

BAB II

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

2.1. Pola Transportasi di DKI Jakarta

Arah pengembangan sistem transportasi di Jakarta tertuang dalam Perda Nomor 12 tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan Provinsi DKI Jakarta, yang kemudian dijabarkan dalam Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 84 tahun 2004 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta. Dalam Perda nomor 12 tahun 2003 tersebut telah diatur tentang pengembangan sistem transportasi di Jakarta yang meliputi :

- a. Mengembangkan sistem jaringan dan kapasitas angkutan kereta api melalui pengembangan kereta api layang pada permukaan maupun jaringan kereta api bawah tanah.
- b. Mengembangkan sistem angkutan jalan melalui pengembangan jaringan jalan sesuai dengan fungsi dan hirarki jalan serta terminal bus antar kota dan terminal bus dalam kota, pembangunan, pengelolaan dan pemeliharaan terminal dilakukan oleh Dinas Pehubungan.
- c. Menata pelayanan angkutan umum yang disesuaikan dengan hirarki jalan.
- d. Melaksanakan penerapan manajemen lalu lintas, termasuk didalamnya sistem satu arah, pengaturan dengan lampu lalu lintas, dan kebijakan pembatasan lalu lintas pada daerah tertentu. Secara bertahap lintasan operasional angkutan umum dengan pengaturan sebagai berikut :
 - Angkutan bus besar hanya pada jalan arteri.
 - Angkutan bus sedang hanya pada jalan kolektor.
 - Angkutan bus kecil hanya pada jalan lokal.
- e. Kebijakan pembatasan lalu lintas tidak hanya dimaksudkan untuk mendorong para pemakai angkutan pribadi untuk beralih ke angkutan umum, akan tetap juga untuk mengarahkan agar dapat disediakan sistem angkutan umum yang memadai. Cara-cara yang diterapkan dalam

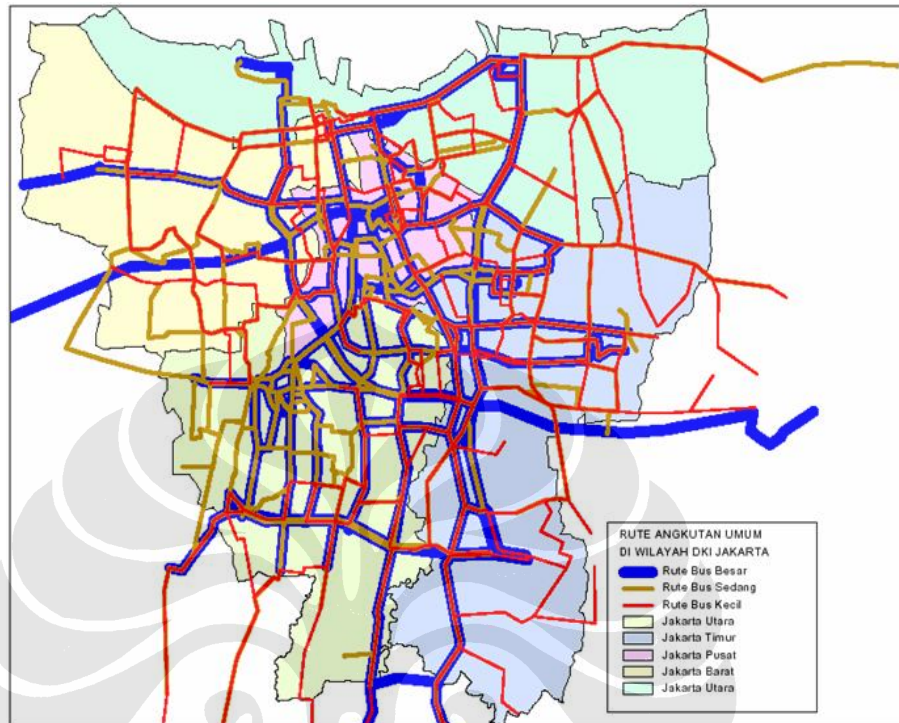
rangka pembatasan lalu lintas pribadi sangat tergantung pada kondisi dan situasi yang tetap antara lain melalui pengaturan parkir, diberlakukan pajak dan biaya perijinan tahunan yang lebih tinggi maupun diberlakukan “*Area Licensing System*”.

- f. Membangun gedung-gedung dan/atau taman parkir pada pusat-pusat kegiatan untuk menghilangkan parkir pada badan jalan.
- g. Mengembangkan fasilitas pejalan kaki yang memadai dengan memperhitungkan penggunaannya bagi penyandang cacat.
- h. Lokasi terminal angkutan barang dengan fasilitasnya dan pangkalan truk diarahkan pada kawasan pelabuhan dan industri/pergudangan serta lokasi yang ditetapkan pada jaringan jalan arteri primer.
- i. Mengembangkan pelabuhan laut dan dermaga penyeberangan, yang terintegrasi dengan pengembangan jaringan angkutan kereta api dan jaringan angkutan jalan.

Pengembangan sistem transportasi selanjutnya disusun dalam Rencana Umum Jaringan Transportasi Kota yang meliputi : (1) simpul berupa terminal transportasi jalan, terminal angkutan sungai dan danau, stasiun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut dan bandar udara; (2) ruang kegiatan berupa kawasan permukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata; (3) ruang lalu lintas berupa jalan, jembatan atau lintas penyeberangan. Rencana tersebut kemudian diwujudkan melalui Pola Transportasi Makro (PTM) yang akan menjadi pedoman pengembangan transportasi secara menyeluruh di Jakarta.

Pola Transportasi Makro di Jakarta berorientasikan kepada : (1) peningkatan aksesibilitas di seluruh wilayah Provinsi DKI Jakarta dan sekitarnya sekaligus melakukan penataan ulang moda transportasi secara terpadu; (2) memasyarakatkan sistem angkutan umum massal; (3) menggalakkan penggunaan angkutan umum dan kereta api; (4) mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang berlebihan; (5) menambah jaringan jalan primer, *Bus Priority*, *Light Rail Transit* (LRT) dan *Mass Rapid Transit* (MRT) dan (6) adalah meningkatkan jaringan jalan non tol dan membangun jalan baru. Pola Transportasi Makro ini pula secara umum mengintegrasikan 4 (empat) sistem

transportasi umum yaitu bus *priority* (Busway), LRT (*Light Rail Transit*), MRT (*Mass Rail Transit*), dan Angkutan Sungai.



Gambar 2.1
Peta Rute Angkutan Umum di DKI Jakarta

Dalam mendukung pengembangan sistem transportasi di Jakarta ini dirumuskan sejumlah skenario sistem transportasi yang terdiri atas skenario tahun 2007, 2010, dan 2020. Skenario tersebut mencakup pengembangan sejumlah sistem meliputi sistem angkutan umum bus, sistem angkutan umum massal, sistem jaringan jalan, sistem angkutan jalan rel, sistem transportasi alternatif dan pengembangan pembatasan lalu lintas.

Saat ini, skenario tahun 2007 telah mencapai titik akhir dari perencanaan yang telah disusun dalam Pola Transportasi Makro. Skenario 2007 ini ditentukan sesuai dengan periode Renstra DKI Jakarta 2002-2007 yang dikembangkan dengan basis pengembangan jaringan bus *priority* / busway sebagai tulang punggung sistem angkutan umum. Pengembangan ini bertujuan untuk meningkatkan pelayanan sistem angkutan umum yaitu dengan peningkatan kapasitas dan kecepatan pelayanan.

Integrasi moda angkutan baik antar sistem angkutan jalan raya dengan jalan rel akan dilakukan dengan menyediakan fasilitas transfer dan *feeder line services*. Sistem *trunk line* yang berupa jaringan bus priority dan jaringan rel akan didukung oleh *feeder liner* berupa jaringan trayek bus besar dan bus sedang. Untuk mengintegrasikan sistem angkutan umum akan dilakukan restrukturisasi trayek dan secara bertahap bus-bus kecil dibatasi wilayah pelayanannya untuk selanjutnya dihapuskan dengan pertimbangan efisiensi.

2.2. Sejarah Singkat Terminal Pulogadung

Pada awal tahun 1970-an, seiring dengan fungsi Jakarta sebagai pusat pemerintahan, bisnis dan industri, Jakarta mengalami pertumbuhan yang sangat pesat, yang diikuti dengan pertumbuhan penduduk, baik pertumbuhan penduduk secara alami maupun pertumbuhan penduduk migrasi. Untuk dapat melayani mobilitas penduduk yang demikian besar, diperlukan sarana dan prasarana lalu lintas yang memadai.

Menurut Sadikin (Gita Jaya : 1977), jumlah penduduk Jakarta yang memerlukan angkutan untuk kepentingan sosial, bekerja dan kegiatan lainnya pada awal tahun 1970-an adalah sejumlah 2.200.000 jiwa. Dari jumlah tersebut, diperkirakan 400.000 penduduk sudah dapat mengatasinya dengan kendaraan-kendaraan pribadi dan kendaraan tak bermotor. Namun untuk penduduk yang berjumlah 1.800.000 jiwa lainnya memerlukan angkutan umum yang harus disediakan oleh pemerintah. Untuk melayani jumlah penduduk yang demikian besar hanya tersedia 2000 angkutan umum, sementara idealnya tersedia 4000 unit angkutan umum. Pada waktu itu, hanya tersedia satu terminal yang melayani bus kota dan bus antar kota, yaitu yang terdapat di Lapangan Banteng Jakarta Pusat.

Untuk mengatasi masalah transportasi ini, serta untuk menyesuaikan tata guna lahan dengan sebaiknya-baiknya, dibangunlah terminal Pulogadung yang menggantikan fungsi terminal Lapangan Banteng. Hal ini juga dimaksudkan untuk menciptakan sistem jaringan transportasi yang mampu melayani wilayah disekitar Jakarta, terutama wilayah di sebelah timur Jakarta, seperti Bekasi dan Cikarang, juga sebagai pintu masuk bagi bus antar kota yang berasal dari wilayah sebelah timur Jakarta, seperti Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur dan

Jogyakarta. Dengan kata lain bahwa gerbang masuk Jakarta dari arah timur ada di terminal Pulogadung.

Terminal Pulogadung dibangun diatas tanah seluas 35.196 m², dengan perincian untuk emplasement seluas 21.545 m², Kantor petugas seluas 2.780 m² dan trotoar seluas 10.871 m². Dengan luas lahan sedemikian, terminal Pulogadung diperkirakan hanya untuk menampung kendaraan sejumlah 300 unit kendaraan, baik bus antar kota maupun bus dalam kota (Laporan bulanan : Maret 2007).

2.3. Gambaran Umum Terminal Pulogadung

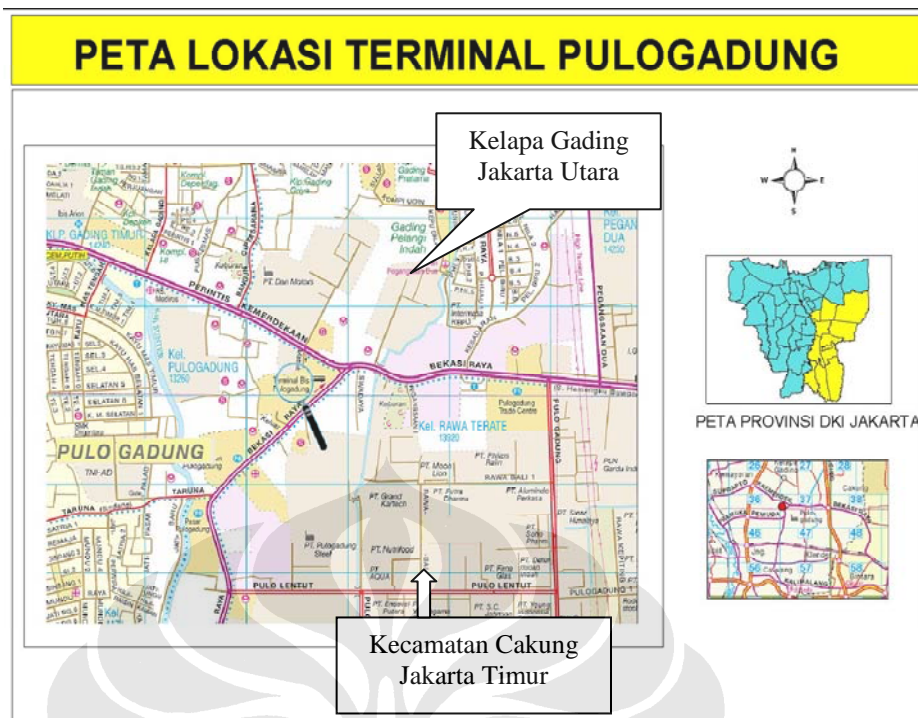
2.3.1. Letak, Luas dan Fasilitas Yang Tersedia

Terminal angkutan penumpang merupakan salah satu bagian dalam sistem transportasi wilayah. Tujuan pembanguna terminal Bus Pulogadung tidak terlepas dari perwujudan pelaksanaan penyelenggaraan jasa angkutan penumpang dan barang. Secara umum tujuan pembangunan terminal Bus Pulogadung ini adalah sebagai berikut :

1. Memperlancar pergerakan (mobilitas) warga kota dalam rangka menjalankan aktifitas sehari-hari.
2. Menyelenggarakan jasa angkutan penumpang, barang dan informasi dari suatu tempat ke tempat lain dalam rangka memenuhi kegiatan penyelenggaraan distribusi.

Terminal merupakan titik simpul dalam jaringan jalan sebagai pusat arus sarana transportasi yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum, suatu tempat bagi kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda angkutan yang terjadi sebagai akibat adanya pergerakan manusia serta adanya tuntutan efisiensi transportasi.

Secara administrasi, terminal Pulogadung berada di Kecamatan Pulogadung Kotamadya Jakarta Timur. Terminal Pulogadung dapat dijangkau dari 3 (tiga) arah, yaitu dari arah Selatan (Rawamangun, Klender) melalui Jalan Raya Bekasi, dari arah Timur (Cakung, Bekasi) melalui Jalan Raya Bekasi, dan dari arah Barat (Cempaka Putih, Senen) melalui Jalan Perintis Kemerdekaan.



Gambar : 2.3.
Peta lokasi terminal Pulogadung

Tabel 2.1

Data Jumlah Terminal di Wilayah Provinsi DKI Jakarta

No.	Nama Terminal	Tipe	Lokasi	Luas (m ²)	Diresmikan Tahun
1	Pulo Gadung	A	Jl. Raya Bekasi	35.196,00	1976
2	Kampung Rambutan	A	Jl. TB. Simatupang	141.000,00	1992
3	Kali Deres	A	Jl. Daan Mogot	35.344,50	1984
4	Lebak Bulus	A	Jl. Lebak Bulus	27.000,00	1990
5	Blok M	B	Jl. Hasanudin	8.952,88	1968
6	Grogol	B	Jl. Kyai Tapa	14.282,75	1970
7	Senen	B	Jl. Senen Raya	3.675,12	1974
8	Kota	B	Jl. Kali Besar Barat	3.832,25	1972
9	Pinang Ranti	B	Jl. Pd. Gede Raya	23.731,00	
10	Tanjung Priok	B	Jl. Enggano	10.963,25	1969
11	Klender	B	Jl. Bunga Rampai	3.675,12	1981
12	Rawamangun	B	Jl. Perserikatan	11.957,50	1972
13	Manggarai	B	Jl. Minangkabau	3.967,62	1971
14	Pasar Minggu	B	Jl. Ps. Minggu	6.460,00	1988
15	Muara Angke	B	Jl. Pluit	1.226,00	
16	Cililitan	B	Jl. Letjen Sutoyo	20.791,00	
17	Ragunan	C	Jl. Margasatwa	500,00	
18	Kampung Melayu	C	Jl. Jatinegara Barat	5.373,25	1968
19	Tanah Merdeka	Terminal Barang	Jl. Cilincing	50.227,00	
20	Pulo Gebang	Terminal Mobil Barang	Jl. Raya Pulo Gebang	19.240,00	

2.3.2. Manajemen Pengelolaan

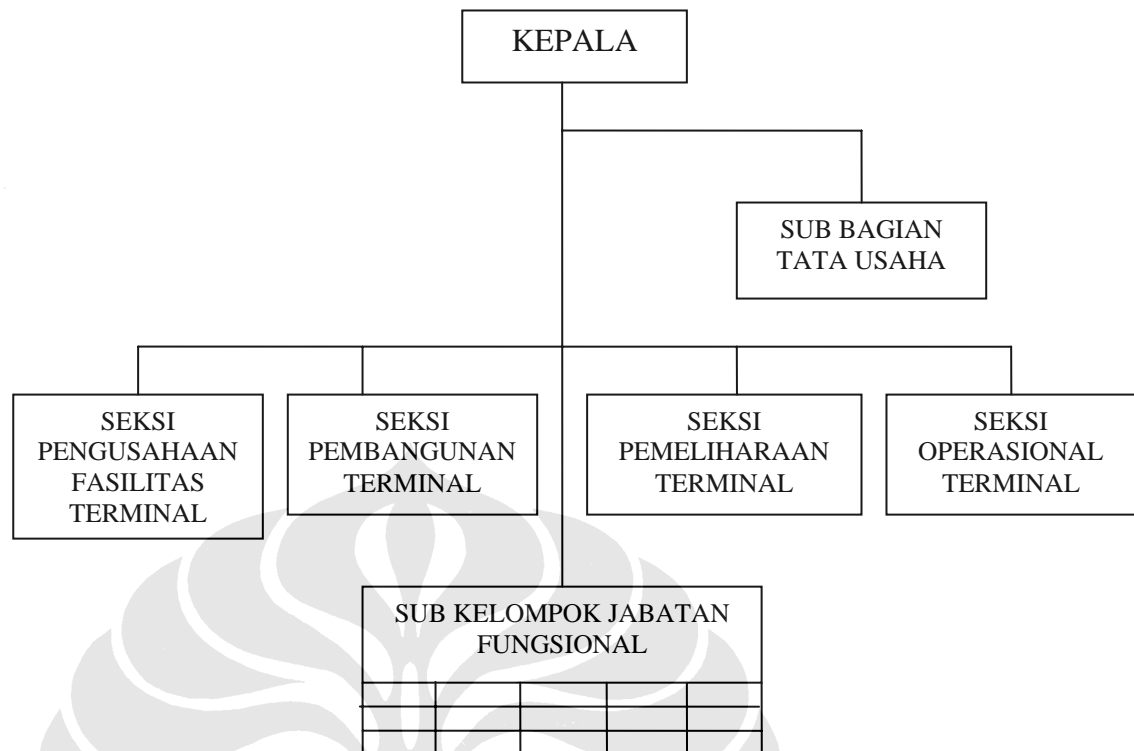
Berdasarkan Keputusan Gubernur Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 8 Tahun 2003, Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan terminal angkutan jalan di wilayah DKI Jakarta. UPT Terminal angkutan jalan dipimpin oleh seorang Kepala UPT yang dalam melaksanakan tugas dan fungsinya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas Perhubungan.

Dalam menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud di atas, UPT terminal angkutan jalan mempunyai fungsi :

- Pelaksanaan ketatausahaan yang meliputi urusan keuangan dan kepegawaian, umum, perlengkapan dan pelaporan;
- Pelaksanaan kegiatan pengusahaan fasilitas terminal angkutan jalan;
- Pelaksanaan kegiatan perencanaan dan pembangunan terminal angkutan jalan;
- Pelaksanaan kegiatan pemeliharaan terminal angkutan jalan;
- Pelaksanaan operasional terminal angkutan jalan.

Dalam melaksanakan tugas dan fungsi UPT terminal angkutan jalan, susunan organisasi UPT terminal angkutan jalan terdiri dari :

- Kepala;
- Subbagian Tata Usaha;
- Seksi Pengusahaan Fasilitas Terminal;
- Seksi Pembangunan Terminal;
- Seksi Pemeliharaan Terminal;
- Seksi Operasional Terminal;
- Subkelompok Jabatan Fungsional.



Gambar 2.5. :
 Bagan Struktur Organisasi Unit Pelaksana Teknis
 Terminal Angkutan Jalan Propinsi DKI Jakarta
 Sumber : Keputusan Gubernur Propinsi DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2003

2.3.3. Manajemen Operasional

Secara umum, operasional terminal bus Pulogadung terbagi ke dalam tiga manajemen operasional, yaitu terminal bis antar kota, terminal bis dalam kota dan pool. Masing-masing terminal dikepalai oleh seorang kepala terminal yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan operasional terminal.

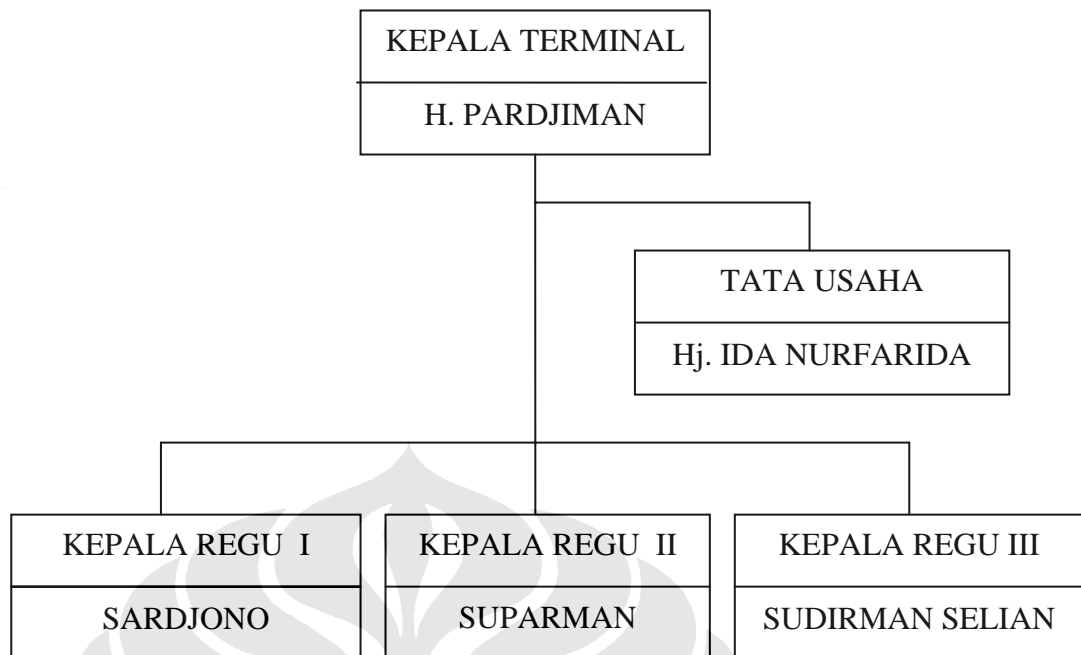
2.3.3.1. Terminal Bus Antar Kota

Terminal bus antar kota merupakan terminal yang melayani dan mengatur kedatangan serta keberangkatan bus dengan tujuan ke luar kota. Terminal bus antar kota dikepalai oleh seorang kepala terminal, yang bertanggung jawab atas kelancaran dan ketertiban arus kendaraan bagi bus luar kota. Tugas pokok operasional terminal bus antar kota meliputi :

1. Meningkatkan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa terminal.

2. Meningkatkan pelayanan terhadap penumpang, baik kuantitas maupun kualitas penataan fasilitas kelengkapan terminal.
3. Mengatur pemberangkatan Bus menurut jadwal perjalanan yang telah ditetapkan.
4. Melaksanakan pencatatan jumlah orang yang diangkut dan kendaraan yang keluar masuk terminal.
5. Mengatur jalur pada pelataran terminal menurut rute dan jurusan masing-masing.
6. Memungut dan meningkatkan Pendapatan Asli Daerah melalui pemungutan retribusi.
7. Memantau pelaksanaan tarif angkutan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah.
8. Mengkoordinasikan petugas yang terkait di dalam terminal menurut tugas dan fungsinya masing-masing.
9. Mengupayakan keamanan dan ketertiban angkutan umum di terminal.
10. Menjaga serta memelihara kerapihan terminal.

Dalam rangka menciptakan ketertiban, keamanan dan pelayanan di dalam lingkungan terminal, di terminal antar kota terdapat 31 orang pegawai, dibantu oleh pegawai tidak tetap sebanyak 15 orang dan pegawai dengan status pegawai UPT sebanyak 11 orang. Personel ini ditambah lagi dengan petugas kepolisian di pos polisi sebanyak 11 anggota.



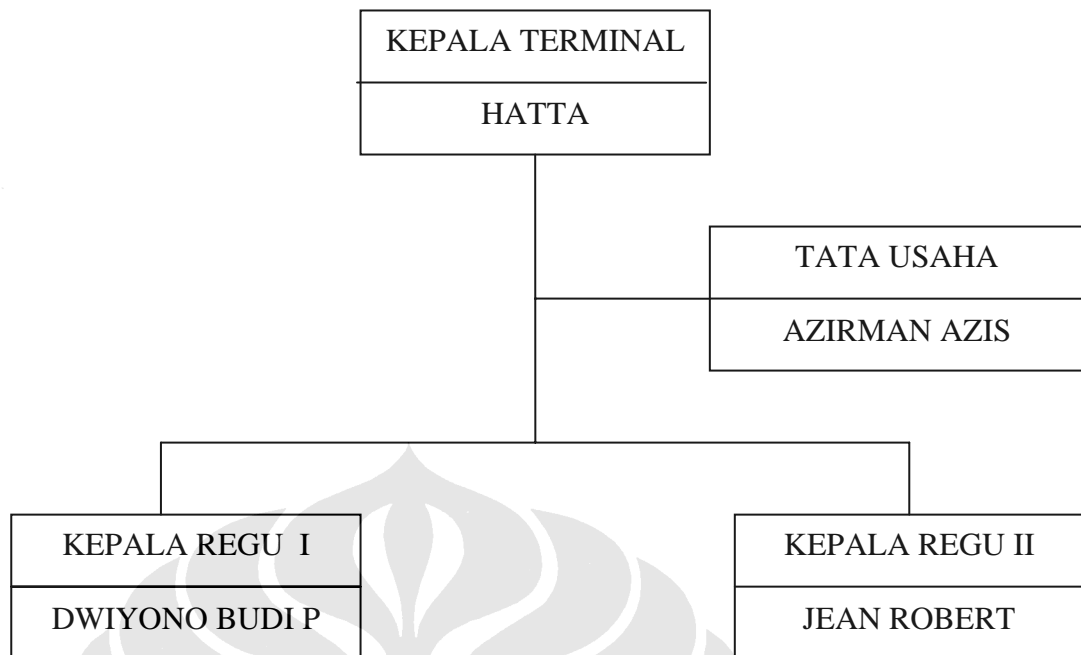
Gambar 2.6.

Bagan Struktur Organisasi Operasional Terminal Bus Antar Kota Pulogadung
 Sumber : Laporan Kegiatan Terminal Bus Antar Kota Pulogadung, Maret 2007.

2.3.3.2. Terminal Bus Dalam Kota

Terminal bus dalam kota merupakan terminal yang diperuntukan bagi bus dengan tujuan Jakarta dan sekitarnya. Luas areal terminal ini seluas 10.500 m², dengan rincian emplasmen seluas 8.125 m², kantor seluas 176 m² dan taman seluas 168 m². Terminal bis dalam kota dikepalai oleh seorang kepala terminal yang bertanggung jawab atas ketertiban dan kelancaran arus kendaraan/bus dengan trayek dalam kota Jakarta dan sekitarnya.

Untuk membantu kelancaran, ketertiban dan keamanan di terminal bus dalam kota Pulogadung, manajemen diperkuat dengan 15 orang pegawai, dibantu oleh 7 orang petugas PTT. Dalam rangka terciptanya situasi keamanan yang kondusif, di terminal dalam kota Pulogadung juga diperkuat oleh aparat kepolisian.



Gambar 2.7.

Bagan Struktur Organisasi Operasional Terminal Bus Dalam Kota Pulogadung
 Sumber : Laporan Kegiatan Terminal Bus Antar Kota Pulogadung, Maret 2007.

2.3.3.3. Pool

Untuk mengatur kelancaran sirkulasi arus kendaraan, disediakan pool kendaraan bagi armada bus yang tidak memiliki pool sendiri di Jakarta dan sekitarnya. Keberadaan pool ini juga dimaksudkan untuk mengatur armada bus antar kota, sebelum masuk ke lajur pemberangkatan terlebih dahulu masuk ke pool. Setelah tiba waktu pemberangkatan sesuai dengan yang tertera dalam ijin maka bus memasuki lajur pemberangkatan yang ada di terminal antar kota.

2.3.4. Jumlah Kendaraan dan Penumpang

Sistem angkutan umum di Jakarta lebih didominasi oleh sistem angkutan bus yang berbasis jalan raya. Bus yang beroperasi dapat dikategorikan menjadi 3 jenis, yaitu bus besar, bus sedang dan bus kecil. Berdasarkan data Dinas Perhubungan DKI Jakarta, diketahui bahwa jumlah angkutan umum yang beroperasi di wilayah DKI Jakarta mengalami fluktuasi walaupun tidak signifikan. Jumlah bus besar pernah mengalami penurunan antara tahun 2000 sampai 2001, kemudian terus bertambah hingga tahun 2006 meskipun jumlahnya

tidak sebanyak pada tahun 2000. Begitu pula bus sedang yang mengalami fluktuatif nama masih dapat dikatakan stabil. Peningkatan jumlah bus justru terlihat pada armada bus kecil.

Tabel 2.3.
Jumlah Operator Bus di DKI Jakarta

No.	NAMA PERUSAHAAN	JUMLAH ARMADA	JUMLAH TRAYEK
I.	Bus Besar	4.418	264
1.	Perum PPD	1.700	68
2.	PT. Mayasari Bakti	1.595	102
3.	PT. Pahala Kencana	40	15
4.	PT. Bianglala	49	8
5.	PT. Steady Safe	499	48
6.	PT. Agung Bakti	25	3
7.	Koperasi ARH	25	1
8.	PT. Roda Jaya	120	6
9.	PT. Jasa Utama	25	2
10.	Koperasi Himpurna	85	6
11.	PT. Metromini	64	4
12.	BP. Trans Jakarta	91	1
II.	Bus Sedang	4.937	93
13.	PT. Metromini	3.088	53
14.	Kopaja	1.467	27
15.	Koantas Bima	185	7
16.	Kopami Jaya	163	3
17.	PT. Jawa Dian Mitra	34	3
III.	Bus Kecil	12.984	135
18.	Mikrolet	6.746	53
19.	APK/KWK	6.238	82

(Sumber : Dinas Perhubungan, 2007)

Dari tabel komposisi jumlah bus di atas, terlihat bahwa rute yang dilayani angkutan umum di Jakarta didominasi oleh bus besar dibandingkan dengan bus sedang dan bus kecil. Namun dari jumlah kendaraan yang beroperasi ini hanya memenuhi sekitar 66,2 % dari keseluruhan ijin trayek. Hal ini menunjukkan bahwa pengeluaran ijin trayek belum didasarkan pada kebutuhan/demand yang cukup sehingga akhirnya trayek angkutan tersebut tidak berjalan (PTM, 2004).

Menurut laporan kegiatan Kepala Terminal bus antar kota Pulogadung, jumlah penumpang rata-rata setiap harinya dalam bulan Maret 2007 tercatat 1.387 orang berangkat dan 1.216 tiba, dengan jumlah kendaraan berangkat

sebanyak 207 bus dan kendaraan tiba sebanyak 212 bus. Sedangkan menurut laporan kegiatan Kepala terminal bus dalam kota Pulogadung, jumlah penumpang rata-rata setiap harinya dalam bulan Januari 2007 tercatat sebanyak 48.410 penumpang, dengan jumlah kendaraan yang beroperasi 1.241 unit, baik bus besar, bus sedang maupun bus kecil (mikrolet).

Terminal Pulogadung, dengan luas lahan 35.196 m², saat ini tercatat ada 90 perusahaan otobis yang melayani 41 jurusan/trayek antar kota yang memanfaatkan fasilitas terminal ini. Sedangkan untuk angkutan dalam kota, tercatat ada delapan perusahaan/koperasi yang melayani 55 trayek/jurusan ke berbagai lokasi di Jakarta dan sekitarnya, dengan kategori bus besar, bus sedang dan bus kecil (mikrolet).

Berdasarkan data yang diperoleh pada bulan Maret 2007, tercatat rata-rata per hari diberangkatkan sebanyak 207 bus dengan berbagai tujuan ke luar kota, dengan jumlah penumpang rata-rata per hari sebanyak 1.387 orang. Dari 207 bus yang tersedia, dengan asumsi rata-rata kapasitas bus sebanyak 40 kursi, maka didapati kapasitas kursi yang tersedia setiap harinya sebanyak 8.160 kursi. Dengan demikian maka setiap bus antar kota yang berangkat dari terminal bus Pulogadung berisi antara 6 sampai dengan 7 penumpang atau 17,5 % dari kapasitas yang tersedia.

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1. Pengertian dan Fungsi Terminal

3.1.1. Pengertian Terminal

Kota metropolitan haruslah memiliki ketersediaan sistem transportasi umum yang baik. Fungsi alat transportasi umum menurut Addenbrooke (1981) adalah :

1. Memberikan kesempatan kepada masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi untuk memenuhi kebutuhan ekonomi dan sosial yang tidak dapat dijangkau dengan berjalan kaki.
2. Sebagai alternatif moda selain kendaraan pribadi jika untuk alasan tertentu dilarang penggunaannya (alasan politis, ekonomis, kesehatan dan lingkungan).

Dalam sistem transportasi umum di perkotaan, terminal merupakan fasilitas transportasi yang mutlak adanya oleh karena perkotaan memiliki kompleksitas struktur ruang kota dan wilayah yang luas. Menurut Shampson & Martin (1971), terminal adalah tempat turun dan naiknya penumpang atau pergantian kendaraan. Terminal dibutuhkan untuk mendistribusikan penumpang, sebuah massa bangunan yang mempertemukan dan menghubungkan sarana transportasi massal (bus) dengan publik penggunaannya.

Terminal angkutan penumpang adalah salah satu bagian dalam system transportasi tempat kendaraan umum mengambil dan menurunkan penumpang dari satu moda transportasi ke moda transportasi yang lainnya. Terminal juga merupakan prasarana bagi angkutan penumpang dan menjadi unsur tata ruang yang memiliki peranan yang sangat penting bagi efisiensi kehidupan dan perkembangan wilayah.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, yang dimaksud dengan Terminal Penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau

antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Warpani (2002) menyebutkan bahwa terminal penumpang adalah prasarana perangkutan jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang dan atau barang, perpindahan intra dan atau antar moda angkutan, serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Dari beberapa pengertian di atas, dapat dikatakan bahwa terminal penumpang adalah prasarana perangkutan jalan tempat menaikkan atau menurunkan penumpang, perpindahan antar moda angkutan serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

3.1.2. Fungsi Terminal

Menurut Warpani (1990), terminal mempunyai 4 (empat) fungsi utama, yaitu :

- a. Menyediakan akses ke kendaraan yang bergerak pada jalur khusus.
- b. Menyediakan tempat dan kemudahan perpindahan moda angkutan dari yang bergerak pada jalur khusus ke moda angkutan lain.
- c. Menyediakan tempat untuk menyimpan kendaraan.
- d. Menyediakan sarana simpul lalu lintas, tempat konsolidasi lalu lintas.

Benson & Whitehead (1975), menyatakan bahwa konsolidasi lalu lintas adalah proses kedatangan penumpang dan/atau barang yang akan diangkut tidak serentak dengan kedatangan kendaraan. Seandainya penumpang dan/atau barang serta kendaraan datang secara bersamaan, tidaklah efisien mengangkutnya pada saat itu juga sebelum kendaraan tersebut penuh dengan muatan. Untuk mencapai titik efisien, dimungkinkan sekali bahwa kendaraan harus menunggu beberapa saat sampai kendaraan penuh dengan muatan dan penumpang yang ada juga harus menunggu.

Wright & Ashford (1989) menyebutkan bahwa fungsi utama terminal ada 4 (empat), yaitu :

- a. Titik konsentrasi (*traffic concentration*) penumpang dari berbagai arah yang berkumpul atau menuju ke sana, karena tujuan perjalanan disekitar terminal atau yang kemudian berganti kendaraan.

- b. Titik *dispersi*, yaitu tempat penyebaran penumpang ke berbagai penjuru kota, atau ke luar kota, atau ke berbagai tujuan khusus, seperti : bandara, stasiun kereta api, pelabuhan, dan sebagainya.
- c. Titik tempat para penumpang berganti moda angkutan (*traffic interchange*).
- d. Pusat layanan penumpang (*service availability*), yaitu untuk naik dan turun dari kendaraan, menunggu kendaraan, membeli karcis, dan beberapa keperluan yang berhubungan dengan persiapan perjalanan.

Marlok (1978) lebih lanjut menjelaskan bahwa fungsi terminal transportasi antara lain adalah :

- a. Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transport serta membongkar dan menurunkannya.
- b. Menampung penumpang atau barang dari saat tiba sampai dengan saat berangkat. Dimungkinkan pula untuk memproses barang, pengepakan untuk diangkut serta menyediakan kenyamanan bagi penumpang.
- c. Menyiapkan dokumen perjalanan, menimbang muatan, menyiapkan rekening, memilih rute, menjual tiket penumpang, memeriksa pesanan tempat.
- d. Menyimpan kendaraan, mempersiapkan, memelihara dan menentukan tugas selanjutnya.
- e. Mengumpulkan penumpang dan barang ke dalam bagian-bagian berukuran ekonomis untuk diangkut serta menurunkannya setelah sampai di tempat tujuan.

3.2. Klasifikasi Terminal

Dalam SKB Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri No. SK.KM. 169/L/Phb/76 tentang Terminal Angkutan Umum Jalan Raya, disebutkan bahwa peran terminal sangat penting dalam mendukung pelayanan angkutan umum sehingga pemerintah menetapkan terminal sebagai prasarana angkutan untuk mengatur kedatangan, pemberangkatan dan berpangkalnya kendaraan umum yang disediakan pemerintah guna kepentingan angkutan umum. Selanjutnya, berdasarkan perannya terhadap distribusi penumpang, terminal

diklasifikasikan sebagai terminal primer dan terminal skunder. Terminal primer adalah terminal bus yang berperan menghubungkan transportasi antar kota dan letaknya di pinggiran kota dan penggunanya adalah pemakai jasa angkutan antar kota/jangkauan regional. Sedangkan terminal skunder adalah terminal bus yang berperan dalam jasa distribusi masyarakat kota dan terletak di dalam kota.

Addenbrooke (1981) mengungkapkan bahwa apabila dilihat dari struktur bangunan dan arus bus maupun penumpang, terminal bus dapat diklasifikasikan sebagai terminal transit (*drive through*) dan terminal berbalik/parkir (*reversing*). Terminal transit bersifat jalur-jalur (lorong) masuk dan keluar dengan mengambil penumpang pada *shelter-shelter* pemberangkatan di tengahnya. Bentuk ini cocok untuk terminal dalam kota (skunder) dengan tingkat kesibukan tinggi oleh karena bus dengan mobilitas ulang alik di dalam kota memerlukan infrastruktur yang efisien untuk mendukung operasinya. Lain halnya dengan terminal *reversing*, di mana bus berjajar (parkir) membelakangi ruangan (*hall*) calon penumpang yang diarahkan melalui pintu-pintu (*gates*) menuju bus dengan berbagai tujuan. Bentuk terminal *reversing* ini pada umumnya digunakan untuk terminal antar kota (primer), walaupun dapat pula diterapkan pada terminal skunder mengingat kebutuhan penumpang untuk beristirahat, menunggu bus berangkat dan *loading* barang bawaannya.

Terminal skunder, sebagai terminal dalam kota, harus memberikan keuntungan bagi masyarakat sebagai pengguna, sebagai berikut (Addenbrooke : 1981) :

1. Menjadi tempat yang mudah diidentifikasi oleh calon penumpang
2. Memudahkan pergantian moda transportasi
3. Memudahkan pengguna untuk memperoleh informasi
4. Kemudahan pengendalian dan kontrol oleh pengelola
5. Menghilangkan tumpukan kendaraan/bus di jalan raya

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Warpani : 2002), terminal dipilah berdasarkan fungsi dan wilayah pelayanan. Berdasarkan wilayah pelayanan, terminal diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) tipe sebagai berikut :

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

Berdasarkan fungsi pelayanan, terminal dapat dikelompokan sebagai berikut :

- a. Terminal Utama, adalah terminal yang melayani angkutan utama, angkutan pengumpul/penyebaran antar pusat kegiatan nasional, dari pusat kegiatan wilayah ke pusat kegiatan nasional serta perpindahan antarmoda khususnya moda angkutan laut dan udara.
- b. Terminal Pengumpan, adalah terminal yang melayani angkutan pengumpul/penyebar antar pusat kegiatan wilayah, dari pusat kegiatan lokal ke pusat kegiatan wilayah.
- c. Terminal Lokal, melayani penyebaran antar pusat kegiatan lokal.

Lebih lanjut, Warpani (2002) menjelaskan bahwa fungsi terminal sebenarnya bukan hanya sebagai pelengkap prasarana perangkutan tempat menaikkan dan menurunkan penumpang. Fungsi lain sebuah terminal adalah sebagai tempat untuk kegiatan usaha perdagangan dan rekreasi yang merupakan kegiatan penunjang terminal. Dengan kata lain, terminal juga menyandang fungsi sebagai pusat kegiatan masyarakat.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 (Warpani: 2002), terminal penumpang harus dilengkapi dengan fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Fasilitas utama terdiri dari :

- a. Jalur pemberangkatan kendaraan umum;
- b. Jalur kedatangan kendaraan umum;
- c. Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk didalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum.

- d. Bangunan kantor terminal;
- e. Tempat tunggu penumpang dan atau pengantar;
- f. Menara pengawas;
- g. Loket penjualan karcis;
- h. Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif, dan jadwal perjalanan;
- i. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan atau taksi.

Fasilitas penunjang, terdiri dari :

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

Dalam suatu kota, seperti Jakarta, dibutuhkan setidaknya satu buah terminal tipe A dan beberapa buah terminal tipe B, tergantung pada persebaran jumlah penumpang yang dilayani dan tergantung pula pada besar kecilnya ukuran kota. Banyaknya terminal lokal suatu kota tergantung pula pada pola transportasi yang berkembang di kota tersebut.

3.3. Lokasi Terminal

Mengutip teori lokasi yang disampaikan oleh Von Thunnen dalam Djodipuro (1992), pemilihan lokasi pada prinsipnya adalah mengambil langkah-langkah untuk meminimalisir biaya sehingga lokasi tersebut memiliki perbandingan manfaat yang lebih besar dibandingkan biaya. Dengan kata lain bahwa pemilihan lokasi dimaksudkan untuk menciptakan efisiensi.

Luhst (1997) menguraikan bahwa kualitas kehidupan yang berupa kenyamanan dan keamanan sangat ditentukan oleh lokasinya, dalam arti daya tarik dari suatu lokasi sangat ditentukan oleh dua hal, yaitu aksesibilitas dan lingkungan. Aksesibilitas merupakan daya tarik dari suatu lokasi dikarenakan

akan memperoleh kemudahan dalam mencapainya dari berbagai pusat kegiatan, seperti perdagangan, pendidikan, industri, rekreasi, layanan pemerintahan, dan bahkan merupakan perpaduan antara semua kegiatan tersebut.

Menurut Warpani (1990), dalam menentukan lokasi terminal dan pangkalan harus dipertimbangkan lintas kendaraan. Luas lahan dan kosong di suatu tempat tidak selalu tepat untuk terminal atau pangkalan apabila tidak berada pada akses yang tinggi dengan lintas kendaraan yang bersangkutan. Oleh karena salah satu fungsi terminal adalah tempat pergantian antar moda transportasi, maka di tempat tersebut akan terjadi akumulasi manusia. Untuk mendekatkan konsumen dengan pusat perbelanjaan, maka sering pula terminal dibangun dekat dengan pusat perbelanjaan.

Tamin (2000) mengungkapkan bahwa lokasi terminal sangat tergantung dengan pola tata guna lahan. Semakin berkembang sebuah kota maka kebutuhan akan lahan semakin bertambah, sementara lahan yang tersedia tetap. Dengan demikian, orang akan mencari tempat tinggal di daerah pinggiran kota bahkan di daerah penyangga. Hal ini akan mengakibatkan bangkitan lalu lintas yang semakin tinggi sehingga dibutuhkan suatu terminal yang menyediakan prasarana transportasi untuk dapat menjangkau daerah pusat bisnis, industri dan perdagangan.

Pada prinsipnya, penentuan lokasi terminal ditentukan oleh empat hal pokok (Pusat Pengembangan Teknologi Tepat Guna Universitas Gajah Mada, 1994), yaitu :

- a. Lokasi terminal sesuai dengan tata ruang, yaitu dalam hal Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) yang berisi rencana induk pengembangan kota.
- b. Kegiatan terminal tidak mengganggu lingkungan sekitarnya.
- c. Kegiatan terminal berlangsung secara efisien dan efektif.
- d. Kegiatan terminal tidak mengakibatkan gangguan pada kelancaran keselamatan arus lalu lintas di sekitarnya.

Menurut Peraturan Pemerintah nomor 43 tahun 1993 dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995, bahwa penentuan lokasi terminal penumpang dan barang dilakukan dengan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

- a. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari Rencana Umum Tata Ruang (RUTR).
- b. Kapasitas lalu lintas.
- c. Kepadatan arus lalu lintas.
- d. Keterpaduan dengan moda transportasi lain.
- e. Kondisi topografi lokasi terminal.
- f. Kelestarian lingkungan.

Tabel 3.1.
Persyaratan letak & luas sebuah 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 min. 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"> • Dlm wilayah DT. II • Dlm jaringan trayek pedesaan. • Di jalan kolektor atau lokal dengan kelas min. III.A.
Luas lahan minimal (Ha)	<ul style="list-style-type: none"> • 5 Ha di P Sumatera & P. Jawa. • 3 Ha di pulau lain. 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Ha di P. Sumatera & P. Jawa. • 2 Ha di pulau lain. 	Sesuai dengan permintaan akan angkutan.
Jarak antar terminal sekelas (Km)	<ul style="list-style-type: none"> • 20 km di P. Jawa • 30 km di P. Sumatera • 50 km di pulau lain 	<ul style="list-style-type: none"> • 15 km di P. Jawa • 30 km di pulau lain 	
Jarak minimal akses jalan masuk/keluar ke/dari terminal (m)	<ul style="list-style-type: none"> • 100 m di P. Jawa • 50 m di pulau lain 	<ul style="list-style-type: none"> • 50 m di P. Jawa • 30 m di pulau lain dihitung dari jln ke pintu masuk atau keluar terminal	Sesuai dengan kebutuhan untuk kelancaran lalulintas di sekitar terminal.

Sumber : Warpani (2002 : 74)

3.4. Mobilitas dan Konsep Prilaku Spasial

Mobilitas adalah ukuran kemampuan seseorang untuk bergerak yang biasanya dinyatakan dengan kemampuan untuk membayar biaya transportasi. Bergerak dalam arti melakukan aktifitas kegiatan sesuai dengan tujuan, yang dapat diidentifikasi dengan berbelanja, sekolah, bekerja dan lain sebagainya. Untuk melakukan aktifitas tersebut seseorang mempunyai alternatif pilihan dengan mempertimbangkan jarak terpendek, waktu tercepat dan biaya termurah.

Manusia dalam melakukan pergerakan mempunyai berbagai alasan dan tujuan. Morrill (1994 : 156 - 157) mengidentifikasi bahwa pergerakan manusia dapat dikategorikan sebagai pergerakan tetap (*permanent movements*) dan pergerakan sementara (*temporary movements*). Pergerakan tetap merupakan pergerakan manusia yang bersifat migrasi yang dapat dipengaruhi antara lain oleh perkembangan ekonomi, alasan-alasan sosial dan psikis, pengaruh politik dan peperangan, serta oleh karena pensiun dari suatu pekerjaan. Pergerakan sementara merupakan pergerakan seseorang yang berkaitan dengan efisiensi fungsi sosial sehari-hari, yang dapat terdiri dari :

1. Pergerakan antar bisnis (*interbusiness movements*), merupakan pergerakan untuk melakukan kegiatan yang berhubungan dengan barang dan jasa dengan terjadinya kontak antar individu. Hal ini dimungkinkan untuk menghindari hilangnya waktu oleh karena perjalanan yang dilakukan sehingga mereka cenderung berkelompok atau beraglomerasi pada suatu tempat.
2. Pergerakan belanja dan jasa (*shopping and service trips*), merupakan perjalanan untuk suatu tujuan tertentu yang biasanya dilakukan dalam waktu singkat, seperti berbelanja untuk mendapatkan barang-barang dan jasa yang dibutuhkan, serta perjalanan ke sekolah.
3. Pergerakan ke tempat kerja (*the journey to work*), merupakan pola pergerakan yang mendominasi perjalanan individu secara luas. Manusia dengan rela melakukan perjalanan ini walaupun menempuh jarak yang relatif jauh. Pola pergerakan ini sangat dipengaruhi oleh pola penggunaan lahan perkotaan (urban) dan struktur spasial (ruang).

4. Perjalanan untuk tujuan sosial (*trips for social purposes*), merupakan perjalanan untuk mengunjungi kerabat atau teman.
5. Perjalanan rekreasi (*recreational trips*), merupakan perjalanan yang berorientasi ke tempat rekreasi, pusat hiburan, dan tempat-tempat aktifitas seperti lapangan golf dan arena balap yang umumnya dalam waktu yang relatif singkat.
6. Perjalanan wisata (*tourist travel*), merupakan perjalanan untuk tujuan berlibur, yang umumnya dilakukan untuk waktu yang relatif lebih lama, seperti ke daerah pegunungan, pantai atau danau.

Pada tingkat perjalanan lokal, masyarakat kelas atas cenderung untuk menggunakan kendaraan pribadi sebagai pilihan dominan, sedangkan bagi masyarakat kelas bawah cenderung untuk menggunakan sarana transportasi bus dan angkutan umum lainnya. Untuk perjalanan jarak jauh (luar kota), selain mobil pribadi, ada banyak pilihan moda transportasi, seperti bus, kereta api, serta pesawat terbang.

Tamin (2000) menguraikan bahwa meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi, selain disebabkan membaiknya kondisi ekonomi juga disebabkan oleh menurunnya peranan angkutan umum yang disebabkan oleh rendahnya pelayanan. Tingkat pelayanan yang rendah menyangkut sarana dan prasarana yang kurang memadai, waktu tempuh yang cukup lama, jumlah penumpang yang melebihi kapasitas angkut, tingkat kenyamanan yang rendah, sistem jaringan yang kurang memadai, serta aksesibilitas yang sulit.

Hubungan manusia dengan lingkungan sekitarnya merupakan suatu jalinan *transactional interdependency* atau hubungan yang saling ketergantungan satu sama lainnya, artinya bahwa manusia mempengaruhi lingkungannya, dan sebaliknya lingkungan akan mempengaruhi manusia. Apabila dikaitkan dengan insentif, maka orang akan bertindak berdasarkan keuntungan dan kerugian yang diperoleh dari setiap perilaku (Sears, 1992).

Interaksi antara manusia dengan lingkungan buatan pada suatu ruang sangat tergantung dari karakteristik lingkungan buatan tersebut. Setiap lingkungan buatan mempunyai karakteristik yang berbeda antara yang satu dengan lainnya sehingga perilaku yang terjadi akan berbeda. Karakteristik

lingkungan buatan dapat dibedakan atas aktifitas yang berlangsung dalam ruang tersebut, antara lain lingkungan buatan untuk permukiman, fasilitas umum, perkantoran, industri, bangunan monumental dan rekreasi.

Dalam memahami kota sebagai suatu struktur ruang spasial, Morrill (1994) menekankan perlunya diketahui dua komponen dasar pembentuknya, yaitu pola persebaran penduduk kota dan pola pembangunan kesejahteraan warga kotanya. Pola persebaran permukiman merupakan indikasi dari penyebaran konsentrasi penduduk, sedangkan manusia sebagai pemegang peranan terpenting dalam perubahan dimensi spasial perkotaan termasuk pula aspek non fisik kota.

Morrill (1994), mengungkapkan bahwa organisasi spasial merupakan konsep yang diartikan sebagai suatu agregasi dari pola penggunaan ruang oleh sekelompok masyarakat. Dalam uraiannya, Morrill mengangkat teori tempat sentral (*central place theory*) sebagai elemen dasar teoritis dari konsep organisasi spasial. Pada bagian lain, Morrill menyatakan bahwa faktor lokasi di perkotaan akan sangat mendukung kegiatan ekonomi, dan melahirkan efisiensi dengan adanya terkonsentrasinya pusat-pusat kegiatan, seperti industri, perumahan, perdagangan, dan sebagainya.

Prilaku spasial didasarkan pada prilaku manusia atas lingkungannya. Pada prinsipnya terdapat dua pendekatan yang menganalisis prilaku manusia, yaitu : pendekatan analisis spasial dan pendekatan analisis prilaku. Pendekatan analisis spasial membahas gabungan fenomena pada suatu wilayah sebagai satu-satunya aspek dari keterkaitan antara pola-pola spasial dan proses-proses interaksi, terutama transportasi dan komunikasi. Pendekatan analisis spasial berusaha memberi penjelasan tentang kompleksitas hubungan antara pola-pola spasial dan pergerakan manusia, barang dan informasi. Sedangkan pendekatan analisis prilaku (*behavioral analysis*) menegaskan bahwa satu cara yang lebih jelas dalam memperhitungkan perbedaan pola-pola nyata dan optimalisasi ekonomi adalah melalui prilaku manusia.

Tabel 3.2.
Karakteristik pergerakan di DKI Jakarta

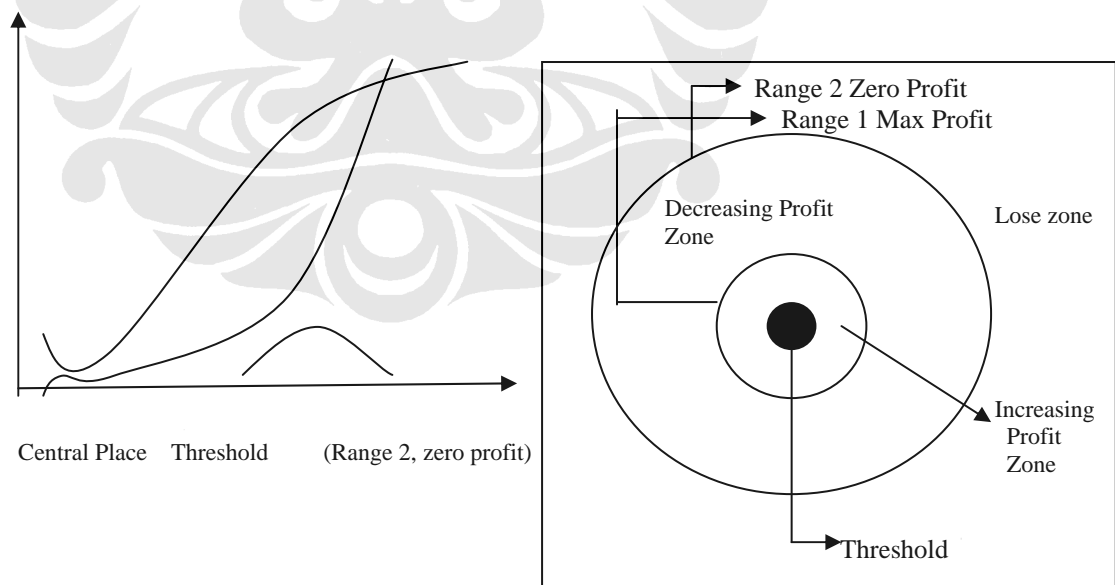
Jenis Pergerakan	1990	2015	Tingkat Pertumbuhan dalam 25 tahun (%)	Tingkat pertumbuhan tahunan (%)
Pergerakan per hari (bermotor)				
Di dalam Jakarta	7.845.088	17.826.200	+ 127,2	3,34
Jakarta ke/dari Botabek	1.854.844	5.820.122	+ 213,8	4,68
Total	9.599.932	23.646.322	+ 143,7	3,63
Populasi				
Jakarta	8.207.689	12.060.300	+ 46,9	1,55
Botabek	8.867.901	20.102.359	+ 126,5	3,32
Jabotabek	17.075.590	32.162.659	+ 88,3	2,56
Pangsa pemilihan moda	Umum/pribadi	Umum/pribadi		
Di dalam Jakarta	49,1/50,9	58,7/41,3		
Jakarta ke/dari Botabek	67,1/32,9	60,0/40,0		
Total	52,5/47,5	59,0/41,0		
Pergerakan/orang/hari (bermotor)	0,96	1,48	+ 54,2	1,72
Angkutan umum	0,47	0,87	+ 85,0	2,49
Angkutan pribadi	0,49	0,61	+ 24,5	0,88
Pergerakan angkutan umum/ hari				
Di dalam Jakarta	3.851.938	10.463.979	+ 171,7	7,08
Jakarta ke/dari Botabek	1.244.600	3.492.073	+ 180,6	4,21
Total	5.096.538	13.956.052	+ 173,8	4,11
Pergerakan angkutan pribadi/ hari				
Di dalam Jakarta	3.993.150	7.362.221	+ 84,4	2,48
Jakarta ke/dari Botabek	510.244	2.328.049	+ 281,5	5,50
Total	4.603.394	9.690.270	+ 110,5	3,02
Pergerakan angkutan pribadi/ hari				
Pusat perkotaan	559.000	627.000	+ 12,2	0,46

Sumber : Tamin (2000 : 494)

3.5. Aksesibilitas

Doxiadis (1975) menyatakan bahwa perkembangan dan perubahan pola tata guna lahan di kawasan perkotaan turut dipengaruhi oleh jaringan transportasi sebagai aksesibilitas dan kemudahan pencapaian. Hal ini diperkuat oleh Morrill (1994) yang mendefinisikan aksesibilitas sebagai tingkat kemudahan relatif suatu lokasi untuk mencapai suatu tempat karena adanya prasarana pendukung lalu lintas, seperti kedekatan jarak tempuh, adanya fasilitas jalan dan sarana transportasi.

Sebagaimana teori tempat sentral, teori organisasi spasial membicarakan dua masalah pokok yang sama, yaitu *threshold* dan *range* (jarak). Dalam penjelasannya kedua terminologi tersebut berkaitan dengan interaksi dalam sistem spasial yang lebih mikro. Semakin dekat jarak interaksi terhadap suatu tempat sentral, semakin tinggi tingkat pelayanan yang mampu dilakukan oleh suatu aktifitas karena ambang masyarakat yang dilayani juga semakin banyak. Oleh karena itu akan terbentuk pola spasial dari beragam aktifitas yang berjenjang mirip dengan teori zona konsentris, sebagaimana terlihat dalam gambar berikut:



Gambar 3.1
Struktur Pola Spasial
Sumber : Daldjoeni (1997)

Tamin (2000 : 32) mengungkapkan bahwa aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susah nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.

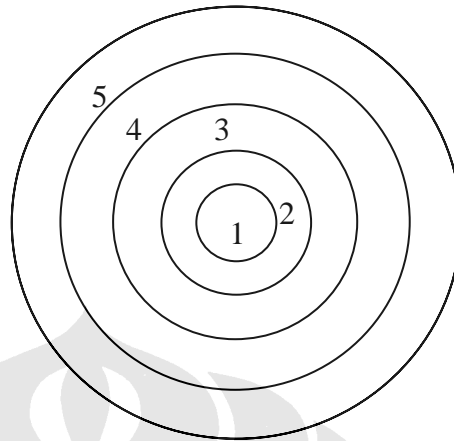
Aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak, artinya bahwa suatu tempat yang berdekatan dengan tempat yang lainnya dapat dikatakan aksesibilitasnya tinggi, sedangkan jarak yang berjauhan dapat dikatakan bahwa aksesibilitasnya rendah. Namun, sebagaimana disampaikan Tamin (2000 : 33), bahwa penggunaan jarak sebagai ukuran aksesibilitas mulai diragukan orang. Disini dirasakan bahwa penggunaan waktu tempuh merupakan kinerja yang lebih baik dibandingkan dengan jarak dalam menyatakan aksesibilitas. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa suatu tempat yang berjarak jauh belum tentu dapat dikatakan mempunyai aksesibilitas rendah atau suatu tempat yang berjarak dekat mempunyai aksesibilitas tinggi karena terdapat faktor lain dalam menentukan yaitu waktu tempuh.

Waktu tempuh merupakan daya tarik utama dalam pemilihan moda transportasi yang akan dipergunakan dalam suatu perjalanan. Bertambahnya waktu tempuh pada suatu moda akan menurunkan jumlah penggunaan moda tersebut. Akibatnya adalah berkurangnya kepercayaan masyarakat akan kemampuan moda tersebut sehingga jika terdapat alternatif moda lainnya yang lebih baik, masyarakat akan lebih senang beralih dan memilih moda lain tersebut.

Menurut Nasution (2004), aksesibilitas menyatakan tentang kemudahan orang dalam menggunakan suatu sarana transportasi tertentu dan bisa berupa fungsi dari jarak maupun waktu. Suatu sistem transportasi sebaiknya bisa diakses dengan mudah dari berbagai tempat dan pada setiap saat untuk mendorong orang menggunakannya dengan mudah.

Burgess dalam Daldjoeni (1997), mengungkapkan teori lingkaran konsentris yang menjelaskan tentang pola perkembangan fisik kota dalam bentuk lima lingkaran. Menurut pengamatan Burgess, suatu kota terdiri atas zona-zona yang konsentris dan masing-masing zone ini sekaligus mencerminkan tipe

penggunaan lahan yang berbeda. Pola penggunaan lahan kota berdasarkan teori konsentris dapat dilihat dalam gambar berikut :



Gambar 3.2
Teori Konsentris Burgess
Sumber : Daldjoeni

1. Lingkaran pertama, merupakan daerah pusat perdagangan, yang biasa disebut dengan *central bussines distric* (CBD). Daerah ini merupakan pusat dari segala kegiatan kota dengan fungsinya sebagai fokus kegiatan perdagangan, kemasyarakatan dan perekonomian.
2. Lingkaran kedua, merupakan lingkaran transisi yang mengelilingi pusat perdagangan. Daerah ini merupakan daerah kawasan industri yang mengalami penurunan kualitas lingkungan permukiman yang terus menerus dan semakin lama semakin berat.
3. Lingkaran ketiga, merupakan daerah perumahan bagi para buruh, pekerja pabrik dan warga yang kurang mampu.
4. Lingkaran keempat, merupakan daerah perumahan bagi golongan menengah ke atas, seperti pegawai dan pengusaha.
5. Lingkaran kelima, merupakan daerah penghuni yang pulang balik (*commuter*), yaitu daerah pinggiran kota yang disertai dengan munculnya permukiman yang berkualitas tinggi sampai luxurious.

3.6. Manajemen

Mukhyi & Saputro (1991) menjelaskan bahwa pengertian manajemen dapat dilihat dari tiga sisi, yaitu manajemen sebagai suatu proses, manajemen sebagai suatu kolektifitas manusia dan manajemen sebagai ilmu (*science*) dan seni (*art*). Manajemen sebagai suatu proses, dapat dilihat menurut George R. Terry, yaitu cara pencapaian tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu dengan melalui kegiatan orang lain. Manajemen menurut Haiman, yaitu fungsi untuk mencapai suatu tujuan melalui kegiatan orang lain, mengawasi usaha-usaha yang dilakukan individu maupun organisasi untuk mencapai tujuan. Dari kedua pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa pada hakekatnya manajemen adalah suatu proses untuk tercapainya tujuan yang diinginkan.

Bagi perusahaan transportasi umum yang menghasilkan jasa pelayanan transportasi kepada masyarakat pemakai jasa angkutan (*user*), terdapat empat fungsi produk jasa transportasi, yaitu : aman (*safety*), tertib dan teratur (*regularity*), nyaman (*comfort*), dan ekonomis (Nasution : 2004). Untuk mewujudkan fungsi tersebut, sasaran yang ingin dicapai oleh perusahaan pengangkutan umum adalah :

- a. Menjamin penyelenggaraan angkutan yang aman dan menjamin keselamatan (*safety*);
- b. Menjamin pengoperasian angkutan yang tertib dan teratur (*regularity*);
- c. Mencapai efisiensi pengoperasian angkutan (*economy*).

3.6.1. Manajemen Aset

Aset secara umum dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang mempunyai nilai, baik nilai moneter maupun nilai manfaat atau nilai *oportunity*. Nilai adalah bentuk penghargaan atas suatu aset karena kegunaan atau manfaat yang dapat diambil dari aset tersebut oleh siapapun yang memanfaatkannya. Jadi, aset diukur berkaitan dengan keberadaan, fungsi dan manfaatnya sebagai sesuatu yang memfasilitasi kegiatan (Barata, 1995).

Manfaat yang berkaitan dengan aset, dapat dilihat potensi manfaat yang dimiliki pada suatu aset dalam mendukung pelayanan. Potensi manfaat digunakan untuk menjelaskan manfaat dari suatu aset pada saat aset tersebut tidak

menghasilkan (*income*), akan tetapi manfaat yang dapat dirasakan sekarang (*recent benefit*) serta manfaat yang mungkin diperoleh di masa datang (*future benefit*) yang diharapkan dapat diperoleh (Barata, 1995).

Aset haruslah dikelola agar memberikan manfaat bagi pemiliknya melalui manajemen aset. Manajemen aset dapat didefinisikan sebagai sebuah proses pemberian bimbingan/petunjuk mengenai pengadaan, penggunaan dan penghapusan aset untuk menghasilkan manfaat sebesar mungkin dan mengelola resiko maupun biaya yang dapat ditimbulkannya selama masa pemanfaatannya. Salah satu tujuan manajemen aset adalah memperbesar manfaat dan memastikan bahwa aset digunakan dan dipelihara dengan layak (Barata, 1995).

Patterson (1995) menjelaskan bahwa manajemen aset merupakan ilmu atau seni untuk mengarahkan pengelolaan investasi real estate sehingga nilainya dapat ditingkatkan dan dimaksimalkan dalam jangka panjang sebagai *benefit* (manfaat) bagi investornya. Ilmu ini mengkombinasikan berbagai disiplin ilmu, seperti : keuangan, perencanaan, pengawasan, manajemen resiko dan pengelolaan dasar properti untuk mengimplementasikan strategi sehingga tercapainya tujuan jangka panjang.

Manajemen aset merupakan aplikasi dari pemasaran dan sistem manajerial yang progresif dan inovatif. Kondisi ini meliputi tim yang terdiri dari personil yang berpengalaman, terlatih, profesional dari berbagai disiplin ilmu dalam suatu organisasi yang memberikan layanan menyeluruh. Manajemen aset lebih fokus pada pengelolaan portofolio. Manajemen aset menurut Patterson (1995) terdiri dari 4 hal, yaitu : pengawasan dari penyalur (*vendor*), keahlian dalam operasi, pemeliharaan hubungan dengan penyewa (*tenant retention*), dan strategi pemasaran (*marketing strategy*).

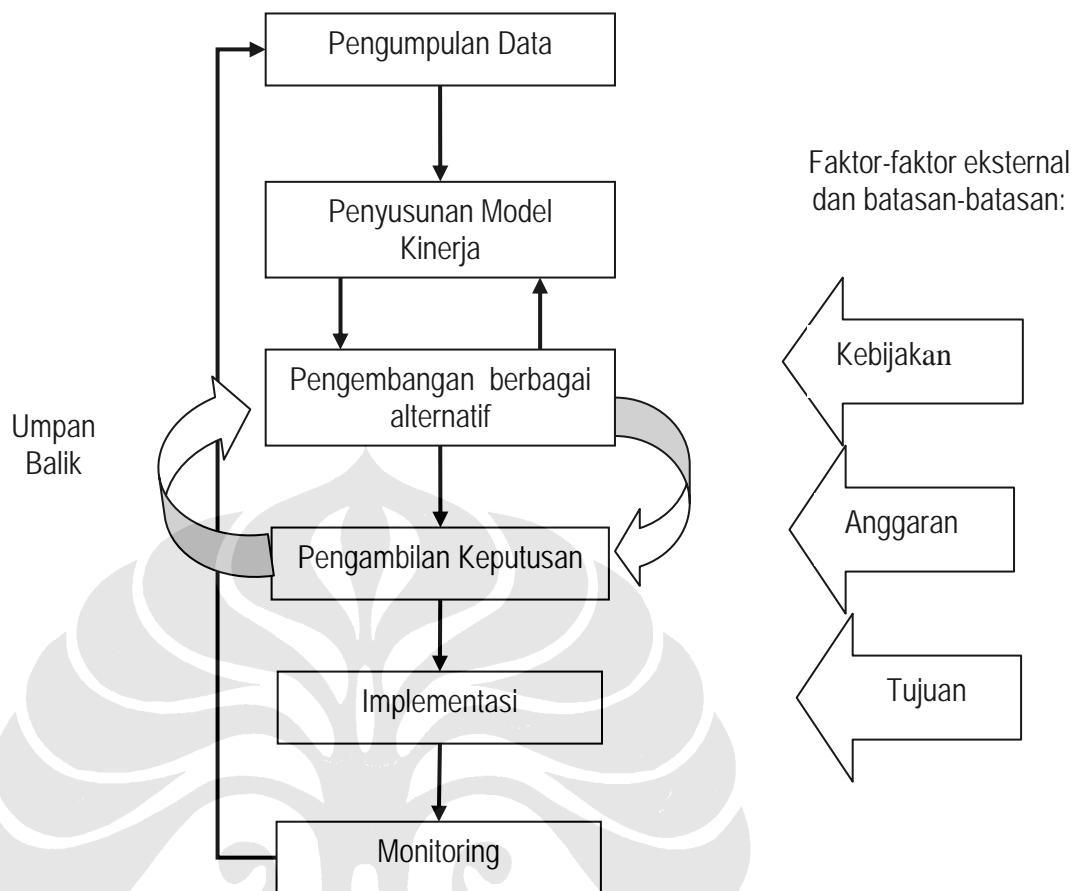
Barata (2006) menguraikan bahwa pengertian secara harfiah dari manajemen aset adalah suatu upaya untuk mengelola kekayaan yang berupa *tangible* dan *intangible* guna mencapai tujuan optimal dengan memperhatikan segala kemungkinan dan resiko yang ada.

Untuk dapat melaksanakan suatu manajemen aset dengan baik, menurut Barata (2006) proses yang harus dijalankan setidaknya meliputi :

1. Mempersiapkan - merencanakan segala sesuatu yang berhubungan dengan pengembangan aset (*Preparing-Planning*)
2. Menyediakan segala sesuatu yang berkaitan dengan pengembangan aset (*Providing*)
3. Pemanfaatan aset secara efektif dan efisien (*Processing*)
4. Pengembangan aset secara optimal (*Performing*)
5. Mempromosikan aset agar memberikan nilai lebih (*Promoting*)

Sulaiman (2000) menguraikan manajemen/pengelolaan aset yang berhubungan dengan aset milik/kekayaan Negara. Manajemen/pengelolaan barang milik/kekayaan Negara adalah suatu rangkaian kegiatan yang meliputi perencanaan dan penentuan kebutuhan, penganggaran, pengadaan, penyimpanan dan penyaluran, penggunaan dan pemeliharaan serta penghapusan di dalam kerangka pengawasan/pengendalian dari inventarisasi terhadap barang milik/kekayaan Negara.

Menurut Keputusan Menteri Dalam Negeri No. 32 tahun 1998 tentang Manual Administrasi Barang Daerah dalam Sulaiman (2000), pengelolaan barang adalah rangkaian kegiatan atau tindakan terhadap barang Pemerintah Daerah yang meliputi perencanaan dan penentuan kebutuhan, penganggaran, standarisasi barang dan harga, pengadaan, penyimpanan, penyaluran, penghapusan, penggunaan, pengendalian, pemeliharaan, penghapusan, penjualan/sewa beli, pelepasan dan penyertaan modal serta penatausahaannya.



Gambar 3.3.
Kerangka Umum Manajemen Aset
Sumber : Materi kuliah (Barata : 2006)

3.6.2. Manajemen Fasilitas

Barata (2006) menguraikan bahwa manajemen fasilitas adalah mengelola sesuatu secara terintegrasi dari berbagai aktivitas multi disiplin, dalam arti sesuatu disini adalah aset, yang meliputi aset fisik (tanah, bangunan, peralatan), yang merupakan integrasi dalam hal penggunaan – lokasi – kondisi – *value – management in use* – program– *recondition/revitalization/refurbishment* – *value adjustment* – *next function capacity & aging*. Yang diintegrasikan dalam pengelolaan aset meliputi :

- *People* (orang-orang yang terlibat dan bertanggung jawab dalam pengelolaan aset itu sendiri)
- *Place* (tempat kerja dan peralatan secara fisik yang mendukung)

- *Process* (sistem dan mekanisme kerja organisasi yang dapat dilihat dalam siklus pengelolaan aset, yang terdiri dari perencanaan, pengadaan, penyimpanan dan penyaluran, pemeliharaan, pemanfaatan, pengamanan, dan perubahan status hukum.

Beberapa pengertian secara harfiah manajemen fasilitas menurut Barata (2006 : *lecture note*) adalah :

“Facilities management is the integration of multi disciplinary activities within the built environment, and the management of their impact uopon people and the workplace”. (*british institute of facilities management*)

“The practice of coordinating the physycal workspace with the people and work of an organisation, integrating the principles of business administration, architecture and the behavioral and engineering sciences”. (*british institute of facilities management*)

“The process by which organization delivers and sustains support services in a quality environment to meet strategic needs”. (*Centre for facilities management*)

Dari beberapa pengertian di atas, dapat dikatakan bahwa manajemen fasilitas dapat diartikan sebagai praktek pengkoordinasian orang-orang dengan tempat dan peralatan kerja secara fisik dan sistem kerja organisasi yang terintegrasi dalam prinsip-prinsip kegiatan administrasi, arsitektur, perilaku dan sains rekayasa. Manajemen fasilitas sifatnya mensupport/mendukung dalam proses pengelolaan sebuah aset (manajemen aset). Artinya bahwa antara manajemen aset dengan manajemen fasilitas memiliki keterkaitan yang erat, di satu sisi manajemen aset berupaya agar aset dapat dikelola dengan baik agar optimal pemanfaatannya dan di sisi lain manajemen fasilitas yang merupakan derivasi dari manajemen aset berupaya untuk mengintegrasikan seluruh elemen aset dengan prinsip kerja *highest and best use* agar aset dapat berfungsi optimal dengan efektif dan efisien sehingga muncul *chemistry* antara manusia dengan asetnya. Patterson (1995) menyatakan bahwa manajemen aset tidaklah sama dengan manajemen properti. Manajemen aset mengelola aset yang berhubungan dengan portofolio, sedangkan manajemen properti mengelola properti itu sendiri.

3.7. Struktur Fisik Bangunan Terminal

Terminal bus merupakan massa bangunan yang menghubungkan publik pengguna dengan sarana transportasi massal. Beragam orang dengan berbagai arah dan tujuan secara bersamaan memanfaatkan fasilitas terminal ini sepanjang hari, seperti asal dan tujuan, usia, jenis kelamin serta tingkat pendidikan.

Menurut Prof. Dr. M. Danisworo, M.Arch, Guru Besar Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan ITB, bahwa ruang bangun kota, apabila dipandang dari segi kualitas, selayaknya memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

1. Kualitas Fungsional, ruang-ruang antar bangunan secara fungsional harus berfungsi dengan baik. Kota berfungsi apabila dapat bekerja/bergerak dinamis secara baik dengan sistem penghubungnya.
2. Kualitas visual, merupakan kualitas estetika wajah kota. Kualitas visual kota memberikan kesempatan kepada orang untuk mengamati, menikmati dan mengerti akan kota.
3. Kualitas lingkungan, merupakan kenyamanan dan kesehatan lingkungan yang terencana dan terpelihara yang mampu memberikan nilai tambah pada kualitas kota secara keseluruhan.

Dari uraian di atas, dapat dikatakan bahwa struktur bangunan terminal dapat atau bahkan dimungkinkan untuk berbentuk apa saja sesuai dengan tema yang diinginkan dan direncanakan dalam upaya mengadaptasi ruang kota dan kebutuhan estetikanya. Akan tetapi, perancangan bangunan terminal harus mengutamakan hal paling mendasar, yaitu kejelasan arus (sirkulasi) penumpang dan kendaraan dalam sebuah sistem yang mudah diawasi dan dikendalikan. Hal ini sangat logis mengingat fungsi utama terminal adalah fungsi distribusi, sehingga kejelasan dan ketepatan alur manusia dan kendaraan harus menjadi dasar dalam perencanaan.

Persyaratan fisik dan teknis bangunan terminal yang ditujukan untuk kepentingan pengguna sebagaimana yang telah digariskan oleh *Confederation of British Road Passenger Transport* dapat diidentifikasi sebagai berikut (Addenbrooke : 1981) :

1. Mudah ditempuh dari pusat belanja, perkantoran, hiburan dan permukiman.

2. Fisik terminal mudah dijangkau, dilihat dan diidentifikasi.
3. Pintu masuk dan keluar dengan mudah diidentifikasi.
4. Terdapat ruang (space) yang cukup untuk beragam fasilitas, seperti ruang tunggu, toilet, cafe/toko, dan telepon umum.
5. Dilengkapi dengan perangkat informasi dan alat cek waktu sehingga penumpang dapat berganti moda angkutan dengan mudah.
6. Tersedia akses pedestrian yang aman untuk menuju ke bus.

3.8. Keamanan

Keamanan penting bagi kelancaran suatu kegiatan, baik individu, proyek, maupun perusahaan/lembaga. Suparlan (1999) menyebutkan bahwa kebutuhan hidup yang harus dipenuhi manusia agar dapat hidup sebagai manusia antara lain kebutuhan biologi atau kebutuhan primer, kebutuhan sosial atau kebutuhan sekunder dan kebutuhan adab atau kemanusiaan. Salah satu kebutuhan adab yaitu kebutuhan akan rasa aman, tentram, dan adanya keteraturan dalam kehidupan.

Dalam kamus Bahasa Indonesia (Poerwadarminta : 1976), keamanan berasal dari kata dasar “aman” yang artinya (1) tentram : tidak merasa takut (khawatir, berbahaya dan sebagainya), (2) keadaan yang sentosa (tidak ada sesuatu yang menakutkan atau yang membahayakan), keamanan, ketentraman, keadaan yang aman. Kelana (1998) mendefinisikan keamanan sebagai suasana yang menciptakan pada individu manusia dan masyarakat tentang :

- Perasaan bebas dari gangguan fisik maupun psikis.
- Adanya rasa kepastian dan rasa bebas dari kekhawatiran, keragu-raguan dan ketakutan.
- Perasaan dilindungi dari segala macam bahaya.
- Perasaan perdamaian dan ketentraman lahiriah dan bathiniyah.

Keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya. Istilah ini digunakan dalam hubungannya dengan gangguan kejahatan, segala bentuk kecelakaan, dan lain-lain (Artikel internet : 2007). Keamanan pada sebuah terminal, dapat dilihat dari tingkat gangguan kejahatan oleh para preman, penjahat, serta keamanan dalam arti penyediaan ruang tunggu dan akses pedestrian yang mampu memberi rasa aman bagi penumpang untuk menghindari terjadinya kecelakaan.

Penyelenggaraan transportasi yang aman, adalah terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal, baik berupa gangguan alam maupun manusia. Keadaan ini dapat diukur dengan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan (Nasution : 2004).

3.9. Landasan Teori

Berdasarkan tinjauan pustaka sebagaimana diuraikan diatas, maka perlu dibuat suatu landasan konseptual penelitian yang merupakan intisari atau kesimpulan dari tinjauan pustaka, yang merupakan landasan teori yang mendasari penelitian ini, yaitu :

1. Interaksi antara manusia dengan lingkungan buatan pada suatu ruang, tergantung dari karakteristik lingkungan buatan tersebut. Setiap lingkungan buatan mempunyai karakteristik yang berbeda antara satu dengan lainnya sehingga perilaku yang terjadi akan berbeda pula. Karakteristik lingkungan buatan dapat dibedakan atas aktifitas yang berlangsung dalam ruang tersebut. Dalam penelitian ini, yang dimaksudkan dengan lingkungan buatan adalah fasilitas umum berupa terminal.
2. Hubungan antara manusia dengan lingkungan sekitarnya merupakan suatu jalinan *transactional interdependency* atau terjadi saling ketergantungan satu sama lainnya, artinya bahwa manusia mempengaruhi lingkungannya, untuk selanjutnya lingkungan akan mempengaruhi manusia.
3. Peranan terminal sebagai suatu bagian dari sistem transportasi darat sangat penting di perkotaan sesuai dengan fungsi terminal sebagai titik konsentrasi penumpang dari segala arah, titik dispersi, tempat pergantian moda, dan pusat pelayanan penumpang.
4. Penyediaan sarana dan prasarana transportasi perkotaan, dalam hal ini terminal, berkaitan erat dengan fungsi kota dan pertimbangan lokasi yang didasari oleh teori Morrill, Von Thunen dan teori Christaller tentang pusat kota. Semakin dekat jarak interaksi terhadap suatu pusat sentral maka

- semakin tinggi tingkat pelayanan yang mampu dilakukan oleh suatu aktifitas, karena ambang masyarakat yang dilayani juga semakin banyak.
5. Interaksi antara tata guna lahan dikatakan aksesibel apabila mudah untuk dicapai dan penentuan pilihan penggunaan moda dan pemilihan rute untuk melakukan interaksi tersebut tergantung pada alternatif jarak terpendek, tercepat dan termurah.
 6. Efektifitas pemanfaatan terminal berkaitan erat dengan tujuan pembangunan terminal itu sendiri.
 7. Pemanfaatan terminal dipengaruhi oleh persepsi stakeholders, baik berdasarkan pengalaman maupun informasi yang pernah diterimanya.

3.10. Batasan Operasional Penelitian

Batasan operasional penelitian ini bertujuan untuk menuntun peneliti dalam menjalani rangkaian proses penelitian, menyusun variabel-variabel yang hendak diteliti, menetapkan populasi dan sampel, serta dalam menginterpretasikan hasil penelitian.

- a. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan untuk melakukan perjalanan yang dapat dipengaruhi oleh jarak dan kondisi prasarana. Apabila kondisi prasarana jelek, jaraknya jauh maka dapat dikatakan tingkat aksesibilitasnya rendah. Sebaliknya, apabila kondisi prasarana baik dan jaraknya relatif dekat, maka dapat dikatakan tingkat aksesibilitasnya tinggi.
- b. Mobilitas adalah ukuran kemampuan seseorang untuk bergerak yang biasanya dinyatakan dengan kemampuan untuk membayar biaya transportasi.
- c. Infrastruktur adalah sarana dan prasarana transportasi, termasuk didalamnya bangunan terminal.
- d. Stakeholders adalah setiap individu atau kelompok yang terkait dalam pemanfaatan sarana dan prasarana transportasi. Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan stakeholders adalah pelaku yang terlibat langsung dalam pemanfaatan terminal, yaitu : penumpang dan pengusaha/perwakilan otobus, serta manajemen pengelola terminal.

