

## 7. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

### 7.1 Analisis Terminal

#### 7.1.1 Analisis Spasial Terminal Pulo Gadung

Terminal Pulo Gadung diresmikan tahun 1976 berlokasi di Jalan Bekasi Raya Jakarta Timur. Terminal Pulo Gadung terletak di ujung antara 2 jalan raya yaitu Jalan Bekasi Raya dan Jalan Perintis Kemerdekaan. Terminal ini berbatasan dengan bangunan dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan jalan Perintis Kemerdekaan, sebelah barat berbatasan dengan Rumah Susun Pulo Gadung dan pasar Pulo Gadung, sebelah selatan berbatasan dengan jalan Bekasi Raya, sedangkan sebelah timur merupakan pertigaan pertemuan antar jalan Perintis Kemerdekaan dengan jalan Bekasi Raya. Adanya jaringan bus priority / busway koridor Pulo Gadung – Harmoni – Kali Deres.

Lingkungan sekitar terminal Pulo Gadung terdapat Pulo Gadung Trade Center (PTC), Rumah Sakit Mediros, Rumah Susun Pulo Gadung, Pasar Pulo Gadung, Sekolah dan Komplek Perumahan.

Terminal Pulo Gadung dari ukuran luas totalnya (123.186,-m<sup>2</sup>) dan konfigurasi dengan bangunan bertingkat banyak dengan ketinggian lantai 16, bisa sebagai Pusat Belanja Super Regional sesuai pendapat Utami, CW (2006).

#### 7.1.2 Analisis Spasial Terminal Kampung Rambutan

Terminal Kampung Rambutan diresmikan tahun 1992 berlokasi di Jalan lingkaran luar selatan TMII Jakarta Timur. Terminal Kampung Rambutan terletak di samping Jalan Tol Jagorawi. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan jalan lingkaran luar selatan TMII, sebelah barat berbatasan dengan permukiman, sebelah selatan berbatasan permukiman, sedangkan sebelah timur berbatasan dengan Jalan Tol Jagorawi.

Lingkungan sekitar terminal Kampung Rambutan terdapat mal Cijantung, Pasar Kramatjati, Pasar grosir Makro, Taman Mini Indonesia Indah, Sekolah dan Komplek Perumahan. Adanya jaringan bus priority / busway koridor Kampung Rambutan – Kampung Melayu – Ancol.

Terminal Kampung Rambutan dari ukuran luas totalnya (112.800,- m<sup>2</sup>) dan konfigurasi dengan orientasi yang dihubungkan oleh jalan umum terletak di samping Jalan Tol Jagorawi. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan jalan lingkar luar selatan, bisa sebagai Pusat Belanja Regional sesuai pendapat Utami, CW (2006)

### **7.1.3 Analisis Spasial Terminal Kali Deres**

Terminal Kali Deres diresmikan tahun 1984 berlokasi di Jalan Daan Mogot Jakarta Barat. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan permukiman, sebelah barat berbatasan dengan permukiman Komplek Brimob, sebelah selatan berbatasan Jalan Daan Mogot, sedangkan sebelah timur berbatasan dengan permukiman. Adanya jaringan bus priority / busway koridor Kali Deres – Harmoni – Pulo Gadung.

Lingkungan sekitar terminal Kali Deres terdapat Mal Daan Mogot, Pasar Kali Deres, Pasar Peta Selatan, Swalayan Hari Hari, Sekolah dan Komplek Perumahan.

Terminal Kali Deres dari ukuran luas totalnya (56.551,20 m<sup>2</sup>) dan konfigurasi dengan orientasi yang dihubungkan oleh jalan umum terletak di samping Jalan Daan Mogot. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian selatan berbatasan dengan jalan Daan Mogot, bisa sebagai Pusat Belanja Regional sesuai pendapat Utami, CW (2006)

#### 7.1.4 Analisis Spasial Terminal Lebak Bulus

Terminal Lebak Bulus diresmikan tahun 1990 berlokasi di Jalan Pasar Jumat Jakarta Selatan. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan jalan Pasar Jumat, sebelah barat berbatasan dengan permukiman, sebelah selatan berbatasan permukiman, sedangkan sebelah timur berbatasan dengan Jalan Lebak Indah 1, akan beroperasinya jaringan bus priority / busway koridor Lebak Bulus – Harmoni.

Lingkungan sekitar terminal Lebak Bulus terdapat mal Pondok Indah 1, dan 2, Carrefour, Poins Square (Giant), Pasar Jumat, Stadion Pelita Jaya, Sekolah dan Komplek Perumahan.

Terminal Lebak Bulus dari ukuran luas totalnya (10.800,-m<sup>2</sup>) dan konfigurasi dengan orientasi yang dihubungkan oleh jalan umum terletak di samping Jalan Pasar Jumat. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan jalan Pasar Jumat, bisa sebagai Pusat Belanja Neighbourhood sesuai pendapat Utami, CW (2006)

#### 7.1.5 Analisis Spasial Terminal Senen

Terminal Senen diresmikan tahun 1974 berlokasi di Jalan Pasar Senen Jakarta Pusat. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan pertokoan, sebelah barat berbatasan dengan Jalan Pasar Senen, sebelah selatan berbatasan dengan Pasar Senen, sedangkan sebelah timur berbatasan dengan Jalan Stasiun Senen. Dilewati jaringan bus priority / busway koridor Kampung Melayu – Ancol.

Lingkungan sekitar terminal Senen terdapat Supermarket Golden Truly, Hero, Plaza Atrium, Mega Glodok Kemayoran, Istana Pasar Baru, King Plaza, Plaza Metro, Apartement, Hotel, Perkantoran, Pertokoan, dan Stasiun Kereta Api.

Terminal Senen dari ukuran luas totalnya (22.050,72 m<sup>2</sup>) dan konfigurasi dengan orientasi yang dihubungkan oleh jalan umum terletak di samping Jalan Pasar Senen. Terminal ini berbatasan dengan pertokoan dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan pertokoan, bisa sebagai Pusat Belanja Community sesuai pendapat Utami, CW (2006)

#### **7.1.6 Analisis Spasial Terminal Pinang Ranti**

Terminal Pinang Ranti berlokasi di Jalan Pondok Gede Raya Jakarta Timur. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan jalan Pondok Gede Raya, sebelah barat berbatasan dengan permukiman, sebelah selatan berbatasan dengan permukiman, sedangkan sebelah timur berbatasan dengan Jalan Asem Nirbaya, akan beroperasinya jaringan bus priority / busway koridor Pinang Ranti – Grogol – Pluit.

Lingkungan sekitar terminal Pinang Ranti terdapat Taman Mini Square(Carrefour), Padang Golf Halim, Taman Mini Indonesia Indah, Komp. Pasar Kramat Jati, Sekolah dan Komplek Perumahan.

Terminal Pinang Ranti dari ukuran luas totalnya (37.969,60 m<sup>2</sup>) dan konfigurasi dengan orientasi yang dihubungkan oleh jalan umum terletak di samping Jalan Pondok Gede Raya. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan jalan Pondok Gede Raya, bisa sebagai Pusat Belanja Community sesuai pendapat Utami, CW (2006)

#### **7.1.7 Analisis Spasial Terminal Tanjung Priok**

Terminal Tanjung Priok diresmikan tahun 1969 berlokasi di Jalan Enggano Jakarta Utara. Terminal ini berbatasan dengan Stasiun Kereta Api dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan Jalan Enggano, sebelah barat berbatasan dengan Jalan Enggano, sebelah selatan berbatasan dengan Jalan Stasiun Tj.Priok, sedangkan sebelah timur

berbatasan dengan Taman Stasiun Tj.Priok, akan beroperasinya jaringan bus priority / busway koridor Cililitan – Tanjung Priok – Pluit.

Lingkungan sekitar terminal Tanjung Priok terdapat Mal Ramayana, Plaza Koja, permukiman, dan Stasiun Kereta Api.

Terminal Tanjung Priok dari ukuran luas totalnya (17.541,20 m<sup>2</sup>) dan konfigurasi dengan orientasi yang dihubungkan oleh jalan umum terletak di samping Jalan Enggano. Terminal ini di kelilingi dengan Jalan Stasiun Tanjung Priok dan jalan Enggano yang ada di sekitarnya, bisa sebagai Pusat Belanja Community sesuai pendapat Utami, CW (2006)

#### **7.1.8 Analisis Spasial Terminal Klender**

Terminal Klender diresmikan tahun 1981 berlokasi di Jalan Teratai Putih Raya Jakarta Timur. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan jalan Nusa Indah, sebelah barat berbatasan dengan Jalan Teratai Putih Raya, sebelah selatan berbatasan dengan Kantor Pos, sedangkan sebelah timur berbatasan dengan Sekolah.

Lingkungan sekitar terminal Klender terdapat Mal Matahari, Giant, Sekolah dan Komplek Perumahan.

Terminal Klender dari ukuran luas totalnya (7.350,-m<sup>2</sup>) dan konfigurasi dengan orientasi yang dihubungkan oleh jalan umum terletak di samping Jalan Teratai Putih Raya. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan jalan Nusa Indah, bisa sebagai Pusat Belanja Neighbourhood sesuai pendapat Utami, CW (2006)

#### **7.1.9 Analisis Spasial Terminal Rawamangun**

Terminal Rawamangun diresmikan tahun 1972 berlokasi di Jalan Perserikatan Jakarta Timur. Terminal ini berbatasan dengan Jalan Tenggiri dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan pertemuan Jalan Perserikatan, dan Jalan Tenggiri sebelah barat berbatasan

dengan Jalan Perserikatan, sebelah selatan berbatasan dengan Permukiman, sedangkan sebelah timur berbatasan dengan Jalan Tenggara.

Lingkungan sekitar terminal Rawamangun terdapat Plaza Arion, Indogrosi, swalayan Tip Top, Pusat Perdagangan Beras, permukiman, dan Sekolah.

Terminal Rawamangun dari ukuran luas totalnya (19.132,00 m<sup>2</sup>) dan konfigurasi dengan orientasi yang dihubungkan oleh jalan umum terletak di samping Jalan Perserikatan. Terminal ini di kelilingi dengan Jalan Perserikatan dan jalan Tenggara yang ada di sekitarnya, bisa sebagai Pusat Belanja Community sesuai pendapat Utami, CW (2006)

#### **7.1.10 Analisis Spasial Terminal Pasar Minggu**

Terminal Pasar Minggu diresmikan tahun 1988 berlokasi di Jalan Pasar Minggu Raya Jakarta Selatan. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan permukiman, sebelah barat berbatasan dengan pasar dan permukiman, sebelah selatan berbatasan dengan Pasar Jaya, sedangkan sebelah timur berbatasan dengan Jalan Pasar Minggu Raya, dalam rencana jaringan bus priority / busway koridor UI – Pasar Minggu – Manggarai.

Lingkungan sekitar terminal Pasar Minggu terdapat Mal Borobudur, Mal Ramayana, Mal Robinson, Ranch Market, permukiman, Sekolah, dan Stasiun Kereta Api.

Terminal Pasar Minggu dari ukuran luas totalnya (16.150,00 m<sup>2</sup>) dan konfigurasi dengan orientasi yang dihubungkan oleh jalan umum terletak di samping Jalan Pasar Minggu Raya. Terminal ini berbatasan dengan permukiman dan jalan yang ada di sekitarnya yaitu bagian utara berbatasan dengan permukiman, dan Pasar Jaya, bisa sebagai Pusat Belanja Community sesuai pendapat Utami, CW (2006).

## **7.2 Analisis Karakteristik Pengguna Terminal**

### **7.2.1 Analisis Karakteristik Pengguna Terminal Berdasarkan Usia**

Usia pengguna terminal dibedakan menjadi empat kategori, kurang dari 20 tahun, antara 21 hingga 30 tahun, 31 hingga 40 tahun dan 41 tahun ke atas. Untuk seluruh terminal, usia penumpang yang paling dominan adalah antara 21 hingga 30 tahun (49,8%), disusul usia di bawah 20 tahun (24%), kemudian 31 hingga 40 tahun (20,4%) dan sisanya (5,8%) usia 41 tahun ke atas. (Bar Chart terlampir)

Menurut Utami CW, (2006) manajemen harus mempunyai filosofi yang terkait dengan manajemen hubungan pelanggan yang merupakan serangkaian strategi, program, dan sistem yang berfokus pada pengidentifikasian dan pengembangan loyalitas pelanggan. Sebagai proses interaksi membutuhkan data pelanggan untuk membangun kesetiaan melalui aktivitas (1) mengumpulkan data pelanggan, (2) menganalisis data pelanggan dan (3) mengidentifikasikan pasar sasaran. Dikaitkan dengan usia pengguna terminal terbanyak antara usia 21-30 tahun (49,8 persen) sebagai sasaran pasarnya meliputi: cosmetic, fashion, planet sports, photography, disc tarra, optic, book store, shoes store, electronic store.

### **7.2.2 Analisis Karakteristik Pengguna Terminal Berdasarkan Status Pernikahan**

Berdasarkan status pernikahan, dari 1000 responden 993 di antaranya memberikan jawaban. Dari seluruh responden yang menjawab, 456 responden (45,9%) berstatus menikah dan 537 responden tidak menikah (54,1%).(Bar Chart terlampir)

Dilihat dari status pengguna terminal terbanyak yang menikah terdapat pada Terminal Pinang Ranti (66,3 %) dan terbanyak yang tidak menikah terdapat pada Terminal Senen (66,0 %) sebagai sasaran pasarnya meliputi: cosmetic, fashion, baby store, toys store, planet sports, photography, disc tarra, optic, book store, shoes store, electronic store.

### 7.2.3 Analisis Karakteristik Pengguna Terminal Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan para pengguna terminal cukup beragam merata. Tipe pekerjaan ini dibagi menjadi 4 macam, Wiraswasta/Pengusaha, Pegawai Negeri, Pegawai Swasta, Lainnya. Jawaban lainnya beragam dari mulai mahasiswa, pelajar, ibu rumah tangga dan lain sebagainya. Dari 1000 responden, ada 953 responden yang menjawab, sisanya tidak menjawab, bisa jadi karena merahasiakan pekerjaannya.

Jawaban paling sering muncul adalah Pegawai Swasta dan Lainnya, masing-masing 294 responden (30,8%), kemudian wiraswasta/pengusaha sebanyak 278 responden (29,2%) dan Pegawai Negeri sebanyak 87 responden (9,1%).(Bar Chart terlampir)

Dilihat dari pekerjaan para pengguna terminal terbanyak sebagai Wiraswasta/Pengusaha terdapat pada Terminal Tanjung Priok (46,9 %) dan sebagai Pegawai Swasta terbanyak terdapat pada Terminal Senen (38,5 %), bisa sebagai sasaran pasarnya meliputi: cosmetic, fashion, planet sports, photography, disc tarra, optic, book store, shoes store, electronic store.

### 7.2.4 Analisis Karakteristik Pengguna Terminal Berdasarkan Pendidikan

Pendidikan responden, untuk seluruh terminal yang paling dominan adalah SLTA, yaitu sebanyak 618 responden (62,4%), terbanyak kedua tingkat pendidikan Sarjana sebanyak 217 responden (21,9%), kemudian SMP sebanyak 132 responden (13,3%) dan terakhir SD sebanyak 23 responden (2,3%). Untuk pertanyaan ini, dari 1000 responden terdapat 990 (99%) responden yang menjawab. (Bar Chart terlampir)

Dilihat dari pendidikan para pengguna terminal terbanyak adalah SLTA, yaitu sebanyak 618 responden (62,4%), sebagai sasaran pasarnya meliputi: cosmetic, fashion, baby store, toys store, planet sports, photography, disc tarra, optic, book stores, care store, shoes store, electronic store.



### **7.2.5 Analisis Karakteristik Pengguna Terminal Berdasarkan Rumah Tinggal**

Dari 1000 responden, 985 yang menjawab untuk pertanyaan mengenai rumah tinggalnya. 340 responden menjawab tinggal ikut dengan orang tua (34,5%), Ngontrak sebanyak 319 responden (32,4%), Rumah sendiri 266 responden (27%) dan sisanya 60 responden (6,1%) ikut dengan saudara. (Bar Chart terlampir)

Dilihat dari rumah tinggalnya para pengguna terminal terbanyak menjawab tinggal ikut dengan orang tua terdapat pada Terminal Senen (47,4 %) dan Rumah sendiri terbanyak terdapat pada Terminal Pinang Ranti (40,8 %), bisa sebagai sasaran pasarnya meliputi: cosmetic, fashion, baby store, toys store, planet sports, photography, disc tarra, optic, book store, shoes store, electronic store.

### **7.2.6 Analisis Karakteristik Pengguna Terminal Berdasarkan Penghasilan**

Pada pertanyaan mengenai penghasilan, banyak responden yang tidak menjawab, dari 1000 responden, hanya 807 responden yang menjawab. Jawaban paling dominan adalah tingkat penghasilan antara Rp. 501.000 hingga Rp. 1 Juta, sebanyak 267 responden (33,1%), kemudian antara Rp. 1.001.000 hingga Rp. 1,5 Juta, sebanyak 218 responden (27%), lalu responden yang menjawab penghasilan kurang dari Rp. 500.000 sebanyak 172 responden (21,3%) dan terakhir responden dengan penghasilan lebih besar dari Rp. 2 Juta sebanyak 47 responden (5,8%).(Bar Chart terlampir)

Dilihat dari penghasilan lebih besar dari Rp. 2 Juta para pengguna terminal urutan pertama terdapat pada Terminal Tanjung Priok (12,5 %) dan urutan kedua terdapat pada Terminal Lebak Bulus (10,1 %), untuk seluruh pengguna terminal penghasilan dominan dari segi ekonominya masih dianggap kecil, sebagai sasaran pasarnya meliputi: cosmetic, fashion, planet sports, photography, disc tarra, optic, book store, shoes store, electronic store.

### **7.2.7 Analisis Karakteristik Pengguna Terminal Berdasarkan Kendaraan Bermotor yang dimiliki**

Berdasarkan kepemilikan responden atas kendaraan bermotor, responden dikelompokkan menjadi 4 kelompok yaitu Tidak memiliki kendaraan bermotor, memiliki sepeda motor, memiliki mobil dan memiliki keduanya. Diketahui bahwa kebanyakan responden memiliki sepeda motor yaitu sebanyak 567 responden atau 56,7%, kemudian responden yang tidak memiliki kendaraan bermotor sebanyak 346 responden (34,6%), kemudian responden yang hanya memiliki mobil sejumlah 83 responden (8,3%) dan sisanya adalah responden yang memiliki mobil maupun sepeda motor sejumlah 4 responden (0,4%).(Bar Chart terlampir)

Dilihat atas sepeda motor terbanyak yang dimiliki para pengguna terminal terdapat pada Terminal Tanjung Priok (75,0 %) dan urutan kedua terdapat pada Terminal Pinang Ranti (70,0 %), untuk seluruh pengguna terminal dominan memiliki sepeda motor dari segi ekonominya masih dianggap kecil, sebagai sasaran pasarnya meliputi: cosmetic, fashion, planet sports, photography, disc tarra, optic, book store, shoes store, electronic store.

### **7.2.8 Analisis Karakteristik Pengguna Terminal Berdasarkan Pendapat Tentang Keberadaan Sarana Perdagangan**

Sebagian besar penumpang dari keseluruhan terminal menjawab setuju jika terminal memiliki pusat perdagangan, dari 984 penumpang yang menjawab pertanyaan ini 836 (85%) di antaranya menjawab setuju, sedangkan yang tidak setuju hanya 148 (15%) responden, (Bar Chart terlampir) sebagai sasaran pasarnya meliputi: cosmetic, fashion, baby store, toys store, planet sports, photography, disc tarra, optic, book store, shoes store, electronic store.

### 7.3 Analisis Nilai-Nilai Atribut Menurut Pengusaha Pada Masing-Masing Terminal

Dalam rangka menjawab pertanyaan penelitian yang pertama tentang kriteria apa sajakah yang unggul atau unik guna pelaksanaan pembangunan dan pengelolaan kegiatan pusat niaga yang dibangun dengan konsep kerjasama pada masing-masing terminal, digunakan analisis Multivariate Analysis of Variance (Manova). Teknik ini merupakan perluasan teknik dari Anova (Analysis of Variance) atau Analisis Ragam tetapi diperlakukan tidak hanya untuk satu variabel dependen tetapi lebih dari satu variabel dependen. Teknik manova ini akan membandingkan nilai atribut untuk masing-masing terminal, apakah terdapat perbedaan yang berarti pada suatu atribut pada masing-masing terminal. Jika uji F untuk masing-masing atribut menunjukkan nilai yang signifikan, maka diartikan bahwa atribut tersebut merupakan atribut yang berperan dalam menentukan keunggulan atau keunikan suatu terminal sebagai pertimbangan penilaian pengusaha dalam rangka pembangunan dan pengelolaan kegiatan pusat niaga.

#### 7.3.1 Atribut Lokasi (Nilai Strategis Aset)

Nilai atribut Lokasi menunjukkan penilaian responden tentang Nilai Strategis Aset, semakin tinggi nilai atribut ini pada suatu terminal menunjukkan bahwa responden menilai terminal tersebut strategis untuk pengembangan pusat usaha. Dari hasil Uji F didapatkan bahwa terdapat perbedaan nilai atribut Lokasi pada paling tidak salah satu pasang terminal. Untuk mengetahuinya dilakukan uji lanjut

Hipotesis kerja:

$H_0$  : Nilai atribut Lokasi untuk terminal ke-i sama dengan nilai atribut Lokasi untuk terminal ke-j. (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ )

$H_a$  : Nilai atribut Lokasi untuk terminal ke-i berbeda dengan nilai atribut Lokasi untuk terminal ke-j. (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ ).

Tabel 7.1.(terlampir) memperlihatkan selisih (rerata atribut baris dikurangi rerata atribut kolom) nilai rerata untuk atribut Lokasi dari masing-

masing Terminal sekaligus nilai signifikansinya. Selisih rerata dengan nilai signifikansi (sig.) kurang dari 0,05 menunjukkan bahwa memang di antara kedua nilai tersebut berbeda secara signifikan (pada tabel ditandai dengan blok warna abu-abu).

Secara grafis, perbandingan nilai atribut Lokasi untuk setiap terminal disajikan oleh grafik 7.1.(terlampir). Berdasarkan urutan nilai Lokasi Terminal, urutan terminal dapat disusun sebagai (dimulai dari yang tertinggi) Senen, Pulo Gadung, Kampung Rambutan, Pasar Minggu, Lebak Bulus, Kalideres, Rawamangun, Tanjung Priok, Pinang Ranti dan paling kecil Klender. Jika ditentukan terminal terbaik berdasarkan atribut Lokasi adalah terminal tertinggi dan terminal-terminal yang tidak memiliki perbedaan yang signifikan terhadap terminal tertinggi, maka didapatkan terminal-terminal terbaik adalah Senen, Pulo Gadung, Kampung Rambutan, Pasar Minggu, Lebak Bulus, Kalideres, dan Rawamangun.

Berdasarkan uji Post Hoc diperoleh bahwa Terminal Senen berbeda secara signifikan (lebih besar) daripada Terminal Tanjung Priok, Pinang Ranti dan Klender.

Atribut Lokasi mencerminkan fungsi kemudahan akses dan kedekatan jarak dengan sarana dan fasilitas, dengan demikian dalam hal kemudahan akses dan jarak dengan sarana dan fasilitas Terminal Senen menempati posisi tertinggi bersama dengan Terminal Pulo Gadung (walaupun nilai rerata Lokasi Pulo Gadung lebih kecil daripada Terminal Senen, namun perbedaan ini tidak signifikan).

Lokasi Terminal Senen merupakan daerah pusat bisnis dengan adanya perkantoran, hotel, pusat perbelanjaan, stasiun kereta api, dan dilewati jaringan bus priority / busway koridor Kampung Melayu – Ancol. Sesuai dengan pendapat (*Morril*, 1982; *Luhst*, 1997; *Nourse*, 1990 ) tentang daya tarik dari suatu lokasi ditentukan oleh dua hal, yaitu aksesibilitas dan lingkungan. Aksesibilitas merupakan daya tarik dari suatu lokasi dikarenakan akan memperoleh kemudahan dalam pencapaiannya dari berbagai pusat kegiatan seperti pusat perdagangan, pusat pendidikan, daerah

industri, jasa pelayanan perbankan, tempat rekreasi, pelayanan pemerintahan jasa profesional dan bahkan merupakan perpaduan antara semua kegiatan tersebut, yang merupakan tempat berkumpulnya masyarakat, dan kondisi persaingan, sangat baik lokasi terminal tersebut untuk pengembangan pusat niaga.

Lokasi Terminal Pulo Gadung merupakan daerah kegiatan industri posisi atau letaknya di samping jalan utama memudahkan dalam pencapaiannya dengan jaringan bus priority / busway koridor Pulo Gadung – Harmoni – Kali Deres dari berbagai pusat kegiatan, oleh (*Branch, 1995; Morrill, 1982; Luhst, 1997*) menyebutkan pembangunan jaringan jalan-jalan transportasi dan utilitas kota merupakan pembentuk pola penggunaan lahan, mempengaruhi pertumbuhan komunitas dan berbagai kegiatan usaha dengan memilih lokasi disepanjang jalur jalur lalu lintas dan di tempat-tempat yang merupakan pusat para pelanggan. Serta daya tarik dari suatu lokasi ditentukan oleh dua hal, yaitu aksesibilitas dan lingkungan. Aksesibilitas merupakan daya tarik dari suatu lokasi dikarenakan akan memperoleh kemudahan dalam pencapaiannya dari berbagai pusat kegiatan seperti pusat perdagangan, pusat pendidikan, daerah industri, jasa pelayanan perbankan, tempat rekreasi, pelayanan pemerintahan jasa profesional dan bahkan merupakan perpaduan antara semua kegiatan tersebut. Sehingga sangat baik lokasi terminal tersebut untuk pengembangan pusat niaga.

### **7.3.2 Atribut Kondisi Lingkungan Sekitar**

Atribut ini didasarkan pada pengamatan responden tentang kondisi lingkungan di sekitar terminal. Atribut ini merupakan pengamatan responden terhadap kondisi lingkungan (dekat dengan pemukiman penduduk, kegiatan ekonomi, jenis usaha pesaing, dll) sekitar yang mendukung keberadaan pusat niaga.

Hipotesis kerja:

H<sub>0</sub> : Nilai atribut kondisi lingkungan untuk terminal ke-i sama dengan nilai atribut kondisi lingkungan untuk terminal ke-j. (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ )

H<sub>a</sub> : Nilai atribut kondisi lingkungan untuk terminal ke-i berbeda dengan nilai atribut kondisi lingkungan untuk terminal ke-j. (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ ).

Pada tabel 7.2 (terlampir) memperlihatkan pasangan-pasangan nilai atribut Kondisi Lingkungan dari masing-masing terminal. Pasangan yang nilainya untuk atribut ini berbeda secara signifikan ditandai dengan blok abu-abu.

Secara grafis perbandingan nilai rerata untuk atribut Kondisi Lingkungan Sekitar pada masing-masing terminal disajikan dalam grafik 7.2. (terlampir) Pada atribut ini, terminal yang unggul adalah Pulo Gadung, Lebak Bulus, Kampung Rambutan, Rawamangun, Pasar Minggu, Kalideres dan Pinang Ranti. Ketujuh Terminal ini tidak memiliki perbedaan yang signifikan dengan terminal yang memiliki nilai atribut kondisi lingkungan tertinggi yaitu Terminal Senen. Terminal yang memiliki nilai yang kecil pada atribut kondisi lingkungan adalah Tanjung Priok dan Klender, keduanya memiliki perbedaan yang signifikan terhadap Ketujuh terminal pertama tertinggi dalam hal Kondisi Lingkungan Sekitar.

Lokasi Terminal Senen di daerah pusat bisnis dengan kondisi dan tren lingkungan sekitarnya merupakan pusat perbelanjaan dan dilewati jaringan bus priority / busway koridor Kampung Melayu – Ancol, sehingga sangat baik lokasi terminal tersebut untuk pengembangan pusat niaga. Sesuai dengan pendapat Nourse (1990) sebelum memilih suatu lokasi untuk kebutuhan properti yang memiliki sifat komersial, karakteristik lingkungan sekitar yang perlu dianalisis adalah kondisi dan tren lingkungan sekitar, kepadatan, penduduk, dan komposisi etnis.

### 7.3.3 Atribut Visibilitas

Atribut Visibilitas merupakan pandangan responden tentang jarak pandang terminal. Berdasarkan Uji F sebelumnya disimpulkan bahwa terdapat perbedaan nilai atribut Visibilitas pada terminal-terminal yang diteliti. Untuk mengetahui terminal yang mana yang berbeda dilakukan uji lanjut. Hipotesis kerja yang dipergunakan dalam pengujian ini adalah:

$H_0$  : Nilai atribut visibilitas untuk terminal ke- $i$  sama dengan nilai atribut visibilitas untuk terminal ke- $j$ . (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ )

$H_a$  : Nilai atribut visibilitas untuk terminal ke- $i$  berbeda dengan nilai atribut visibilitas untuk terminal ke- $j$ . (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ ).

Pada tabel 7.3 (terlampir) perbedaan nilai atribut Visibilitas untuk masing-masing terminal beserta nilai signifikansinya. Pasangan terminal yang memiliki selisih yang signifikan ditandai dengan blok abu-abu. Kriteria pasangan terminal tersebut memiliki selisih nilai signifikan atau tidak berdasarkan nilai signifikansinya. Jika nilai signifikansi kurang dari 0,05, maka disimpulkan bahwa kedua terminal yang berpasangan tersebut berbeda secara signifikan.

Secara grafis perbandingan nilai atribut Visibilitas untuk masing-masing terminal disajikan dalam grafik 7.3 (terlampir). Untuk atribut Visibilitas nilai tertinggi ada di Terminal Kampung Rambutan. Secara signifikan nilai atribut visibilitas untuk terminal Kampung Rambutan berada di atas Terminal Kalideres, Senen, Pinang Ranti, Tanjung Priok, Rawamangun dan Klender tetapi tidak berbeda secara signifikan dengan terminal Lebak Bulus, Pulo Gadung dan Pasar Minggu. Artinya Terminal Kampung Rambutan, Lebak Bulus, Pulo Gadung dan Pasar Minggu menempati posisi unggul dalam hal visibilitas sebagai pusat niaga, sesuai dengan pendapat (Cassazza dan Spink, 1985; Landon, 1989; Muhlebach dan Alexander, 1989; Sternlieb dan Hughes, 1981): tentang Visibilitas idealnya, pusat perbelanjaan harus tampak jelas dari arus lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki.

### 7.3.4 Atribut Luas Lantai Kotor

Luas Lantai Kotor adalah pandangan responden tentang luas lantai kotor area terminal untuk pembangunan pusat niaga. Berdasarkan Uji F didapatkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan untuk paling tidak satu pasang nilai atribut ini.

Hipotesis kerja:

$H_0$  : Nilai atribut Luas Lantai Kotor untuk terminal ke- $i$  sama dengan nilai atribut Luas Lantai Kotor untuk terminal ke- $j$ . (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ )

$H_a$  : Nilai atribut Luas Lantai Kotor untuk terminal ke- $i$  berbeda dengan nilai atribut Luas Lantai Kotor untuk terminal ke- $j$ . (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ ).

Pada tabel 7.4 (terlampir) perbedaan nilai atribut Luas Lantai Kotor untuk masing-masing terminal beserta nilai signifikansinya. Pasangan terminal yang memiliki selisih yang signifikan ditandai dengan blok abu-abu. Perbandingan nilai atribut ini secara grafis disajikan dalam grafik 7.4. (terlampir).

Pada atribut Luas Lantai Kotor ini, terminal yang unggul adalah Pulo Gadung, dan Kampung Rambutan. Jika diurut berdasarkan atribut Luas Lantai Kotor, urutan besarnya rerata atribut ini (dari yang paling besar) adalah Pulo Gadung, Kampung Rambutan, Tanjung Priok, Kalideres, Lebak Bulus, Rawamangun, Pasar Minggu, Pinang Ranti, Senen dan Klender. Berdasarkan nilai signifikansinya, kelompok yang tidak memiliki perbedaan nilai yang signifikan dengan nilai tertinggi adalah Terminal Pulo Gadung, Kampung Rambutan, Lebak Bulus dan Pinang Ranti.

Menurut Utami, CW. (2006) luas lantai kotor bangunan sebagai ukuran skala Pusat Perbelanjaan .

#### a. Pusat Belanja Super Regional

Pusat Belanja Super Regional merupakan pusat perbelanjaan yang mirip dengan Pusat Belanja Regional tetapi ukuran luasnya lebih besar dan konfigurasi dengan bangunan bertingkat banyak.



b. Pusat Belanja Regional

Pusat Belanja Regional merupakan tempat belanja yang menyediakan barang-barang umum dan jasa pelayanan yang lengkap dan bervariasi.

c. Pusat Belanja Community

Pusat Belanja Community ukurannya antara lebih dari 13.000 meter persegi, yang menjual produk makanan yang jenisnya terbatas dan produk-produk umum.

d. Pusat belanja Neighbourhood

Pusat belanja Neighbourhood atau Supercenter yang mempunyai luas lantai 3.000 hingga 10.000 meter persegi dengan variasi produk yang dijual, untuk makanan sebanyak 30% - 40% dan produk non makanan sebanyak 60% - 70%.

Dilihat dari luas lantai kotor, Terminal dapat dibangun sebagai pusat niaga adalah: Terminal Pulo Gadung bisa sebagai Pusat Belanja Super Regional, Terminal Kampung Rambutan bisa sebagai Pusat Belanja Regional, Terminal Lebak Bulus bisa sebagai Pusat Belanja Community, dan Terminal Pinang Ranti. bisa sebagai Pusat belanja Neighbourhood

### 7.3.5 Atribut Kondisi Lalu Lintas

Pandangan responden tentang jumlah jurusan/trayek kendaraan yang masuk ke terminal dimuat dalam atribut Kondisi Lalu Lintas. Berdasarkan Uji-F diketahui bahwa  $H_0$  yang menyatakan tidak ada perbedaan dari rerata nilai atribut Kondisi Lalu Lintas untuk semua terminal ditolak, yang berarti terdapat paling tidak salah satu pasang terminal yang memiliki perbedaan yang signifikan. Untuk menguji berbeda atau tidaknya nilai masing-masing rerata pada atribut ini dilakukan uji lanjut dengan hipotesis kerja:

$H_0$  : Nilai Kondisi Lalu Lintas untuk terminal ke- $i$  sama dengan nilai atribut Kondisi Lalu Lintas untuk terminal ke- $j$ . (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ )

$H_a$  : Nilai atribut Kondisi Lalu Lintas untuk terminal ke- $i$  berbeda dengan nilai atribut Kondisi Lalu Lintas untuk terminal ke- $j$ . (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ ).

Perbandingan selisih rerata nilai atribut Kondisi Lalu Lintas serta nilai signifikansinya untuk setiap pasang terminal disajikan pada table 7.5. (terlampir). perbedaan nilai atribut Kondisi Lalu Lintas untuk masing-masing terminal beserta nilai signifikansinya. Apabila dibandingkan nilai-nilai selisih rerata untuk Atribut Kondisi Lalu Lintas dari masing-masing terminal terlihat bahwa terminal yang berbeda secara signifikan untuk seluruh terminal yang lain (kecuali dengan Kampung Rambutan dan Senen) adalah terminal Pulo Gadung, artinya terminal Pulo Gadung secara signifikan dikatakan lebih tinggi dari pada seluruh terminal lain selain Kampung Rambutan dan Senen. Nilai atribut Kondisi Lalu Lintas untuk Pinang Ranti lebih kecil secara signifikan dari seluruh nilai atribut Kondisi Lalu Lintas semua terminal (kecuali Klender). Perbandingan secara grafis antara rerata nilai atribut Kondisi Lalu Lintas untuk setiap terminal disajikan dalam grafik 7.5.(terlampir)

Urutan terminal berdasarkan rerata nilai atribut Kondisi Lalu Lintas tersusun dari yang tertinggi adalah Pulo Gadung, Senen, Kampung Rambutan, Tanjung Priok, Lebak Bulus, Kalideres, Rawamangun, Pasar Minggu, Klender dan Pinang Ranti. Dengan mempertimbangkan ada tidaknya perbedaan secara signifikan, Terminal Senen dan Kampung Rambutan merupakan terminal yang unggul dalam nilai atribut Kondisi Lalu Lintas.

Menurut Utami,CW. (2006), faktor-faktor yang mendefinisikan area-area perdagangan adalah : Batas-batas sebenarnya dari sebuah area perdagangan ditentukan oleh aksesibilitas toko, hambatan-hambatan alami maupun fisik, jenis area perbelanjaan, jenis toko, dan kompetisi. Cara lain adalah dengan melihat bagaimana jenis toko memengaruhi ukuran dari sebuah area perdagangan, apakah toko ini merupakan toko tujuan atautah toko parasit. Toko tujuan adalah toko di mana barang dagangan, pemilihan, presentasi, penetapan harga, atau tampilan-tampilan unik lainnya bertindak sebagai sarana untuk menarik para pelanggan. Sedangkan toko parasit

adalah toko yang tidak menciptakan lalu lintasnya sendiri dan yang area perdagangannya ditentukan oleh para pemilik ritel yang dominan dalam pusat perbelanjaan atau area ritel.

Dikaitkan dengan pendapat Utami, CW. (2006) Terminal merupakan daerah tujuan yang menarik para pengguna angkutan umum, bisa juga sebagai daerah parasit bagi para pengguna angkutan umum yang ingin berbelanja ke pusat perbelanjaan yang ada di lokasi terminal. Jumlah pengguna angkutan umum di Terminal Senen sebanyak 9.926 orang / hari, dan Terminal Kampung Rambutan sebanyak 30.004 orang / hari.

### **7.3.6 Atribut Ketinggian Bangunan**

Pada atribut Ketinggian Bangunan, dikarenakan nilai Uji F untuk atribut ini 1,579 dengan nilai signifikansi 0,130 sehingga disimpulkan untuk tidak menolak  $H_0$ . Dengan demikian tidak perlu untuk dilakukan uji lanjut (Post Hoc) karena tidak ada perbedaan yang signifikan dari masing-masing nilai atribut Ketinggian Bangunan pada tiap terminal.

### **7.3.7 Atribut Kepadatan Penduduk.**

Atribut Kepadatan Penduduk adalah penilaian responden tentang pertimbangan jumlah kepadatan penduduk untuk dibangunnya pusat niaga. Jadi nilai untuk atribut ini adalah nilai bagus/tidaknya kepadatan penduduk di sekitar terminal yang ditanyakan. Pada Uji-F telah diperoleh nilai signifikansinya 0,000 yang berarti bahwa  $H_0$  harus ditolak, atau disimpulkan bahwa terdapat pasangan terminal yang berbeda secara signifikan dalam hal nilai Atribut Kepadatan Penduduk.

Pengujian selanjutnya adalah memeriksa apakah selisih rerata masing-masing nilai Atribut Kepadatan Penduduk signifikan atau tidak, dengan rumusan hipotesis kerja:

$H_0$  : Nilai atribut Kepadatan Penduduk untuk terminal ke-i sama dengan nilai atribut Kepadatan Penduduk untuk terminal ke-j. (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ )

Ha : Nilai atribut Kepadatan Penduduk untuk terminal ke- $i$  berbeda dengan nilai atribut Kepadatan Penduduk untuk terminal ke- $j$ . (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ ).

Pada tabel 7.6 .(terlampir) perbedaan nilai atribut Kepadatan Penduduk untuk masing-masing terminal beserta nilai signifikansinya. Dalam hal nilai atribut Kepadatan Penduduk, Terminal Pulo Gadung memiliki nilai rerata tertinggi dan berbeda secara signifikan dengan nilai atribut Kepadatan Penduduk untuk terminal Kampung Rambutan, Kalideres, Pinang Ranti, Tanjung Priok, Klender dan Pasar Minggu. Pasangan lain yang memiliki perbedaan yang signifikan ditandai dengan blok sel warna abu-abu.

Secara grafis, perbandingan nilai atribut Kepadatan Penduduk disajikan dalam grafik 7.6. (terlampir). Berdasarkan rerata nilai kepadatan penduduk, urutan dari terbesar hingga terkecil dari terminal-terminal adalah Pulo Gadung, Rawamangun, Senen, Lebak Bulus, Kampung Rambutan, Klender, Pasar Minggu, Kalideres, Tanjung Priok, dan Pinang Ranti. Berdasarkan nilai signifikansinya yang menunjukkan ada tidaknya perbedaan dengan terminal yang memiliki rerata paling tinggi, terminal yang unggul dalam kategori ini adalah Pulo Gadung, Rawamangun, Senen dan Lebak Bulus.

Nourse (1990) mengatakan sebelum memilih suatu lokasi untuk kebutuhan properti yang memiliki sifat komersial, karakteristik lingkungan sekitar yang perlu dianalisis adalah kondisi dan tren lingkungan sekitar, kepadatan, penduduk, dan komposisi etnis.

Kepadatan penduduk disekitar Terminal Pulo Gadung : 205 jiwa / ha,  
Kepadatan penduduk disekitar Terminal Rawamangun: 203 jiwa / ha,  
Kepadatan penduduk disekitar Terminal Senen : 339 jiwa / ha, Kepadatan penduduk disekitar Terminal Lebak Bulus : 183 jiwa / ha,

#### **7.4 Pengujian untuk seluruh atribut**

Dari pengujian sebelumnya didapatkan beberapa atribut yang memiliki nilai rerata yang berbeda untuk beberapa terminal. Pengujian selanjutnya akan memeriksa nilai hasil penjumlahan dari atribut-atribut yang penilaiannya

berbeda pada beberapa terminal yaitu atribut Lokasi, Kondisi Lingkungan Sekitar, Visibilitas, Luas Lantai Kotor, Lalu Lintas dan Kepadatan Penduduk. Dalam hal ini atribut-atribut tersebut dinyatakan sebagai atribut yang penting dalam pertimbangan pengusaha dalam rangka pengembangan dan pengelolaan kegiatan pusat niaga. Atribut Ketinggian Bangunan tidak dimasukkan dikarenakan nilai atribut ini untuk semua terminal tidak berbeda secara signifikan. Hasil pengujian ini akan menentukan terminal mana yang paling unggul di banding terminal-terminal yang lain berdasarkan jumlah dari atribut-atribut Lokasi, Kondisi Lingkungan Sekitar, Visibilitas, Luas Lantai Kotor, Lalu Lintas dan Kepadatan Penduduk. Alat uji yang dipergunakan untuk analisis ini adalah Analisis Variansi.

Berdasarkan tabel 7.7 (terlampir) descriptive statistics di atas, dapat diketahui bahwa Terminal Pulo Gadung memiliki rerata jumlah atribut terbesar (51). Tabel tersebut memperlihatkan bahwa Terminal Pulo Gadung merupakan Terminal yang memiliki nilai-nilai atribut tertinggi dari nilai atribut-atribut yang penting dalam pertimbangan pengusaha dalam rangka pengembangan dan pengelolaan kegiatan pusat niaga.

#### 7.4.1 Uji-F

Seperti halnya uji F pada Anova, uji-F disini dimaksudkan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan dari jumlah nilai atribut yang memiliki peranan penting dalam pertimbangan pengusaha dalam rangka pembangunan dan pengelolaan kegiatan pusat niaga.

Hipotesis kerja untuk analisis ini adalah:

$H_0$  : Tidak ada perbedaan nilai jumlah atribut pada setiap terminal

$H_a$  : Ada setidaknya satu pasang terminal yang memiliki nilai jumlah atribut yang berbeda secara signifikan.

Pada tabel 7.8 (terlampir) Berdasarkan output SPSS untuk Uji F pada jumlah nilai-nilai atribut yang penting dalam pengembangan dan pengelolaan pusat niaga, diketahui nilai statistik F atas faktor terminal adalah 15,435 dengan nilai signifikansi 0,000. Dengan demikian, karena nilai

signifikansinya kurang dari 0,05 maka disimpulkan bahwa terdapat paling tidak satu pasang terminal yang memiliki nilai jumlahan atribut yang berbeda secara signifikan.

#### 7.4.2 Uji Asumsi

##### 1) Normalitas

Pengujian normalitas dilakukan atas residu yang merupakan selisih antara nilai hasil jumlahan dengan nilai prediksinya yang diperoleh berdasar model linear dengan faktor terminal. Uji ini merupakan syarat dari sah atau tidaknya uji F yang dilakukan. Hasil pengujian residu terlihat pada tabel 7.9. (terlampir)

Hipotesis-null yang dipergunakan dalam pengujian ini adalah residu berdistribusi normal, sedangkan Hipotesis alternatifnya adalah residu tidak berdistribusi normal. Kriteria pengambilan keputusan ditentukan untuk menolak Hipotesis-null apabila nilai signifikansi pada statistik Kolmogorov-Smirnov kurang dari 0,05. Hasil pengujian normalitas residu menunjukkan bahwa residu berdistribusi normal, artinya Uji-F yang dilakukan layak untuk dipergunakan dalam analisis.

##### 2) Homogenitas

Asumsi selanjutnya dalam analisis variansi ini adalah asumsi kesamaan variansi untuk data masing-masing atribut pada setiap faktor tetap (dalam hal ini adalah Terminal).

Dalam pengujian ini, penyusunan hipotesis kerja disusun sebagai berikut.

$H_0$  ke-i : Variansi data atribut ke-i homogen

$H_a$  ke-i : Variansi data atribut ke-i tidak homogen

Kriteria pengambilan keputusan dilakukan berdasar nilai signifikansi dari statistik Levene (Levene's Test). Jika nilai signifikansinya kurang dari 0,05 maka diputuskan untuk menolak  $H_0$ .

Berdasarkan tabel 7.10 (terlampir) Levene's Test di atas diperoleh bahwa jumlahan atribut memiliki variansi data yang homogen (karena nilai sig. lebih besar dari 0,05).

Karena kedua asumsi untuk anava telah terpenuhi, maka analisis dapat dilanjutkan ke uji lanjut (post hoc) untuk mencari tahu terminal manakah yang berbeda secara signifikan dengan terminal yang lain.

### 7.4.3 Uji Lanjut (Post Hoc)

Pengujian selanjutnya adalah pengujian untuk mengetahui terminal manakah yang berbeda secara signifikan. Statistik uji yang dipergunakan adalah Least Significance Difference, Penyusunan hipotesis kerja disusun sebagai berikut.

$H_0$  : Nilai rerata jumlahan atribut untuk terminal ke-i sama dengan nilai rerata jumlahan atribut untuk terminal ke-j. (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ )

$H_a$  : Nilai rerata jumlahan atribut untuk terminal ke-i berbeda dengan nilai rerata jumlahan atribut untuk terminal ke-j. (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ ).

Pada Tabel 7.11 (terlampir) pengujian untuk mengetahui terminal manakah yang berbeda secara signifikan. Memperlihatkan selisih nilai jumlahan atribut untuk setiap pasang terminal. Sel tabel yang ditandai blok abu-abu adalah sel untuk pasangan terminal yang memiliki signifikansi selisih kurang dari 0,05, dalam hal ini pasangan terminal yang memiliki nilai jumlahan atribut berbeda secara signifikan (yang menolak  $H_0$ ). Terminal Lebak Bulus secara signifikan lebih tinggi terhadap Terminal Kalideres, Rawamangun dan Pasar Minggu, tetapi Terminal Lebak Bulus lebih rendah terhadap Kampung Rambutan dan Senen.

Gambaran perbedaan masing-masing nilai rerata juga disajikan lewat grafik 7.7(terlampir). Urutan nilai rerata untuk penjumlahan atribut-atribut tersusun mulai dengan rerata yang tertinggi adalah Pulo Gadung, Kampung Rambutan, Senen, Lebak Bulus, Rawamangun, Pasar Minggu, Kalideres,

Tanjung Priok, Pinang Ranti, dan Klender. Apabila ditentukan bahwa terminal terbaik berdasarkan atribut ini adalah terminal-terminal yang memiliki nilai tidak berbeda berdasarkan uji lanjut dengan terminal yang memiliki nilai tertinggi, diperoleh Pulo Gadung, Kampung Rambutan dan Senen sebagai terminal yang unggul dalam jumlah atribut-atribut yang diperhatikan oleh pengusaha dalam pengembangan dan pengelolaan pusat niaga.

Berkaitan dengan pemilihan lokasi, oleh *Luhst* (1997) menyebutkan bahwa daya tarik dari suatu lokasi ditentukan oleh dua hal, yaitu aksesibilitas dan lingkungan. Aksesibilitas merupakan daya tarik dari suatu lokasi dikarenakan akan memperoleh kemudahan dalam pencapaiannya dari berbagai pusat kegiatan seperti pusat perdagangan, pusat pendidikan, daerah industri, jasa pelayanan perbankan, tempat rekreasi, pelayanan pemerintahan jasa profesional dan bahkan merupakan perpaduan antara semua kegiatan tersebut.

Dari pengujian untuk seluruh atribut pada terminal yang memiliki nilai tertinggi, dapat di jelaskan sebagai berikut :

1. Lokasi Terminal Pulo Gadung merupakan daerah kegiatan industri posisi atau letaknya di samping jalan Perintis Kemerdekaan dan jalan Bekasi Raya memudahkan dalam pencapaiannya dari berbagai pusat kegiatan. Terminal Pulo Gadung bisa sebagai Pusat Belanja Super Regional, yang menarik para penggunaan angkutan umum sebanyak 45.534 orang / hari. Kepadatan penduduk disekitar Terminal : 205 jiwa / ha sehingga sangat baik lokasi terminal tersebut untuk pengembangan pusat niaga.
2. Lokasi Terminal Kampung Rambutan dekat dengan Taman Mini Indonesia Indah, posisi atau letaknya di samping jalan lingkaran luar selatan dan di samping Gerbang Tol dan jalan Tol Jagorawi memudahkan dalam pencapaiannya dari berbagai pusat kegiatan, Terminal Kampung Rambutan bisa sebagai Pusat Belanja Regional, merupakan daerah tujuan yang menarik para penggunaan angkutan umum. sebanyak 30.004 orang / hari, dengan kepadatan penduduk disekitar Terminal Kampung Rambutan:



126 jiwa / ha sehingga sangat baik lokasi terminal tersebut untuk pengembangan pusat niaga.

3. Lokasi Terminal Senen merupakan daerah pusat bisnis dengan adanya perkantoran, hotel, pusat perbelanjaan, dan stasiun kereta api, posisi atau letaknya di samping jalan Pasar Senen dan jalan Stasiun Senen yang menarik para penggunaan angkutan umum sebanyak 9.926 orang / hari yang merupakan tempat berkumpulnya masyarakat dengan kondisi dan tren lingkungan sekitarnya merupakan pusat perbelanjaan dapat dibangun sebagai pusat belanja Community dengan kepadatan penduduk disekitar Terminal Senen : 339 jiwa / ha, sangat baik lokasi terminal tersebut untuk pengembangan pusat niaga.

### 7.5 Analisis Terhadap Bobot Atribut

Analisis sebelumnya memperlihatkan perilaku nilai-nilai dari suatu atribut dari suatu terminal. Di samping ditanyakan mengenai nilai terminal berdasarkan atribut-atribut ditanyakan pula bobot dari atribut itu sendiri. Berikut akan dianalisis bagaimana reponden menilai atribut-atribut yang ada. Apakah terdapat perbedaan bobot di antara atribut-atribut. Alat uji yang dipergunakan untuk analisis ini adalah Analisis Variansi.

Berdasarkan tabel 7.12 (terlampir) descriptive statistics, dapat diketahui bahwa atribut dengan bobot tertinggi adalah Lokasi (9,42), kemudian Kondisi Lingkungan dan Kondisi Lalu Lintas (masing-masing 8,67), selanjutnya adalah Visibilitas dan Luas Lantai Kotor (masing-masing 7,83) dan terakhir adalah Ketinggian Bangunan dan Kepadatan Penduduk (masing-masing 7,17).

#### 7.5.1 Uji-F

Seperti halnya uji F pada Anova, uji-F disini dimaksudkan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan dari bobot atribut-atribut yang dipergunakan untuk menilai terminal.

Hipotesis kerja untuk analisis ini adalah:

$H_0$  : Tidak ada perbedaan pada bobot atribut-atribut.

$H_a$  : Ada setidaknya satu pasang atribut yang memiliki bobot yang berbeda secara signifikan.

Tabel 7.13 Uji F (terlampir) Berdasarkan output SPSS untuk Uji F pada bobot atribut sebesar 4,655 dengan nilai signifikansi 0,000. Dengan demikian, karena nilai signifikansinya kurang dari 0,05 maka disimpulkan bahwa terdapat paling tidak satu pasang bobot atribut yang memiliki nilai jumlahan atribut yang berbeda secara signifikan.

## 7.5.2 Uji Asumsi

### 1) Normalitas

Pengujian normalitas dilakukan atas residu yang merupakan selisih antara nilai hasil bobot atribut dengan nilai prediksinya yang diperoleh berdasar model linear dengan atribut sebagai faktor. Uji ini merupakan syarat dari sah atau tidaknya uji F yang dilakukan. Hasil pengujian residu terlihat pada tabel 7.14 (terlampir).

Hipotesis-null yang dipergunakan dalam pengujian ini adalah residu berdistribusi normal, sedangkan Hipotesis alternatifnya adalah residu tidak berdistribusi normal. Kriteria pengambilan keputusan ditentukan untuk menolak Hipotesis-null apabila nilai signifikansi pada statistik Kolmogorov-Smirnov kurang dari 0,05. Hasil pengujian normalitas residu menunjukkan bahwa residu berdistribusi normal, artinya Uji-F yang dilakukan layak untuk dipergunakan dalam analisis.

### 2) Homogenitas

Asumsi selanjutnya dalam analisis variansi ini adalah asumsi kesamaan variansi untuk data masing-masing atribut pada setiap faktor tetap (dalam hal ini adalah Atribut-atribut).

Dalam pengujian ini, penyusunan hipotesis kerja disusun sebagai berikut.

$H_0$  ke-i : Variansi data bobot atribut ke-i homogen

$H_a$  ke-i : Variansi data bobot atribut ke-i tidak homogen

Kriteria pengambilan keputusan dilakukan berdasar nilai signifikansi dari statistik Levene (Levene's Test). Jika nilai signifikansinya kurang dari 0,05 maka diputuskan untuk menolak  $H_0$ .

Berdasarkan tabel 7.15 (terlampir) Levene's Test di atas diperoleh bahwa jumlahan atribut memiliki variansi data yang homogen (karena nilai sig. lebih besar dari 0,05). Karena kedua asumsi untuk anova telah terpenuhi, maka analisis dapat dilanjutkan ke uji lanjut (post hoc) untuk mencari tahu atribut manakah yang memiliki bobot berbeda secara signifikan dengan atribut yang lain.

### 7.5.3 Uji Lanjut (Post Hoc)

Pengujian selanjutnya adalah pengujian untuk mengetahui atribut manakah yang memiliki bobot berbeda secara signifikan. Statistik uji yang dipergunakan adalah Least Significance Difference, Penyusunan hipotesis kerja disusun sebagai berikut.

$H_0$  : Bobot atribut ke- $i$  sama dengan bobot atribut ke- $j$ . (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ )

$H_a$  : Bobot atribut ke- $i$  berbeda dengan bobot atribut ke- $j$ . (untuk  $i$  dan  $j = 1$  sampai 10, dan  $i \neq j$ ).

Pada tabel 7.16 (terlampir) memperlihatkan selisih rerata bobot atribut untuk setiap pasang atribut. Sel tabel yang ditandai blok abu-abu adalah sel untuk pasangan terminal yang memiliki signifikansi selisih kurang dari 0,05, dalam hal ini pasangan terminal yang memiliki nilai jumlahan atribut berbeda secara signifikan (yang menolak  $H_0$ ).

Gambaran perbedaan masing-masing nilai rerata juga disajikan lewat grafik 7.8 (terlampir). Urutan nilai rerata bobot atribut-atribut tersusun mulai dengan rerata yang tertinggi adalah Lokasi, Kondisi Lingkungan Sekitar, Kondisi Lalu Lintas, Visibilitas, Luas Lantai Kotor, Ketinggian Bangunan dan Kepadatan Penduduk. Jika dengan ketentuan atribut yang tidak berbeda secara signifikan dengan rerata bobot yang tertinggi adalah atribut unggul dalam hal bobot, maka atribut Lokasi, Kondisi Lingkungan Sekitar dan Kondisi Lalu Lintas adalah atribut yang unggul dibandingkan dengan atribut lain. Sedangkan Visibilitas, Luas Lantai Kotor, Ketinggian Bangunan dan

Kepadatan Penduduk tidak berbeda secara signifikan (memiliki bobot yang tidak berbeda secara signifikan).

Sesuai dengan pandangan Nourse (1990) untuk memilih suatu lokasi bangunan yang memiliki hubungan dengan hal-hal yang bersifat komersial dalam hal ini pusat niaga yang dibangun pada lokasi terminal perlu mempertimbangkan aksesibilitas, karakteristik pengguna terminal, posisi atau letak, kedekatan dengan tempat berkumpulnya masyarakat, dan kondisi persaingan.

### 7.6 Kondisi Terminal Blok M

Daerah Blok M dan sekitarnya telah berkembang menjadi CBD (Central Business District), dimana Pasar Raya Grande dan Blok M Plaza merupakan pusat lingkungan dengan hirarki tertinggi di Kebayoran Baru. Terminal Bus (yang melayani hubungan ke segala arah di wilayah Jabodetabek) telah dibangun dengan menambahkan Mall perbelanjaan di lantai bawahnya. Kawasan ini pada awal perencanaannya memang sudah ditetapkan sebagai pusat pelayanan Kebayoran Baru.

Gambar 7.1



Foto Udara Terminal Blok M

Dalam pelaksanaannya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan kerjasama pembangunan, pengembangan dan pengelolaan Terminal Blok M dengan PT. Langgeng Ayom Lestari (PT.LAL). Pola kerjasama BOT (Build, Operate and Transfer) ini umumnya dilakukan pada transaksi-transaksi yang obyeknya berupa tanah. Asset Pemda yang berupa tanah dan fasilitas-fasilitas yang ada di atasnya yang memiliki potensi nilai ekonomis yang tinggi, diberikan hak pengelolaan dan pemanfaatannya kepada pihak swasta, dengan cara pihak swasta tersebut atas biayanya sendiri membangun bangunan beserta fasilitas komersialnya serta mendayagunakan bangunan beserta fasilitas tersebut untuk jangka waktu kerjasama 30 tahun, terhitung sejak tanggal 14 Mei 1990 sampai dengan tanggal 14 Mei 2020. (data Biro perlengkapan).

Dinas Perhubungan hanya berwenang pada pengaturan dan pengawasan angkutan di lapangan, tetapi untuk masalah kebijakan ruang dan bisnis di terminal dan pertokoan semuanya menjadi wewenang pengelola. Luas tanah keseluruhan 36.615 m<sup>2</sup> dengan luas landasan terminal 11.200 m<sup>2</sup>. Terminal Blok M terdiri dari 3 lantai : lantai 1 untuk terminal bus, lantai basement 1 untuk lobi terminal, lantai basement 2 untuk akses ke pusat perbelanjaan Blok M mall dan area parkir.

Hasil pengamatan saya Terminal Blok M terdiri dari jalur-jalur bus yang berhubungan dengan akses ruang bawah tanah untuk calon penumpang. Akses bawah tanah ini juga berhubungan langsung dengan pertokoan bawah tanah Blok M mal dan akses ke taman dan ruang-ruang pulik terbuka. Bila di perhatikan sejak datang ke terminal, telah terjadi penumpukan penumpang, dimana kita bisa mendapatkan bus yang kita butuhkan, larangan orang-orang untuk tidak menaiki bus di muka terminal tanpa ada kejelasan, bantuan polisi didatangkan untuk menggiring calon penumpang untuk masuk ke terminal melalui pintu Blok M mal maupun pintu terowongan. Tetapi di luar jam sibuk (jam 10.00 s/d jam 16.00) aturan tidak berbekas sama sekali. Penggiringan ini belum konsisten dilakukan setiap hari.

Gambar.7.2



Jalur kedatangan/masuk bus ke terminal



Calon penumpang naik ke bus



Enam jalur terminal Blok M



Taman Martha Tiahahu



Masuk ke basement parkir



Pintu masuk ke lobi mal sisi barat

Pintu masuk menuju lobi terminal sisi kiri melalui Blok M mal, dan sisi kanan melalui Taman Martha Tiahahu, berupa tangga ke bawah terowongan menuju lobi terminal yang berhubungan dengan basement pertokoan Blok M mal. Jalur bus terletak di permukaan jalan di atas ruang bawah tanah dan terdiri dari 6 (enam) jalur aspal berpagar sepanjang 300 meter yang memisahkan rute-rute menurut penomoran dan jenis bus yang lewat.

**Universitas Indonesia**

Gambar. 7.3



Shelter kedatangan penumpang

Shelter kedatangan &amp; pemberangkatan



Shelter pemberangkatan penumpang



Pintu terowongan masuk ke mal

Bus hanya melintas terminal di jalurnya, tanpa ada kesempatan untuk berhenti lama / parkir menunggu penumpang. Saat bus datang membawa penumpang tiba, penumpang diturunkan di shelter kedatangan untuk kemudian turun ke lobi melalui tangga terowongan untuk tujuan selanjutnya (menuju pertokoan, keluar ataupun berpindah jalur untuk melanjutkan perjalanan). Sementara calon penumpang dari luar terminal diarahkan masuk ke lobi terminal untuk memilih jalur bus sesuai tujuannya dan kemudian menaiki tangga terowongan keluar sesuai jalur tujuannya dan tinggal menunggu di shelter pemberangkatan penumpang dalam jalurnya. Untuk sistem kontrol dan pengawasan bus pelintas, terminal dilengkapi dengan menara pengawas seperti layaknya bandar udara.

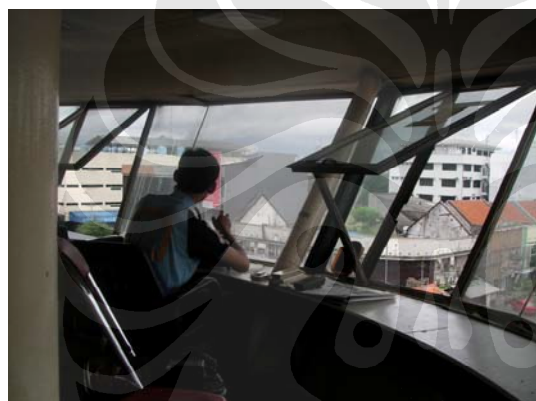
Gambar.7.4



Masuk ke lobi terminal



Suasana lobi terminal



Menara pengawas bus pelintas



Jalur keberangkatan terminal Blok M

Enam jalur bus memiliki panjang lintasan sekitar 300 meter. shelter dan terowongan kedatangan pada posisi 100 meter setelah bus masuk dengan panjang atap shelter 5m. Sementara terowongan dan shelter keberangkatan berjarak sekitar 50 meter setelah area kedatangan, dengan panjang atap shelter 30 m, lebar jalur aspal 3 m dengan lebar trotoar tunggu 2,5 m. Enam jalur bus dengan trotoar tunggu dari 6 pintu terowongan dari lobi dan pagar besi pemisah, seharusnya berfungsi untuk memilah calon penumpang dan mengendalikan intensitas penumpang di jalur tunggu. Tetapi dengan kondisi pagar yang dibiarkan terbuka sehingga fungsi pemilah menjadi hilang, orang bisa berpindah-pindah menyeberang ke jalur lain seenaknya dalam mencari bus yang dibutuhkannya.



Gambar.7.5



Situasi enam jalur pemisah



Pagar besi pembatas yang terbuka



Lajur khusus bus trans jakarta



Enam jalur terminal Blok M

Pada lajur khusus bus trans jakarta sangat berbeda dengan ke 5 (lima) lajur lainnya. Penumpang dengan tertip turun keterowongan menuju lobi tanpa harus digiring dengan kesadaran masing-masing penumpang mematuhi aturan yang berlaku, begitu juga dengan penumpang yang akan berangkat menaiki tangga terowongan keluar dan tinggal menunggu di shelter pemberangkatan penumpang dalam jalurnya.

Bila di perhatikan jalur keberangkatan terminal Blok M selain lajur khusus bus trans jakarta, telah terjadi penumpukan penumpang menunggu di sembarang tempat sekitar mulut terminal tanpa memperhatikan resiko sama sekali. Kebanyakan bus melintas dengan kecepatan cukup tinggi. Atraksi dari penumpang yang berloncatan turun dan naik adalah pandangan biasa.

Gambar.7.6



Pintu masuk ke lobi mal sisi timur



Suasana jalur keberangkatan bus



Lajur khusus bus trans jakarta



Lajur bus terminal Blok M

Sehingga dari hasil pengamatan saya untuk memaksa penumpang dengan sukarela mematuhi sistem sesuai dengan yang direncanakan. Untuk menuju ke bus, penumpang dengan tertip turun keterowongan menuju lobi yang merupakan hall / ruang tunggu yang didalamnya terdapat kios-kios, tempat makan, dan ticketing. Penumpang diharuskan membeli ticket / karcis untuk melanjutkan perjalanannya, ini merubah paradikma yang tadinya penumpang dapat langsung naik ke bus tanpa karcis diharuskan membeli dahulu baru naik bus. Maka dalam hal ini diperlukan kerjasama yang baik antara pengusaha bus dengan pengelola terminal sehingga penumpang dapat tertib tidak naik di sembarang tempat, dan untuk ke 5 (lima) jalur tersebut harus di modifikasi seperti lajur khusus bus trans jakarta sehingga penumpang tidak bisa dengan seenaknya pindah lajur. Tempat turun dan naiknya penumpang dibedakan tinggi lantainya dengan jalur bus sehingga penumpang tidak dapat berpindah jurusan semauanya dan dilengkapi pagar pengaman.