

BAB V

HASIL PENELITIAN

5.1. Rangkuman Hasil Wawancara

5.1.1. Hasil Wawancara dengan Kepala Terminal Antar Kota

Untuk mendapatkan gambaran secara umum mekanisme pengelolaan terminal Pulogadung, dengan ini penulis melakukan wawancara dengan Kepala Terminal Bus Antar Kota Pulogadung (Bapak H. Pardjiman). Wawancara dilakukan pada tanggal 18 September 2007 bertempat di ruang kerja kepala terminal antar kota.

Sejarah pembangunan terminal Pulogadung tidak terlepas dari perkembangan kota Jakarta pada awal tahun 1970-an. Terminal Pulogadung mulai beroperasi pada tanggal 14 Mei 1976 yang berfungsi sebagai terminal antar kota dan dalam kota. Pembangunan terminal ini tidak terlepas dari kebutuhan penambahan angkutan umum sebagai implikasi dari perkembangan jumlah penduduk dan perkembangan kota sebagai akibat dari fungsi Jakarta sebagai Ibukota Negara RI. Terminal Pulogadung dimaksudkan untuk menggantikan fungsi terminal Lapangan Banteng.

Manajemen pengelolaan terminal Pulogadung terbagi atas tiga manajemen, yaitu : terminal bus antar kota, terminal bus dalam kota dan pool. Terminal bus antar kota dimaksudkan untuk melayani penumpang dan angkutan umum yang melakukan perjalanan ke luar kota, terminal bus dalam kota dimaksudkan untuk melayani penumpang dan angkutan umum yang melakukan perjalanan di dalam kota, sedangkan pool dimaksudkan sebagai tempat beristirahat bagi bus antar kota , terutama bagi mereka yang tidak memiliki pool sendiri.

Perawatan dan pemeliharaan fasilitas yang ada di terminal Pulogadung menjadi tanggung jawab Unit Pelaksana Teknis Terminal Angkutan Jalan (UPT-TAJ). Manajemen di terminal hanya melakukan pelayanan dan pengaturan terhadap sirkulasi kendaraan dan penumpang.

Pengaturan sirkulasi/keluar masuk angkutan umum ke terminal Pulogadung tidak terlepas dari kebijakan Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Semua bus antar kota yang menuju terminal Pulogadung melalui Jalan Tol Cawang Tanjung Priok keluar pintu tol Cempaka Putih, kemudian melalui Jalan Perintis Kemerdekaan lalu masuk ke dalam terminal. Gerbang masuk terminal Pulogadung ada di Jalan Perintis Kemerdekaan (sisi utara). Seluruh angkutan umum, baik dalam kota maupun luar kota, dari sisi timur, selatan serta barat masuk terminal melalui gerbang yang ada di Jalan Perintis Kemerdekaan. Bus antar kota yang datang dari luar kota, begitu tiba di terminal Pulogadung langsung menuju ke pool terminal untuk menurunkan penumpang. Bagi armada bus yang memiliki pool sendiri di Jakarta dan sekitarnya, begitu selesai menurunkan penumpang dapat langsung keluar menuju pool mereka, sedangkan bagi armada bus yang tidak memiliki pool sendiri dapat memanfaatkan pool yang ada di terminal Pulogadung ini untuk beristirahat dan membersihkan kendaraan sambil menunggu jadwal pemberangkatan kembali. Untuk armada bus yang akan berangkat ke luar kota, sebelum masuk ke lajur pemberangkatan diharuskan masuk ke pool sambil menunggu jadwal pemberangkatan sesuai yang tertera dalam ijin trayek. Sebagian bus melanjutkan perjalanan ke luar kota melalui Jalan Raya Bekasi menuju pintu tol Cakung dan sebagian lagi melalui Jalan Perintis Kemerdekaan masuk ke pintu tol Cempaka Putih.

Pengaturan jadwal keberangkatan bus telah tercantum dalam ijin trayek itu sendiri. Bus dapat parkir pada lajur pemberangkatan di terminal antar kota, sesuai dengan area parkir yang telah ditentukan, satu jam sebelum jadwal yang tertera pada ijin trayek. Namun, dalam kondisi sepi penumpang, untuk bus dengan tujuan jarak jauh, seperti Surabaya atau Denpasar, diberikan toleransi dan kelonggaran waktu pemberangkatan hingga satu jam melebihi jadwal yang telah ditentukan.

Jumlah penumpang dapat dikatakan mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Hal ini disebabkan adanya terminal-terminal bayangan, dibukanya akses bagi bus antar kota di terminal Tanjung Priok, serta sebagian penumpang yang hendak bepergian langsung menuju ke pool kendaraan.

Pengamanan di terminal antar kota Pulogadung, selain dilakukan oleh petugas dari Dinas Perhubungan dan Pegawai Tidak Tetap (PTT), juga dibantu oleh aparat kepolisian. Terdapat satu pos pengamanan aparat kepolisian yang berkekuatan 11 orang anggota.

Terminal Pulogadung ini perlu di relokasi. Besarnya jumlah armada bus, baik bus antar kota maupun dalam kota, sementara luas lahan yang tersedia relatif kecil, sehingga tidak mampu lagi menampung jumlah kendaraan yang ada. Disamping itu, banyaknya pedagang kaki lima yang ada di pinggir jalan depan pintu keluar terminal sehingga menambah sulit bagi kendaraan untuk leluasa bergerak.

Fasilitas yang perlu ditambah adalah ruang istirahat bagi sopir di pool, terutama bagi mereka yang tidak memiliki pool di Jakarta dan sekitarnya, sehingga sopir dapat istirahat dengan baik dan menjadi segar ketika melakukan perjalanan kembali. Kemudian fasilitas ruang tunggu agar dibuat nyaman, serta fasilitas cucian kendaraan yang ada di pool.

5.1.2. Hasil Wawancara dengan UPT Terminal Angkutan Jalan

Untuk menambah informasi yang berkaitan dengan pengelolaan terminal Pulogadung, penulis melakukan wawancara dengan pihak UPT Terminal Angkutan Jalan. Pejabat yang berhasil kami wawancarai adalah Seksi Pengusahaan Fasilitas Terminal (Bapak Dedi Sudinta dan Bapak M. Suada). Wawancara dilakukan pada tanggal 20 September 2007 bertempat di UPT Terminal Angkutan Jalan Rawamangun. Ada beberapa informasi yang berhasil kami dapat selain dari Kepala Terminal Pulogadung.

UPT Terminal Angkutan Jalan selaku manajemen pengelolaan seluruh terminal yang ada di Jakarta, melakukan pemeliharaan dan perawatan terminal sesuai dengan kebutuhan. Banyaknya terminal yang ada di Jakarta, sementara anggaran yang tersedia sangat terbatas, maka pemeliharaan dan perawatan terminal dilakukan dengan skala prioritas, sehingga tidak semua terminal dilakukan pemeliharaan dan perbaikan setiap tahun.

Terminal Pulogadung perlu segera di relokasi ke Pulogebang mengingat saat ini luas lahan yang tersedia hanya 3,5 hektar sehingga tidak lagi mampu

menampung jumlah armada bus. Kondisi bangunan yang relatif sudah tua juga menjadi pertimbangan mengingat terminal Pulogadung ini mulai dipergunakan pada tahun 1976. Telah tersedia lahan seluas 9 hektar di Pulogebang untuk pembangunan terminal pengganti ini.

Untuk bus antar kota, jadwal keberangkatan bus sudah tercantum dalam ijin trayek yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Sedangkan untuk angkutan dalam kota ijin trayek dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta.

Fasilitas yang tersedia di terminal Pulogadung sudah cukup lengkap, seperti ruang tunggu, tempat ibadah, ticketing, kios, warung makan, toilet serta tersedia pool kendaraan bagi armada yang tidak memiliki pool sendiri. Akan tetapi, kondisi fasilitas yang ada sudah tidak layak lagi dalam memberikan kenyamanan kepada para pengguna. Seperti terlihat ruang tunggu keberangkatan, kondisinya sangat tidak nyaman, selain ruangan yang sempit dan panas, jaraknya juga sangat dekat dengan lajur pemberangkatan bus. Bus yang parkir pada lajur pemberangkatan membelakangi ruang tunggu sehingga penumpang/calon penumpang menghirup asap knalpot yang keluar dari kendaraan. Dengan kondisi demikian, dalam menunggu keberangkatan, penumpang (antar kota) pada umumnya tidak menunggu di ruang tunggu, namun mereka langsung naik ke atas bus.



Gambar 5.1.
Kondisi terminal Pulogadung Jakarta Timur
Sumber : dokumentasi penulis

5.2. Deskripsi Karakteristik Responden Penumpang

5.2.1. Komposisi responden penumpang berdasarkan Usia

Untuk penumpang angkutan dalam kota, sebagian besar usia responden kurang dari 35 tahun yaitu sebanyak 41.4 % atau 70 responden, responden yang berusia antara 35 - 45 tahun sebanyak 37.3 % atau 63 responden dan responden yang berusia lebih dari 45 tahun sebanyak 21.3 % atau 36 responden. Sedangkan untuk penumpang angkutan luar kota yang berusia < 35 tahun sebanyak 33 % atau 33 responden, responden yang berusia 35 – 45 tahun sebanyak 45 % atau 45 responden dan penumpang yang berusia > 45 tahun sebanyak 22 % atau 22 responden.

Tabel 5.1. Komposisi Responden Berdasarkan Usia

Usia Responden

Jenis Penumpang		Frequency	Percent
Penumpang Dalam Kota	< 35 Tahun	70	41.4
	35 - 45 Tahun	63	37.3
	> 45 Tahun	36	21.3
	Total	169	100.0
Penumpang Luar Kota	< 35 Tahun	33	33.0
	35 - 45 Tahun	45	45.0
	> 45 Tahun	22	22.0
	Total	100	100.0

5.2.2. Komposisi responden Penumpang berdasarkan Jenis Kelamin

Untuk penumpang angkutan dalam kota, sebagian besar jenis kelamin responden adalah pria yaitu sebanyak 101 orang atau 59.8 %, sisanya wanita sebanyak 68 orang atau 40.2 %, sedangkan untuk penumpang angkutan luar kota, responden pria sebanyak 63 % atau 63 orang dan responden wanita sebanyak 37 % atau 37 orang.

Tabel 5.2. Komposisi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin

Jenis Penumpang		Frequency	Percent
Penumpang Dalam Kota	Pria	101	59.8
	Wanita	68	40.2
	Total	169	100.0
Penumpang Luar Kota	Pria	63	63.0
	Wanita	37	37.0
	Total	100	100.0

5.3. Analisa Faktor Data Penumpang

Tahap pertama analisa faktor adalah menilai mana saja variabel yang dianggap layak untuk dimasukkan ke dalam analisa selanjutnya. Jika suatu variabel memiliki kecenderungan mengelompok dan membentuk sebuah faktor, maka variabel tersebut akan mempunyai korelasi yang tinggi dengan variabel

lain. Sebaliknya, variabel yang mempunyai korelasi yang lemah dengan variabel yang lain cenderung tidak akan mengelompok dalam faktor tertentu. Analisa faktor berikut dirancang untuk mereduksi 19 butir pertanyaan guna memunculkan faktor- faktor yang menjadi alasan mengapa penumpang memanfaatkan terminal Pulogadung.

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.554
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	847.283
	df	171
	Sig.	.000

Dari uji Bartlett's dengan Hipotesis sebagai berikut:

Ho : Matriks korelasi antara butir-butir indikator adalah matriks identitas

Ha : Matriks korelasi antara butir – butir indikator bukan matriks identitas

Pada tabel di atas terlihat bahwa nilai Chi-Square 847.283 dengan nilai P-value = 0.000, maka Ho ditolak. Syarat pertama analisa faktor terpenuhi, syarat kedua meninjau nilai Kaiser-Maiyer-Olkin (KMO) sebesar 0.554 lebih besar dari 0.5 syarat kedua terpenuhi. Tetapi dilihat dari nilai MSA (Measure of Sampling Adequacy) pada lampiran ada beberapa indikator yang tidak memenuhi batas 0.5 yaitu pertanyaan 5, 6, 16 dan 17. maka Analisa faktor di-run ulang dengan menghapus keempat butir tersebut, dan hasilnya sebagai berikut:

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.602
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	655.698
	df	105
	Sig.	.000

Nilai KMO sudah memenuhi syarat lebih besar dari 0.5, dan dari uji Bartlett's P-value lebih kecil dari 0.05, dan dari lampiran nilai MSA untuk semua indikator sudah mencukupi, maka secara keseluruhan analisis bisa dilanjutkan. Tabel berikutnya adalah tabel Communalities pada lampiran, nilai communalities setelah extraction menunjukkan kuatnya hubungan antara butir indikator dengan

faktor yang terbentuk. Dari hasil analisa faktor ini total variansi yang dijelaskan oleh faktor – faktor yang dihasilkan sebesar 64.23 persen. Dan faktor – faktor yang terbentuk dapat dilihat pada tabel Rotated Component Matrix. Terlihat ada 6 faktor yang terbentuk dengan rincian sebagai berikut:

Faktor 1 : 13, 14, 15

Faktor 2 : 18, 19

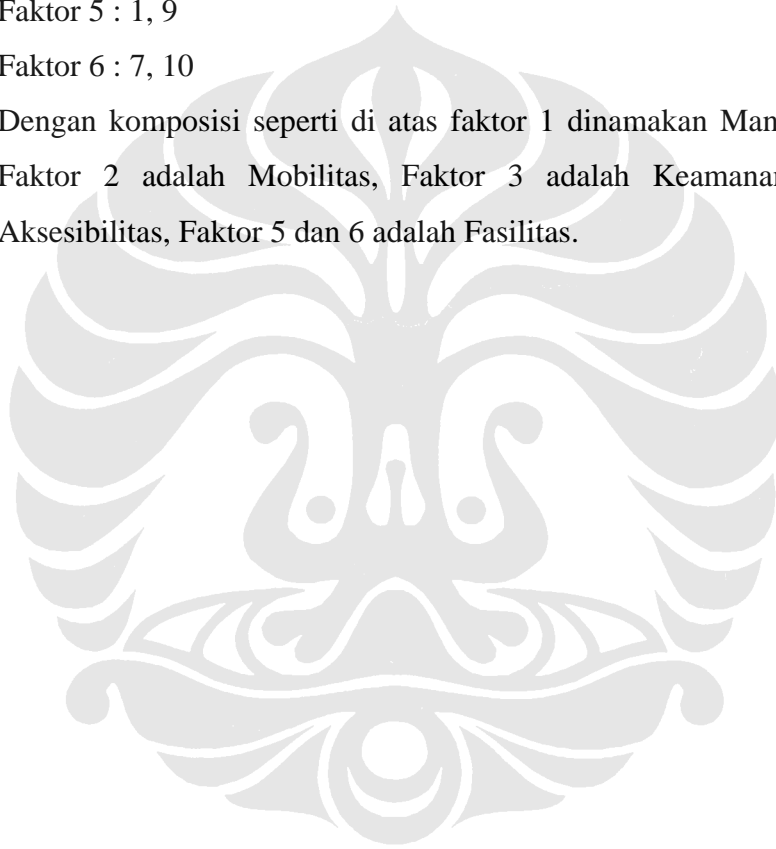
Faktor 3 : 8, 11, 12

Faktor 4 : 2, 3, 4

Faktor 5 : 1, 9

Faktor 6 : 7, 10

Dengan komposisi seperti di atas faktor 1 dinamakan Manajemen Pengelolaan, Faktor 2 adalah Mobilitas, Faktor 3 adalah Keamanan, Faktor 4 adalah Aksesibilitas, Faktor 5 dan 6 adalah Fasilitas.



Tabel 5.3.
Rotated Component Matrix^a

	Component					
	1	2	3	4	5	6
Menurut saya, manajemen pengelola tidak menegakkan aturan berupa tindakan atas angkutan umum yang tidak masuk terminal Pulogadung.	.797					
Menurut saya, manajemen pengelola tidak melaksanakan aturan yang telah digariskan dengan tegas.	.744					
Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak melaksanakan pemeliharaan lingkungan terminal dengan baik.	.647					
Alasan saya memanfaatkan terminal Pulogadung adalah memudahkan pergantian angkutan.		.873				
Menurut saya, manajemen pengelola terminal telah mengatur jadwal keberangkatan dengan baik.		.827				
Dalam memanfaatkan terminal Pulogadung saya tidak khawatir akan adanya gangguan kejahatan.			.764			
Saya memanfaatkan terminal Pulogadung oleh karena relatif aman dari gangguan penjahat.			.761			
Menurut saya, di terminal Pulogadung tidak banyak preman maupun penjahat.			.674			
Di terminal Pulogadung saya tidak perlu menunggu lama untuk berangkat ke tempat tujuan.				.798		
Menurut saya, di terminal Pulogadung cukup tersedia informasi tentang keberangkatan bis.				.734		
Alasan saya menggunakan terminal Pulogadung adalah kemudahan mendapatkan angkutan umum untuk mencapai tempat tujuan.				.605		
Alasan saya menggunakan terminal Pulogadung adalah lebih dekat dengan tujuan perjalanan.					.769	
Menurut saya, di terminal Pulogadung cukup tersedia kios/warung yang menyediakan kebutuhan dalam perjalanan.					.718	
Menurut saya, fasilitas yang ada di terminal Pulogadung cukup terpelihara dengan baik.						.664
Menurut saya, ruang tunggu di terminal Pulogadung cukup nyaman.						-.505

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

^a Rotation converged in 10 iterations.

5.4. Uji Reliabilitas

Uji ini bertujuan untuk melihat apakah item – item pertanyaan *reliable* atau dapat dipercaya, metode yang digunakan adalah metode Alpha Cronbach. Suatu faktor dikatakan *reliable* jika nilai koefisien Alpha yang dihasilkan lebih besar dari 0.5, dan hasil yang didapat adalah sebagai berikut:

Tabel 5.4. Koefisien Alpha Cronbach

Faktor	Alpha
1	0.6108
2	0.7766
3	0.6134
4	0.5490
5	0.4447
6	0.0507

Dari hasil tabel di atas maka untuk selanjutnya faktor – faktor yang layak untuk dianalisa hanya faktor 1,2,3 dan 4 saja.

5.5. Perbandingan Faktor – Faktor yang Menjadi Alasan dalam Memanfaatkan Terminal Pulogadung antara Penumpang Dalam Kota dan Penumpang Luar Kota.

Dalam membandingkan faktor–faktor yang menjadi alasan dalam memanfaatkan terminal Pulogadung antara penumpang dalam kota dan penumpang luar kota, metode yang digunakan adalah metode Tabulasi silang atau Crosstab, dengan hipotesis nol “antara jenis penumpang dengan faktor Xi saling independen”, dan hipotesis alternatif antara jenis penumpang dengan faktor Xi tidak saling independen”. Dengan aturan keputusan menolak hipotesis nol jika nilai P-value lebih kecil dari 0.05 (taraf kepercayaan yang digunakan).

5.5.1. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Butir – butir Pertanyaan Faktor1

5.5.1.1. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “Alasan saya menggunakan terminal Pulogadung adalah kemudahan mendapatkan angkutan umum untuk mencapai tempat tujuan”.

Tabel 5.5. Crosstab 1

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Alasan saya menggunakan terminal Pulogadung adalah kemudahan mendapatkan angkutan umum untuk mencapai tempat tujuan.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count	2	33	60	74	169
	% within Jenis Penumpang	1.2%	19.5%	35.5%	43.8%	100.0%
Penumpang Luar Kota	Count		13	52	35	100
	% within Jenis Penumpang		13.0%	52.0%	35.0%	100.0%
Total	Count	2	46	112	109	269
	% within Jenis Penumpang	.7%	17.1%	41.6%	40.5%	100.0%

a. Chi-Square = 8.052, Sig = 0.045

Dapat dilihat dari hasil Tabel di atas penumpang dalam kota mayoritas menjawab sangat setuju untuk pernyataan “Alasan saya menggunakan terminal Pulogadung adalah kemudahan mendapatkan angkutan umum untuk mencapai tempat tujuan”, sedangkan penumpang luar kota mayoritas menjawab setuju untuk pernyataan ini. Perbedaan jawaban ini signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 8.052 dan p-value sebesar 0.045.

5.5.1.2. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “Menurut saya di terminal Pulogadung cukup tersedia informasi tentang keberangkatan bis”.

Tabel 5.5. Crosstab 2

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Menurut saya, di terminal Pulogadung cukup tersedia informasi tentang keberangkatan bis.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count		37	113	19	169
	% within Jenis Penumpang		21.9%	66.9%	11.2%	100.0%
Penumpang Luar Kota	Count	3	30	45	22	100
	% within Jenis Penumpang	3.0%	30.0%	45.0%	22.0%	100.0%
Total	Count	3	67	158	41	269
	% within Jenis Penumpang	1.1%	24.9%	58.7%	15.2%	100.0%

a. Chi-Square = 16.611, Sig = 0.001

Dapat dilihat dari hasil Tabel di atas penumpang dalam kota mayoritas menjawab setuju untuk pernyataan “Menurut saya di terminal Pulogadung cukup tersedia informasi tentang keberangkatan bis” yaitu sebanyak 66.9 persen, sedangkan penumpang luar kota mayoritas menjawab juga menjawab setuju untuk pernyataan ini sebanyak 45 persen, tetapi yang memberi respon tidak setuju dan sangat tidak setuju juga cukup banyak yaitu 33 persen. Perbedaan jawaban ini signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 16.611 dan p-value sebesar 0.001.

5.5.1.3. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “ Di terminal Pulogadung saya tidak perlu menunggu lama untuk berangkat ke tempat tujuan”

Tabel 5.5. Crosstab 3

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Di terminal Pulogadung saya tidak perlu menunggu lama untuk berangkat ke tempat tujuan.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count	1	33	104	31	169
	% within Jenis Penumpang	.6%	19.5%	61.5%	18.3%	100.0%
Penumpang Luar Kota	Count	4	21	56	19	100
	% within Jenis Penumpang	4.0%	21.0%	56.0%	19.0%	100.0%
Total	Count	5	54	160	50	269
	% within Jenis Penumpang	1.9%	20.1%	59.5%	18.6%	100.0%

a. Chi - Square = 4.333, Sig = 0.228

Dapat dilihat dari hasil Tabel di atas penumpang dalam kota mayoritas menjawab setuju untuk pernyataan “Di terminal Pulogadung saya tidak perlu menunggu lama untuk berangkat ke tempat tujuan” yaitu sebanyak 61.5 persen, sedangkan penumpang luar kota mayoritas juga menjawab setuju untuk pernyataan ini sebanyak 56 persen. Perbedaan jawaban ini tidak signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 4.333 dan p-value sebesar 0.228.

5.5.2. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Faktor 2

5.5.2.1. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak melaksanakan pemeliharaan lingkungan terminal dengan baik”

Tabel 5.5. Crosstab 4

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak melaksanakan pemeliharaan lingkungan terminal dengan baik.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count	4	74	89	2	169
	% within Jenis Penumpang	2.4%	43.8%	52.7%	1.2%	100.0%
Penumpang Luar Kota	Count	19	44	37		100
	% within Jenis Penumpang	19.0%	44.0%	37.0%		100.0%
Total	Count	23	118	126	2	269
	% within Jenis Penumpang	8.6%	43.9%	46.8%	.7%	100.0%

a. Chi - Square = 24.803, Sig= 0.000

Dilihat dari hasil Tabel di atas penumpang dalam kota mayoritas menjawab setuju untuk pernyataan “Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak melaksanakan pemeliharaan lingkungan terminal dengan baik” yaitu sebanyak 52.7 persen, tetapi persentase yang menjawab tidak setuju juga cukup banyak yaitu 43.8 persen, sedangkan penumpang luar kota mayoritas menjawab tidak setuju untuk pernyataan ini yaitu sebanyak 44 persen. Perbedaan jawaban ini signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 24.803 dan p-value sebesar 0.000.

5.5.2.2. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak melaksanakan aturan yang telah digariskan dengan tegas”

Tabel 5.5. Crosstab 5

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Menurut saya, manajemen pengelola tidak melaksanakan aturan yang telah digariskan dengan tegas.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count		55	98	16	169
	% within Jenis Penumpang		32.5%	58.0%	9.5%	100.0%
Penumpang Luar Kota	Count	11	59	30		100
	% within Jenis Penumpang	11.0%	59.0%	30.0%		100.0%
Total	Count	11	114	128	16	269
	% within Jenis Penumpang	4.1%	42.4%	47.6%	5.9%	100.0%

a. Chi - Square = 48.776, Sig = 0.000

Dilihat dari hasil Tabel di atas penumpang dalam kota mayoritas menjawab setuju untuk pernyataan “Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak melaksanakan aturan yang telah digariskan dengan tegas” yaitu sebanyak 58 persen, sedangkan penumpang luar kota mayoritas menjawab tidak setuju untuk pernyataan ini yaitu sebanyak 59 persen. Perbedaan jawaban ini signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 48.776 dan p-value sebesar 0.000.

5.5.2.3. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak menegakkan aturan berupa tindakan atas angkutan umum yang tidak masuk terminal Pulogadung”

Tabel 5.5. Crosstab 6

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Menurut saya, manajemen pengelola tidak menegakkan aturan berupa tindakan atas angkutan umum yang tidak masuk terminal Pulogadung.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count % within Jenis Penumpang		56 33.1%	112 66.3%	1 .6%	169 100.0%
Penumpang Luar Kota	Count % within Jenis Penumpang	20 20.0%	25 25.0%	55 55.0%		100 100.0%
Total	Count % within Jenis Penumpang	20 7.4%	81 30.1%	167 62.1%	1 .4%	269 100.0%

a. Chi-square = 37.059, Sig = 0.000

Dilihat dari hasil Tabel di atas, penumpang dalam kota mayoritas menjawab setuju untuk pernyataan “Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak menegakkan aturan berupa tindakan atas angkutan umum yang tidak masuk terminal Pulogadung” yaitu sebanyak 66.3 persen, sedangkan penumpang luar kota mayoritas juga menjawab setuju untuk pernyataan ini yaitu sebanyak 55 persen, tetapi yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju juga cukup banyak yaitu 45 persen. Perbedaan jawaban ini signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 37.059 dan p-value sebesar 0.000.

5.5.3. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Faktor 3

5.5.3.1. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “Menurut saya, manajemen pengelola terminal telah mengatur jadwal keberangkatan dengan baik”

Dilihat dari hasil Tabel di bawah penumpang dalam kota menjawab setuju untuk pernyataan “Menurut saya, manajemen pengelola terminal telah mengatur jadwal keberangkatan dengan baik” sebanyak 45 persen, yang menjawab tidak setuju sebanyak 41.4 persen, sedangkan penumpang luar kota mayoritas juga menjawab tidak setuju untuk pernyataan ini yaitu sebanyak 44 persen, tetapi yang menjawab setuju dan sangat setuju juga cukup banyak yaitu 54 persen. Perbedaan jawaban ini signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 25.313 dan p-value sebesar 0.000.

Tabel 5.5. Crosstab 7

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Menurut saya, manajemen pengelola terminal telah mengatur jadwal keberangkatan dengan baik.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count	17	70	76	6	169
	% within Jenis Penumpang	10.1%	41.4%	45.0%	3.6%	100.0%
Penumpang Luar Kota	Count	2	44	34	20	100
	% within Jenis Penumpang	2.0%	44.0%	34.0%	20.0%	100.0%
Total	Count	19	114	110	26	269
	% within Jenis Penumpang	7.1%	42.4%	40.9%	9.7%	100.0%

a. Chi - Square = 25.313, Sig = 0.000

5.5.3.2. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “Alasan saya memanfaatkan terminal Pulogadung adalah memudahkan pergantian angkutan”

Dilihat dari hasil Tabel di bawah, penumpang dalam kota menjawab tidak setuju untuk pernyataan “Alasan saya memanfaatkan terminal Pulogadung adalah memudahkan pergantian angkutan” sebanyak 43.8 persen, yang menjawab setuju sebanyak 39.6 persen, sedangkan penumpang luar kota mayoritas juga menjawab tidak setuju untuk pernyataan ini yaitu sebanyak 48 persen, tetapi yang menjawab setuju juga cukup banyak yaitu 33 persen. Perbedaan jawaban ini tidak signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 1.475 dan p-value sebesar 0.688.

Tabel 5.5. Crosstab 8

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Alasan saya memanfaatkan terminal Pulogadung adalah memudahkan pergantian angkutan.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count	25	74	67	3	169
	% within Jenis Penumpang	14.8%	43.8%	39.6%	1.8%	100.0%
Penumpang Luar Kota	Count	16	48	33	3	100
	% within Jenis Penumpang	16.0%	48.0%	33.0%	3.0%	100.0%
Total	Count	41	122	100	6	269
	% within Jenis Penumpang	15.2%	45.4%	37.2%	2.2%	100.0%

a. Chi-Square = 1.475, Sig = 0.688

5.5.4. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Faktor 4

5.5.4.1. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “ Saya memanfaatkan terminal Pulogadung karena relatif aman dari gangguan penjahat”

Dilihat dari Tabel di bawah ini, komposisi penumpang dalam kota yang menjawab tidak setuju dan setuju untuk pernyataan “Saya memanfaatkan

terminal Pulogadung karena relatif aman dari gangguan penjahat” cukup seimbang, sedangkan penumpang luar kota cenderung menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju untuk pernyataan ini. Perbedaan jawaban ini signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 20.277 dan p-value sebesar 0.000.

Tabel 5.5. Crosstab 9

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Saya memanfaatkan terminal Pulogadung oleh karena relatif aman dari gangguan penjahat.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count	4	81	83	1	169
	% within Jenis Penumpang	2.4%	47.9%	49.1%	.6%	100.0%
Penumpang Luar Kota	Count	17	47	36		100
	% within Jenis Penumpang	17.0%	47.0%	36.0%		100.0%
Total	Count	21	128	119	1	269
	% within Jenis Penumpang	7.8%	47.6%	44.2%	.4%	100.0%

a. Chi - Square = 20.277, Sig = 0.000

5.5.4.2. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “Menurut saya di terminal Pulogadung tidak banyak preman maupun penjahat”

Dilihat dari Tabel di bawah ini, komposisi penumpang dalam kota yang menjawab tidak setuju dan setuju untuk pernyataan “Menurut saya di terminal Pulogadung tidak banyak preman maupun penjahat” cukup seimbang, sedangkan penumpang luar kota cenderung menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju untuk pernyataan ini. Perbedaan jawaban ini signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 38.128 dan p-value sebesar 0.000.

Tabel 5.5. Crosstab 10

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Menurut saya, di terminal Pulogadung tidak banyak preman maupun penjahat.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count	6	90	72	1	169
	% within Jenis Penumpang	3.6%	53.3%	42.6%	.6%	100.0%
Penumpang Luar Kota	Count	21	65	13	1	100
	% within Jenis Penumpang	21.0%	65.0%	13.0%	1.0%	100.0%
Total	Count	27	155	85	2	269
	% within Jenis Penumpang	10.0%	57.6%	31.6%	.7%	100.0%

a. Chi - Square = 38.128, Sig = 0.000

5.5.4.3. Tabulasi Silang antara Jenis Penumpang dengan Pernyataan “**Dalam memanfaatkan terminal Pulogadung saya tidak khawatir akan adanya gangguan kejahatan**”

Dilihat dari hasil Tabel di bawah ini, komposisi penumpang dalam kota yang menjawab tidak setuju dan setuju untuk pernyataan “Dalam memanfaatkan terminal Pulogadung saya tidak khawatir akan adanya gangguan kejahatan” cukup seimbang, sedangkan penumpang luar kota cenderung yang menjawab setuju dan sangat setuju untuk pernyataan ini lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Perbedaan jawaban ini signifikan dilihat dari hasil perhitungan Statistik Chi-Square sebesar 11.206 dan p-value sebesar 0.000.

Tabel 5.5. Crosstab 11

Crosstab^a

Jenis Penumpang		Dalam memanfaatkan terminal Puloagung saya tidak khawatir akan adanya gangguan kejahatan.				Total
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju	
Penumpang Dalam Kota	Count % within Jenis Penumpang	7 4.1%	85 50.3%	76 45.0%	1 .6%	169 100.0%
Penumpang Luar Kota	Count % within Jenis Penumpang	10 10.0%	33 33.0%	54 54.0%	3 3.0%	100 100.0%
Total	Count % within Jenis Penumpang	17 6.3%	118 43.9%	130 48.3%	4 1.5%	269 100.0%

a. Chi - Square = 11.206, Sig = 0.000

5.6. Faktor–Faktor yang Mempengaruhi Penumpang Dalam Memanfaatkan Terminal Puloagung.

Untuk mengetahui faktor – faktor apa saja yang berpengaruh terhadap Pemanfaatan terminal Puloagung, metode yang digunakan adalah Regresi Binary Logistik. Dengan variabel dependen “frekuensi memanfaatkan terminal Puloagung”, respon penumpang hanya ada dua pilihan “1 kali dalam setahun” atau “lebih dari 1 kali dalam setahun”. Sedangkan variabel independennya adalah Manajemen Pengelolaan, Mobilitas, Keamanan dan Aksesibilitas.

Interpretasi Hasil Regresi Binary Logistik

Untuk melihat kesesuaian model dengan data dilihat dari uji Hosmer dan Lomeshow, dengan nilai sig sebesar 0.565 lebih besar dari 0.05, maka model yang digunakan sudah sesuai dengan data. Untuk uji Chi-Square model nilai Sig sebesar 0.003, maka secara keseluruhan (bersama-sama) ada pengaruh yang

signifikan keempat variabel bebas terhadap variabel dependen, uji ini sama fungsinya dengan uji F pada regresi linier biasa.

Tabel 5.6. Regresi Binary Logistic

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	16.303	4	.003
	Block	16.303	4	.003
	Model	16.303	4	.003

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	336.549	.059	.080

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	6.735	8	.565

Variabel – variable apa saja yang berpengaruh dapat dilihat dari tabel di bawah berikut, jika pada regresi linier biasa untuk melihat pengaruh variable secara individual menggunakan statistic t, maka pada regresi binary logistic yang dilihat adalah statistic wald, dari hasil p-value terlihat bahwa variable yang berpengaruh secara signifikan adalah variable Mobilitas dan Aksesibilitas, sedangkan variable manajemen dan keamanan tidak berpengaruh terhadap variable dependen. Dengan melihat nilai Exp(B) untuk Mobilitas sebesar 1.771, Exp (B) -1 sebesar 0.771 artinya pada setiap perubahan 1 unit nilai Mobilitas maka Odds (memanfaatkan terminal > 1 kali setahun) bertambah sebesar 71.1 persen jika variable yang lain dianggap tetap. Dan nilai Exp (B) untuk Aksesibilitas sebesar 1.839, exp (B) – 1 sebesar 0.839, artinya pada setiap perubahan 1 unit nilai Aksesibilitas maka Odds (memanfaatkan terminal > 1 kali setahun) bertambah sebesar 83.9 persen jika variable yang lain dianggap tetap..

Tabel 5.7. Analisis Regresi Binary Logistic

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	MANAJEME	.365	.282	1.678	1	.195	1.440
	MOBILITA	.571	.208	7.540	1	.006	1.771
	AKSES	.609	.263	5.382	1	.020	1.839
	AMAN	.219	.282	.601	1	.438	1.244
	Constant	-4.045	1.393	8.434	1	.004	.018

a. Variable(s) entered on step 1: MANAJEME, MOBILITA, AKSES, AMAN.

5.7. Analisa Faktor Data Pengusaha/Perwakilan Otobus

Sama seperti analisis faktor pada data penumpang, tahap pertama analisa faktor adalah menilai mana saja variabel yang dianggap layak untuk dimasukkan ke dalam analisa selanjutnya. Jika suatu variabel memiliki kecenderungan mengelompok dan membentuk sebuah faktor, maka variabel tersebut akan mempunyai korelasi yang tinggi dengan variabel lain. Analisa faktor berikut dirancang untuk mereduksi 22 butir pertanyaan untuk memunculkan faktor – faktor yang menjadi alasan mengapa pengusaha memanfaatkan terminal Pulogadung. Setelah me-run analisis faktor sebanyak 4 kali guna memenuhi syarat MSA butir – butir lebih besar dari 0.5 maka hasil yang didapat adalah sebagai berikut:

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.752
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	161.971
	df	66
	Sig.	.000

Dari uji Bartlett's dengan Hipotesis sebagai berikut:

Ho : Matriks korelasi antara butir – butir indikator adalah matriks identitas

Ha : Matriks korelasi antara butir – butir indikator bukan matriks identitas

Pada tabel di atas terlihat bahwa nilai Chi-Square 161.971 dengan nilai P-value = 0.000, maka Ho ditolak. Syarat pertama analisa faktor terpenuhi, syarat kedua meninjau nilai Kaiser-Maiyer-Olkin (KMO) sebesar 0.752 lebih besar dari 0.5

syarat kedua terpenuhi dan nilai MSA untuk semua indikator sudah mencukupi, maka secara keseluruhan analisa bisa dilanjutkan. Tabel berikutnya adalah tabel Communalities pada lampiran, nilai communalities setelah extraction menunjukkan kuatnya hubungan antara butir indikator dengan faktor yang terbentuk. Dari hasil analisa faktor ini total variansi yang dijelaskan oleh faktor – faktor yang dihasilkan sebesar 67.59 persen. Dan faktor – faktor yang terbentuk dapat dilihat pada tabel Rotated Component Matrix. Terlihat ada 3 faktor yang terbentuk dengan rincian sebagai berikut:

Faktor 1 : 6, 11, 17, 18

Faktor 2 : 1, 3, 4, 13

Faktor 3 : 20, 21, 14, 16

Dengan komposisi seperti di atas faktor 1 dinamakan Keamanan, Faktor 2 adalah Aksesibilitas, Faktor 3 adalah Biaya Operasional dan Aturan.

5.8. Uji Reliabilitas Data Pengusaha Otobus

Uji ini bertujuan untuk melihat apakah item – item pertanyaan “reliable “ atau dapat dipercaya, metode yang digunakan adalah metode Alpha Cronbach. Suatu faktor dikatakan reliable jika nilai koefisien Alpha yang dihasilkan lebih besar dari 0.5, dan hasil yang didapat adalah sebagai berikut:

Tabel 5.8. Koefisien Alpha Cronbach

Faktor	Alpha
1	0.7411
2	0.8250
3	0.7742

Dari hasil tabel di atas maka dapat disimpulkan bahwa untuk semua faktor sudah layak untuk dianalisa.

Tabel 5.9.

Rotated Component Matrix^a

	Component		
	1	2	3
Di terminal Pulogadung tersedia fasilitas pemeriksaan kesehatan bagi supir.	.855		
Dalam memanfaatkan terminal Pulogadung saya tidak khawatir akan adanya gangguan kejahatan.	.843		
Saya memanfaatkan terminal Pulogadung oleh karena relatif aman dari gangguan penjahat.	.591		
Menurut saya, manajemen pengelola terminal telah mengatur jadwal keberangkatan bis dengan baik.	.524		
Saya memanfaatkan terminal Pulogadung karena kemudahan mendapatkan penumpang.		.817	
Alasan saya memanfaatkan terminal Pulogadung adalah kemudahan mendapatkan loket penjualan tiket.		.786	
Menurut saya, manajemen pengelola terminal telah mengatur arus kendaraan dengan tertib.		.735	
Alasan saya memanfaatkan terminal Pulogadung adalah lebih mudah untuk mencapainya.		.657	
Saya memanfaatkan terminal Pulogadung untuk menghemat biaya operasional.			.834
Saya memanfaatkan terminal Pulogadung karena retribusinya kecil.	.508		.676
Saya memanfaatkan terminal Pulogadung karena tidak ada pungutan selain retribusi.		.545	.636
Menurut saya, manajemen pengelola menegakkan aturan berupa tindakan atas angkutan umum yang melanggar aturan.			.566

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

a. Rotation converged in 7 iterations.

5.9. Hubungan antara Faktor – Faktor yang Menjadi Alasan Pengusaha Dalam Memanfaatkan Terminal Pulogadung dengan Penilaian Pengusaha terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung.

Tabel 5.10.
Correlations

Spearman's rho

	Secara Keseluruhan Penilaian Anda terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung		
	Correlation Coefficient	Sig. (2-tailed)	N
Keamanan	.186	.324	30
Aksesibilitas	.805**	.000	30
Biaya Operasional dan Aturan	.559**	.001	30

** . Correlation is significant at the .01 level (2-tailed).

- Hubungan antara faktor Keamanan dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung

Ho: Tidak terdapat hubungan antara faktor Keamanan dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung

Ha: Terdapat hubungan antara faktor Keamanan dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung

Nilai koefisien korelasi sebesar 0.186 dengan nilai p-value sebesar 0.324 tidak signifikan pada level 0.05, maka Ho diterima yang berarti tidak ada hubungan yang signifikan antara faktor Keamanan dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung.
- Hubungan antara faktor Aksesibilitas dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung

Ho: Tidak terdapat hubungan antara faktor Aksesibilitas dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung

Ha: Terdapat hubungan antara faktor Aksesibilitas dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung

Nilai koefisien korelasi sebesar 0.805 dengan nilai p-value sebesar 0.000 signifikan pada level 0.05, maka Ho ditolak yang berarti ada hubungan

yang positif dan signifikan antara faktor Aksesibilitas dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung.

- Hubungan antara faktor Biaya dan Aturan dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung

Ho: Tidak terdapat hubungan antara faktor Biaya dan Aturan dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung

Ha: Terdapat hubungan antara faktor Biaya dan Aturan dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung

Nilai koefisien korelasi sebesar 0.559 dengan nilai p-value sebesar 0.001 signifikan pada level 0.05, maka Ho ditolak yang berarti ada hubungan yang positif dan signifikan antara faktor Biaya dan Aturan dengan Penilaian terhadap Pemanfaatan Terminal Pulogadung.

5.10. Tanggapan atas Rencana Pemindahan Terminal Pulogadung

Untuk mengetahui respon penumpang dan pengusaha/perwakilan otobus terhadap rencana pemindahan terminal Pulogadung ke Pulogebang dengan pernyataan “Saya mendukung apabila terminal Pulogadung dipindahkan ke tempat lain”, penulis mengajukan pernyataan melalui kuesioner dalam pernyataan nomor 5., dengan rekapitulasi jawaban sebagai berikut:

Tabel 5.11
Rekapitulasi jawaban pertanyaan atas item pertanyaan no. 5

NO.	PENGGUNA	JAWABAN ATAS PERTANYAAN				JUMLAH
		SS	S	TS	STS	
1	Penumpang Antar Kota	23	41	31	5	100
		23%	41%	31%	5%	100%
2	Penumpang Dalam Kota	3	98	64	4	169
		1,8 %	57,9 %	37,9 %	2,4 %	100%
3	Pengusaha Otobus	5	17	6	2	30
		16,7 %	56,6 %	20%	6,7%	100%

Dari tabel di atas terlihat bahwa dari 100 responden penumpang antar kota, 23 responden (23 %) menjawab sangat setuju untuk pertanyaan “Saya mendukung apabila terminal Pulogadung dipindahkan ke tempat lain”, 41

responden (41 %) menjawab setuju, 31 responden (31 %) menjawab tidak setuju dan 5 responden (5 %) menjawab sangat tidak setuju. Untuk penumpang dalam kota, 3 responden (1,8 %) menjawab sangat setuju, 98 responden (57,9%) menjawab setuju, 64 responden (37,9%) menjawab tidak setuju dan 4 responden (2,4 %) menjawab sangat tidak setuju. Sedangkan untuk pengusaha otobus, dari 30 responden ternyata yang menjawab sangat setuju terminal dipindahkan sebanyak 5 responden (16,7 %), 17 responden (56,6 %) menjawab setuju, 6 responden (20 %) menjawab tidak setuju dan 2 responden (6,7 %) menjawab sangat tidak setuju.

5.11. Kondisi Terminal Puduraya di Kuala Lumpur, Malaysia

Pada saat kunjungan ke Kuala Lumpur Malaysia, saya berkesempatan melakukan observasi terhadap objek-objek yang berkaitan dengan tesis yang akan saya tulis, yaitu mengenai terminal yang ada di Kuala Lumpur. Terminal yang saya kunjungi adalah terminal induk Puduraya, terminal Putra dan terminal Titiwangsa.

Terminal Puduraya, merupakan terminal induk yang melayani berbagai rute di wilayah Malaysia, bahkan bus antar negara juga masuk ke terminal ini, seperti dari Singapura dan Thailand. Di samping itu, terminal ini juga melayani rute-rute dalam kota Kuala Lumpur. Letak terminal Puduraya terintegrasi dengan stasiun LRT Plaza Rakyat.

Terminal Puduraya terdiri dari satu pintu masuk dan satu pintu keluar. Terminal ini terdiri atas 23 lajur keberangkatan, di mana setiap lajur dapat menampung hingga 2 bus. Untuk menuju/naik ke bus, penumpang melalui lantai satu kemudian turn melalui tangga sesuai dengan lajur keberangkatan yang menjadi tujuan perjalanan. Lantai satu ini merupakan hall/ruang tunggu, yang didalamnya terdapat kios-kios, tempat makan dan *ticketing*. Disini tidak terlihat ada satupun pedagang asongan, baik di ruang tunggu maupun di dalam bus.

Dari pengamatan yang saya lakukan, luas lahan terminal Puduraya tidaklah lebih besar dari luas terminal Pulogadung Jakarta Timur. Namun, konstruksi terminal Puduraya terlihat memadukan fungsi sebuah terminal, tempat parkir kendaraan, dan tempat penginapan (hotel). Pada lantai

dasar/basement berfungsi sebagai terminal bus, lantai satu merupakan ruang tunggu/hall yang dilengkapi dengan kios-kios, tempat makan, dan ticketing. Sebagian lantai dua dan tiga berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan, yang juga berfungsi sebagai “*park and ride*” karena letaknya yang terintegrasi dengan LRT, sedangkan sebagian lagi serta lantai empat berfungsi sebagai hotel Puduraya.

Sistem transportasi di Kuala Lumpur bukan semata berbasis pada angkutan bus, akan tetapi telah terintegrasi dengan baik antara angkutan bus, LRT dan Monorail. LRT dan Monorail merupakan sistem transportasi yang menjadi andalan warga dalam melakukan pergerakan di Kuala Lumpur, untuk bekerja, berwisata dan lainnya.

Kondisi dan model terminal Puduraya ini dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam pembahasan tulisan ini. Model ini juga dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam penyediaan fasilitas terminal di Jakarta. Hal ini mengingat keterbatasan lahan di kota besar seperti Jakarta, sementara kebutuhan akan lahan terus meningkat, sehingga dengan luas lahan yang terbatas dapat dioptimalkan penggunaannya.



Gambar 5.2.
Terminal Puduraya Kuala Lumpur Malaysia
Fasilitas yang memberikan kenyamanan
Sumber : dokumentasi penulis







BAB VI

PEMBAHASAN

6.1. Deskripsi Karakteristik Responden Penumpang

6.1.1. Komposisi responden penumpang berdasarkan usia

Untuk penumpang angkutan dalam kota, sebagian besar usia responden kurang dari 35 tahun yaitu sebanyak 41.4 % atau 70 responden dengan usia responden yang paling muda 18 tahun, responden yang berusia antara 35 - 45 tahun sebanyak 37.3 % atau 63 responden dan responden yang berusia lebih dari 45 tahun sebanyak 21.3 % atau 36 responden dengan usia responden tertua 55 tahun. Hal ini menunjukkan bahwa dari responden yang dijadikan sampel penelitian merupakan usia produktif, yang sebagian besar merupakan pekerja atau karyawan. Dari kondisi tersebut memperlihatkan bahwa di sekitar terminal Pulogadung merupakan kawasan industri seperti wilayah Kecamatan Cakung dan kawasan perkantoran dan perdagangan di Kecamatan Kelapa Gading dan Kecamatan Pulogadung. Sebagaimana disampaikan Morill, bahwa pergerakan manusia di terminal dalam kota lebih didominasi untuk tujuan bekerja, kemudian berbelanja, pendidikan dan urusan keluarga.

Untuk penumpang angkutan luar kota yang berusia < 35 tahun sebanyak 33 % atau 33 responden dengan usia termuda 19 tahun, responden yang berusia 35 – 45 tahun sebanyak 45 % atau 45 responden dan penumpang yang berusia > 45 tahun sebanyak 22 % atau 22 responden dengan usia tertua 54 tahun. Hal ini tidaklah menunjukkan bahwa penumpang di terminal antar kota pada kondisi usia produktif, namun ini lebih merupakan pilihan dalam melakukan perjalanan untuk lebih menghemat biaya. Sebagaimana disampaikan Morill, bahwa pergerakan manusia di terminal antar kota ini lebih didominasi pada tujuan untuk urusan keluarga.

6.1.2. Komposisi responden penumpang berdasarkan jenis kelamin

Untuk penumpang angkutan dalam kota, sebagian besar jenis kelamin responden adalah pria yaitu sebanyak 101 orang atau 59.8 %, sisanya wanita

sebanyak 68 orang atau 40.2 %, sedangkan untuk penumpang angkutan luar kota, responden pria sebanyak 63 % atau 63 orang dan responden wanita sebanyak 37 % atau 37 orang. Dari kondisi penumpang berdasarkan jenis kelamin ini tidaklah mencerminkan bahwa pemanfaatan terminal Pulogadung lebih didominasi oleh pria dibandingkan dengan wanita. Komposisi penumpang ini lebih dipengaruhi oleh respon pria terhadap peneliti lebih baik, artinya bahwa dalam melakukan penelitian, peneliti mengajukan kuesioner kepada siapa saja yang memiliki respon terhadap penelitian ini. Setelah dilakukan rekapitulasi ternyata jumlah responden pria lebih besar dibandingkan dengan responden.

6.2. Faktor persepsual penumpang dari aspek faktor 1 (Manajemen Pengelolaan).

Berdasarkan hasil pengelompokan atas pertanyaan dalam kuesioner, faktor-faktor yang terbentuk sebagaimana yang terlihat dalam tabel Rotated Component Matrix, terlihat ada 6 faktor yang terbentuk. Keenam faktor tersebut kemudian diberi nama, untuk faktor 1 dinamakan Manajemen Pengelolaan, faktor 2 adalah Mobilitas, faktor 3 adalah Keamanan, faktor 4 adalah Aksesibilitas, faktor 5 dan 6 adalah Fasilitas. Kemudian dilakukan uji reliabilitas, dengan hasil bahwa faktor yang layak untuk dianalisa lebih lanjut adalah faktor 1 sampai dengan 4, dengan nilai diatas 0,5.

6.2.1. Pernyataan "Alasan saya menggunakan terminal Pulogadung adalah kemudahan mendapatkan angkutan umum untuk mencapai tempat tujuan."

Hasil analisis Chi-Square terhadap faktor kemudahan mendapatkan angkutan umum untuk mencapai tempat tujuan antara penumpang tujuan dalam kota dengan penumpang tujuan luar kota di terminal Pulogadung menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan. Pertimbangan penumpang tujuan luar kota adalah cukup tersedia armada angkutan dengan berbagai tujuan dan kelas, sehingga penumpang mempunyai alternatif pilihan diantara berbagai operator bus, apakah akan menggunakan bus kelas ekonomi atau eksekutif. Sebagaimana data yang diperoleh dari pengelola terminal, layanan jumlah armada yang tersedia

setiap harinya sebanyak 207 armada bus yang dioperasikan oleh 90 operator dengan trayek sebanyak 41 jurusan. Hal ini berarti bahwa setiap jurusan dilayani oleh lebih dari dua armada bus.

Untuk penumpang dengan tujuan dalam kota, yang menjadi pertimbangan bahwa di terminal Pulogadung cukup tersedia armada yang melayani berbagai jurusan. Dari laporan tercatat ada sekitar 1269 armada bus, baik bus besar, bus sedang maupun bus kecil yang melayani 55 jurusan. Namun untuk tujuan dalam kota ini, pada masing-masing jurusan tidak tersedia alternatif pilihan oleh karena armada yang tersedia hanya sejenis.

Sebagaimana disampaikan Wrigh & Ashford (1989), bahwa salah satu fungsi terminal adalah sebagai pusat layanan penumpang (*service availability*), yaitu untuk naik dan turun dari kendaraan, menunggu kendaraan, membeli karcis dan keperluan lain yang berhubungan dengan perjalanan. Disamping hal tersebut, fungsi terminal sebagai tempat para penumpang berganti moda angkutan.

Merujuk teori spasial sebagaimana disampaikan Morrill, bahwa pergerakan manusia memiliki tujuan yang bermacam-macam, seperti bekerja, belanja, rekreasi dan tujuan sosial. Para penumpang di terminal antar kota dan dalam kota sebagaimana data yang diperoleh memiliki tujuan yang berbeda. Penumpang di terminal angkutan dalam kota pada umumnya melakukan pergerakan untuk tujuan bekerja atau berbelanja, sedangkan penumpang di terminal antar kota lebih pada tujuan sosial, seperti berkunjung ke sanak keluarga atau rekreasi.

6.2.2. Pernyataan "Menurut saya, di terminal Pulogadung cukup tersedia informasi tentang keberangkatan bus".

Dari hasil analisis Chi Square terhadap faktor tersedianya informasi tentang keberangkatan bus, menunjukkan adanya perbedaan jawaban yang cukup signifikan. Bagi penumpang dengan tujuan dalam kota, kondisi ini menunjukkan informasi tentang keberangkatan dan tujuan bus cukup tersedia, terlebih lagi bahwa penumpang dalam kota lebih sering memanfaatkan terminal ini sehingga mereka mengetahui kendaraan yang mana yang menjadi tujuannya.

Bagi penumpang dengan tujuan luar kota, ketersediaan informasi dapat dilihat dengan adanya papan nama armada bus beserta tujuan perjalanan yang tertera di depan loket penjualan karcis masing-masing armada. Kondisi ini didukung dengan pelayanan yang diberikan oleh petugas di terminal Pulogadung yang memberikan informasi kepada calon penumpang via telepon tentang tujuan dan jadwal keberangkatan bus. Kondisi ini dipengaruhi oleh frekwensi pemanfaatan terminal oleh mereka yang tidak terlalu sering sehingga informasi tentang keberangkatan bus sangat mereka butuhkan.

6.2.3. Pernyataan ” Di terminal Pulogadung saya tidak perlu menunggu lama untuk berangkat ke tempat tujuan”.

Dari hasil analisis Chi-Square terhadap faktor tentang waktu menunggu kendaraan, terlihat bahwa perbedaan persepsi yang tidak signifikan antara penumpang di terminal dalam kota dengan luar kota. Kondisi ini memperlihatkan bahwa antara penumpang di terminal dalam kota dengan penumpang di terminal luar kota mempunyai persepsi yang sama terhadap waktu menunggu kendaraan. Bagi penumpang dengan tujuan luar kota, hal ini dikarenakan jadwal keberangkatan bus sudah teratur sesuai dengan jadwal yang tertera dalam ijin trayek. Akan tetapi, untuk bus dengan tujuan jarak jauh, seperti Surabaya atau Denpasar, dalam kondisi penumpang yang sepi diberikan toleransi waktu keberangkatan sampai dengan satu jam dari jadwal keberangkatan, sedangkan bus dengan tujuan jarak menengah seperti Bandung atau Cirebon, jadwal keberangkatan tepat seperti yang tertera dalam ijin trayek.

Untuk penumpang dengan tujuan dalam kota, kondisi dipengaruhi oleh tersedianya armada yang cukup banyak yang melayani setiap trayek. Penumpang dapat melakukan pilihan kepada armada yang tidak parkir di terminal terlalu lama dan berangkat lebih dulu. Karena banyaknya armada, dapat dikatakan bahwa penumpang tidak perlu menunggu untuk mendapatkan angkutan, melainkan kendaraan yang menunggu penumpang. Namun, ada armada bus yang memberangkatkan bus dengan tertib dan tidak saling mendahului, artinya bahwa bus yang tiba terlebih dahulu akan berangkat terlebih dahulu.

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

6.3. Faktor persepsual penumpang dari aspek faktor 2 (Mobilitas).

6.3.1. Pernyataan "Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak melaksanakan pemeliharaan lingkungan dengan baik".

Dari hasil analisis Chi-Square terhadap faktor ini, terlihat bahwa perbedaan persepsi jawaban responden yang cukup signifikan. Bagi penumpang di terminal dalam kota, hal ini dipengaruhi oleh kondisi lingkungan terminal kurang terjaga kebersihannya. Banyaknya armada angkutan yang parkir di lajur-lajur pemberangkatan bus, sementara kurangnya kesadaran awak bus menyebabkan lingkungan terminal yang menebarkan aroma yang tidak sedap. Kondisi ini ditunjang dengan keberadaan pedagang asongan dan pedagang kaki lima yang cukup banyak yang sering (maaf) buang air seni diantara bus-bus yang parkir. Dari tabel tabulasi silang terlihat 52,7 % responden menjawab setuju dan 1,2 % responden menjawab sangat setuju.

Untuk penumpang dengan tujuan luar kota, kondisi ini dipengaruhi oleh kebersihan yang relatif terjaga, tersedianya taman yang menambah keindahan. Walaupun di terminal bus luar kota ini juga banyak pedagang asongan, namun kesadaran awak bus untuk buang kotoran pada tempatnya cukup baik. Terlihat dari tabel bahwa tidak ada responden yang menjawab sangat setuju untuk pernyataan ini.

6.3.2. Pernyataan "Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak melaksanakan aturan yang telah digariskan dengan tegas".

Dari hasil analisis Chi-Square terhadap faktor ini, terlihat bahwa perbedaan jawaban yang cukup signifikan. Bagi penumpang di terminal bus dalam kota, hal ini dipengaruhi oleh semrawutnya kondisi di pintu keluar, di mana kendaraan parkir dan menunggu penumpang di depan pintu keluar, tepatnya di jalan Raya Bekasi sehingga menimbulkan kemacetan. Hal ini dikarenakan petugas, yang mengatur arus kendaraan kurang tegas dalam menindak angkutan yang melanggar aturan. Dari tabel analisis terlihat bahwa 58 % responden menjawab setuju untuk pernyataan ini dan ada 9,5 % yang menjawab sangat setuju.

Untuk penumpang di terminal bus antar kota, kondisi dipengaruhi oleh ketertiban bus yang parkir pada lajur keberangkatan yang telah ditetapkan, sesuai dengan tujuan bus itu sendiri. Bus-bus yang sudah waktunya berangkat langsung diberangkatkan oleh awak bus. Hal ini terlihat dari tabel analisis bahwa hanya 30 % responden yang menjawab setuju untuk pernyataan ini dan tidak ada responden yang menjawab sangat setuju.

6.3.3. Pernyataan "Menurut saya, manajemen pengelola terminal tidak menegakkan aturan berupa tindakan atas angkutan umum yang tidak masuk terminal Pulogadung.

Dari hasil analisis Chi-Square terhadap faktor ini, terlihat perbedaan jawaban yang cukup signifikan. Bagi penumpang di terminal bus dalam kota, hal ini dipengaruhi oleh seringnya angkutan umum, mikrolet atau metromini, yang berputar arah sebelum masuk terminal pada saat kondisi jalanan macet, terutama pada Jl. Raya Bekasi dari arah selatan (Rawamangun), sementara petugas yang ada tidak menindak angkutan yang berputar arah tersebut. Hal ini dikarenakan pintu masuk yang berada di Jl. Perintis Kemerdekaan. Dari tabel tabulasi terlihat bahwa 66,3 % responden menjawab setuju untuk pernyataan ini dan 0,6 % responden menjawab sangat setuju.

Bagi penumpang di terminal bus antar kota, kondisi dipengaruhi oleh keadaan di mana ketika mereka menuju ke terminal dengan menggunakan angkutan umum dalam kota. Bus-bus antar kota, baik yang datang maupun yang akan berangkat, diwajibkan masuk ke areal terminal untuk menaikkan atau

menurunkan penumpang. Dari tabel tabulasi terlihat bahwa 55 % responden menjawab setuju untuk pernyataan ini.

Dari data yang kami peroleh, selama bulan Januari 2007 di terminal dalam kota tercatat tindakan tegas dilakukan kepada 3 unit kendaraan. Ketiga kendaraan tersebut memiliki kesalahan yang beragam, seperti mangkal pada tempat yang tertera rambu-rambu larangan, ijin operasi yang habis masa berlakunya, serta pelanggaran dengan masuk ke jalur busway. Kesemua kendaraan tersebut kemudian ditilang dan diproses lebih lanjut.

6.4. Faktor persepsual penumpang dari aspek faktor 3 (Keamanan)

6.4.1. Pernyataan "Menurut saya, manajemen pengelola terminal telah mengatur jadwal keberangkatan dengan baik".

Dari hasil analisis Chi-Square terhadap faktor ini, terlihat perbedaan persepsi jawaban yang cukup signifikan. Bagi penumpang di terminal bus dalam kota, kondisi ini dipengaruhi oleh jadwal keberangkatan yang tidak teratur. Banyaknya armada bus yang melayani berbagai rute menyebabkan angkutan umum saling mendahului untuk berangkat, terutama bus ukuran kecil dan sedang, karena keberangkatan mereka yang memang tidak terjadwal, serta tidak ada aturan yang mewajibkan untuk berangkat atau parkir/ngetem. Kepada mereka yang ingin berangkat atau parkir tidak ada ketentuan yang melarangnya.

Bagi penumpang di terminal antar kota, kondisi ini dipengaruhi oleh teraturnya jadwal keberangkatan bus. Dalam setiap ijin trayek yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat, telah tertera jam keberangkatan. Manajemen pengelola hanya melihat dalam kartu pengawasan tentang jadwal keberangkatan bus dan menginstruksikan kepada bus yang sudah tiba waktunya untuk berangkat agar segera berangkat. Namun dalam kondisi sepi penumpang, pihak manajemen pengelola memberikan toleransi waktu keberangkatan hingga satu jam, terutama untuk bus dengan tujuan jarak jauh.

6.4.2. Pernyataan ”Alasan saya memanfaatkan terminal Pulogadung adalah memudahkan pergantian angkutan”.

Dari hasil analisis Chi-Square terhadap faktor ini, terlihat bahwa perbedaan persepsi jawaban responden yang tidak signifikan. Hal ini memperlihatkan kesamaan persepsi atas faktor memudahkan pergantian angkutan. Dari tabel analisis memperlihatkan bahwa untuk penumpang dalam kota yang menjawab setuju sebanyak 39,6 % dan sangat setuju 1,8 %, sedangkan untuk penumpang luar kota yang menjawab setuju sebanyak 33,0 % dan sangat setuju sebanyak 3 %.

Sebagaimana fungsi terminal yang disampaikan oleh Warpani, Wright & Ashford serta Benson & Whitehead, bahwa salah satu fungsi terminal adalah tempat para penumpang berganti angkutan untuk melanjutkan perjalanan mereka. Seperti diketahui, bahwa penumpang dari berbagai arah menuju terminal karena tujuan perjalanan disekitar terminal atau kemudian berganti kendaraan dan melanjutkan perjalanan menyebar ke berbagai penjuru kota, ke luar kota atau ke tempat-tempat tertentu.

6.5. Faktor persepsual penumpang dari aspek faktor 4 (Aksesibilitas)

6.5.1. Pernyataan ”Saya memanfaatkan terminal Pulogadung karena relatif aman dari gangguan penjahat”.

Dari tabel analisis Chi-Square terlihat bahwa persepsi jawaban antara penumpang di terminal dalam kota dengan luar kota terdapat perbedaan yang cukup signifikan. Penumpang di terminal dalam kota menjawab tidak setuju sebesar 47,9 % dan sangat tidak setuju sebesar 2,4 % untuk pernyataan ini. Sedangkan yang menjawab setuju sebesar 49,1 % dan sangat setuju sebesar 0,6 %. Kondisi dipengaruhi bahwa para penjahat sering melakukan kejahatan bukan di dalam areal terminal, akan tetapi mereka melakukan kejahatan di atas kendaraan umum ketika bus sudah dalam perjalanan atau keluar dari terminal.

Bagi penumpang diterminal luar kota, sebagian besar menjawab tidak setuju (47 %) dan yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 17 %, sedangkan yang menjawab setuju sebesar 36 % dan sangat setuju tidak ada. Kondisi ini memperlihatkan bahwa kondisi di terminal Pulogadung relatif kurang aman.

Walaupun sebenarnya sudah ada pengamanan aparat kepolisian, di mana pada masing-masing terminal tersedia pos polisi untuk menunjang keamanan, akan tetapi kejahatan lebih sering dilakukan di atas kendaraan. Persepsi penumpang terhadap faktor keamanan ini bukanlah bentuk kejahatan dan gangguan preman yang pernah mereka alami, akan tetapi terkadang mereka mendengar bahwa di terminal Pulogadung tidaklah aman.

6.5.2.Pernyataan ”Menurut saya di terminal Pulogadung tidak banyak preman maupun penjahat”.

Dari tabel analisis Chi-Square terlihat bahwa persepsi jawaban responden antara penumpang dalam kota dengan luar kota terjadi perbedaan yang cukup signifikan. Penumpang dalam kota sebagian besar menjawab tidak setuju untuk pernyataan ini (53,3 %) dan yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 3,6 %. Sedangkan penumpang yang menjawab setuju sebesar 42,6 % dan sangat setuju sebesar 0,6 %. Kondisi ini dipengaruhi oleh persepsi dan ketakutan penumpang akan kejahatan yang sering dilakukan oleh para preman/penjahat yang berpura-pura sebagai pedagang asongan, pengamen atau timer, yang bila ada kesempatan mereka akan melakukan aksi kejahatan.

Bagi penumpang luar kota, 65 % responden menjawab tidak setuju dan 21 % menjawab sangat tidak setuju untuk pernyataan ini, sedangkan yang menjawab setuju sebesar 13 % dan sangat setuju 1 %. Selain ancaman kejahatan yang dilakukan oleh mereka yang berprofesi sebagai pedagang asongan atau pengamen, banyak diantara responden yang menganggap keberadaan calo sangat mengkhawatirkan. Banyaknya armada/operator bus yang melayani suatu jurusan menciptakan persaingan yang tidak sehat diantara mereka. Para calo untuk mendapatkan penumpang sering melakukan tindakan yang tidak terpuji, menarik-narik calon penumpang agar mau memanfaatkan busnya untuk berangkat. Sering kita melihat pemandangan seorang penumpang/calon penumpang yang naik pada salah satu bus (bus A) sementara tas atau barang bawaan dinaikkan oleh calo lain pada bus yang lain.

6.5.3.Pernyataan ”Dalam memanfaatkan terminal Pulogadung saya tidak khawatir akan adanya gangguan kejahatan”.

Dari hasil analisis Chi-Square terlihat bahwa persepsi jawaban responden antara penumpang dalam kota dengan penumpang luar kota terjadi perbedaan yang cukup signifikan. Penumpang dalam kota menjawab tidak setuju sebanyak 50,3 % dan sangat tidak setuju sebanyak 4,1 % untuk pernyataan ini, sedangkan yang menjawab setuju sebanyak 45 % dan sangat setuju 0,6 %. Kondisi ini memperlihatkan kekhawatiran para responden akan ancaman dan gangguan kejahatan yang sewaktu-waktu dapat menimpa mereka. Perasaan aman menjadi terusik ketika penumpang melakukan perjalanan malam hari. Walaupun dalam pengambilan responden tidak pernah dilakukan pada malam hari, namun sebagian dari para responden pernah melakukan perjalanan pada malam hari, merasa was-was akan adanya gangguan kejahatan.

Untuk penumpang luar kota, responden yang menjawab setuju sebesar 54 % dan sangat setuju 3 % untuk pernyataan ini, sedangkan responden yang menjawab tidak setuju sebesar 33 % dan sangat tidak setuju 10 %. Kondisi ini memperlihatkan bahwa penumpang di terminal luar kota tidak merasa khawatir akan adanya gangguan kejahatan. Frekwensi pemanfaatan terminal yang tidak terlalu sering dan mereka sendiri tidak pernah mengalami gangguan kejahatan sehingga mereka beranggapan bahwa keamanan di terminal Pulogadung cukup kondusif.

6.6. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penumpang Dalam Memanfaatkan Terminal Pulogadung.

Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap pemanfaatan terminal Pulogadung, disini metode yang digunakan adalah Regresi Biner Logistik. Dari hasil analisis sebagai terlihat pada tabel 5.7, bahwa faktor yang paling berpengaruh terhadap pemanfaatan terminal Pulogadung adalah aksesibilitas dengan nilai $\text{Exp}(B)$ sebesar 1,839, kemudian Mobilitas dengan nilai $\text{Exp}(B)$ sebesar 1,771, disusul faktor Manajemen dengan nilai $\text{Exp}(B)$ sebesar 1,440 dan Keamanan dengan nilai $\text{Exp}(B)$ sebesar 1,244.

Kondisi ini memperlihatkan bahwa penumpang memanfaatkan terminal Pulogadung oleh karena tersedianya armada angkutan yang melayani berbagai jurusan, baik dalam kota maupun luar kota, dalam perjalanan menuju terminal Pulogadung maupun meneruskan perjalanan dan berganti angkutan. Dari data yang diperoleh, bahwa para responden umumnya berdomisili di sekitar terminal Pulogadung, seperti di Kecamatan Pulogadung, Kecamatan Cakung, dan Kecamatan Kelapa Gading, atau mereka mempunyai tujuan perjalanan disekitar wilayah tersebut. Hal ini dipengaruhi oleh kedekatan jarak yang secara aksesibilitas akan lebih efektif melakukan perjalanan melalui terminal Pulogadung ini.

Sebagaimana disampaikan Wrigh & Ashford (1989), bahwa fungsi terminal merupakan titik konsentrasi (*traffic concentration*) penumpang dari berbagai arah yang berkumpul atau menuju ke sana, karena tujuan perjalanan disekitar terminal atau yang kemudian berganti kendaraan. Hal ini terlihat dari asal perjalanan para responden, terutama responden di terminal dalam kota, bahwa pada umumnya responden yang berasal dari luar wilayah Cakung, Pulogadung dan Kelapa Gading, perjalanan berakhir di ketiga wilayah tersebut. Sedangkan responden yang berdomisili di tiga wilayah tersebut, terminal ini merupakan titik dispersi, yaitu penumpang memanfaatkan terminal Pulogadung sebagai tempat penyebaran untuk kemudian melanjutkan perjalanan ke berbagai penjuru kota atau dengan tujuan khusus.

Untuk responden di terminal antar kota, fungsi terminal ini merupakan titik dispersi atau penyebaran ke berbagai tujuan luar kota, sementara dari data yang diperoleh memperlihatkan bahwa kedekatan jarak tempat tinggal dengan lokasi terminal tidak berpengaruh. Banyak ditemui responden yang berdomisili di luar tiga wilayah tersebut di atas. Kondisi ini memperlihatkan aksesibilitas yang tinggi bagi para penumpang/calon penumpang untuk menjangkau tempat tujuan.

Dari data yang kami peroleh, terlihat bahwa kapasitas penumpang yang tersedia jauh melebihi jumlah penumpang yang berangkat. Kapasitas kursi untuk tujuan antar kota yang tersedia sebanyak 8.160 kursi, sedangkan jumlah penumpang yang berangkat setiap hari rata-rata 1.387 penumpang yang dilayani

oleh 207 unit armada bus. Dengan demikian penumpang akan dengan mudah mendapatkan bus sesuai dengan tujuan perjalanannya.

6.7. Faktor Fasilitas

Dari hasil analisis menunjukkan bahwa faktor fasilitas tidak mempengaruhi para pengguna dalam memanfaatkan terminal Pulogadung. Fasilitas yang tersedia di terminal Pulogadung cukup lengkap, seperti tempat ibadah, toilet, kios/warung makan, ruang tunggu dan ruang ticketing, namun kondisinya tidak lagi mampu memberikan kenyamanan kepada para pengguna.

Tidak semua penumpang dalam melakukan perjalanan melalui sebuah terminal memanfaatkan fasilitas yang tersedia, seperti ruang tunggu, toilet, mushalla, dan lain sebagainya. Akan tetapi, sebagaimana yang disyaratkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 bahwa sebuah terminal haruslah dilengkapi dengan fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Fasilitas utama terdiri dari jalur pemberangkatan kendaraan umum, jalur kedatangan, tempat parkir kendaraan umum selama menunggu waktu keberangkatan, kantor terminal, ruang tunggu penumpang atau pengantar, menara pengawas, loket penjualan karcis, serta rambu-rambu dan papan informasi. Fasilitas penunjang terdiri antara lain : toilet, mushalla, kios/kantin, ruang pengobatan, ruang informasi dan pengaduan, serta telepon umum.

Untuk dapat memberikan manfaat yang baik kepada para pengguna, fasilitas-fasilitas yang tersedia haruslah dikelola dengan suatu manajemen fasilitas yang baik. Pengelolaan fasilitas tersebut dapat berupa pemeliharaan, perbaikan, perawatan ataupun renovasi. Untuk dapat melaksanakan suatu manajemen aset dengan baik, menurut Barata (2006) proses yang harus dijalankan setidaknya meliputi :

- Mempersiapkan-merencanakan segala sesuatu yang berhubungan dengan pengembangan aset.
- Menyediakan segala sesuatu yang berkaitan dengan pengembangan aset (*providing*).
- Pemanfaatan aset secara efektif dan efisien (*processing*).
- Pengembangan aset secara optimal (*performing*).
- Mempromosikan aset agar memberikan nilai lebih (*promoting*).

Apabila kita bandingkan dengan kondisi terminal yang ada di Kuala Lumpur (Malaysia) dengan terminal Pulogadung, maka terlihat perbedaan yang sangat jauh dari segi kenyamanan dan keamanan. Ruang tunggu, kios, ruang makan serta ticketing berada dalam satu lantai yang luas dan nyaman, serta terpisah dari lajur-lajur kendaraan sehingga penumpang/calon penumpang tidak menghirup asap knalpot kendaraan.

Dari hasil wawancara dengan pengelola (UPT) diketahui bahwa pemeliharaan dan perawatan aset bangunan terminal Pulogadung tidak dilaksanakan secara rutin setiap tahun. Hal ini dapat mengurangi kemungkinan manfaat yang diperoleh dengan keberadaan aset tersebut. Sebagaimana diuraikan Barata (1995), bahwa aset haruslah tetap dipelihara agar memberikan manfaat tidak hanya sekarang, namun juga dapat memberikan manfaat pada masa yang akan datang.

6.8. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pengusaha/Perwakilan Otobus dalam Pemanfaatan Terminal Pulogadung.

Berdasarkan tabel Rotated Component Matrix, dari masing-masing indikator pertanyaan, terbentuklah 3 faktor dengan rincian sebagai berikut :

- Faktor 1, merupakan kumpulan dari pertanyaan kuesioner nomor 6, 11, 17 dan 18, yang kemudian dinamakan faktor Keamanan.
- Faktor 2, merupakan kumpulan dari pertanyaan kuesioner nomor 1, 3, 4, dan 13, yang kemudian dinamakan faktor Aksesibilitas.
- Faktor 3, merupakan kumpulan dari pertanyaan kuesioner nomor 20, 21, 14 dan 16, yang kemudian dinamakan sebagai faktor Biaya Operasional dan Aturan.

Dari ketiga faktor yang terbentuk di atas, dengan mempergunakan analisis Spearman Rank Correlation (Spearman's rho), diketahui bahwa faktor yang mempunyai hubungan positif dan signifikan penilaian terhadap pemanfaatan terminal Pulogadung adalah faktor Aksesibilitas dan Biaya Operasional & Aturan, sedangkan faktor Keamanan tidak ada hubungan yang signifikan terhadap pemanfaatan terminal Pulogadung oleh Pengusaha/Perwakilan Otobus.

Aksesibilitas yang dirasakan oleh para pengusaha/perwakilan otobus adalah kemudahan dalam mendapatkan tempat parkir dalam rangka menunggu penumpang, kemudahan dalam menjangkau terminal itu sendiri serta kemudahan untuk mendapatkan penumpang. Sedangkan biaya operasional, sangat dirasakan dengan keberadaan pool kendaraan sehingga masing-masing armada bus tidak perlu menyediakan lahan untuk keperluan membuat pool ini. Dengan kondisi tersebut, masing-masing armada bus dapat memanfaatkan fasilitas ini sesuai dengan kebutuhan berapa lama ia akan kembali. Adanya pool terminal ini menghindari bus parkir di tepi jalan, sebagaimana disampaikan Addenbrooke (1981) yang menyatakan bahwa salah satu fungsi terminal adalah untuk menghilangkan tumpukan kendaraan/bus di jalan raya. Warpani lebih lanjut mengungkapkan bahwa salah satu fasilitas yang harus disediakan yang berhubungan dengan fungsi terminal adalah pool tempat mereka menyimpan kendaraan selama mereka berada di Jakarta ini.

Sebagaimana menurut Nasution (2004), perusahaan transportasi umum yang menghasilkan jasa pelayanan transportasi kepada masyarakat pengguna jasa angkutan, terdapat empat fungsi produk jasa transportasi, yaitu aman (*safety*), tertib dan teratur (*regularity*), nyaman (*comfort*) dan ekonomis. Aman disini merupakan aman dari gangguan kejahatan dan aman dalam hal jaminan keselamatan dari kemungkinan kecelakaan yang mungkin terjadi.

Tertib dan teratur, merupakan pengoperasian angkutan yang teratur atau terjadwal dengan baik. Kemudian terciptanya efisiensi operasional angkutan untuk memaksimalkan keuntungan yang mungkin diperoleh.

6.9. Tanggapan atas Rencana Pemindahan Terminal Pulogadung

Berdasarkan hasil analisis data kuesioner terlihat bahwa dari 100 responden penumpang antar kota, 23 responden (23 %) menjawab sangat setuju untuk pertanyaan "Saya mendukung apabila terminal Pulogadung dipindahkan ke tempat lain", 41 responden (41 %) menjawab setuju, 31 responden (31 %) menjawab tidak setuju dan 5 responden (5 %) menjawab sangat tidak setuju. Untuk penumpang dalam kota, 3 responden (1,8 %) menjawab sangat setuju, 98 responden (57,9%) menjawab setuju, 64 responden (37,9%) menjawab tidak

setuju dan 4 responden (2,4 %) menjawab sangat tidak setuju. Sedangkan untuk pengusaha otobus, dari 30 responden ternyata yang menjawab sangat setuju terminal dipindahkan sebanyak 5 responden (16,7 %), 17 responden (56,6 %) menjawab setuju, 6 responden (20 %) menjawab tidak setuju dan 2 responden (6,7 %) menjawab sangat tidak setuju.

Dari komposisi data di atas memperlihatkan bahwa sebagian besar responden setuju apabila terminal Pulogadung dipindahkan ke lokasi lain, yaitu di Pulogebang. Hal ini menunjukkan bahwa lokasi sebuah terminal tidaklah berpengaruh terhadap penumpang dan pengusaha dalam pemanfaatan terminal. Penumpang dalam melakukan pergerakan lebih dipengaruhi ketersediaan angkutan umum untuk menjangkau tujuan, sedangkan bagi pengusaha yang menjadi pertimbangan adalah adanya demand atas armada yang mereka sediakan. Terminal hanyalah sebuah prasarana yang mempertemukan penumpang dan armada bus, tempat menaikkan dan menurunkan penumpang.

Sebagaimana persyaratan letak dan luas sebuah terminal yang disampaikan oleh Warpani (2002), bahwa terminal tipe A haruslah memiliki lahan seluas 5 ha. Terminal Pulogadung sebagai terminal tipe A, dari segi luas lahan saat ini tidaklah mencukupi karena luas lahan yang tersedia hanya 3,5 ha. Kondisi ini mengakibatkan terminal Pulogadung terkesan semrawut, karena dengan luas lahan yang demikian melayani jumlah bus yang relatif besar.

Sebagai terminal penumpang dengan tipe A, Pulogadung melayani berbagai jurusan antar kota antar propinsi, bahkan antar pulau serta dalam kota. Dari segi tata ruang wilayah, terminal Pulogadung pada awalnya merupakan daerah pinggiran kota yang sesuai untuk terminal antar kota. Akan tetapi, dengan perubahan luas wilayah Jakarta dengan pengambilan sebagian wilayah Bekasi pada tahun 1976, serta perkembangan kota yang pesat seperti saat ini Pulogadung lokasinya menjadi berada di tengah kota, sehingga dari aspek tata ruang kurang mendukung apabila sebuah terminal antar kota berada di tengah kota karena akan mengakibatkan bangkitan lalu lintas semakin tinggi dengan melintasnya bus antar kota di jalan-jalan dalam kota. Dengan kondisi seperti sekarang ini, keberadaan terminal Pulogadung dirasakan kurang mendukung dalam rangka menciptakan Pola Transportasi Makro di Jakarta.

Relokasi terminal Pulogadung ke Pulogebang haruslah disertai dengan peningkatan infrastruktur jalan menuju lokasi tersebut. Saat ini kondisi jalan menuju lokasi pemindahan kurang baik, artinya dari segi aksesibilitas kurang mendukung. Lebar jalan menuju terminal dari arah Jl. Raya Bekasi, seperti Jl. Raya Pulogebang dan jalan sisi tol Cakung hanya sekitar 6 meter.

Apabila relokasi terminal Pulogadung terlaksana, lalu bagaimana dengan terminal Pulogadung yang sekarang? Melihat lokasinya yang strategis, dengan akses jalan yang cukup baik dan lebar, terminal Pulogadung sebaiknya tetaplah difungsikan sebagai terminal, namun terminal dengan tipe B, yang hanya melayani angkutan umum dalam kota. Hal ini mengingat bahwa di Jakarta basis angkutan umum masih didominasi oleh angkutan jalan raya dengan armada bus, berbeda dengan di Kuala Lumpur Malaysia yang telah terintegrasi antara angkutan bus, Monorail dan LRT. Kemudian terminal Pulogadung ini direnovasi dengan memadukan fungsi sebuah terminal dengan pusat bisnis, perdagangan, "*park and ride*" mengingat telah tersedia dua koridor Busway, yaitu menuju Harmoni lewat Jl. Perintis Kemerdekaan dan menuju Dukuh Atas lewat Jl. Pemuda. Hal ini mengingat lokasinya yang strategis, yaitu sebagai titik simpul lalu lintas dari arah Bekasi melalui Jl. Raya Bekasi menuju ke arah pusat kota melalui Jl. Perintis Kemerdekaan dan Jl. Pemuda.

