strategi ini dibuat dengan memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.

b. Strategi ST

Ini adalah strategi dalam menggunakan kekuatan yang dimiliki perusahaan untuk mengatasi ancaman.

c. Strategi WO

Strategi ini diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.

d. Strategi WT

Strategi ini didasarkan pada kegiatan yang bersifat defensif dan berusaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

Adapun langkah-langkah pemberian skor atau skoring terhadap faktor-faktor tersebut dalam pengembangan terminal angkutan darat Kota Majene dilakukan sebagai berikut :

- a. Beri bobot masing-masing faktor tersebut dengan skala mulai dari 1,0 (paling penting) sampai 0,0 (tidak penting), penentuan bobot dan rating ini berdasarkan hasil rekapitulasi dari jawaban kuesioner dan tanggapan dari berbagai pihak atau *stakeholders* sebagai pengguna terminal (semua bobot tersebut jumlahnya tidak lebih dari skor total 1,00).

- b. Hitung rating untuk masing-masing faktor dengan memberikan skala mulai dari 4 (sangat baik) sampai dengan 1 (sangat tidak baik), penentuan bobot dan rating ini juga ditentukan berdasarkan hasil rekapitulasi dari jawaban kuesioner dan tanggapan dari berbagai pihak atau *stakeholders* sebagai pengguna terminal.

Variabel atau faktor yang bersifat positif (semua faktor yang masuk kategori kekuatan dan peluang) diberi nilai mulai +1 sampai dengan +4 (sangat baik). Sedangkan variabel yang bersifat negatif (semua variabel ancaman dan kelemahan) kebalikannya.

- c. Kalikan bobot dengan rating untuk memperoleh faktor pembobotan. Hasilnya berupa skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang nilainya bervariasi mulai dari 4,0 sampai dengan 1,0.
- d. Jumlahkan skor pembobotan untuk memperoleh skor total bagi pengembangan terminal angkutan darat yang bersangkutan. Nilai total ini menunjukkan bagaimana keberadaan pengembangan terminal bereaksi terhadap faktor-faktor strategis internal dan eksternalnya. Skor total ini dapat digunakan untuk menggambarkan prospek pengembangan terminal angkutan darat di Kota Majene.

E. Definisi Operasional

Agar lebih memudahkan untuk memahami variabel atau indikator yang digunakan dalam penelitian, maka diuraikan definisi operasional sebagai berikut :

1. Transportasi adalah teknik atau alat yang digunakan untuk melakukan pergerakan perpindahan tempat menuju suatu lokasi dengan mempersingkat jarak maupun waktu.
2. Terminal penumpang adalah prasarana transportasi berupa lokasi atau tempat titik aktivitas penumpang dari berbagai sarana angkutan (moda) mengawali atau mengakhiri perjalanan atau melakukan perpindahan dari satu sarana ke sarana lainnya dan juga merupakan tempat pengaturan pergerakan arus penumpang maupun kendaraan.
3. Kapasitas terminal adalah tingkat kemampuan terminal dalam menampung kegiatan transportasi serta kemampuan menjalankan fungsi secara baik, dari segi lokasional dan operasional secara optimal. Selain itu kapasitas terminal juga mencakup pemanfaatan, pelayanan serta pemenuhan terhadap permintaan pengguna terminal secara optimal pula.
4. Fasilitas utama pendukung adalah fasilitas utama yang harus dimiliki oleh terminal untuk menjalannya fungsinya dalam mengatur aktivitas pengangkutan penumpang, seperti jalur pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum, tempat parkir, bangunan kantor terminal, tempat tunggu dan atau pengantar, menara pengawas, loket penjualan karcis, rambu-rambu atau papan informasi dan pelataran parkir untuk pengantar atau taksi.
5. Fasilitas penunjang adalah fasilitas yang berfungsi menunjang aktivitas atau kebutuhan penumpang di terminal, seperti toilet,

mushollah, kios, ruang pengobatan, ruang informasi dan pengaduan, telepon umum, tempat penitipan barang, dan taman.

6. Ketersediaan moda adalah tingkat kemudahan mendapatkan moda/kendaraan umum untuk menuju dan keluar dari terminal, dalam hal ini kendaraan yang dimaksud adalah becak, ojek atau angkutan pete-pete
7. Permintaan terminal adalah besarnya kebutuhan masyarakat terhadap pelayanan transportasi, khususnya terminal.
8. Waktu/lama perjalanan adalah banyaknya waktu yang diperlukan penumpang dari tempat asal hingga sampai ke terminal. Skala pengukuran berdasarkan skala ratio, mempertimbangkan waktu tercepat yang ditempuh responden ke terminal dengan jalan kaki dan jarak tempat tinggalnya kurang dari 100 meter
9. Relokasi terminal adalah upaya pemindahan lokasi atau tempat terminal pada wilayah yang sesuai dengan pertimbangan : rencana tata ruang, kapasitas jalan, kepadatan lalu lintas, keterpaduan dengan moda transportasi dan kelestarian lingkungan.
10. Renovasi terminal adalah upaya perbaikan terminal yang ada dengan tanpa adanya kegiatan pemindahan pada lokasi yang lain, artinya bahwa kondisi sarana dan prasarana terminal yang sudah tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat dilakukan perbaikan.

11. Kapasitas area tunggu adalah kemampuan areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk istirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan .
12. Kapasitas tempat pemberangkatan adalah kemampuan areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan penumpang dan untuk memulai perjalanan.
13. Tingkat pemanfaatan terminal adalah perbandingan antara jumlah kendaraan yang keluar masuk terminal per tahun dengan kemampuan area tunggu dan tempat pemberangkatan yang dimiliki oleh terminal angkutan penumpang kota Majene.
14. Kebutuhan luas atau panjang terminal adalah luas atau panjangnya area parkir yang harus dimiliki oleh terminal dengan memperhitungkan antara jumlah kendaraan yang keluar masuk per jam dengan ukuran serta jarak antara.
15. Jumlah penduduk adalah total jumlah atau populasi penduduk Kabupaten Majene setiap tahunnya (Jiwa per tahun)
16. Jumlah PDRB adalah besar nilai produk domestik regional bruto yang diperoleh Kabupaten Majene dari berbagai sektor ekonomi (Rp/tahun)
17. Jumlah rumah tangga adalah banyak rumah tangga yang terdapat di Kabupaten Majene setiap tahunnya (Kepala keluarga/tahun)

18. Kepadatan penduduk adalah perbandingan atau rasio antara jumlah penduduk dengan luas wilayah Kabupaten Majene (dalam jiwa per km persegi).
19. Penghasilan adalah besarnya pendapatan yang diperoleh responden setiap bulannya yang dinyatakan dalam rupiah per bulan (Rp/Bln). Pengelompokan dilakukan berdasarkan skala nominal dengan pertimbangan nilai upah minimum regional Kabupaten Majene yaitu sebesar Rp. 350.000/bulan.
20. Jarak terminal dengan tempat tinggal adalah panjang jarak antara terminal angkutan darat kota Majene dengan tempat tinggal atau kediaman responden yang dinyatakan dalam meter. Jarak ini diukur berdasarkan kemampuan pengguna untuk mencapai terminal dengan jalan kaki (slaka ratio).
21. Tanggapan terhadap jarak terminal dengan tempat tinggal yaitu persepsi responden terhadap jarak rumah dengan terminal angkutan darat kota Majene (skala interval).
22. Ketersediaan kendaraan adalah banyaknya kendaraan yang tersedia yang dapat digunakan oleh responden menuju terminal angkutan darat kota Majene (skala interval).
23. Jenis angkutan adalah semua jenis angkutan kendaraan umum yang digunakan oleh responden untuk mencapai terminal.
24. Tarif angkutan adalah besar biaya yang harus dibayar oleh responden yang menggunakan angkutan kendaraan umum menuju

terminal angkutan darat kota Majene dalam satuan Rupiah. Biaya didasarkan pada tarif minimal yang berlaku untuk becak, ojek dan pete-pete di kabupaten Majene adalah Rp. 1.000.- (skala ordinal)

25. Waktu perjalanan adalah banyaknya waktu yang digunakan oleh responden dari tempat berangkat sampai dengan tiba di terminal yang dinyatakan dalam menit dan jam. Penetapan pilihan waktu didasarkan pada kemungkinan waktu tercepat dan terlama yang dibutuhkan responden untuk tiba di terminal angkutan darat kota Majene (skala ratio).
26. Tanggapan terhadap waktu yang dibutuhkan yaitu persepsi atau pendapat responden mengenai waktu yang dibutuhkan untuk sampai ke terminal (skala sikap).
27. Waktu penggunaan terminal dan fasilitasnya adalah waktu dimana responden menggunakan atau berada di terminal angkutan darat kota Majene. Penetapan waktu didasarkan pada waktu awal orang beraktivitas yaitu sekitar jam 05.00 pagi.
28. Frekuensi penggunaan terminal adalah jumlah penggunaan terminal oleh responden setiap harinya dalam satuan kali per hari.
29. Frekuensi mingguan adalah jumlah penggunaan terminal dan fasilitasnya oleh responden selama satu minggu dalam satuan kali per minggu.
30. Tarif angkutan umum adalah besarnya biaya yang harus dibayarkan oleh responden yang menggunakan angkutan umum dari

pemberangkatan sampai tujuan yaitu terminal angkutan darat kota Majene. Diukur berdasarkan skala nominal dengan pertimbangan biaya minimal angkutan di Kabupaten Majene sebesar Rp. 1.000,-

31. Waktu menunggu angkutan adalah lama waktu yang dibutuhkan responden sejak tiba di terminal sampai dengan pemberangkatan menuju tujuan yang dinyatakan dalam satuan menit atau jam. Diukur berdasarkan skala ratio dari waktu tercepat dan terlama dalam menunggu angkutan di terminal.
32. Tanggapan terhadap kondisi terminal yaitu tanggapan responden terhadap kondisi fisik terminal angkutan darat kota Majene yang dinyatakan dalam bentuk skala sikap.
33. Aksesibilitas adalah tingkat kemudahan berinteraksi antara pusat kegiatan kota dengan zona atau tempat ditinjau dari segi kemudahan pencapaian dengan meninjau ketersediaan jalan, kondisi jalan dan kondisi lalu lintas. Tingkat aksesibilitas ini dinyatakan dalam skala ordinal.
34. Ketersediaan sarana/moda angkutan di terminal adalah tanggapan responden mengenai banyaknya jumlah sarana atau moda angkutan di terminal angkutan darat kota Majene yang dinyatakan dalam bentuk skala interval.
35. Tanggapan terhadap ketersediaan/kondisi fasilitas utama adalah pendapat atau persepsi responden mengenai keberadaan fasilitas

utama pada terminal angkutan darat kota Majene yang dinyatakan dalam skala interval.

36. Tanggapan terhadap ketersediaan/kondisi fasilitas pendukung adalah persepsi atau pendapat responden mengenai ketersediaan sarana pendukung terminal angkutan darat kota Majene yang dinyatakan dalam bentuk skala interval.
37. Tanggapan terhadap keamanan dan kenyamanan terminal yaitu persepsi terhadap rasa aman dan nyaman yang dialami responden ketika berada di terminal angkutan darat kota Majene yang dinyatakan dalam skala interval.
38. Tanggapan terhadap kebersihan adalah persepsi atau pendapat responden kondisi sampah di terminal angkutan darat kota Majene yang dinyatakan dalam skala interval
39. Tanggapan terhadap kebisingan dan polusi adalah persepsi atau pendapat responden terhadap suara bising/ribut serta pencemaran udara yang terjadi di terminal angkutan darat kota Majene yang dinyatakan dalam bentuk skala interval.
40. Tanggapan terhadap perhatian pemerintah adalah persepsi atau pendapat responden terhadap upaya-upaya pemerintah dalam pengembangan terminal angkutan darat kota Majene yang dinyatakan dalam skala interval.
41. Tanggapan terhadap perlunya pengembangan terminal adalah persepsi atau pendapat responden mengenai kondisi terminal

angkutan darat kota Majene dalam hubungannya dengan perlu tidaknya terminal tersebut dikembangkan yang dinyatakan dalam skala interval.

42. Tanggapan terhadap renovasi adalah persepsi atau pendapat responden terhadap upaya pengembangan terminal pada lokasi yang sama yang dinyatakan dalam skala interval.
43. Tanggapan terhadap relokasi adalah persepsi atau pendapat responden terhadap upaya pengembangan terminal angkutan darat kota Majene dengan cara pemindahan pada lokasi yang lain yang dinyatakan dalam skala interval.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Geografis dan Topografis

Kabupaten Majene yang beribukota Kecamatan Banggae terletak antara 2°38'45"-3°38'15" Lintang Selatan dan antara 118°45'00"-119°4'45" Bujur Timur, yang berbatasan dengan :

Sebelah Utara : Kabupaten Mamuju

Sebelah Timur : Kabupaten Polewali Mandar, Kabupaten Mamasa

Sebelah Selatan : Teluk Mandar

Sebelah Barat : Selat Makassar

Luas wilayah Kabupaten Majene tercatat 947,84 Km² yang meliputi 4 kecamatan dan 40 desa/kelurahan. Ditinjau dari kondisi topografis Kabupaten Majene memiliki dua kondisi yang relatif berbeda yaitu bagian utara dan barat umumnya merupakan daerah berdataran tinggi dan cenderung berbukit, sedangkan bagian selatan dan timur merupakan daerah pantai.

2. Luas Wilayah Kabupaten Majene

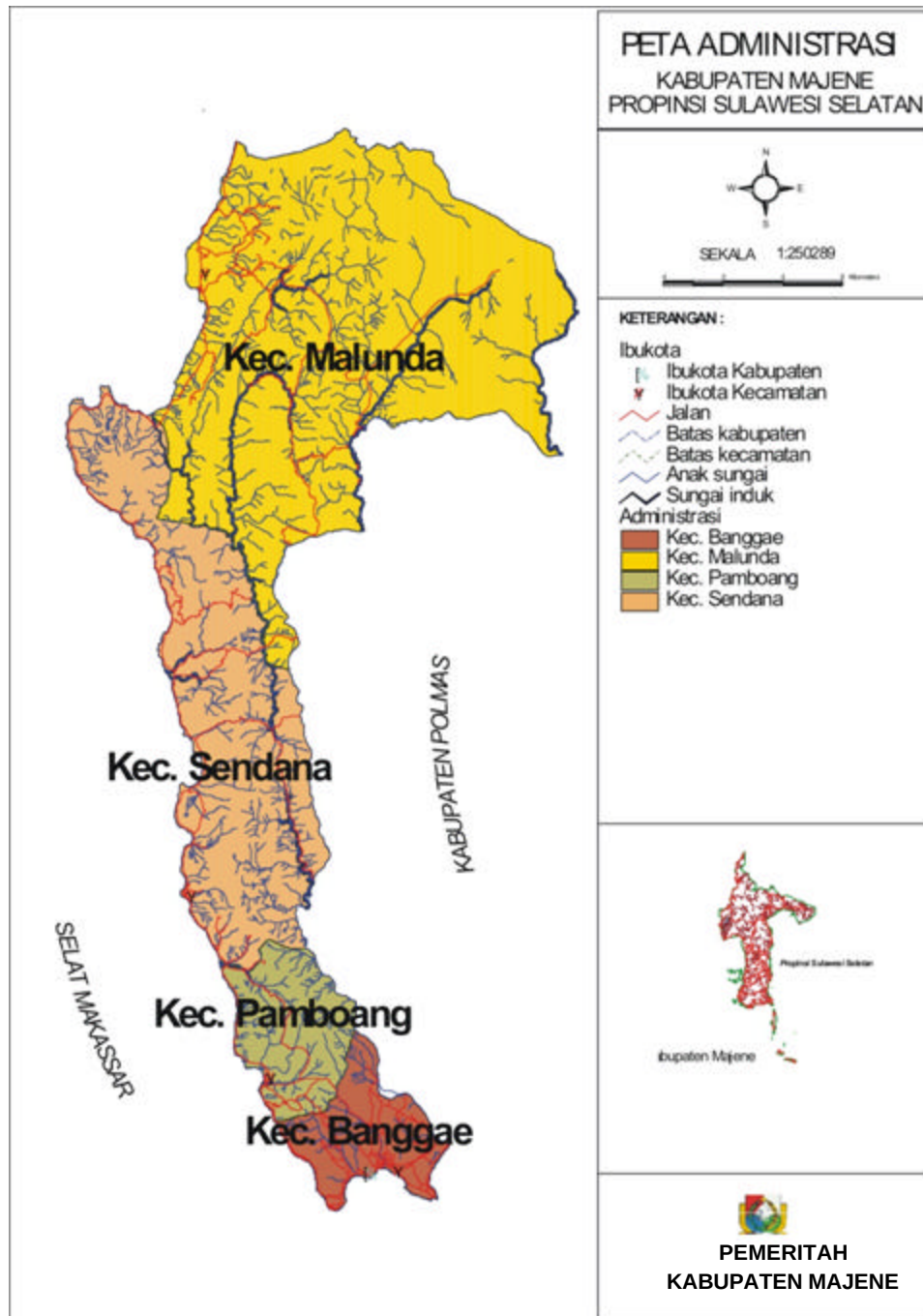
Wilayah kabupaten Majene yang terdiri atas empat wilayah kecamatan memiliki luas wilayah yang berbeda-beda. Luas wilayah Kabupaten Majene berdasarkan kecamatan dapat dilihat pada tabel 5.

Tabel 5. Luas Wilayah Kabupaten Majene berdasarkan Kecamatan

No.	Kecamatan	Luas (Km ²)	Persentase (%)
1.	Banggae	5.519	5,82
2.	Pamboang	7.019	7,41
3.	Sendana	17.881	18,86
4.	Malunda	64.365	67,91
Total		94.784	100,00

Sumber : BPS Kabupaten Majene, 2006.

Pada tabel 5 terlihat bahwa luas wilayah Kabupaten Majene berdasarkan kecamatan yaitu Kecamatan malunda merupakan wilayah kecamatan dengan luas wilayah terluas sebesar 64.365 Km² atau sekitar 67,91% dari total wilayah Kabupaten Majene. Sedangkan wilayah kecamatan dengan luas wilayah terkecil yaitu Kecamatan Banggae yaitu seluas 5.519 Km² atau 5,82%. Melihat luas wilayah kecamatan yang berbeda-beda, maka dapat dikatakan bahwa wilayah kecamatan di daerah tersebut memiliki potensi sumber daya lahan yang berbeda-beda pula. Kenyataan ini tentunya akan berdampak pada kemampuan wilayah untuk mengembangkan potensi daerahnya.



Gambar 7. Peta Administrasi Kabupaten Majene

3. Demografi

Demografi menyangkut kependudukan yaitu orang yang bertempat tinggal di suatu wilayah pada waktu tertentu seperti jumlah dan kepadatan penduduk. Untuk lebih jelasnya demografi Kabupaten Majene dapat dijelaskan sebagai berikut :

a. Penduduk berdasarkan Jenis Kelamin dan Kelompok Umur di Kabupaten Majene

Komposisi penduduk Kabupaten Majene berdasarkan jenis kelamin dan kelompok umur dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6. Penduduk Menurut Jenis Kelamin dan Kelompok Umur di Kabupaten Majene.

No.	Kelompok Umur	Laki-laki	Perempuan	Total
1.	0 – 14	28.670	24.486	53.156
2.	15 – 64	40.454	47.507	87.961
3.	65 +	2.641	3.070	5.711
Total		71.765	75.063	146.828

Sumber : BPS Kabupaten Majene, 2006.

Pada tabel 6 terlihat bahwa penduduk kabupaten Mejene berdasarkan umur dan jenis kelamin yaitu sebagian perempuan berada pada usia produktif 15-64 tahun sebanyak 47.507 jiwa sedangkan laki-laki sebanyak 40.454 jiwa. Dengan demikian potensi sumber daya manusia kabupaten Majene cukup besar.

b. Kepadatan Penduduk di Kabupaten Majene

Faktor kepadatan penduduk merupakan salah satu faktor penting yang perlu diperhatikan oleh pemerintah dalam upaya penyebaran

penduduk yang yang merata. Adapun kepadatan penduduk di Kabupaten Majene menurut kecamatan dapat dilihat pada tabel 7.

Tabel 7. Jumlah dan kepadatan penduduk Kota Majene

No	Kecamatan	Luas (km ²)	Penduduk (Jiwa)	Kepadatan penduduk per km ²
1	Banggae	55,19	59.603	1.080
2	Pamboang	70,19	21.125	301
3	Sendana	178,81	38.905	218
4	Malunda	643,65	27.195	43
Total		947,84	146.828	155

Sumber: BPS, Kabupaten Majene, 2006.

Berdasarkan data pada tabel 7 terlihat bahwa penduduk terbesar berada di Kecamatan Banggae yaitu sebanyak 59.603 jiwa dengan luas wilayah 55,19 km², kepadatan penduduk yaitu 1.080, merupakan kepadatan penduduk tertinggi diantara kecamatan lain di Kabupaten Majene. Hal ini tidak lepas dari kedudukan Kecamatan Banggae sebagai ibukota Kabupaten Majene yang merupakan pusat pemerintahan, perdagangan dan aktivitas ekonomi dan sosial lainnya.

4. Sistem Transportasi

Pelayanan transportasi darat masih mendominasi aktivitas pergerakan di Kota Majene khususnya menyangkut pelayanan lokal dan antar regional dalam wilayah Sulawesi Barat.

a. Jaringan Jalan

Jaringan jalan merupakan urat nadi dalam menentukan arah perkembangan suatu kota di samping potensi-potensi lainnya, dengan

adanya jaringan jalan maka pergerakan penduduk akan dapat terlayani dengan mudah. Jaringan jalan direncanakan sedemikian rupa sehingga terbentuk hierarki yang membentuk sistem pelayanan yang tak terpisahkan dengan pola tata ruang kegiatan. Ruas jalan dibangun untuk menghubungkan antar kawasan, sehingga pergerakan penduduk semakin lancar. Jaringan merupakan kesatuan sistem jaringan yang terdiri atas jaringan jalan primer, kolektor, dan lokal dalam suatu hubungan hierarki.

Panjang jalan menurut permukaan dalam Kabupaten Majene tahun 2002 sampai dengan 2006 dapat dilihat pada tabel 8.

Tabel 8. Panjang Jalan Menurut Permukaan Dalam di Kabupaten Majene Tahun 2002-2006 (Km)

Jenis Permukaan	2002	2003	2004	2005	2006
Aspal	243,80	243,80	243,80	282,86	292,93
Kerikil	80,60	80,60	80,60	48,65	40,58
Tanah	181,08	181,08	181,08	71,82	69,82
Tidak dirinci	92,30	92,30	92,30	194,45	194,45
Jumlah	597,78	597,78	597,78	597,78	597,78

Sumber: BPS, Kabupaten Majene, 2006

Pada tabel 8 terlihat bahwa panjang jalan menurut permukaan di Kabupaten Majene tahun 2002 sampai dengan 2006 sebagian besar adalah aspal. Perkembangan kondisi jalan di Kabupaten Majene menunjukkan peningkatan, dimana pada tahun 2004 sampai dengan 2006, panjang jalan aspal terus mengalami peningkatan, sedangkan

panjang jalan dengan dengan permukaan dalam kerikil dan tanah merus mengalami penurunan.

Selanjutnya panjang jalan menurut kondisi jalan di Kabupaten Majene dapat dilihat pada tabel 9.

Tabel 9. Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Majene Tahun 2002-2006 (km)

Kondisi jalan	2002	2003	2004	2005	2006
Baik	163,50	178,10	178,10	295,78	309,06
Sedang	189,80	189,80	189,80	62,46	57,23
Rusak	124,00	124,00	124,00	38,51	44,90
Rusak Berat	120,48	105,88	105,88	201,02	186,59
Jumlah	597,78	597,78	597,78	597,78	597,78

Sumber: BPS, Kabupaten Majene, 2006.

Tabel 9 di atas menunjukkan bahwa kondisi jalan yang baik saat ini sepanjang 309,06 km, meskipun terlihat bahwa kondisi jalan di kabupaten Majene yang berada pada kondisi baik terus mengalami peningkatan, demikian pula dengan jalan yang berada pada kondisi kerusakan berat mengalami penurunan dari 201,02 km pada tahun 2005 menjadi sepanjang 186,59 km pada tahun 2006. Panjang jalan Kabupaten Majene yaitu 597.78 km.

b. Terminal

Seperti yang telah dijelaskan pada latar belakang, bahwa Kabupaten Majene telah memiliki sarana terminal, baik terminal utama dan terminal pembantu. Keberadaan terminal ini diharapkan mampu

menampung atau mewadahi seluruh kegiatan koordinasi sistem transportasi di kota ini. Namun pada kenyataannya pelaksanaan fungsi utama dari terminal-terminal ini belum berjalan secara optimal.

Tabel 10. Data Terminal Penumpang Angkutan Darat di Kota Majene

No.	Terminal	Lokasi
1	Terminal Induk	Kecamatan Banggae Kelurahan Baurung
2	Terminal Pembantu	Kecamatan Banggae Kelurahan Pangali-ali

Sumber : Hasil Analisis, 2007

1). Terminal Utama

Disebut juga sebagai terminal induk, terminal ini terletak di bagian timur kota Majene, tepatnya di Kecamatan Banggae, Kelurahan Baurung yang berjarak kurang lebih satu kilometer dari perbatasan kabupaten Majene dan kabupaten Polewali Mandar, terminal induk ini berada di kawasan permukiman dan perkantoran.

Saat ini terminal induk sedang dalam tahap renovasi/perbaikan, renovasi, namun renovasi tersebut bertujuan merubah fungsi terminal menjadi sarana atau gedung pengujian kendaraan bermotor. Perubahan fungsi ini menyebabkan fungsi terminal untuk pengontrolan dan pembayaran retribusi terselenggara secara darurat saja. Selain itu dengan perubahan fungsi ini tidak

memungkinkan lagi memberikan pelayanan transportasi yang optimal sebagai terminal penumpang angkutan darat.

2). Terminal Pembantu

Terminal ini terletak di tengah kota Majene, tepatnya di Kecamatan Banggae, Kelurahan Pangali-ali dan berada sangat dekat dengan lokasi permukiman, perkantoran, sekolah, pasar ikan dan tempat pelelangan ikan serta berbatasan langsung dengan pelabuhan/dermaga. Hal ini menyebabkan bangkitan lalu lintas yang cukup tinggi pada kawasan sekitar terminal.

Pada lokasi ini, fungsi sebagai terminal masih berjalan namun tidak optimal, hal ini disebabkan karena kondisi fisik terminal yang tidak terawat, ketersediaan sarana dan prasarana guna kelancaran pelayanan tidak memadai lagi bahkan terbengkalai, selain itu tata guna lahan sekitar terminal menyebabkan tidak memungkinkannya perluasan lokasi terminal pembantu ini.

3). Terminal Bayangan

Sebagai akibat dari tidak optimalnya fungsi terminal induk dan terminal pembantu di kota Majene, maka terciptalah titik-titik terminal bayangan di beberapa bagian kota Majene. Terminal bayangan ini muncul berdasarkan lokasi-lokasi aktifitas masyarakat yang membutuhkan sarana transportasi, antara lain daerah pasar sentral dan pasar ikan, daerah pusat pertokoan,

rumah-rumah makan serta beberapa pusat aktifitas masyarakat lainnya.

Bermunculannya terminal bayangan ini membuat sistem transportasi dalam kota Majene menjadi terganggu, karena tidak jelasnya tempat menaikkan dan menurunkan penumpang, tidak tertibnya pengemudi, utamanya angkutan umum dalam memarkir kendaraan dan menunggu penumpang.

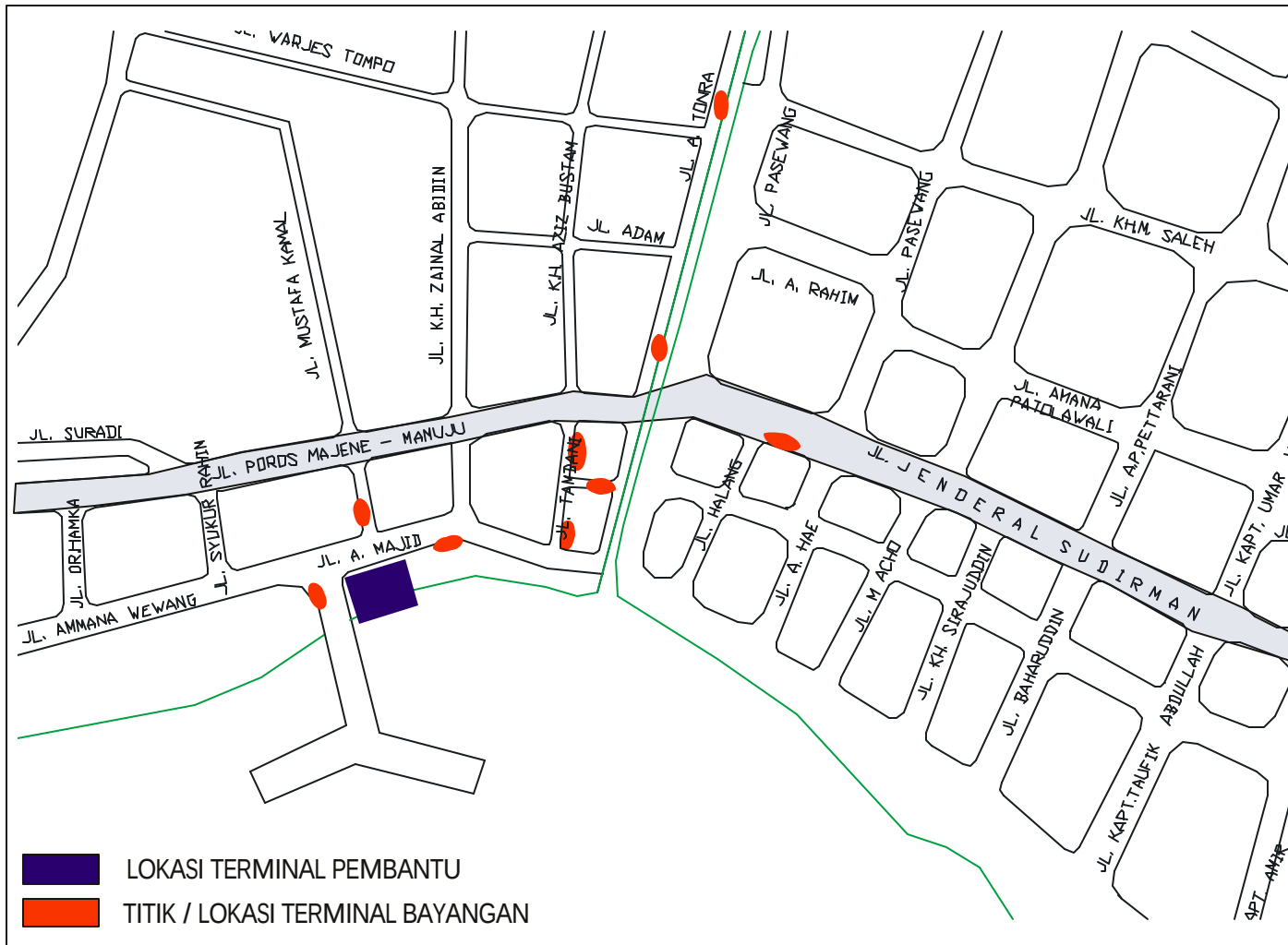
c. Sarana Angkutan

Sampai saat ini Kabupaten Majene dilayani oleh beberapa moda transportasi antara lain pete-pete, ojek, dan becak. Dari beberapa jenis moda tersebut, moda pete-pete dan ojek cukup memberi kontribusi pelaku perjalanan di Kabupaten Majene.

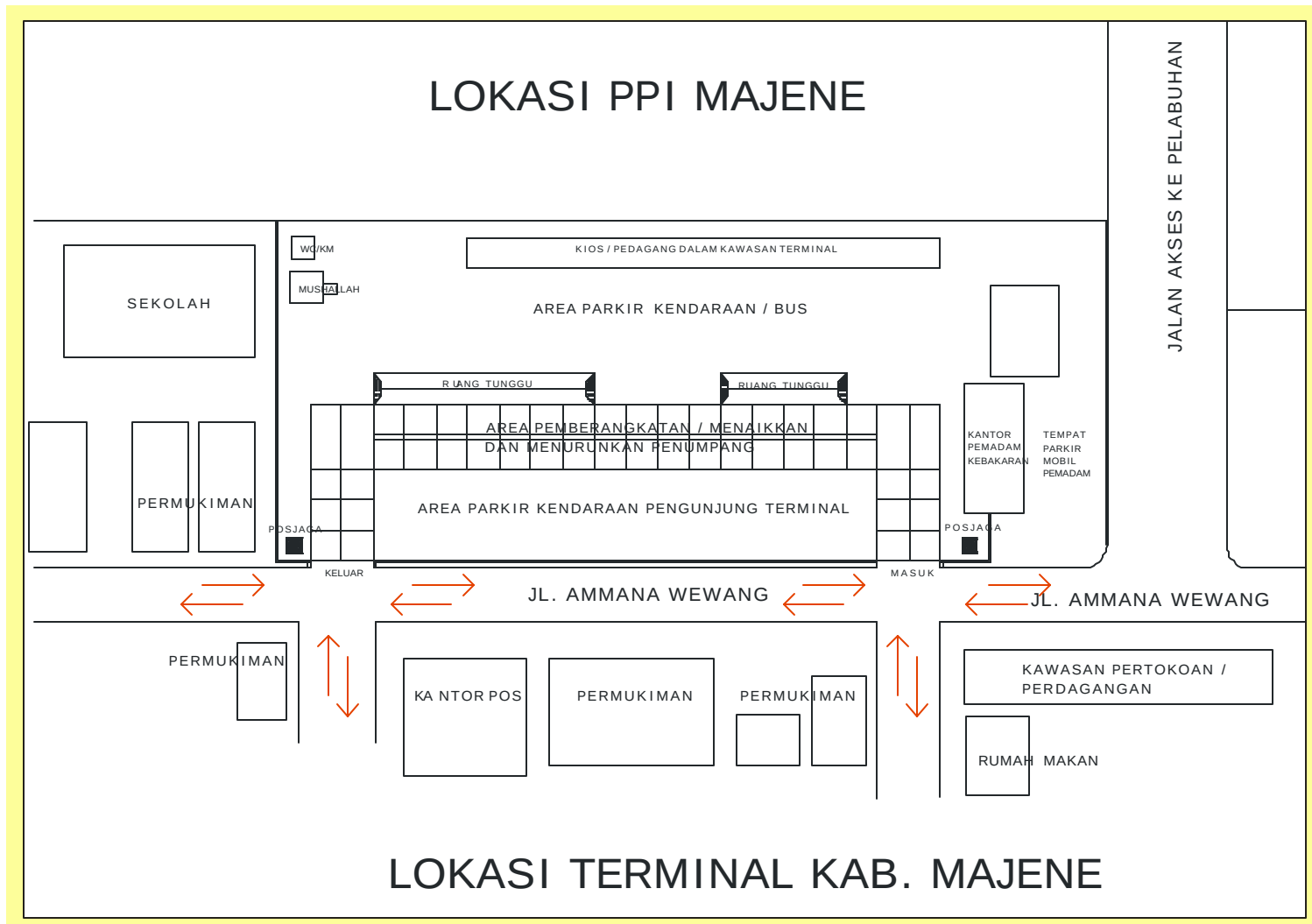
Adapun jumlah sarana angkutan atau kendaraan bermotor yang beroperasi di Kabupaten Majene yaitu mobil penumpang sebanyak 19 unit, mobil beban sebanyak 145 unit, mobil bus sebanyak 398 unit sedangkan sepeda motor sekitar 6.139 unit. Untuk jumlah kendaraan peengguna terminal dalam satu tahun rata-rata sebanyak 82.800 unit, dalam satu minggu 1.610 unit, dalam satu hari sebanyak 230 unit kendaraan dan setiap jamnya rata-rata terdapat 20 unit kendaraan.



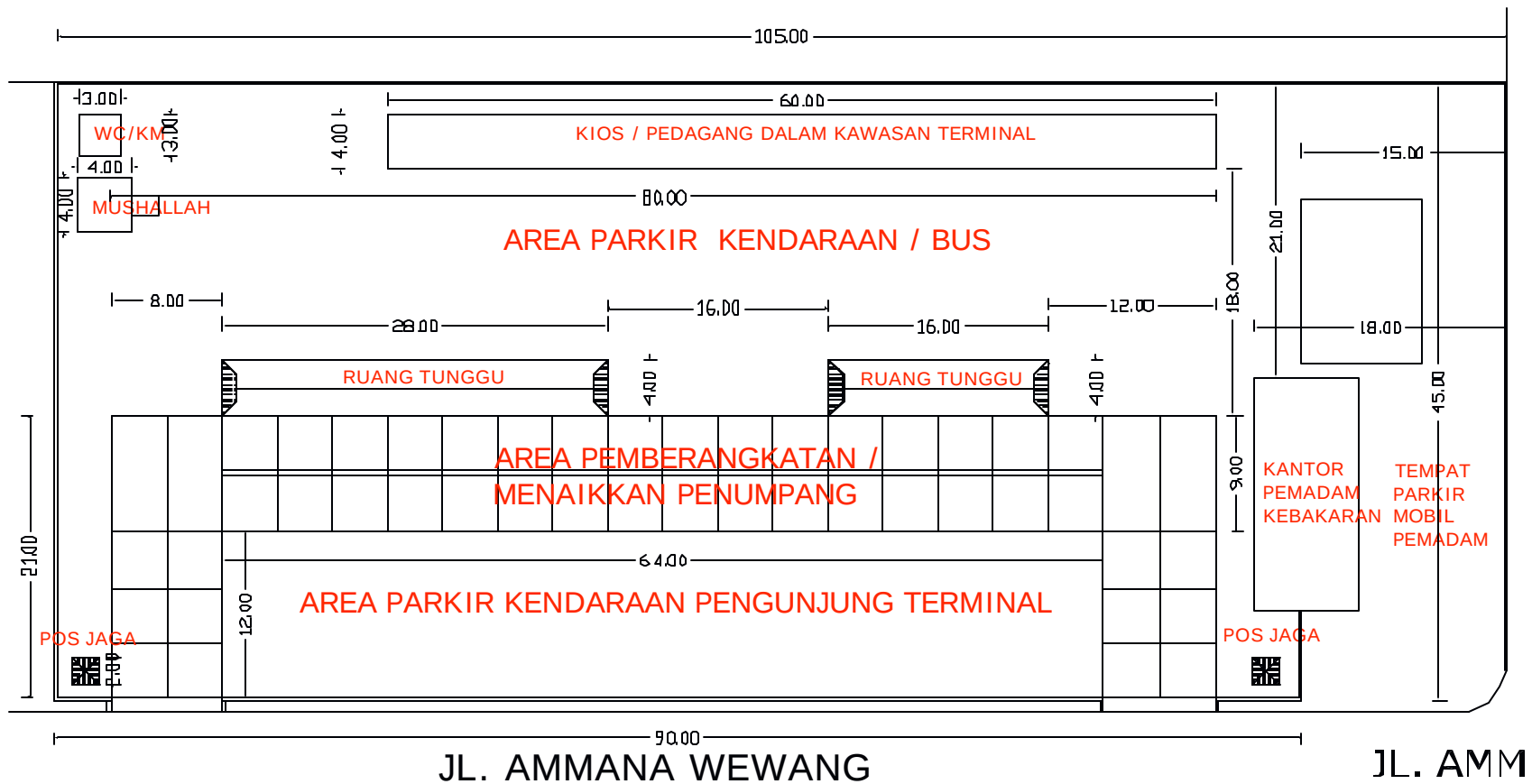
Gambar 8. Terminal Indukdan Terminal Pembantu



Gambar 9. Letak Terminal Pembantu dan Titik Terminal Bayangan



Gambar 10. Lokasi Terminal Pembantu



Gambar 11. Dimensi Sarana dan Prasarana pada Terminal

B. Karakteristik Responden

a. Umur

Umur merupakan salah satu karakteristik yang dimiliki oleh seseorang. Berdasarkan hasil kuisioner yang telah dikumpulkan diperoleh gambaran distribusi karakteristik responden berdasarkan umur, seperti yang terlihat pada tabel 11.

Tabel 11. Distribusi responden menurut umur

No.	Umur (Thn)	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	= 20	0	0,0	25	32,5	0	0,0
2.	21 – 30	0	0,0	32	41,6	0	0,0
3.	31 – 40	7	50,0	10	13,0	1	25,0
4.	41 – 50	5	35,7	7	9,1	3	75,0
5.	51 – 60	2	14,3	3	3,9	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007

Pada tabel 11 terlihat bahwa karakteristik responden berdasarkan umur berkisar antara kurang dari 20 tahun sampai dengan 60 tahun. Untuk pengemudi, sebagian besar responden berumur antara 31 sampai dengan 40 tahun yaitu sebanyak 7 orang atau sekitar 50,0%, dan hanya terdapat sebagian kecil responden yang berumur antara 51 sampai dengan 60 tahun yaitu sebanyak 2 orang atau 14,3%. Untuk responden penumpang yaitu sebagian besar berumur antara 21 sampai dengan 31 tahun sebanyak 32 orang atau 41,6% dan sebagian kecil yang berumur 51 sampai dengan 60 tahun sebanyak 3 orang atau 3,39% dan untuk

responden pedagang yaitu sebagian besar berumur antara 41 sampai dengan 50 tahun sebanyak 3 orang atau 75,0% dan hanya terdapat sebanyak 1 orang atau 25,0% yang berumur antara 31 sampai dengan 40 tahun. Berdasarkan umur tersebut, maka dapat dikatakan bahwa keseluruhan responden yang memanfaatkan layanan terminal berada pada usia muda yang masih aktif beraktifitas dan membutuhkan pelayanan terminal yang optimal.

b. Jenis Kelamin

Distribusi karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin pada terminal penumpang angkutan darat kota Majene dapat dilihat pada tabel 12.

Tabel 12. Distribusi responden menurut jenis kelamin

No.	Jenis Kelamin	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Laki-laki	14	100,0	31	40,3	2	50,0
2.	Perempuan	0	0,00	46	59,7	2	50,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007

Pada tabel 12 terlihat bahwa karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin yang memanfaatkan layanan terminal yaitu untuk responden pengemudi keseluruhan adalah laki-laki, untuk penumpang yaitu sebagian besar adalah perempuan yaitu sebanyak 46 orang atau 59,7% dan hanya terdapat laki-laki sebanyak 31 orang atau 40,3% dan untuk responden pedagang yaitu berimbang antara laki-laki dan perempuan yaitu sebanyak

2 orang atau 50,0%. Berdasarkan hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa pemanfaatan terminal angkutan darat di Kabupaten Majene masih dimanfaatkan oleh semua pihak.

c. Pendidikan

Tingkat pendidikan responden berdasarkan hasil kuisioner yang telah disebarkan dapat dilihat pada tabel 13.

Tabel 13. Distribusi responden menurut pendidikan

No.	Pendidikan	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%
1.	SD / Sederajat	0	0,0	13	16,9	0	0,0
2.	SMP / Sederajat	5	35,7	17	22,1	1	25,0
3.	SMA / Sederajat	9	64,3	29	37,7	3	75,0
4.	Sarjana (S1, S2, S3)	0	0,0	18	23,4	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007

Pada tabel 13 terlihat bahwa pendidikan responden cukup bervariasi mulai dari tingkat sekolah dasar sampai dengan tingkat sarjana. Untuk pengemudi yaitu sebagian besar berpendidikan SMA/ sederajat yaitu sebanyak 9 orang atau 64,3% dan hanya terdapat sebanyak 5 orang atau 35,7 % yang berpendidikan SMP / sederajat. Untuk penumpang yaitu sebagian besar berpendidikan SMA ya itu sebanyak 29 orang atau 37,7% dan sebagian kecil yang berpendidikan SD/ sederajat yaitu sebanyak 13 orang atau 16,9% dan untuk pedagang yaitu sebagian besar berpendidikan SMA/ sederajat sebanyak 3 orang atau 75,0% dan hanya terdapat 1 orang atau 25,0% yang berpendidikan SMP / sederajat.

d. Pekerjaan

Gambaran distribusi responden berdasarkan jenis pekerjaan yang digeluti responden dari hasil kuisioner yang telah disebarakan dapat dilihat pada tabel 14.

Tabel 14. Distribusi responden menurut jenis pekerjaan

No.	Jenis Pekerjaan	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Pedagang	0	0,0	35	20,8	4	100,0
2.	PNS	0	0,0	12	15,6	0	0,0
3.	Pelajar	0	0,0	16	45,5	0	0,0
4.	Sopir	14	100,0	0	0,0	0	0,0
5.	Pegawai Swasta	0	0,0	5	6,5	0	0,0
6.	Lain-lain	0	0,0	9	11,7	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007

Pada tabel 14 terlihat bahwa distribusi responden berdasarkan jenis pekerjaan yang digeluti cukup beraneka ragam, mulai dari pedagang, PNS, palajar, sopir, pegawai swasta dan lain sebagainya. Keaneragaman jenis pekerjaan terjadi pada responden penumpang yaitu sebagian besar bekerja sebagai pedagang sebanyak 35 orang 45,5% dan sebagian kecil adalah pegawai swasta yaitu sebanyak 5 orang atau 6,5%. Melihat kenyataan tersebut menunjukkan bahwa terminal memiliki peranan yang sangat besar bagi semua pihak dalam memperlancar mobiltas, khususnya menyangkut kemudahan mencapai tempat aktivitas.

e. Penghasilan

Gambaran karakteristik penghasilan responden berdasarkan hasil kuisioner yang disebarkan dapat dilihat pada tabel 15.

Tabel 15. Distribusi responden menurut penghasilan.

No.	Penghasilan	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Kurang dari Rp. 500.000,-	0	0,0	33	42,9	0	0,0
2.	Rp. 500.000,- – Rp. 750.000,-	3	21,4	7	9,1	0	0,0
3.	Rp. 750.000,- – Rp. 1.000.000,-	5	35,7	12	15,6	0	0,0
4.	Rp. 1.000.000,- – Rp. 1.500.000,-	4	28,6	15	19,5	0	0,0
5.	Lebih dari Rp. 1.500.000,-	2	14,3	10	13,0	4	100,0
	Total	14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007

Pada tabel 15 terlihat bahwa penghasilan perbulan responden berkisar antara kurang dari Rp. 500.000,- sampai dengan lebih dari Rp. 1.500.000/bulan. Untuk responden pengemudi, sebagian besar memiliki penghasilan Rp. 750.000/bulan-Rp. 1.000.000,- yaitu sebanyak 5 orang atau 35,7% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 14,3% yang berpenghasilan lebih dari Rp. 1.500.000/bulan. Untuk penumpang yaitu sebagian besar berpenghasilan kurang Rp. 500.000,- yaitu sebanyak 33 orang atau 42,9% dan hanya terdapat sebanyak 7 orang atau 9,10% yang berpendapatan antara Rp. 500.000/bulan-Rp. 1.000.000/bulan. Dan untuk responden pedagang yaitu keseluruhan berpendapatan lebih dari Rp. 1.500.000,-.

B. Analisis Kapasitas Terminal

Analisis terhadap kapasitas terminal angkutan darat kota Majene dilakukan secara kualitatif dan kuantitatif. Secara kualitatif, kapasitas terminal angkutan darat diperoleh tanggapan responden atau pengguna terminal, sedangkan secara kuantitatif, yaitu didasarkan pada hasil pengukuran kondisi fisik terminal angkutan darat tersebut. Hasil analisis tersebut adalah sebagai berikut :

a. Kapasitas Terminal berdasarkan Tanggapan Pengguna Terminal (analisis secara kualitatif)

Beberapa indikator yang digunakan dalam meneliti kapasitas terminal angkutan darat kota Majene yaitu sebagai berikut :

1. Jarak terminal dengan tempat tinggal

Berdasarkan pada jawaban yang diperoleh dari responden, jarak antara terminal angkutan darat kota Majene dengan tempat tinggal responden dapat dilihat pada tabel 16.

Tabel 16. Distribusi Responden berdasarkan Jarak terminal dari tempat tinggal

No.	Jarak	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jmlh (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	0 – 100 meter	2	14,3	2	2,6	3	75,0
2.	100 – 500 meter	1	7,1	10	13,0	1	25,0
3.	500 meter – 1 km	4	28,6	11	14,3	0	0,0
4.	1 – 5 km	5	35,7	19	24,7	0	0,0
5.	Lebih dari 5 km	2	14,3	35	45,5	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007

Pada tabel 16 terlihat bahwa distribusi responden pengguna terminal berdasarkan jarak terminal dari tempat tinggal mereka yaitu untuk pengemudi sebagian besar berada pada jarak 500 sampai dengan 1 km dari terminal sebanyak 4 orang atau 28,6% dan hanya terdapat sebagian kecil yaitu 1 orang atau 7,1% yang berada pada jarak 100 sampai dengan 500 meter. Untuk penumpang yaitu sebagian besar berada pada jarak lebih dari 5 km yaitu sebanyak 35 orang atau 45,5% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 2,6% yang berjarak 0 sampai dengan 100 meter. Dan untuk responden pedagang yaitu sebanyak 3 orang atau 75,0 % yang berjarak kurang dari 100 meter dan hanya terdapat sebanyak 1 orang atau 25,0% yang berjarak 100 sampai dengan 500 meter. Hal ini menggambarkan bahwa pengguna terminal membutuhkan sarana dan prasarana untuk dapat sampai di terminal dengan cepat dan nyaman disebabkan sebagian besar pengguna memiliki jarak yang cukup jauh.

Tabel 17. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan Jarak terminal dengan tempat tinggal

No.	Tanggapan terhadap Jarak Terminal	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat Jauh	2	14,3	35	45,5	0	0,0
2.	Jauh	1	7,1	19	24,7	0	0,0
3.	Sedang	4	28,6	11	14,3	0	0,0
4.	Dekat	5	35,7	10	13,0	0	0,0
5.	Sangat Dekat	2	14,3	2	2,6	4	100,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007

Pada tabel 17 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap jarak antara tempat tinggal dengan lokasi terminal yaitu untuk pengemudi sebagian besar menanggapi dekat yaitu sebanyak 5 orang atau 35,7% dan hanya terdapat sebagian kecil yaitu 1 orang atau 7,1% yang menyatakan jauh. Untuk penumpang sebagian besar menyatakan jauh yaitu sebanyak 35 orang atau 45,5% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 2,6 % yang sangat dekat. Dan untuk responden pedagang yaitu keseluruhan menyatakan sangat dekat. Hal ini tentunya sangat dipengaruhi oleh jarak antara terminal dengan tempat tinggal/tempat kerja mereka.

2. Ketersediaan kendaraan yang digunakan ke terminal

Faktor ketersediaan kendaraan menuju terminal merupakan salah satu faktor yang memperlancar proses pengangkutan atau transportasi. Tanggapan responden terhadap ketersediaan kendaraan yang digunakan menuju terminal dapat dilihat pada tabel 18.

Tabel 18. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan Ketersediaan Kendaraan yang digunakan ke Terminal

No.	Ketersediaan Kendaraan	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat banyak	7	46,7	32	41,6	4	100,0
2.	Banyak	5	33,3	13	16,9	0	0,0
3.	Sedang	3	20,0	25	32,5	0	0,0
4.	Sedikit	0	0,0	5	6,5	0	0,0
5.	Sangat sedikit	0	0,0	2	2,6	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007

Pada tabel 18. terlihat bahwa distribusi responden berdasarkan tanggapan terhadap ketersediaan kendaraan yang digunakan ke terminal yaitu untuk pengemudi sebagian besar menyatakan sangat banyak yaitu sebanyak 7 orang atau 46,7% dan hanya terdapat sebagian kecil yaitu 3 orang atau 20,0% yang menyatakan sedang. Untuk penumpang yaitu sebagian besar menyatakan sangat banyak yaitu sebanyak 32 orang atau 41,6% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 2,6% yang menyatakan sangat sedikit. Sedangkan untuk pedagang keseluruhan menyatakan bahwa ketersediaan kendaraan di terminal sangat banyak. Kenyataan ini memberikan gambaran bahwa kendaraan cukup tersedia untuk mencapai terminal.

3. Jenis dan tarif angkutan umum yang digunakan

Tanggapan responden berdasarkan jenis kendaraan atau angkutan yang digunakan untuk mencapai terminal dapat dilihat pada tabel 19.

Tabel 19. Distribusi Responden berdasarkan Jenis Angkutan yang digunakan ke Terminal

No.	Jenis Angkutan yang Digunakan	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Pete-pete	6	42,9	30	39,0	0	0,0
2.	Ojek	0	0,0	12	15,6	0	0,0
3.	Kendaraan Pribadi	0	0,0	0	0,0	0	0,0
4.	Becak	0	0,0	15	19,5	4	100,0
5.	DII	8	57,1	20	26,0	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 19 terlihat bahwa komposisi responden berdasarkan jenis angkutan yang digunakan ke terminal yaitu untuk pengemudi yaitu sebagian besar menjawab dan lain-lain (panther, kijang, dll) yakni sebanyak 8 orang atau 57,1% dan hanya sebagian kecil yang menyatakan pete-pete yaitu sebanyak 6 orang atau 42,9% dan untuk penumpang yaitu sebagian besar menyatakan menggunakan angkutan jenis pete-pete sebanyak 30 orang atau 39,0% dan hanya terdapat sebanyak 12 orang atau 15,6% yang menggunakan ojek. Dan untuk pedagang keseluruhan menggunakan kendaraan becak.

Tabel 20. Distribusi Responden berdasarkan tarif Angkutan yang digunakan ke Terminal

No.	Tarif Angkutan yang Digunakan	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%
1.	Rp. 1.000 – Rp. 2.000	14	100,0	30	39,0	4	100,0
2.	Rp. 2.000 – Rp. 3.000	0	0,0	15	19,5	0	0,0
3.	Rp. 3.000 – Rp. 4.000	0	0,0	20	26,0	0	0,0
4.	Rp. 4.000 – Rp. 5000	0	0,0	8	10,4	0	0,0
5.	Lebih dari Rp. 5.000	0	0,0	4	5,2	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Berdasarkan data pada tabel 20 terlihat bahwa tanggapan responden berdasarkan besarnya tarif angkutan yang digunakan ke terminal yaitu untuk pengemudi keseluruhan menyatakan antara Rp. 1.000,- sampai dengan Rp. 2.000,- dan untuk penumpang yaitu sebagian besar menyatakan Rp. 1.000,- sampai dengan Rp. 2.000,- sebanyak 30 orang atau 39,0% dan hanya terdapat sebanyak 4 orang

atau 5,2% yang menyatakan bahwa tarif angkutan yang digunakan yaitu sebesar lebih dari Rp. 5.000,-. Dan untuk responden yang menggunakan terminal sebagai tempat berdagang yaitu keseluruhan menyatakan bahwa biaya atau tarif angkutan yang digunakan yaitu sebesar Rp. 1.000,- sampai dengan Rp. 2.000,-.

4. Waktu yang dibutuhkan untuk tiba di terminal

Adapun tanggapan responden terhadap lamanya waktu yang dibutuhkan responden untuk tiba di terminal dapat di lihat pada tabel 21.

Tabel 21. Distribusi Responden berdasarkan Waktu yang dibutuhkan untuk Tiba ke Terminal.

No.	Waktu yang dibutuhkan tiba di Terminal	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	= 10 menit	2	14,3	2	2,6	4	100,0
2.	10 – 30 menit	5	35,7	10	13,0	0	0,0
3.	30 – 60 menit	4	28,6	11	14,3	0	0,0
4.	1 – 2 jam	1	7,1	19	24,7	0	0,0
5.	= 2 jam	2	14,3	35	45,5	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 21 terlihat bahwa waktu yang dibutuhkan untuk tiba di terminal yaitu bervariasi, tergantung dari jarak dan jenis moda transportasi yang digunakan. Untuk responden pengemudi sebagian besar responden menyatakan bahwa waktu yang dibutuhkan untuk tiba di terminal yaitu sekitar 10 sampai dengan 30 menit sebanyak 5 orang atau 35,7% dan hanya sebagian kecil yang menyatakan sekitar 1 sampai 2 jam

yaitu 1 orang atau 7,11%. Untuk responden penumpang yaitu sebagian besar menyatakan lebih dari 2 jam ya itu sebanyak 35 orang atau 45,5% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 2,6% yang menyakatan bahwa mereka membutuhkan waktu kurang dari atau sama dengan 10 menit. Dan utnuk responden pedagang yaitu sebanyak 4 orang atau keseluruhan responden menyatakan waktu yang dibutuhkan sekitar kurang dari atau sama dengan 10 menit.

Distribusi responden berdasarkan tanggapan terhadap waktu yang dibutuhkan untuk tiba di terminal dapat dilihat pada tabel 22.

Tabel 22. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan Waktu yang dibutuhkan untuk Tiba ke Terminal

No.	Tanggapan Waktu yang dibutuhkan tiba di Terminal	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%
1.	Sangat cepat	2	14,3	2	2,6	4	100,0
2.	Cepat	7	50,0	35	45,5	0	0,0
3.	Sedang	4	28,6	11	14,3	0	0,0
4.	Lama	0	0,0	19	24,7	0	0,0
5.	Sangat lama	1	7,1	10	13,0	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 22 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap waktu yang dibutuhkan untuk tiba di terminal yaitu untuk responden pengemudi sebagian bes ar menyatakan cepat sebanyak 7 orang atau 50,0% dan hanya terdapat sebanyak 1 orang atau 7,1% yang menyatakan sangat lama. Untuk responden penumpang yaitu sebagian besar menyatakan cepat sebanyak 35 orang atau 45,5% dan hanya terdapat sebanyak 2

orang atau 2,6% yang menyatakan waktu yang dibutuhkan sangat cepat dan untuk responden pedagang keseluruhan menyatakan bahwa waktu yang dibutuhkan untuk ke terminal sangat cepat. Hal tersebut menunjukkan bahwa untuk mencapai terminal yang ada, masyarakat membutuhkan waktu yang relatif cepat.

5. Waktu penggunaan terminal dan fasilitasnya

Distribusi responden berdasarkan waktu penggunaan terminal dan berbagai fasilitasnya di terminal angkutan darat Kota Majene dapat dilihat pada tabel 23.

Tabel 23. Distribusi Responden berdasarkan Waktu Penggunaan Terminal

No.	Waktu Penggunaan Terminal	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%
1.	Sebelum pukul 05.00	0	0,0	10	13,0	0	0,0
2.	Pukul 05.00-10.00	10	71,4	35	45,5	4	100,0
3.	Pukul 10.00-16.00	0	0,0	11	14,3	0	0,0
4.	Pukul 16.00-21.00	4	28,6	10	13,0	0	0,0
5.	Setelah pukul 21.00	0	0,0	11	14,3	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 23 terlihat bahwa untuk pengemudi, sebagian besar menggunakan terminal sekitar pukul 05.00 sampai dengan 10.00 sebanyak 10 orang atau 71,4% dan hanya terdapat sebanyak 4 orang atau 28,6% yang menggunakan terminal beserta fasilitasnya pada pukul 16 sampai dengan 21.00. Untuk penumpang, umumnya menggunakan

terminal pada saat pukul 05.00 sampai dengan pukul 10.00 sebanyak 35 orang atau 45,5% dan sebagian yang lain menggunakan pada waktu-waktu lainnya. Dan untuk responden pedagang yaitu keseluruhan menggunakan terminal pada waktu mulai pukul 05.00 sampai dengan 10.00, Hal tersebut membuktikan bahwa pada jam-jam tertentu yaitu sekitar pukul 07.00 sampai dengan pukul 16.00 kondisi terminal cenderung ramai, sedangkan sebelum pukul 05.00 dan setelah pukul 21.00 kondisi terminal angkutan darat Kota Majene cenderung sepi/sunyi. Hal ini disebabkan karena pada waktu-waktu tersebut umum masyarakat sedang istirahat dari berbagai aktivitasnya disamping itu kondisi terminal pada malam hari sangat tidak memungkinkan untuk pelaksanaan berbagai kegiatan disebabkan tidak adanya sarana penerangan yang memadai.

Selanjutnya distribusi responden berdasarkan frekuensi penggunaan terminal dalam sehari di terminal angkutan darat Kota Majene dapat dilihat pada tabel 24.

Tabel24. Distribusi Responden berdasarkan Frekuensi Penggunaan Terminal dalam sehari.

No.	Frekuensi Waktu Penggunaan Terminal	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	1 – 2 kali	2	15,4	68	88,3	4	100,0
2.	2 – 3 kali	6	46,2	9	11,7	0	0,0
3.	2 – 4 kali	5	38,5	0	0,0	0	0,0
4.	4 – 5 kali	0	0,0	0	0,0	0	0,0
5.	Lebih dari 5 kali	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 24 terlihat bahwa untuk responden pengemudi sebagian besar responden menggunakan terminal sekitar 2-3 kali dalam sehari sebanyak 6 orang atau 46,2% dan hanya terdapat sebagian kecil yaitu 2 orang atau 15,4% yang menggunakan terminal 1-2 kali sehari. Untuk responden penumpang yaitu sebagian besar menggunakan terminal sebanyak 1-2 kali sehari sebanyak 68 orang atau 88,3% dan hanya terdapat sebanyak 9 orang atau 11,7% yang menggunakan terminal sebanyak 2-3 kali sehari. Sedangkan untuk responden pedagang keseluruhan menggunakan fasilitas terminal sebanyak 1-2 kali sehari. Lebih lanjut distribusi responden berdasarkan frekuensi penggunaan terminal dalam seminggu dapat dilihat pada tabel 25.

Tabel 25. Distribusi Responden berdasarkan Frekuensi Penggunaan Terminal dalam Seminggu.

No.	Frekuensi Waktu Penggunaan Terminal	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	1 – 2 kali	0	0,0	0	0,0	0	0,0
2.	2 – 3 kali	0	0,0	0	0,0	0	0,0
3.	2 – 4 kali	0	0,0	0	0,0	0	0,0
4.	4 – 5 kali	0	0,0	10	13,0	0	0,0
5.	Lebih dari 5 kali	14	100,0	67	87,0	4	100,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 25. terlihat bahwa untuk responden pengemudi keseluruhan menggunakan terminal lebih dari 5 kali dalam seminggu. Untuk penumpang sebagian besar menggunakan terminal lebih dari 5 kali

dalam seminggu yaitu sebanyak 67 orang atau 87,0% dan hanya terdapat sebanyak 10 orang atau 13,0% yang frekuensi penggunaan terminal dalam seminggu sebanyak 4-5 kali dan untuk responden pedagang keseluruhan menggunakan terminal dengan frekuensi lebih dari 5 kali dalam seminggu. Melihat kenyataan tersebut maka dapat dikatakan bahwa hampir keseluruhan responden menggunakan terminal setiap harinya.

6. Jenis angkutan yang digunakan dari terminal ke tujuan

Distribusi responden berdasarkan jenis angkutan yang digunakan dari terminal menuju tempat tujuan mereka dapat dilihat pada tabel 26.

Tabel 26. Distribusi Responden berdasarkan Jenis Angkutan yang Digunakan dari Terminal menuju Tujuan.

No.	Jenis Angkutan yang digunakan ke Tujuan	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Bus ukuran besar	2	14,3	12	17,9	0	0,0
2.	Bus ukuran sedang	2	14,3	15	22,4	0	0,0
3.	Panther dan sejenisnya	4	28,6	10	14,9	0	0,0
4.	Pete-pete	6	42,9	25	37,3	0	0,0
5.	Lain-lain	0	0,0	5	7,5	4	100,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 26 terlihat bahwa untuk responden pengemudi, sebagian besar responden menggunakan jenis angkutan berupa pete-pete dari terminal menuju tujuan sebanyak 6 orang atau 42,9% dan hanya terdapat masing-masing sebanyak 2 orang atau 14,3% yang

menggunakan sarana angkutan bus ukuran besar dan sedang, untuk responden penumpang yaitu sebagian besar menggunakan jenis angkutan pete-pete ya itu sebanyak 25 orang atau 37,3% dan sebagian kecil yang menggunakan angkutan lain-lain seperti ojek ebanyak 5 orang atau 7,5%. Sedangkan untuk responden pedagang keseluruhan menggunakan angkutan lain-lain seperti becak dan ojek.

Selanjutnya besarnya tarif angkutan yang dikeluarkan responden dapat dilihat pada tabel 27.

Tabel 27. Distribusi Responden berdasarkan Besarnya Tarif Angkutan yang Digunakan

No.	Besarnya Tarif	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%
1.	Rp. 1.000 – Rp. 5.000	5	35,7	30	39,0	4	100,0
2.	Rp. 5.000 – Rp. 15.000	0	0,0	15	19,5	0	0,0
3.	Rp. 15.000 – Rp. 20.000	3	21,4	5	6,5	0	0,0
4.	Rp. 20.000 – Rp. 30.000	4	28,6	12	15,6	0	0,0
5.	Lebih dari Rp. 30.000	2	14,3	15	19,5	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 27 terlihat bahwa untuk responden pengemudi sebagian besar responden mengeluarkan biaya perjalanan atau besar tarif angkutan sebesar Rp. 1.000,- sampai dengan Rp. 5.000,- per perjalanan sebanyak 5 orang atau 35,7% dan hanya sebagian kecil atau 2 orang yang mengeluarkan tarif angkutan menuju tujuan sebesar lebih dari Rp. 30.000,-. Selanjutnya untuk responden penumpang sebagian besar

mengeluarkan biaya perjalanan atau besar tarif angkutan yaitu sebesar Rp. 1.000,- sampai dengan Rp. 5.000,- per perjalanan sebanyak 30 orang atau 39,0% dan hanya sebagian kecil yaitu 5 orang atau 6,5% yang mengeluarkan biaya perjalanan atau besar tarif angkutan sebesar Rp. 15.000,- sampai dengan Rp. 20.000,- per perjalanan dan untuk responden pedagang keseluruhan mengeluarkan biaya atau tarif angkutan antara Rp. 1.000-Rp. 5.000,- per perjalanan. Hal ini disebabkan atau menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna terminal angkutan darat Kota Majene adalah penumpang lokal yang tujuan perjalanan mereka adalah dalam wilayah kabupaten Majene.

7. Waktu menunggu

Distribusi responden berdasarkan lama waktu menunggu angkutan umum dibutuhkan dalam terminal dapat dilihat pada tabel 28

Tabel 28. Distribusi Responden berdasarkan Waktu Menunggu Angkutan Umum di Dalam Terminal.

No.	Waktu Menunggu	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	= 10 menit	2	15,4	68	88,3	4	100,0
2.	10 – 30 menit	6	46,2	9	11,7	0	0,0
3.	30 – 60 menit	5	38,5	0	0,0	0	0,0
4.	1 jam – 2 jam	0	0,0	0	0,0	0	0,0
5.	= 2 jam	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 28 terlihat bahwa distribusi responden berdasarkan waktu

menunggu angkutan umum di terminal untuk pengemudi sebagian besar membutuhkan waktu antara 10 sampai dengan 30 menit sebanyak 6 orang atau 46,2% dan hanya sebagian kecil yang membutuhkan waktu kurang dari 10 menit yakni sebanyak 2 orang atau 15,4%. Untuk responden penumpang sebagian besar menyatakan waktu menunggu yaitu sekitar kurang dari 10 menit yaitu sebanyak 68 orang atau 88,3% dan sebagian kecil menyatakan antara 10-30 menit yaitu sebanyak 9 orang atau 11,7% dan untuk responden pedagang keseluruhan menyatakan bahwa waktu menunggu yaitu kurang dari 10 menit. Kenyataan tersebut menunjukkan bahwa waktu yang dibutuhkan penumpang menuju tujuan masih relatif cukup singkat

8. Tanggapan terhadap kondisi terminal

Kondisi terminal merupakan hal yang perlu diperhatikan demi keamanan, kenyamanan dan keselamatan penumpang. Distribusi responden berdasarkan tanggapan terhadap kondisi terminal angkutan Kota Majene dapat dilihat pada tabel 29

Tabel 29. Distribusi Responden berdasarkan Kondisi Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Kondisi Terminal	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat Baik	0	0,0	10	13,0	1	25,0
2.	Baik	4	28,6	21	27,3	2	50,0
3.	Cukup Baik	8	57,1	38	49,4	1	25,0
4.	Kurang Baik	2	14,3	5	6,5	0	0,0
5.	Tidak Baik	0	0,0	3	3,9	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 29 terlihat bahwa untuk tanggapan responden pengemudi berdasarkan kondisi terminal angkutan darat kota Majene sebagian besar responden menyatakan cukup baik yaitu sebanyak 8 orang atau 57,1% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 14,3% yang menyatakan kurang baik. Untuk responden penumpang, sebagian besar menyatakan cukup baik yaitu 38 orang atau 49,4% dan hanya terdapat sebanyak 3 orang atau 3,9% yang menyatakan kondisi terminal tidak baik dan untuk responden pedagang yang menempati lokai terminal yaitu sebagian besar menyatakan baik sebanyak 2 orang atau 50,0% dan masing-masing sebanyak satu orang atau 25,0% yang menyatakan cukup baik dan sangat baik. Berdasarkan hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa bagi semua pengguna terminal untuk kondisi sekarang, terminal angkutan darat tersebut masih cukup layak untuk digunakan, akan tetapi untuk masa-masa yang akan datang terminal tersebut perlu untuk dikembangkan.

9. Tingkat aksesibilitas

Distribusi responden berdasarkan tanggapan terhadap aksesibilitas atau kemudahan pencapaian terminal yang ada sekarang dapat dilihat pada tabel 30.

Tabel30. Distribusi Responden berdasarkan Tingkat aksesibilitas Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Tingkat Aksesibilitas	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat Baik	2	14,3	15	19,5	1	25,0
2.	Baik	3	21,4	20	26,0	1	25,0
3.	Cukup Baik	8	57,1	33	42,9	2	50,0
4.	Kurang Baik	1	7,1	4	5,2	0	0,0
5.	Tidak Baik	0	0,0	5	6,5	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 30 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap tingkat aksesibilitas terminal angkutan darat Kota Majene sekarang ini untuk pengemudi sebagian besar menyatakan cukup baik yaitu sebanyak 8 orang atau 57,1% dan hanya terdapat sebagian kecil yang menyatakan kurang baik yaitu sebanyak 1 orang atau 7,1%. Untuk responden penumpang, sebagian besar menyatakan cukup baik sebanyak 33 orang atau 42,9% dan sebagian kecil yang menyatakan kurang baik yaitu sebanyak 4 orang atau 5,2% dan untuk pedagang sebagian besar menyatakan cukup baik yaitu sebanyak 2 orang atau 50,0% dan hanya terdapat sebanyak masing-masing 1 orang atau 25% yang menyatakan aksesibilitas baik dan sangat baik. Berdasarkan hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa aksesibilitas yang dimiliki oleh terminal angkutan darat kabupaten Majene masih cukup mudah untuk dijangkau, oleh sebagian masyarakat.

10. Ketersediaan sarana/moda angkutan

Distribusi responden berdasarkan tanggapan terhadap ketersediaan sarana atau moda angkutan di terminal angkutan darat Kota Majene dapat dilihat pada tabel 31

Tabel 31. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Ketersediaan Sarana/Moda Angkutan di Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Ketersediaan Moda/sarana	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat banyak	4	28,6	23	29,9	4	100,0
2.	Banyak	2	14,3	35	45,5	0	0,0
3.	Cukup banyak	8	57,1	19	24,7	0	0,0
4.	Sedikit	0	0,0	0	0,0	0	0,0
5.	Sangat sedikit	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 31 terlihat bahwa komposisi responden berdasarkan tanggapan terhadap tingkat ketersediaan moda/sarana angkutan di terminal angkutan darat kota Mejene untuk pengemudi sebagian besar menyatakan cukup banyak yaitu sebanyak 8 orang atau 57,1% dan hanya terdapat sebagian kecil yaitu sebanyak 2 orang atau 14,3% yang menyatakan banyak. Untuk penumpang, sebagian besar menyatakan banyak ya itu sebanyak 35 orang atau 45,5% dan hanya terdapat sebagian kecil yang menyatakan cukup banyak yaitu 19 orang atau 24,7%, sedangkan untuk responden pedagang keseluruhan menyatakan bahwa

moda transportasi di terminal tersebut sangat banyak. Hal tersebut menunjukkan bahwa semua komponen pengguna terminal angkutan darat kota Majene menyatakan sarana atau moda angkutan yang beroperasi di terminal kota Majene cukup banyak.

11. Ketersediaan/kondisi fasilitas utama

Fasilitas utama berupa jalur pemberangkatan kendaraan umum, jalur kedatangan, tempat parkir, bangunan kantor, ruang tunggu penumpang dan pengantar, loket penjualan karcis, dan lain-lain merupakan fasilitas yang harus dimiliki oleh setiap terminal dalam kondisi baik. Tanggapan responden terhadap ketersediaan fasilitas utama terminal angkutan darat kota Majene dapat dilihat pada tabel 32.

Tabel 32. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Utama di Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Ketersediaan /Kondisi fasilitas Utama	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat banyak	0	0,0	2	2,6	0	0,0
2.	Banyak	3	21,4	8	10,4	0	0,0
3.	Cukup banyak	4	28,6	5	6,5	0	0,0
4.	Sedikit	5	35,7	25	32,5	4	100,0
5.	Sangat sedikit	2	14,3	37	48,1	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 32 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap

ketersediaan/kondisi fasilitas utama terminal angkutan darat kota Majene untuk pengemudi sebagian besar menyatakan sedikit yakni 5 orang atau 35,7% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 2,11% yang menyatakan sangat sedikit. Untuk penumpang, sebagian besar menyatakan sangat sedikit yaitu sebanyak 37 orang atau 48,1% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 2,6% yang menyatakan sangat banyak. Sedangkan untuk pedagang, keseluruhan pedagang tersebut menyatakan bahwa ketersediaan sarana utama di terminal tersebut sedikit. Hal tersebut menunjukkan bahwa perlu adanya perbaikan dan peningkatan jumlah fasilitas utama yang ada.

12. Ketersediaan/kondisi fasilitas pendukung

Selain fasilitas utama, fasilitas pendukung berupa kamar kecil/toilet, kios, kantin, musholla dan lain sebagainya juga perlu mendapat perhatian bagi pengelola terminal dan pemerintah. Tanggapan responden terhadap ketersediaan sarana atau fasilitas pendukung terminal angkutan darat kota Majene dapat dilihat pada tabel 33.

Tabel 33. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Pendukung di Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Ketersediaan/Kondisi Fasilitas Pendukung	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat banyak	0	0,0	5	6,5	0	0,0
2.	Banyak	0	0,0	14	18,2	0	0,0
3.	Cukup banyak	8	57,1	18	23,4	0	0,0
4.	Sedikit	4	28,6	32	41,6	4	100,0
5.	Sangat sedikit	2	14,3	8	10,4	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 33 terlihat bahwa untuk pengemudi, sebagian besar responden menyatakan bahwa ketersediaan dan kondisi fasilitas pendukung terminal angkutan darat kota Majene sedikit yaitu sebanyak 4 orang atau 57,1% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 14,3% yang menyatakan sangat sedikit. Untuk penumpang, sebagian besar menyatakan sedikit yaitu sebanyak 32 orang atau 41,6% dan hanya terdapat sebanyak 5 orang atau 6,5% yang menyatakan sangat banyak. Dan untuk pedagang yaitu keseluruhan menyatakan bahwa ketersediaan sarana pendukung sedikit. Hasil ini didukung pula dari hasil kuisioner yang sebagian besar responden mengharapkan adanya perbaikan dan pengadaan fasilitas pendukung berupa toilet, mushollah dan kantin.

13. Keamanan dan Kenyamanan

Distribusi responden berdasarkan tanggapan terhadap keamanan dan kenyamanan berada di terminal angkutan darat Kota Majene dapat dilihat pada tabel 34.

Tabel 34. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Keamanan dan Kenyamanan di Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Keamanan dan Kenyamanan	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%
1.	Sangat aman dan nyaman	2	14,3	10	13,0	0	0,0
2.	Aman dan nyaman	2	14,3	30	39,0	2	50,0
3.	Cukup aman dan nyaman	5	35,7	25	32,5	2	50,0
4.	Kurang aman dan nyaman	4	28,6	8	10,4	0	0,0
5.	Sangat tidak aman dan nyaman	1	7,1	4	5,2	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 34 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap tingkat keamanan dan kenyamanan di terminal angkutan darat kota Majene yaitu untuk pengemudi sebagian besar responden menyatakan cukup aman dan nyaman sebanyak 5 orang atau 35,7% dan hanya sebagian kecil yang menyatakan sangat tidak aman dan nyaman yaitu sebanyak 1 orang atau 7,1%. Untuk penumpang, sebagian besar menyatakan aman dan nyaman yaitu sebanyak 30 orang atau 39,0% dan hanya terdapat sebanyak 4 orang atau 5,2% yang menyatakan sangat tidak aman dan nyaman, sedangkan untuk pedagang yaitu masing-masing sebanyak 2 orang atau 50,0% yang menyatakan aman dan nyaman serta cukup aman dan nyaman. Berdasarkan hal tersebut maka dapat dikatakan terminal angkutan darat kota Majene masih cukup aman dan nyaman bagi para pengguna jasa terminal angkutan darat tersebut.

14. Kebersihan terminal

Distribusi responden berdasarkan tanggapan terhadap kebersihan di terminal angkutan darat Kota Majene dapat dilihat pada tabel 35.

Tabel 35. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Kebersihan di Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Kebersihan	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat bersih	2	14,3	10	13,0	0	0,0
2.	Bersih	4	28,6	15	19,5	0	0,0
3.	Cukup bersih	5	35,7	34	44,2	4	100,0
4.	Kotor	3	21,4	12	15,6	0	0,0
5.	Sangat kotor	0	0,0	6	7,8	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 35 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap kebersihan terminal angkutan darat kota Majene untuk pengemudi sebagian besar responden menyatakan cukup bersih yaitu sebanyak 5 orang atau 35,7% dan hanya terdapat sebagian kecil yaitu sebanyak 2 orang atau 14,3% responden yang menyatakan sangat bersih. Untuk penumpang, sebagian besar responden menyatakan cukup bersih yaitu sebanyak 34 orang atau 44,2% dan hanya terdapat sebanyak 6 orang atau 7,8% yang menyatakan sangat kotor. Dan untuk responden pedagang secara keseluruhan menyatakan cukup bersih. Berdasarkan hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa kondisi terminal masih cukup bersih.

15. Kebisingan dan polusi

Salah satu dampak terminal terhadap kondisi lingkungan yaitu terjadinya pencemaran, baik pencemaran suara seperti kebisingan maupun udara. Tanggapan responden terhadap kebisingan dan pencemaran udara di terminal angkutan darat kota Majene dapat dilihat pada tabel 36.

Tabel36. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Kebisingan dan Pencemaran Udara di Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Kebisingan dan Pencemaran Udara	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%	Jmlh (Org)	%
1.	Sangat tenang dan tidak ada polusi udara	2	14,3	11	14,3	0	0,0
2.	Tenang	4	28,6	14	18,2	3	75,0
3.	Cukup tenang	5	35,7	38	49,4	1	25,0
4.	Bising	3	21,4	5	6,5	0	0,0
5.	Sangat bising/ribut	0	0,0	9	11,7	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 36 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap kebisingan dan polusi udara di terminal angkutan darat kota Majene untuk pengemudi sebagian besar responden menyatakan cukup tenang yaitu sebanyak 5 orang atau 35,7% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 14,3% yang menyatakan sangat tenang dan tidak ada polusi udara. Untuk penumpang yaitu sebagian besar responden yang menyatakan bahwa terminal angkutan darat kota Majene cukup tenang yaitu sebanyak 38 orang atau 49,4% dan hanya terdapat sebanyak 5 orang atau 6,5% yang menyatakan bising. Untuk pedagang sebagian besar menyatakan tenang yaitu sebanyak 3 orang atau 75% dan terdapat sebanyak 1 orang atau 25,0% yang menyatakan cukup tenang.

b. Perbandingan Ketersediaan Sarana dan Prasarana Terminal Angkutan Darat Kabupaten Majene dengan Standar Kebutuhan dari Ditjen Perhubungan Darat

Ditjen Perhubungan Darat telah menyusun suatu Standar Kebutuhan Luas Sarana dan Prasarana Terminal berdasarkan tipe terminal. Hasil studi ini selanjutnya menjadi patokan dalam penyediaan dan pembangunan sarana dan prasarana terminal yang layak di gunakan di Indonesia. Untuk mengetahui kelayakan kapasitas terminal angkutan darat di Kabupaten Majene, maka ditinjau perbandingan ketersediaan sarana dan prasarana terminal yang ada di kabupaten Majene dengan standar hasil studi dari Ditjen Perhubungan Darat tersebut. Hasilnya dapat dilihat pada tabel 37.

Tabel 37. Perbandingan Luas Sarana dan Prasarana Terminal Penumpang Angkutan Darat di Kabupaten Majene dengan Standar Kebutuhan Luas Ditjen Perhubungan Darat

A. Kendaraan		Tipe A (m ² - Ha)	Tipe B (m ² - Ha)	Tipe C (m ² - Ha)	Kab. Majene	Ket.
Ruang Pakir	AKAP	1120	-	-	1140	Memenuhi
	AKDP	540	540	-	-	-
	AK	800	800	-	-	-
	ADES	900	900	900	-	-
	Kend. Pribadi	600	500	200	768	Memenuhi
Ruang service		500	500	-	-	tdk memenuhi
Pompa Bensin		500	-	-	-	-
Sirkulasi Kendaraan		3960	2740	1100	272	tdk memenuhi
Bengkel		150	100	-	-	tdk memenuhi
Ruang Istirahat		50	40	30	-	tdk memenuhi
Gudang		25	20	-	-	tdk memenuhi
Pelataran Parkir Cadangan		1980	1370	550	124	tdk memenuhi
B. Pemakai Jasa						
Ruang Tunggu		2625	2250	480	112	tdk memenuhi
Sirkulasi Manusia		1050	900	192	371	Memenuhi
Kamar Mandi		72	60	40	9	tdk memenuhi
Kios		1575	1350	288	240	tdk memenuhi
Mushola		72	60	40	16	tdk memenuhi
C. Operasional						
Ruang Administrasi		78	59	39	-	tdk memenuhi
Ruang Pengawas		23	23	16	8	tdk memenuhi
Loket		3	3	2	64	Memenuhi
Peron		4	4	3	-	tdk memenuhi
Retribusi		6	6	6	-	tdk memenuhi
Ruang Informasi		12	10	8	-	tdk memenuhi
Ruang Pertolongan Pertama (P3K)		45	30	15	-	tdk memenuhi
Ruang Perkantoran		150	100	-	-	tdk memenuhi
D. Ruang Luar (Tidak efektif)		6653	4890	1554	872	Tdk memenuhi
Luas Total		23494	17255	5463	4311	tdk memenuhi
Cadangan Pengembangan		23494	17255	5463	4311	-
Kebutuhan Lahan		46988	34510	10926	8622	-
Kebutuhan Lahan untuk Desain		4,7	3,5	1,1	0,9	LF = 0,1

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan hasil analisis dalam tabel 37 diatas, sangat jelas terlihat bahwa sebagian besar sarana dan prasarana yang tersedia di terminal angkutan darat di Kabupaten Majene tidak memenuhi standar luas sarana dan prasarana yang telah ditetapkan oleh Ditjen Perhubungan Darat.

c. Analisis Kapasitas terminal berdasarkan pendekatan kuantitatif

Kota Majene selain sebagai pusat pemerintahan, juga merupakan pusat perekonomian Kabupaten Majene. Panjang jalan di Kabupaten Majene mencapai 597,78 km yang menghubungkan kecamatan dan kabupaten yang ada disekitarnya. Kondisi jalan tersebut pada umumnya baik dan layak untuk dilalui. Namun demikian untuk mengantisipasi semakin sibuknya lalu lalang kendaraan baik dari propinsi lain maupun dari kabupaten lain perlu adanya peningkatan baik kualitas maupun kuantitasnya. Pemerintah Kabupaten Majene setiap tahun mengusahakan untuk membenahi kondisi tersebut utamanya jalan penghubung antara propinsi dan kabupaten serta sentra-sentra produksi, untuk meningkatkan perekonomian masyarakat. Akan tetapi salah satu prasarana transportasi yang perlu mendapat perhatian bagi pihak pemerintah adalah terminal kota Majene, khususnya menyangkut pengembangan terminal angkutan darat kota Majene untuk mengantisipasi semakin meningkatnya mobilitas penduduk. Untuk hal tersebut maka perlu dilakukan analisis terhadap kapasitas terminal angkutan darat kota Majene untuk mengetahui

kelayakan terminal tersebut. Kapasitas terminal angkutan darat kota Majene dihitung dengan pendekatan sebagai berikut :

1. Kapasitas Area Terminal (a+b+c)

a. Kapasitas area tunggu.

Kapasitas area tunggu dalam kawasan terminal angkutan darat kota Majene dihitung sebagai berikut :

Diketahui :

$$R_s = 0,4 \%$$

$$P_{tp} = 80 \text{ meter}$$

$$P_{jk} = 3,75$$

$$W_t = 0,5 \text{ jam}$$

$$365 = \text{Jumlah hari dalam 1 tahun}$$

$$16 = \text{Jumlah jam efektif berfungsinya terminal}$$

Jadi kapasitas area tunggu terminal(**KT**) =

$$= \frac{R_s \times P_{tp} \times 365 \times 16}{P_{jk} \times W_t}$$

$$= \frac{0,4 \times 80 \times 365 \times 16}{3,75 \times 0,5}$$

$$= \mathbf{99.669} \text{ kendaraan / tahun}$$

b. Kapasitas Tempat Pemberangkatan

Kapasitas tempat pemberangkatan terminal angkutan darat

kota Majene dihitung sebagai berikut :

Diketahui :

$$R_p = 0,377 \%$$

$$L_{tp} = 720 \text{ m}^2$$

$$W_p = 0,5 \text{ jam}$$

Jadi kapasitas tempat pemberangkatan (Ktp) adalah :

$$\begin{aligned} &= \frac{R_p \times L_{tp} \times 365 \times 16}{W_p} \\ &= \frac{0,377 \times 720 \times 365 \times 16}{0,5} \\ &= \mathbf{3.170.419} \text{ kendaraan / tahun} \end{aligned}$$

c. Tingkat Pemanfaatan Kapasitas Terminal

Tingkat pemanfaatan kapasitas terminal (TPKT) angkutan darat di kota Majene adalah sebagai berikut :

Diketahui :

$$N = 82.800 \text{ kendaraan/tahun}$$

$$K_T = 99.669$$

$$K_{tp} = 3.170.419$$

Jadi tingkat pemanfaatan terminal angkutan darat kota Majene adalah :

$$= \frac{82.800}{99.669 + 3.170.419}$$

$$= 0,0253 \sim 2,53\%$$

Sehingga dengan demikian Kapasitas Area Teminal adalah

$$= a + b + c$$

$$= 99.669 + 3.170.419 + 0,0253$$

$$= \mathbf{3.270.088} \text{ kendaraan / tahun}$$

2. Kebutuhan Luas atau Panjang Tempat Parkir

Tingkat kebutuhan luas atau panjang tempat parkir kendaraan angkutan darat kota Majene adalah sebagai berikut :

Diketahui :

$$N_j = 20 \text{ unit / jam}$$

$$M_t = 0,5 \text{ jam}$$

$$U_2 = 4,75 \text{ meter}$$

Jadi kebutuhan luas atau panjang tempat parkir kendaraan angkutan darat kota Majene adalah :

$$P = N_j \times M_t \times U_2$$

$$= 20 \times 0,5 \times 4,75$$

$$= \mathbf{47,5} \text{ meter}$$

C. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pengembangan Terminal

Untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal, maka digunakan analisis regresi linear berganda terhadap beberapa faktor yang mempengaruhi pengembangan terminal angkutan darat dengan menggunakan indikator jumlah perjalanan.

Adapun beberapa faktor atau variabel bebas yang digunakan pada penelitian ini yaitu jumlah penduduk (X_1), PDRB menurut harga berlaku (X_2), jumlah arus penumpang (X_3) dan jumlah arus kendaraan (X_4). Jika suatu variabel secara signifikan berpengaruh terhadap variabel terikat jumlah perjalanan, maka dengan demikian faktor tersebut merupakan faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal angkutan darat.

Adapun jumlah arus kendaraan dan arus penumpang yang digunakan dalam analisis regresi linear berganda ini, dapat dijelaskan dalam tabel berikut :

Tabel 38. Jumlah Arus Kendaraan yang Keluar-Masuk Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Tahun	Bus Besar Unit/Tahun	Bus Kecil Unit/Tahun	Non Bus Unit/Tahun	Pete-pete Unit/Tahun
1	2006	4.329	10.800	36.000	72.000
2	2005	3.860	10.000	30.600	75.600
3	2004	3.240	10.080	34.200	54.000
4	2003	3.600	9.720	32.400	64.080
5	2002	4.680	10.440	33.120	68.040

Sumber : Dinas DLLAJ Kab. Majene, 2007.

Tabel 39. Jumlah Arus Penumpang pada Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Tahun	Jumlah Penumpang			
		Bus Besar Unit/Tahun	Bus Kecil Unit/Tahun	Non Bus Unit/Tahun	Pete-pete Unit/Tahun
1	2006	194.400	320.000	72.000	720.000
2	2005	144.000	282.210	61.200	756.000
3	2004	123.120	272.160	102.600	648.000
4	2003	172.800	311.040	64.800	512.640
5	2002	168.480	261.000	66.240	680.400

Sumber : Dinas DLLAJ Kab. Majene, 2007.

Setelah diolah dalam analisis linear berganda diperoleh rekapitulasi hasil analisis regresi linear berganda terhadap faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene dapat dilihat pada tabel 40.

Tabel 40. Rekapitulasi Hasil Analisis Regresi Linear Berganda Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pengembangan Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

Variabel bebas	Koef. Regresi	T hit	Prob.	r	r ²
Jumlah Penduduk (X ₁)	1914,885	2,440	0,042	0,398	0,1584
PDRB (X ₂)	117,896	3,906	0,031	0,498	0,2480
Arus penumpang (X ₃)	92.657	2,314	0,042	0,368	0,1354
Arus kendaraan (X ₄)	1568,562	3,905	0,032	0,498	0,2480
Constanta = 1095,088 Multiple R = 0,944 R Square = 0,891					
Probabilitas = 0,000 F Hitung = 22,374					

Sumber : Data Hasil Olahan, 2007.

Berdasarkan data pada tabel 37, maka dapat dibentuk persamaan sebagai berikut :

$$Y = 1.914,885 + 1.914,885 X_1 + 117,896 X_2 + 92,657 X_3 + 1.568,562 X_4$$

Dari persamaan tersebut maka dapat dijelaskan sebagai berikut :

Pada persamaan persamaan regresi linear berganda diperoleh nilai koefisien regresi yaitu untuk variabel jumlah penduduk (X_1), PDRB menurut harga berlaku (X_2), jumlah arus penumpang (X_3) dan jumlah arus kendaraan (X_4) bernilai positif. Hal ini menunjukkan bahwa antara variabel jumlah penduduk (X_1), PDRB menurut harga berlaku (X_2), jumlah arus penumpang (X_3) dan jumlah arus kendaraan (X_4) dengan pengembangan terminal angkutan darat (Y) memiliki pengaruh yang searah, artinya setiap kenaikan nilai variabel variabel jumlah penduduk (X_1), PDRB menurut harga berlaku (X_2), jumlah arus penumpang (X_3) dan jumlah arus kendaraan (X_4) maka akan menyebabkan peningkatan kebutuhan pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene.

Adapun nilai konstanta sebesar 1.095,088 menunjukkan bahwa pada jika variabel bebas jumlah penduduk (X_1), PDRB menurut harga berlaku (X_2), jumlah arus penumpang (X_3) dan jumlah arus kendaraan (X_4) sama dengan nol maka pengembangan terminal angkutan darat yang terlihat dari jumlah perjalanan akan bernilai 1.095,088 jumlah perjalanan. Hal ini berarti bahwa masih ada faktor lain yang mempengaruhi jumlah perjalanan atau pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene diluar model yang digunakan pada penelitian ini.

Untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat secara bersama-sama maka dilakukan uji F (F-test), dalam analisis ini dilakukan dengan membandingkan antara nilai F_{hitung} dengan nilai F_{tabel} pada taraf kepercayaan 95% atau $\alpha = 0,05$. jika nilai F_{hitung} lebih besar dari nilai F_{tabel} maka dengan demikian variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel pengembangan terminal angkutan darat (Y), demikian pula sebaliknya. Hal ini dapat pula dilakukan dengan membandingkan antara nilai probabilitas dengan $\alpha = 0,05$, jika nilai probabilitas lebih kecil dari 0,05 maka berarti variabel bebas memberikan pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat.

Dari hasil perhitungan diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 22,374 sedangkan nilai F_{tabel} sebesar 3,48, berarti F_{hitung} lebih besar dari F_{tabel} ($22,374 > 3,48$), hal ini menunjukkan bahwa jumlah penduduk (X_1), PDRB menurut harga berlaku (X_2), jumlah arus penumpang (X_3) dan jumlah arus kendaraan (X_4) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap pengembangan terminal angkutan darat (Y). Hal tersebut menunjukkan bahwa secara bersama-sama faktor jumlah penduduk (X_1), PDRB menurut harga berlaku (X_2), jumlah arus penumpang (X_3) dan jumlah arus kendaraan (X_4) merupakan faktor penentu dalam pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene.

Kuatnya pengaruh dan besarnya sumbangan variabel bebas terhadap variabel terikat secara bersama-sama dapat dilihat pada nilai koefisien korelasi berganda (R) dan koefisien determinasi (R^2). Adapun

nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0,944, hal ini berarti bahwa pengaruh jumlah penduduk (X_1), PDRB menurut harga berlaku (X_2), jumlah arus penumpang (X_3) dan jumlah arus kendaraan (X_4) terhadap pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene kuat dan positif. Sementara nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,891 berarti besarnya sumbangan variabel bebas terhadap pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene sebesar 89,10 % sementara sisanya sebesar 10,90% dipengaruhi oleh faktor lain diluar model yang digunakan pada penelitian ini.

Setelah melakukan uji F (uji serempak) maka untuk mengetahui pengaruh variabel jumlah penduduk (X_1), PDRB (X_2), jumlah arus penumpang (X_3), dan jumlah arus kendaraan (X_4) terhadap variabel pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene (Y) secara individu maka dilakukan uji t. Untuk mengetahui signifikan tidaknya pengaruh variabel jumlah penduduk (X_1), PDRB menurut harga berlaku (X_2), jumlah arus penumpang (X_3) dan jumlah arus kendaraan (X_4) terhadap variabel pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene (Y), pada uji t ini dilakukan dengan membandingkan antara nilai t_{hitung} yang diperoleh dengan nilai t_{tabel} pada taraf kepercayaan 95% atau $\alpha = 5\%$ jika t_{hitung} yang diperoleh lebih besar dari nilai t_{tabel} maka berarti variabel bebas secara individu berpengaruh sangat nyata terhadap variabel terikat. Adapun hasil pengujian variabel bebas terhadap variabel terikat secara individu adalah sebagai berikut :

a. Pengaruh faktor jumlah penduduk terhadap pengembangan terminal angkutan darat Kota Majene.

Hasil analisis diperoleh nilai t_{hitung} variabel bebas jumlah penduduk (X_1) sebesar 2,440 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 2,228 hal ini menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} yang diperoleh lebih besar dari nilai t_{tabel} maka berarti variabel jumlah penduduk (X_1) secara individu berpengaruh signifikan terhadap pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene (Y).

Selanjutnya untuk mengetahui kekuatan pengaruh variabel jumlah penduduk terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene dapat dilihat pada nilai koefisien korelasi (r) dan untuk mengetahui besarnya sumbangan variabel jumlah penduduk terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene maka dapat dilihat pada nilai koefisien determinasi parsial (r^2). Adapun nilai koefisien korelasi variabel jumlah penduduk (X_1) terhadap variabel pengembangan terminal angkutan darat kota Majene (Y) sebesar 0,398, hal ini menunjukkan bahwa pengaruh variabel jumlah penduduk (X_1) terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene cukup kuat dan positif. Sedangkan besarnya sumbangan variabel jumlah penduduk (X_1) terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene (Y) yang ditandai dengan nilai koefisien determinasi parsial (r^2) sebesar 0,1584 yang berarti bahwa besarnya sumbangan variabel jumlah penduduk terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene sebesar 15,84%.

b. Pengaruh faktor PDRB terhadap pengembangan terminal angkutan darat Kota Majene .

Hasil analisis diperoleh nilai t_{hitung} variabel bebas PDRB (X_2) sebesar 3,906 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 2,228 hal ini menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} yang diperoleh lebih besar dari nilai t_{tabel} maka berarti variabel PDRB (X_2) secara individu berpengaruh signifikan terhadap pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene (Y).

Pengaruh variabel PDRB terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene dapat dilihat pada nilai koefisien korelasi (r) dan untuk mengetahui besarnya sumbangan variabel PDRB terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene maka dapat dilihat pada nilai koefisien determinasi parsial (r^2). Adapun nilai koefisien korelasi variabel PDRB (X_2) terhadap variabel pengembangan terminal angkutan darat kota Majene (Y) sebesar 0,498, hal ini menunjukkan bahwa pengaruh variabel PDRB (X_2) terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene cukup kuat dan positif. Sedangkan besarnya sumbangan variabel PDRB (X_1) terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene (Y) yang ditandai dengan nilai koefisien determinasi parsial (r^2) sebesar 0,498 yang berarti bahwa besarnya sumbangan variabel PDRB terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene sebesar 49,80%.

c. Pengaruh jumlah arus penumpang (X_4) terhadap pengembangan terminal angkutan darat Kota Majene.

Hasil analisis diperoleh nilai t_{hitung} variabel bebas jumlah arus penumpang (X_3) sebesar 2,314 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 2,228 hal ini menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} yang diperoleh lebih besar dari nilai t_{tabel} maka berarti variabel jumlah arus penumpang (X_3) secara individu berpengaruh signifikan terhadap pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene (Y).

Pengaruh variabel jumlah arus penumpang (X_3) terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene dapat dilihat pada nilai koefisien korelasi (r) dan untuk mengetahui besarnya sumbangan variabel jumlah arus penumpang (X_3) terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene maka dapat dilihat pada nilai koefisien determinasi parsial (r^2). Adapun nilai koefisien korelasi variabel jumlah arus penumpang (X_3) terhadap variabel pengembangan terminal angkutan darat kota Majene (Y) sebesar 0,368, hal ini menunjukkan bahwa pengaruh variabel jumlah arus penumpang (X_3) terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene cukup kuat dan positif. Sedangkan besarnya sumbangan variabel jumlah arus penumpang (X_3) terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene (Y) yang ditandai dengan nilai koefisien determinasi parsial (r^2) sebesar 0,1354 yang berarti bahwa besarnya sumbangan variabel jumlah arus penumpang terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene sebesar 13,54%.

d. Pengaruh jumlah arus kendaraan (X_4) terhadap pengembangan terminal angkutan darat Kota Majene.

Hasil analisis diperoleh nilai t_{hitung} variabel bebas jumlah arus kendaraan (X_4) sebesar 3,905 sedangkan nilai t_{tabel} sebesar 2,228 hal ini menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} yang diperoleh lebih besar dari nilai t_{tabel} maka berarti variabel jumlah arus kendaraan (X_4) secara individu berpengaruh signifikan terhadap pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene (Y).

Mengetahui kekuatan pengaruh variabel jumlah arus kendaraan (X_4) terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene dapat dilihat pada nilai koefisien korelasi (r) dan untuk mengetahui besarnya sumbangan variabel jumlah arus kendaraan (X_4) terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene maka dapat dilihat pada nilai koefisien determinasi parsial (r^2). Adapun nilai koefisien korelasi variabel jumlah arus kendaraan terhadap variabel pengembangan terminal angkutan darat kota Majene (Y) sebesar 0,498, hal ini menunjukkan bahwa pengaruh variabel jumlah arus kendaraan terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene cukup kuat dan positif. Sedangkan besarnya sumbangan variabel jumlah arus kendaraan terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene yang ditandai dengan nilai koefisien determinasi parsial (r^2) sebesar 0,2480 yang berarti bahwa besarnya sumbangan variabel jumlah arus kendaraan terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene sebesar 24,80%.

D. Prospek Pengembangan Terminal

Prospek pengembangan terminal akan dianalisis secara kualitatif berdasarkan tanggapan responden terhadap terminal dan secara kuantitatif dengan pembobotan melalui analisis SWOT.

a. Prospek Pengembangan Terminal berdasarkan pendekatan Kualitatif.

Prospek pengembangan terminal secara kualitatif berdasarkan tanggapan responden pengguna terminal terhadap prospek pengembangan terminal angkutan darat kota Majene dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Perhatian Pemerintah terhadap Pengembangan Terminal

Hasil kuisisioner yang disebar, diperoleh distribusi tanggapan responden mengenai perhatian pemerintah terhadap pengembangan terminal dapat dilihat pada tabel 41.

Tabel 41. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Perhatian Pemerintah dalam Pengembangan Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Perhatian Pemerintah	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat perhatian	0	0,0	15	19,5	0	0,0
2.	Perhatian	4	28,6	24	31,2	4	100,0
3.	Cukup perhatian	8	57,1	35	45,5	0	0,0
4.	Kurang perhatian	2	14,3	3	3,9	0	0,0
5.	Tidak ada perhatian	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 41 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap perhatian pemerintah daerah Kabupaten Majene terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene untuk pengemudi sebagian besar menyatakan cukup perhatian sebanyak 8 orang atau 57,1% dan hanya sebagian kecil yang menyatakan kurang perhatian yakni sebanyak 4 orang atau 28,6%. Untuk penumpang, sebagian besar menyatakan cukup perhatian sebanyak 35 orang atau 45,5% dan hanya terdapat sebanyak 3 orang atau 3,9% yang menyatakan kurang perhatian dan untuk pedagang, keseluruhan menyatakan pemerintah perhatian terhadap pengembangan terminal. Berdasarkan hal tersebut maka diharapkan kepada pemerintah untuk lebih meningkatkan perhatiannya dalam pengembangan terminal, karena terminal merupakan salah satu sarana transportasi yang sangat penting dalam memperlancar mobilitas penduduk serta aktivitas perekonomian lainnya.

2. Perlunya Pengembangan Terminal

Distribusi responden berdasarkan tanggapan responden mengenai perlunya pengembangan terminal angkutan darat kota Majene dapat dilihat pada tabel 42.

Tabel 42. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Perlunya Pengembangan Terminal Angkutan Darat Kota Majene.

No.	Perlu Pengembangan	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat perlu	8	57,1	35	45,5	4	100,0
2.	Perlu	4	28,6	24	31,2	0	0,0
3.	Cukup perlu	2	14,3	13	16,9	0	0,0
4.	Kurang perlu	0	0,0	5	6,5	0	0,0
5.	Tidak perlu	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 42 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap perlunya pengembangan terminal angkutan darat kota Majene untuk pengemudi sebagian besar responden menyatakan sangat perlu yaitu sebanyak 8 orang atau 57,1% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 14,3% yang menyatakan cukup perlu. Untuk penumpang, sebagian besar menyatakan sangat perlu yaitu sebanyak 35 orang atau 45,5% dan hanya terdapat sebanyak 5 orang atau 6,5% yang menyatakan kurang perlu dan untuk pedagang keseluruhan menyatakan sangat perlu. Berdasarkan hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa terminal angkutan darat yang ada sekarang perlu untuk dikembangkan untuk memenuhi kebutuhan dan aktivitas masyarakat atau penduduk yang semakin meningkat.

3. Pengembangan Terminal di Lokasi yang Sama (Renovasi)

Distribusi responden berdasarkan tanggapan mengenai pengembangan terminal angkutan darat kota Majene di lokasi yang sama (renovasi) dapat dilihat pada tabel 43.

Tabel 43. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Pengembangan Terminal Angkutan Darat Kota Majene di Lokasi yang Sama (Renovasi).

No.	Pengembangan di Lokasi yang Sama (Renovasi)	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat Setuju	1	7,1	5	6,5	0	0,0
2.	Setuju	2	14,3	10	13,0	0	0,0
3.	Netral	0	0,0	6	7,8	0	0,0
4.	Kurang Setuju	4	28,6	36	46,8	4	100,0
5.	Tidak Setuju	7	50,0	20	26,0	0	0,0
Total		14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 43 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene di lokasi yang sama atau dengan kata lain bahwa terminal yang ada sekarang direnovasi, untuk pengemudi, sebagian besar responden menyatakan tidak setuju yaitu sebanyak 7 orang atau 50,00% dan hanya terdapat sebanyak 1 orang atau 7,1% yang menyatakan sangat setuju. Untuk penumpang, sebagian besar menyatakan kurang setuju yaitu sebanyak 36 orang atau 46,8% dan hanya terdapat sebanyak 5 orang atau 6,5% yang menyatakan sangat setuju dan untuk pedagang yaitu keseluruhan menyatakan kurang setuju dengan renovasi. Berdasarkan hal tersebut maka yang perlu

dilakukan adalah memindahkan terminal yang ada sekarang ke lokasi yang lebih layak. Hal ini disebabkan karena menurut masyarakat, lokasi yang ada sekarang tidak memungkinkan untuk perluasan terminal, karena berbatasan atau berdekatan dengan perumahan penduduk dan pusat pelelangan ikan.

4. Pengembangan Terminal di Lokasi yang Baru (Relokasi)

Distribusi responden berdasarkan tanggapan mengenai pengembangan terminal angkutan darat kota Majene di lokasi yang baru (relokasi) dapat dilihat pada tabel 44.

Tabel 44. Distribusi Responden berdasarkan Tanggapan terhadap Pengembangan Terminal Angkutan Darat Kota Majene di Lokasi yang Baru (Relokasi).

No.	Pengembangan di Lokasi yang Baru (Relokasi)	Responden					
		Pengemudi		Penumpang		Pedagang	
		Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%	Jumlah (Org)	%
1.	Sangat Setuju	4	28,6	20	26,0	0	0,0
2.	Setuju	8	57,1	36	46,8	4	100,0
3.	Netral	2	14,3	6	7,8	0	0,0
4.	Kurang Setuju	0	0,0	10	13,0	0	0,0
5.	Tidak Setuju	0	0,0	5	6,5	0	0,0
	Total	14	100	77	100	4	100

Sumber : Data Primer, 2007.

Pada tabel 44 terlihat bahwa tanggapan responden terhadap pengembangan terminal angkutan darat di kota Majene di lokasi yang baru atau dilakukan relokasi terhadap terminal tersebut, untuk pengemudi sebagian besar responden menyatakan setuju yaitu sebanyak 8 orang atau 57,1% dan hanya terdapat sebanyak 2 orang atau 14,3% yang

menyatakan netral. Untuk pengemudi, sebagian besar menyatakan setuju yaitu sebanyak 36 orang atau 46,8% dan hanya terdapat sebanyak 5 orang atau 6,5% yang menyatakan tidak setuju, sedangkan untuk pedagang keseluruhan menyatakan setuju jika dilakukan relokasi terminal. Hal ini menunjukkan tidak terakomodirnya kepentingan para pedagang pada lokasi terminal sekarang, karena sepiunya konsumen terhadap dagangan mereka. Oleh karena itu seluruh pedagang mendukung relokasi terminal.

b. Prospek Pengembangan Terminal berdasarkan pendekatan Kuantitatif.

Untuk analisis kuantitatif prospek pengembangan terminal, digunakan analisis SWOT dengan pertimbangan matriks TOWS. Analisis ini diharapkan mampu menggambarkan dengan jelas kekuatan dan kelemahan yang dimiliki terminal dan peluang serta ancaman eksternal yang dihadapi.

Analisis SWOT membandingkan antara faktor eksternal *Opportunities* (kesempatan) dan *Threats* (Ancaman) dengan faktor internal *Strengths* (kekuatan) dan *Weaknesses* (kelemahan). Penentuan rumusan strategi pengembangan terminal angkutan darat kota Majene, maka dilakukan melalui metode analisis SWOT dengan mengevaluasi *Strengths* (kekuatan), *Weaknesses* (kelemahan), *Opportunities* (kesempatan) dan *Threats* (Ancaman) berdasarkan beberapa faktor yang telah ditentukan sebelumnya

Untuk merumuskan prospek pengembangan terminal, dibuat tahapan penyusunan strategi pengembangan terminal angkutan darat kota Majene melalui tiga tahap analisis, yaitu sebagai berikut :

1. Tahap pengumpulan data

Tahap ini pada dasarnya tidak hanya sekedar kegiatan pengumpulan data, tetapi juga merupakan suatu kegiatan pengklasifikasian dan pra analisis. Pada tahap ini data dapat dibedakan menjadi dua, yaitu data eksternal dan data internal.

Selanjutnya dibuat matriks faktor strategi internal (IFAS) dan matriks faktor strategi eksternal (EFAS). Hasilnya adalah sebagai berikut :

Tabel 45. Internal Strategic Factor Analysis Summary (IFAS)

Faktor-Faktor Strategi Internal	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Kekuatan :			
a. Perolehan hasil retribusi terminal.	0,10	3	0,30
b. Ketersediaan sumber daya manusia.	0,10	4	0,40
c. Ketersediaan lahan untuk <i>Renovasi</i>	0,05	1	0,05
d. Penyelenggaraan terminal dilakukan oleh pemerintah daerah	0,10	3	0,30
e. Kemudahan pencapaian	0,10	3	0,30
Jumlah	0,45		1,35
Kelemahan :			
a. Perawatan sarana dan prasarana.	0,05	3	0,15
b. Keterbatasan sarana dan prasarana.	0,10	4	0,40
c. Keterbatasan dana Pemda.	0,10	2	0,20
d. Kapasitas lahan untuk perluasan terminal.	0,05	4	0,20
e. Terjadinya pungutan liar di terminal	0,10	2	0,20
f. Loading factor penumpang di terminal sangat kurang	0,10	4	0,40
g. Trayek kendaraan tidak tersedia	0,05	4	0,20
Jumlah	0,55		1,75
Selisih			0,40

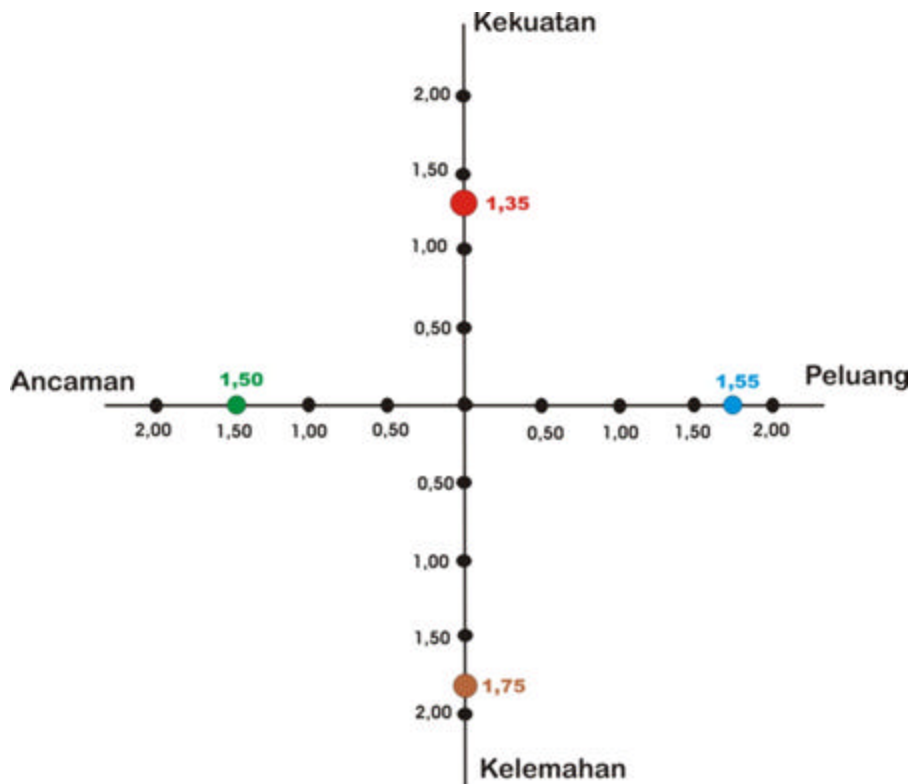
Sumber : Hasil Analisis, 2007.

Tabel 46. Eksternal Strategic Factor Analysis Summary (EFAS)

Faktor-Faktor Strategi Eksternal	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Peluang :			
a. Peningkatan jumlah kendaraan Angkutan umum dan arus penumpang	0,10	3	0,30
b. Ketersediaan lahan untuk <i>Relokasi</i>	0,10	3	0,30
c. Keterlibatan swasta	0,05	2	0,10
d. Peningkatan aktivitas ekonomi	0,10	4	0,40
e. Peningkatan jumlah penduduk	0,05	3	0,15
f. Ketersediaan jalur jalan dan kondisi jalan yang cukup memadai	0,10	3	0,30
Jumlah	0,50		1,55
Ancaman :			
a. Timbulnya pertokoan dan pemukiman di sekitar terminal.	0,10	2	0,20
b. Tidak adanya subsidi/bantuan pemerintah pusat	0,10	3	0,30
c. Adanya kompetitor/pesaing pada terminal lain (terminal Bayangan)	0,15	4	0,60
d. Pungutan liar diluar terminal	0,10	2	0,20
e. Regulasi yang kurang mengikat	0,05	4	0,20
Jumlah	0,50		1,50
Selisih			0,05

Sumber : Hasil Analisis, 2007.

Adapun posisi dari masing-masing faktor dapat dilihat pada gambar 12 berikut :

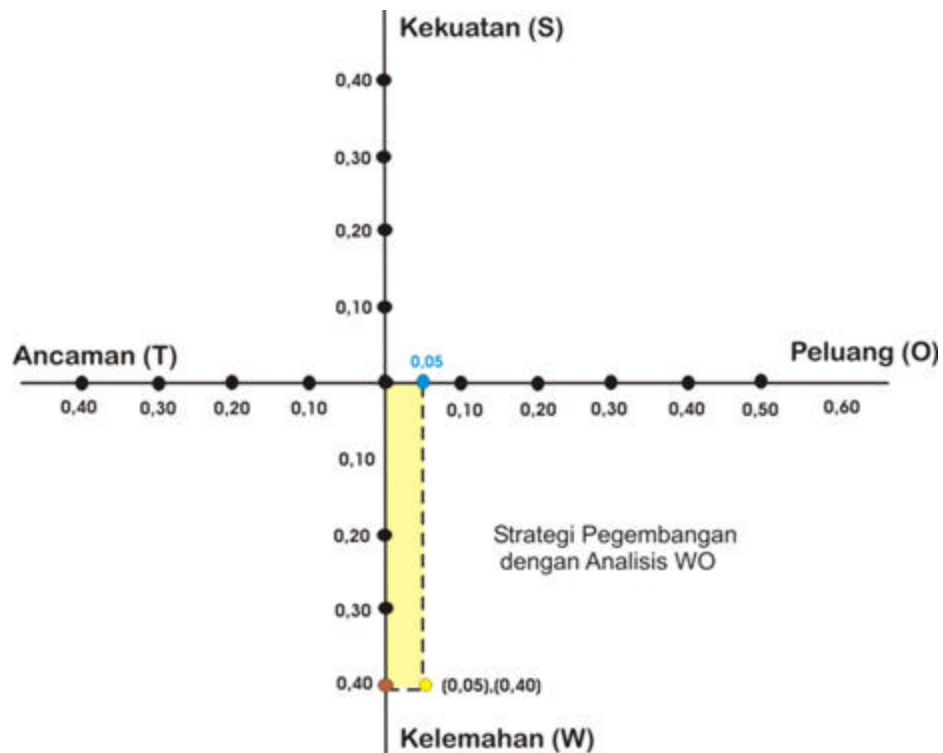


Gambar 12. Posisi faktor-faktor IFAS dan EFAS

Berdasarkan data internal eksternal matriks, diperoleh masing selisih skor antara kekuatan dengan kelemahan pada matriks IFAS sebesar 0,40 ke arah kelemahan dan selisih skor antara peluang dan ancaman pada matriks EFAS sebesar 0,05 ka arah peluang. Nilai-nilai tersebut menunjukkan bahwa untuk faktor internal prospek pengembangan terminal angkutan darat kota Majene, faktor kelemahan lebih dominan jika dibandingkan dengan faktor kekuatan yang dimiliki kota Majene sedangkan untuk faktor eksternal, terlihat bahwa peluang sedikit

lebih besar jika dibandingkan dengan ancaman yang ada dalam pengembangan terminal angkutan darat kota Majene.

Berdasarkan pada hasil analisis tersebut, untuk lebih jelasnya pengambilan keputusan strategi pengembangan terminal angkutan darat yang dapat digunakan dapat dilihat pada diagram berikut :



Gambar 13. Strategi Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene

Berdasarkan pada Gambar 13. di atas terlihat bahwa strategi yang dapat dilakukan atau strategi pengambilan keputusan pengembangan terminal angkutan darat kota Majene yang tepat yaitu pemanfaatan peluang yang ada serta meminimalisir kelemahan yang dimiliki.

2. Tahap Analisis

Setelah mengumpulkan informasi yang berpengaruh terhadap kelangsungan pengembangan terminal angkutan darat kota Majene, tahap selanjutnya adalah memanfaatkan semua informasi tersebut dalam model kuantitatif perumusan strategi. Model yang digunakan dalam perumusan strategi tersebut yaitu model matrik TOWS atau matrik SWOT. Matrik ini dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal dalam pengembangan terminal angkutan darat kota Majene disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimilikinya. Matrik ini menghasilkan empat set kemungkinan alternatif strategis, akan tetapi untuk mendapatkan strategi yang tepat harus mengacu pada hasil analisis yang diperoleh, sehingga dengan demikian strategi yang tepat dalam pengembangan terminal yaitu strategi WO yaitu pemanfaatan peluang yang ada.

Peluang yang dimiliki dalam pengembangan terminal yaitu peningkatan jumlah kendaraan dan penumpang, sehingga kebutuhan terminal semakin meningkat; melibatkan pihak swasta; meningkatnya aktivitas ekonomi masyarakat, baik ekonomi produksi barang maupun jasa sebagai akibat dari pemekaran wilayah menjadi Sulawesi Barat; selain itu ketersediaan lahan untuk pengembangan terminal di lokasi yang baru (*relokasi*) yang sangat mendukung, pertumbuhan jumlah penduduk yang dapat disebabkan oleh tingkat kelahiran maupun mobilitas penduduk,

serta ketersediaan fasilitas berupa jalur jalan yang cukup memadai ditunjang dengan kondisi jalan yang masih baik.

Selanjutnya dalam strategi WO tersebut, hal yang penting pula dilakukan yaitu pembenahan terhadap kelemahan-kelemahan yang dihadapi sekarang antara lain perawatan sarana dan prasarana melalui peningkatan kesadaran pengguna terminal untuk merawat sarana dan prasarana yang ada serta penambahan jumlah petugas perawatan terminal; penambahan sarana dan prasarana baik sarana/prasarana utama maupun pendukung demi kelancaran aktivitas dalam terminal seperti kondisi jalan dalam terminal, ruang tunggu, kantor pelayanan, musholla dan lain sebagainya; melakukan kerja sama dengan pihak swasta untuk mendapatkan bantuan modal pengembangan terminal angkutan darat, peningkatan pengawasan terminal untuk menghindari terjadinya pungutan liar yang dapat merugikan pemerintah maupun pengguna terminal; perlunya pemberlakuan trayek angkutan umum sehingga fungsi terminal dapat lebih optimal, khususnya peningkatan *loading factor* kendaraan angkutan umum dalam kawasan terminal serta melihat kondisi lahan terminal yang ada sekarang menunjukkan ketidakmungkinan perluasan lokasi terminal.

3. Tahap pengambilan keputusan

Berdasarkan hasil analisis SWOT dengan strategi TOWS tersebut, dapat dilakukan alternatif strategi pengembangan terminal angkutan darat kota Majene sebagai berikut :

- a. Pengembangan terminal angkutan darat sebaiknya melalui relokasi atau pemindahan terminal pada lokasi yang baru, disamping itu perbaikan dan penambahan sarana dan prasarana utama maupun pendukung terminal angkutan darat kota Majene sangat diperlukan untuk memberikan pelayanan, keamanan dan kenyamanan masyarakat pengguna yang memuaskan.
- b. Penertiban arus lalu lintas di sekitar kawasan terminal serta arus kendaraan keluar masuk terminal, agar kesemrawutan lalu lintas, baik di dalam terminal maupun di luar terminal dapat dihindari.
- c. Penertiban pedagang baik didalam dan diluar kawasan terminal.
- d. Penertiban terminal-terminal bayangan/liar yang ada disekitar terminal dan dalam kota Majene dengan penyediaan halte-halte tempat menaikkan dan menurunkan penumpang sehingga lalu lintas menjadi teratur dan konsentrasi arus lalu lintas, khususnya arus kedatangan dan pemberangkatan dapat lebih terpusat di terminal penumpang angkutan darat kota Majene.
- e. Pemberlakuan trayek angkutan umum dalam kota disertai penegakan regulasi – regulasi operasional angkutan umum, guna mengatur dan mengkoordinasi arus kendaraan dalam kota Majene.

IFAS EFAS	S : - Sumber perolehan retribusi - Ketersediaan SDM - Ketersediaan lahan untuk pengembangan (<i>Renovasi</i>) - Dukungan pemerintah - Kemudahan pencapaian	W : - Ketersediaan sarana dan prasarana - Perawatan sarana dan prasarana - <i>Loading factor</i> penumpang di terminal sangat kurang - Trayek kendaraan tidak tersedia - Keterbatasan dana - Keterbatasan lahan di lokasi sekarang - Pungutan liar
O : - Peningkatan jumlah kendaraan angkutan umum dan arus penumpang - Ketersediaan lahan untuk pengembangan (<i>Relokasi</i>) - Keterlibatan swasta - Peningkatan aktivitas ekonomi - Peningkatan jumlah penduduk - Ketersediaan jalur jalan dan kondisi jalan yang cukup memadai	SO : - Peningkatan kualitas SDM dan pelaksanaan operasional terminal dilakukan oleh pemerintah - Adanya kebijakan-kebijakan ekonomi dan kerja sama dengan swasta - Pengembangan terminal di lokasi yang strategis dalam hal ketersediaan lahan	WO : - Kerja sama dengan pihak swasta dengan memanfaatkan lahan yang tersedia. - Peningkatan perekonomian, jumlah kendaraan dan jumlah penduduk maka perbaikan sarana dan prasarana terminal dapat maksimal - Pemberlakuan jalur/ trayek kendaraan umum dan regulasi yang jelas
T : - Munculnya pertokoan dan pemukiman sekitar terminal - Tidak adanya subsidi pemerintah - Adanya kompetitor (terminal bayangan) - Pungutan liar diluar terminal - Regulasi yang kurang mengikat	ST : - Peningkatan peran pemerintah dalam menekan kompetitor (terminal bayangan) dan peningkatan perolehan retribusi untuk pembiayaan pembangunan terminal agar tidak tergantung pada subsidi.	WT : - Perbaikan sarana dan prasarana pada lokasi terminal sekarang untuk melayani atau memenuhi kebutuhan saat ini. - Penerapan regulasi dan sanksi yang tegas dalam operasional kendaraan umum

Gambar 14. Matriks SWOT

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis terhadap terminal angkutan darat kota Majene, dengan meninjau kapasitas dan prospek pengembangan terminal angkutan darat kota Majene, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Kapasitas terminal penumpang angkutan darat kota Majene adalah 3.270.088 kendaraan/tahun sedangkan tingkat pemanfaatan terminal yaitu 0,0253 atau 2.53%. Tingkat pemanfaatan terminal kota majene yang sangat rendah menyebabkan timbulnya masalah-masalah transportasi khususnya pelayanan angkutan umum di kota Majene.
2. Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal angkutan darat kota Majene dalam jangka waktu menengah yaitu jumlah penduduk, PDRB (aktivitas ekonomi), jumlah arus penumpang dan jumlah arus kendaraan. Faktor tersebut baik secara parsial maupun secara simultan berpengaruh signifikan terhadap kebutuhan pengembangan terminal penumpang angkutan darat di kota Majene.
3. Prospek pengembangan terminal penumpang angkutan darat kota Majene dapat dilakukan alternatif strategi pengembangan terminal angkutan darat kota Majene sebagai berikut :
 - a. Pengembangan terminal angkutan darat sebaiknya melalui relokasi atau pemindahan terminal pada lokasi yang baru, dan didukung

perbaikan dan penambahan sarana dan prasarana utama maupun pendukung terminal angkutan darat kota Majene.

- b. Penertiban arus lalu lintas di sekitar kawasan terminal serta arus kendaraan keluar masuk terminal untuk mengatasi kesemrawutan lalu lintas, baik di dalam terminal maupun di luar terminal.
- c. Penertiban pedagang baik didalam dan diluar kawasan terminal.
- d. Penertiban terminal-terminal bayangan/liar yang ada disekitar terminal dan dalam kota Majene dengan penyediaan halte-halte tempat menaikkan dan menurunkan penumpang
- e. Pemberlakuan trayek angkutan umum dalam kota disertai penegakan regulasi-regulasi operasional angkutan umum, guna mengatur arus kendaraan dalam kota Majene.

B. Saran

Saran penulis dalam pengembangan terminal angkutan darat kota Majene yaitu :

1. Kepada Dinas Perhubungan Darat Kabupaten Majene, bahwa dalam perencanaan pengembangan terminal perlu memperhatikan kondisi aspek sosial, ekonomi dan aspek teknis lainnya sehingga terminal yang dibangun dapat dimanfaatkan secara optimal.
2. Pemerintah Kabupaten Majene dalam hal ini Dinas Perhubungan Darat, harus mampu membuat regulasi yang tegas sehingga mampu

menggiring kendaraan-kendaraan atau angkutan umum untuk menggunakan terminal guna meningkatkan pendapatan daerah.

3. Pemerintah daerah Kabupaten Majene, melalui Dinas Pekerjaan Umum perlu meningkatkan jaringan jalan perkotaan, sehingga fungsi pelayanan angkutan kota bisa optimal.
4. Sebagai masukan dan pertimbangan, diperlukannya penelitian lebih lanjut dan mendalam mengenai analisis kebutuhan fasilitas terminal, serta analisis untuk penetapan lokasi baru untuk terminal sebagai tindak lanjut pengembangan dengan relokasi terminal.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R. 2005. *Ekonomi Transportasi*, Makassar.
- Adisasmita, R. 2005. *Manajemen Transportasi (Bunga Rampai)*. Makassar.
- Anonim, 2005. *Pedoman Penulisan Tesis dan Disertasi*. Edisi 4, Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Bappeda-BPS Kabupaten Majene. 2006. *Kabupaten Majene Dalam Angka 2006*. BPS Kabupaten Majene, Majene.
- Departemen Perhubungan RI. 1995. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 31 Tahun 1995-Tentang Terminal Transportasi Jalan*. Dep. Perhubungan RI.
- Jinca, M. Y. 2005. *Model Perkuliahan Perencanaan Transportasi*. Program Magister Teknik Transportasi Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Jinca, M. Y. 2007. *Modul Perkuliahan Perencanaan Prasarana*. Program Magister Teknik Transportasi Universitas Hasanuddin, PPs-Unhas, Makassar.
- Jinca, Y. 2007. *Studi Kasus Penentuan Terminal Barang dan Penumpang*, Makassar
- Kodoatie, R.J. 2005. *Pengantar Manajemen Infrastruktur*. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Marlok. K. E. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Miro, F. 2005. *Teknik Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Erlangga, Jakarta.
- Mukiyat, A. P. 1997. *Strategi Pengembangan dan Penyelenggaraan Terminal Penumpang di Pulau Jawa dan Madura Dalam Aspek Pendapatan Daerah*. Program Magister Teknik Transportasi Universitas Indonesia, Jakarta.
- Nasir, M. 1998. *Metode Penelitian*. PT. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- PP. No. 43. Tahun 1993. *Prasarana dalam Lalu Lintas Jalan*, Jakarta.

- Rangkuti, F. 2002. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis untuk Menghadapi Abad 21. PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Riduwan. 2006. *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*. Alfabeta, Bandung.
- Sevilla, C, dkk. 1993. *Pengantar Metode Penelitian*. UI-Press, Jakarta.
- Sugiono. 2002. *Statistika Untuk Penelitian*. ALFABETA, Bandung.
- Suryabrata, S. 2003. *Metodeologi Penelitian*. PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Syukri, M. 2004. *Analisis Kebutuhan Lahan Terminal Kota Namlea di Kabupaten Buru*. Program Magister Teknik Transportasi Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Tamin O.Z., 2002, *Perencanaan Prasarana Transportasi*, Bahan Kuliah, PPS Unhas, Makassar.
- Warpani. P. S. 1990. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Penerbit ITB, Bandung.
- _____. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Penerbit ITB, Bandung.
- Widayat dkk. 2002. *Riset Bisnis*. Graha Ilmu, Yogyakarta.

KUISIONER PENELITIAN

Judul Penelitian : **Analisis Kapasitas dan Prospek Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat di Majene – Sulawesi Barat**

Perguruan Tinggi : Universitas Hasanuddin

Program Studi : Teknik Perencanaan Prasarana

Hari / Tanggal :

Sebelum mengisi bacalah petunjuk pengisian kuisisioner berikut ini :

- ☞ Berilah tanda silang (**X**) pada pilihan jawaban (**a b c d e**) yang tersedia.
- ☞ Berilah tanda *checklist* (☞) pada kotak yang tersedia dan jawaban yang diberikan tidak boleh lebih dari 1 (satu).
- ☞ Isilah titik – titik (.....) yang tersedia sesuai dengan aspirasi yang ingin anda sampaikan.

Seluruh jawaban yang anda berikan semata-mata hanya untuk keperluan data pada penelitian ini.

Kami mengucapkan terima kasih kepada bapak / ibu yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk mengisi kuisisioner.

A. Data Responden

1. Umur : Tahun
2. Jenis Kelamin : a. Laki-laki b. Perempuan
3. Pendidikan Terakhir :
 - a. Tidak Sekolah
 - b. SD
 - c. SMP
 - d. SMA
 - e. Sarjana
 - ☞ S3 ☞ S2 ☞ S1 ☞ D3 ☞ D1
4. Pekerjaan
 - a. PNS/TNI/POLRI
 - b. Pegawai Swasta
 - c. Pedagang
 - d. Petani / Nelayan
 - e. Lainnya, sebutkan
5. Penghasilan / Pendapatan rata-rata perbulan :
 - a. Kurang dari Rp. 500.000,-
 - b. Rp. 500.000,- – Rp. 750.000,-
 - c. Rp. 750.000,- – Rp. 1.000.000,-
 - d. Rp. 1.000.000,- – Rp. 1.500.000,-
 - e. Lebih dari Rp. 1.500.000,-

6. Kapasitas / peranan responden di terminal sebagai :
 - a. Penumpang angkutan umum
 - b. Pengantar / pengunjung
 - c. Pedagang dalam kawasan terminal
 - d. Sopir kendaraan angkutan umum
 - e. Dll, sebutkan

B. Karakteristik Kapasitas Terminal

1. Berapa jarak terminal dari tempat tinggal anda?
 - a. 0 – 100 meter
 - b. 100 – 500 meter
 - c. 500 meter – 1 km
 - d. 1 km – 5 km
 - e. Lebih dari 5 km
2. Bagaimana tanggapan anda terhadap jarak tersebut ?
 - a. Sangat jauh
 - b. Jauh
 - c. Sedang
 - d. Dekat
 - e. Sangat dekat
3. Menurut anda, bagaimana ketersediaan kendaraan yang dapat digunakan untuk sampai ke terminal ?
 - a. Sangat banyak
 - a. Banyak
 - b. Sedang
 - c. Sedikit
 - d. Sangat sedikit
4. Jenis angkutan apa yang anda gunakan untuk mencapai terminal ?
 - a. Pete – pete
 - b. Ojek
 - c. Kendaraan pribadi
 - d. Becak
 - e. Dll, sebutkan
5. Berapa besar tarif angkutan umum yang digunakan untuk mencapai terminal ?
 - a. Rp. 1.000 – Rp. 2.000
 - b. Rp. 2.000 – Rp. 3.000
 - c. Rp. 3.000 – Rp. 4.000
 - d. Rp. 4.000 – Rp. 5.000
 - e. Lebih besar dari Rp. 5.000

6. Berapa waktu yang anda butuhkan untuk sampai ke terminal ?
 - a. = 10 menit
 - b. 10 – 30 menit
 - c. 30 – 60 menit
 - d. 1 jam – 2 jam
 - e. = 2 jam
7. Bagaimana tanggapan anda terhadap waktu yang anda butuhkan untuk sampai ke terminal tersebut ?
 - a. Sangat cepat
 - b. Cepat
 - c. Sedang
 - d. Lama
 - e. Sangat lama
8. Pukul berapa saja anda menggunakan terminal dan fasilitasnya ?
 - a. Sebelum pukul 05.00 pagi
 - b. Pukul 05.00 – 10.00
 - c. Pukul 10.00 – 16.00
 - d. Pukul 16.00 – 21.00
 - e. Setelah pukul 21.00
9. Berapa kali dalam sehari anda menggunakan fasilitas terminal ?
 - a. 1 – 2 kali
 - b. 2 – 3 kali
 - c. 3 – 4 kali
 - d. 4 – 5 kali
 - e. Lebih dari 5 kali
10. Berapa kali anda menggunakan fasilitas terminal dalam seminggu?
 - a. 1 – 2 kali
 - a. 2 – 3 kali
 - b. 3 – 4 kali
 - c. 4 – 5 kali
 - d. Lebih dari 5 kali
11. Jenis angkutan umum apa yang anda gunakan dari terminal ke tujuan anda?
 - a. Bus ukuran besar
 - b. Bus ukuran sedang
 - c. Angkutan sewa lainnya (Panther dll)
 - d. Pete-pete
 - e. Dll, sebutkan

12. Berapa tarif angkutan umum yang digunakan untuk mencapai tujuan perjalanan anda tersebut?
- Rp. 1.000 – Rp. 5.000
 - Rp. 5.000 – Rp. 15.000
 - Rp. 15.000 – Rp. 20.000
 - Rp. 25.000 – Rp. 30.000
 - Lebih besar dari Rp. 30.000
13. Berapa waktu yang anda butuhkan saat menunggu angkutan umum di dalam terminal ?
- = 10 menit
 - 10 – 30 menit
 - 30 – 60 menit
 - 1 jam – 2 jam
 - = 2 jam
14. Bagaimana tanggapan Anda terhadap kondisi terminal yang ada sekarang ?
- Sangat baik
 - Baik
 - Cukup baik
 - Kurang baik
 - Tidak baik
15. Bagaimana tanggapan anda terhadap tingkat aksesibilitas / kemudahan pencapaian terminal yang ada sekarang ?
- Sangat mudah
 - Mudah
 - Cukup mudah
 - Sulit
 - Sangat sulit
16. Bagaimana tanggapan anda terhadap ketersediaan sarana / moda angkutan di terminal ?
- Sangat banyak
 - Banyak
 - Cukup banyak
 - Sedikit
 - Sangat sedikit
17. Bagaimana tanggapan anda terhadap ketersediaan / kondisi fasilitas utama (jalur pemberangkatan kendaraan umum, jalur kedatangan, tempat parkir, bangunan kantor, ruang tunggu penumpang dan pengantar, loket penjualan kaercis, dll) yang ada di terminal ?
- Sangat banyak
 - Banyak

- c. Sukup banyak
- d. Sedikit
- e. Sangat sedikit

18. Bagaimana tanggapan anda terhadap ketersediaan / kondisi fasilitas pendukung (kamar kecil/toilet, kios/kantin, mushollah, taman, tempat penitipan barang, pos jaga, dll) yang ada di terminal ?

- a. Sangat banyak
- b. Banyak
- c. Cukup banyak
- d. Sedikit
- e. Sangat sedikit

19. Bagaimana tanggapan anda terhadap kenyamanan dan Keamanan dalam terminal ?

- a. Sangat nyaman dan aman
- b. Nyaman dan aman
- c. Cukup nyaman dan aman
- d. Kurang nyaman dan aman
- e. Sangat tidak nyaman dan aman

20. Bagaimana tanggapan anda terhadap kebersihan lingkungan dalam terminal ?

- a. Sangat bersih
- b. Bersih
- c. Cukup bersih
- d. Kotor
- e. Sangat kotor

21. Bagaimana tanggapan anda terhadap kebisingan dan polusi udara dalam terminal ?

- a. Sangat tenang dan tidak ada polusi udara
- b. Tenang
- c. Cukup tenang
- d. Bising
- e. Sangat bising/ribut

C. Prospek Pengembangan Terminal

1. Bagaimana tanggapan anda terhadap perhatian pemerintah terhadap pengembangan terminal ?

- a. Sangat perhatian
- b. Perhatian
- c. Cukup perhatian
- d. Kurang perhatian
- e. Tidak ada perhatian

2. Bagaimana tanggapan anda terhadap perlunya pengembangan terminal ?
 - a. Sangat perlu
 - b. Perlu
 - c. Cukup perlu
 - d. Kurang perlu
 - e. Tidak perlu

3. Bagaimana tanggapan anda jika pengembangan terminal di laksanakan di lokasi yang sama (*renovas*) ?
 - a. Sangat setuju
 - b. Setuju
 - c. Netral
 - d. Kurang setuju
 - e. Tidak setuju

4. Bagaimana tanggapan anda jika pengembangan terminal dilaksanakan di lokasi yang baru (*relokasi*) ?
 - a. Sangat setuju
 - b. Setuju
 - c. Netral
 - d. Kurang setuju
 - e. Tidak setuju

5. Menurut pengamatan anda, fasilitas utama apa saja yang harus diperbaiki di kawasan terminal ?
 - a.
 - b.
 - c.
 - d.
 - e.

6. Menurut pengamatan anda, fasilitas pendukung yang harus ditambahkan pada kawasan terminal ?
 - a.
 - b.
 - c.
 - d.
 - e.

? Terima Kasih ?

Lampiran 2

HASIL OBSERVASI AWAL

Jumlah pengguna terminal pembantu meliputi

1. Pengemudi Bus, Mini bus/panther, dan pete-pete.
2. Penumpang/Pengantar.
3. Pedagang.

Observasi awal dilakukan 3 hari, di mulai tanggal 7 s/d 9 Juni 2007 pada waktu-waktu tertentu.

Data hasil pengamatan

1. JUMLAH KENDARAAN PENGGUNA TERMINAL

a. Jumlah Bus

	Hari I	Hari II	Hari III
Pagi (07.00-10.00)	8	7	8
Siang (10.00-18.00)	14	15	14
Malam (18.00-24.00)	16	19	20
Jumlah	38	41	42
Rata-rata	$121/3 = 40$ bus		

b. Jumlah Mini Bus/Panther

	Hari I	Hari II	Hari III
Pagi (07.00-10.00)	12	10	10
Siang (10.00-18.00)	20	21	23
Malam (18.00-22.00)	10	10	12
Jumlah	42	41	45
Rata-rata	$128/3 = 43$ Mini Bus/Panther		

c. Jumlah Pete-pete

	Hari I	Hari II	Hari III
Pagi (07.00-10.00)	18	16	18
Siang (10.00-18.00)	32	39	37
Malam (18.00-21.00)	12	10	11
Jumlah	62	65	66
Rata-rata	$193/3 = 64$ pete-pete		

2. JUMLAH POPULASI PENGEMUDI ANGKUTAN

a. Populasi Pengemudi Bus

	Hari I	Hari II	Hari III
Pagi (07.00-10.00)	8	7	8
Siang (10.00-18.00)	14	15	14
Malam (18.00-24.00)	16	19	20
Jumlah	38	41	42
Rata-rata	$121/3 = 40$ orang		

b. Populasi Pegemudi Mini Bus/Panther

	Hari I	Hari II	Hari III
Pagi (07.00-10.00)	12	10	10
Siang (10.00-18.00)	20	21	23
Malam (18.00-22.00)	10	10	12
Jumlah	42	41	45
Rata-rata	$128/3 = 43$ Orang		

c. Populasi Pengemudi Pete-pete

	Hari I	Hari II	Hari III
Pagi (07.00-10.00)	18	16	18
Siang (10.00-18.00)	32	39	37
Malam (18.00-21.00)	12	10	11
Jumlah	62	65	66
Rata-rata	$193/3 = 64$ Orang		

3. JUMLAH POPULASI PENUMPANG DAN PENGANTAR

Jenis Angkutan	Jumlah Unit Angkutan (Rata-rata/hari)	Jumlah Penumpang (Yang naik di terminal)	Jumlah Penumpang
Bus	40	9	360
Mini Bus / Panther	43	4	172
Pete-pete	64	4	256
Jumlah Total Penumpang			788

Sehingga total jumlah pengguna terminal dari penumpang dan pengantar adalah **788** orang

4. JUMLAH POPULASI PENGGUNA TERMINAL

No	Pengguna Terminal	Jumlah (rata-rata org/hari)
1	Supir/Pengemudi Angkutan Umum	
	a. Supir Bus	40
	b. Supir angkutan luar kota ukuran kecil (Mini bus, Panther dll)	43
	c. Pete – pete	64
2	Penumpang/pengantar	788
3	Pedagang	20
	Jumlah Populasi	955

Sumber: Hasil observasi awal (3 hari).

5. JUMLAH SAMPEL PENGGUNA TERMINAL

No	Pengguna Terminal	Jumlah sampel
1	Supir/Pengemudi Angkutan Umum	
	d. Supir Bus	4
	e. Supir angkutan luar kota ukuran kecil (Mini bus, Panther dll)	4
	f. Pete – pete	6
2	Penumpang/pengantar	77
3	Pedagang	4
	Jumlah Sampel	95

Sumber: Hasil analisis.

LAMPIRAN 3

Tabulasi Data Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Perkembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat Kota Majene.

No	Jumlah Perjalanan	Jumlah Penduduk	PDRB	Jumlah Arus Penumpang	Jumlah Arus Kendaraan
	Y	X1	X2	X3	X4
1	90218510	123587	125435.74	809670	80250
2	136857480	124984	129354.35	1025400	102540
3	92165420	126254	134256.00	812540	83200
4	93428320	127984	135036.37	827500	85260
5	141647010	129358	142365.87	1125000	95540
6	95963610	131457	145485.94	852540	86250
7	145898895	133241	152269.88	1056400	106250
8	98079880	134356	141952.51	956000	89540
9	148290375	135425	147768.81	1159800	108540
10	99434760	136212	150747.10	1002500	90750
11	100356020	137474	156166.66	1125000	97280
12	145970005	138758	385747.31	1176120	116280
13	152847765	139587	397513.80	1061280	109800
14	154365435	140973	409197.59	1145880	101520
15	208695320	142942	420936.51	1243410	120240
16	212654840	145654	456897.54	1306400	122409

Sumber : Hasil Analisis, 2007

Lampiran 4 Regression

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Pengembangan Terminal (jumlah perjalanan/thn)	1.3E+08	89515737.608	16
Jumlah penduduk (Jlwa/Thn)	134265.38	6586.581	16
PDRB (Rp/Thn)	226945.7	131295.88752	16
Arus penumpang (orang/Thn)	1042840	156043.045	16
Arus kendaraan (unit/Thn)	99728.06	13399.923	16

Variables Entered/Removed

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Arus kendaraan (unit/Thn), Jumlah penduduk (Jlwa/Thn), PDRB (Rp/Thn), Arus penumpang (orang/Thn)	.	Enter

- All requested variables entered.
- Dependent Variable: Pengembangan Terminal
(jumlah perjalanan/thn)

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.944 ^a	.891	.851	15266634.9	.891	22.374	4	11	.000	.776

a. Predictors: (Constant), Arus kendaraan (unit/Thn), Jumlah penduduk (Jlwa/Thn), PDRB (Rp/Thn), Arus penumpang (orang/Thn)

b. Dependent Variable: Pengembangan Terminal (jumlah perjalanan/thn)

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2.09E+16	4	5.215E+15	22.374	.000 ^a
	Residual	2.56E+15	11	2.331E+14		
	Total	2.34E+16	15			

a. Predictors: (Constant), Arus kendaraan (unit/Thn), Jumlah penduduk (Jlwa/Thn), PDRB (Rp/Thn), Arus penumpang (orang/Thn)

b. Dependent Variable: Pengembangan Terminal (jumlah perjalanan/thn)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Partial
1 (Constant)	1095.088	1548.684		.708	.494	-231165428	450355521.8	
Jumlah penduduk (Jlwa/Thn)	1914.885	784.789	.319	2.440	.042	-4841.798	1012.028	.398
PDRB (Rp/Thn)	117.896	30.183	.392	3.906	.031	-18.235	254.028	.498
Arus penumpang (orang/Thn)	92.657	40.042	.366	2.314	.042	-62.570	247.885	.368
Arus kendaraan (unit/Thn)	1568.562	401.680	.532	3.905	.032	-243.431	3380.554	.498

a. Dependent Variable: Pengembangan Terminal (jumlah perjalanan/thn)

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	8.9E+07	2.0E+08	1.3E+08	37290419.896	16
Residual	-3.5E+07	1.9E+07	.00	13073565.034	16
Std. Predicted Value	-1.171	1.751	.000	1.000	16
Std. Residual	-2.277	1.269	.000	.856	16

a. Dependent Variable: Pengembangan Terminal (jumlah perjalanan/thn)

Lampiran 5

Standar Kebutuhan Luas Sarana dan Prasarana
Terminal Penumpang Berdasarkan Tipe Terminal
(Hasil Studi Ditjen Perhubungan Darat, Dephub, 1993/1994.)

A. Kendaraan		Tipe A	Tipe B	Tipe C	Satuan
Ruang Pakir	AKAP	1120	-	-	m2
	AKDP	540	540	-	m2
	AK	800	800	-	m2
	ADES	900	900	900	m2
	Kend. Pribadi	600	500	200	m2
Ruang service		500	500	-	m2
Pompa Bensin		500	-	-	m2
Sirkulasi Kendaraan		3960	2740	1100	m2
Bengkel		150	100	-	m2
Ruang Istirahat		50	40	30	m2
Gudang		25	20	-	m2
Pelataran Parkir Cadangan		1980	1370	550	m2
B. Pemakai Jasa					
Ruang Tunggu		2625	2250	480	m2
Sirkulasi Manusia		1050	900	192	m2
Kamar Mandi		72	60	40	m2
Kios		1575	1350	288	m2
Mushola		72	60	40	m2
C. Operasional					
Ruang Administrasi		78	59	39	m2
Ruang Pengawas		23	23	16	m2
Loket		3	3	2	m2
Peron		4	4	3	m2
Retribusi		6	6	6	m2
Ruang Informasi		12	10	8	m2
Ruang Pertolongan Pertama (P3K)		45	30	15	m2
Ruang Perkantoran		150	100	-	m2
D. Ruang Luar (Tidak efektif)		6653	4890	1554	m2
Luas Total		23494	17255	5463	m2
Cadangan Pengembangan		23494	17255	5463	m2
Kebutuhan Lahan		46988	34510	10926	m2
Kebutuhan Lahan untuk Desain		4,7	3,5	1,1	Ha

Sumber : Hasil Studi Ditjen Perhubungan Darat, Dephub, 1993/1994.

Lampiran 6
Foto – Foto Kondisi dan Situasi Terminal di Majene



Gambar 1. Kondisi Terminal Utama Yang Berubah Fungsi Menjadi Gedung Pengujian Kendaraan



Gambar 2. Kondisi Terminal Utama yang Sedang Dalam Tahap Renovasi

Lampiran 6
Foto – Foto Kondisi dan Situasi Terminal di Majene



Gambar 3. Situasi Tempat Parkir Bus Pada Terminal
Pembantu di Kota Majene



Gambar 4. Kondisi Loket Penjualan Karcis dan Ruang
Tunggu Pada Terminal Pembantu

Lampiran 6
Foto – Foto Kondisi dan Situasi Terminal di Majene



Gambar 5. Situasi Locket Penjualan Karcis dan Ruang Tunggu
Pada Terminal Pembantu



Gambar 6. Kondisi Locket Penjualan Karcis Pada Terminal
Pembantu

Lampiran 6
Foto – Foto Kondisi dan Situasi Terminal di Majene



Gambar 7. Situasi Tempat Pemberangkatan dan Ruang
Tunggu Terminal Pembantu di Kota Majene



Gambar 8. Situasi Tempat Parkir, Tempat Pemberangkatan
dan Loker Penjualan Karcis Pada Terminal Pembantu

Lampiran 6
Foto – Foto Kondisi dan Situasi Terminal di Majene



Gambar 9. Kondisi Ruang Tunggu Pada Terminal Pembantu di Kota Majene



Gambar 10. Situasi Pedagang di Dalam Kawasan Terminal Angkutan Darat di Kota Majene

Lampiran 6
Foto – Foto Kondisi dan Situasi Terminal di Majene



Gambar 11. Kondisi Sarana Peribadatan / Mushollah Pada Terminal Pembantu di Kota Majene



Gambar 12. Kondisi Sarana Pos Jaga Pada Terminal Pembantu di Kota Majene

Lampiran 6
Foto – Foto Kondisi dan Situasi Terminal di Majene



Gambar 13. Kondisi Fasilitas dan Lingkungan di dalam Terminal



Gambar 14. Situasi Tempat Parkir dalam Kawasan Terminal

Lampiran 6
Foto – Foto Kondisi dan Situasi Terminal di Majene



Gambar 15. Kondisi Fasilitas dan Lingkungan di dalam Terminal



Gambar 16. Kondisi Jalan di Kota Majene yang Menjadi Titik Terminal Bayangan

Lampiran 6
Foto – Foto Kondisi dan Situasi Terminal di Majene