

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. Shirly 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 Ikkal, 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>Renovas</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/madya 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

fungsinya 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 tentang 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 defenisioperasional.
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 bersangkutan-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 :

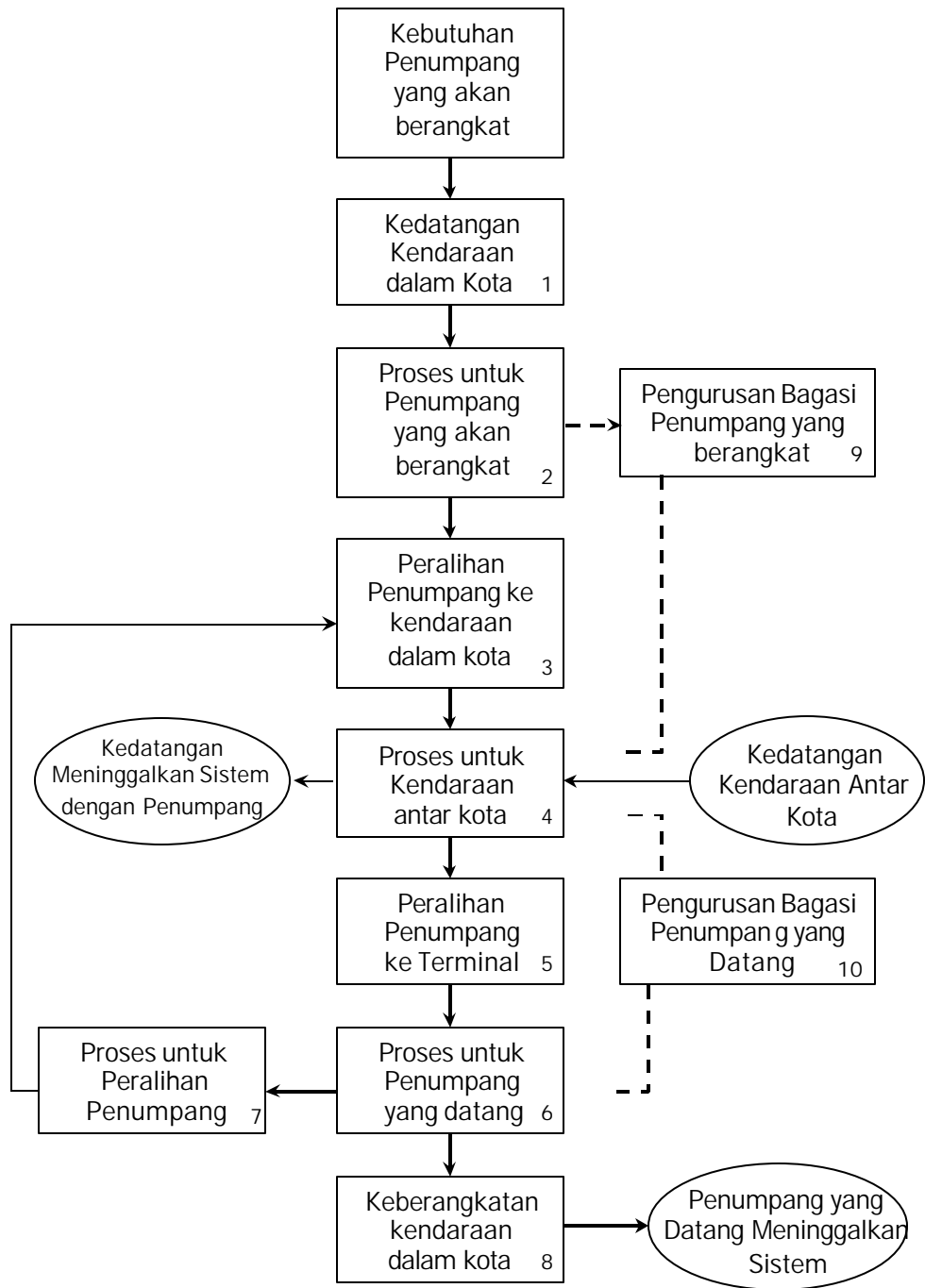
- a. Titik simpul dari jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum
- b. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas
- c. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan dan barang.
- d. Unsur tata ruang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

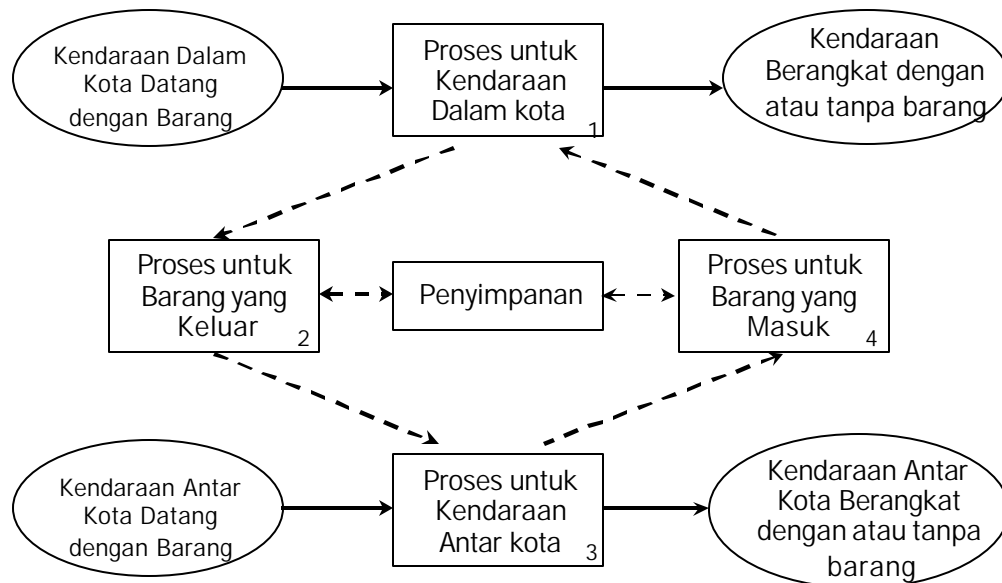
Menurut Adisasmita (2005; 57) dalam angkutan penumpang, terminal merupakan tempat berkumpulnya para penumpang yang akan bepergian dengan menggunakan bus atau para penumpang yang datang dan dapat pula merupakan tempat persinggahan. Besar dan sifat dari sarana dan fasilitas yang terdapat dalam terminal 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 :

- a. 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.
- b. 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.
- ? Melayanai 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 kedatang 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. Loket 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. Adapun 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 propinsi 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 propinsi

- 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	<ul style="list-style-type: none"> ✍ Dalam jaringan trayek antarkota antar propinsi. ✍ Di jalan arteri dengan kelas minimal III.A 	<ul style="list-style-type: none"> ✍ Dalam jaringan trayek antarkota dalam propinsi ✍ Di jalan arteri atau kolektor dengan kelas minimal III.B 	<ul style="list-style-type: none"> ✍ 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 perataan yang rendah. Dalam buku Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Massal (1997), dijelaskan bahwa perencanaan strategi (*stratigic 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 diperhartikan 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 :

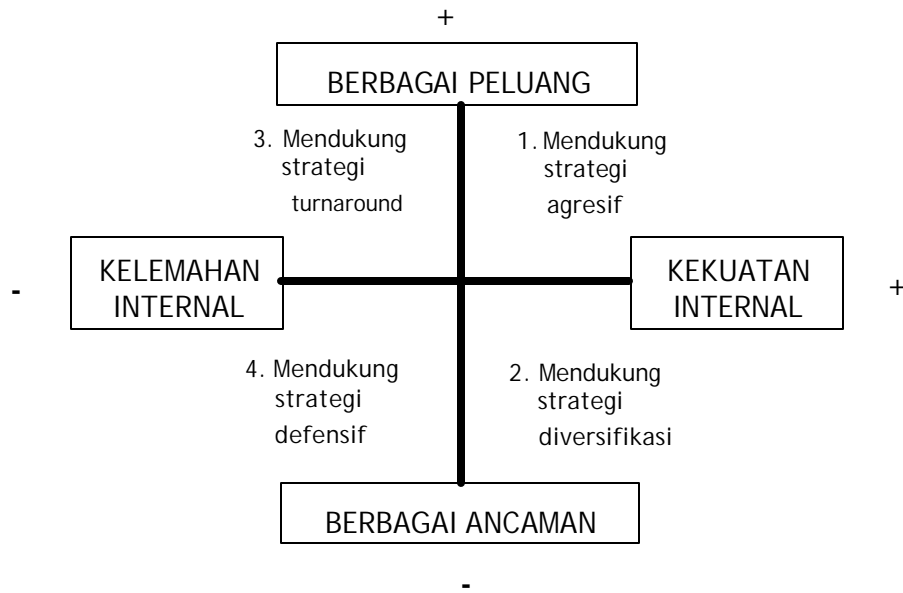
1. Bagaimana dapat menggunakan kekuatan-kekuatan untuk mengambil keuntungan dari peluang yang dapat diidentifikasi.
2. Bagaimana dapat memanfaatkan kekuatan-kekuatan tersebut untuk mengatasi ancaman-ancaman yang dapat diidentifikasi.
3. Apa yang dibutuhkan untuk mengatasi kelemahan-kelemahan dalam upaya 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>	STRATEGI BARU YANG DIPEROLEH	
<i>TREATS</i> (T)	<i>S Vs T</i>	<i>W Vs O</i>	<i>W Vs T</i>

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