

KINERJA TERMINAL BELLO KUPANG BERDASARKAN KONDISI LALU LINTAS PADA TERMINAL BAYANGAN PEREMPATAN JALUR 40 SIKUMANA-BELLO

John H. Frans¹ (johnhendrikfrans@gmail.com)

Sudiyo Utomo² (diyotomo@gmail.com)

Marisa N. Nubatonis³ (marisanubatonis@gmail.com)

ABSTRAK

Kajian kinerja Terminal Bello perludilakukan karena selama beberapa tahun terakhir terminal tidak berfungsi sebagaimana mestinya, sehingga masyarakat mengalami kesulitan dalam melakukan perjalanan. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui kelayakan terminal sesuai klasifikasi terminal yaitu tipe C, kinerja fisik berdasarkan kondisi lalu lintas di terminal bayangan dan kepuasan pengguna jasa terminal serta strategi yang hendak dilakukan untuk memfungsikan kembali terminal. Hasil analisis kinerja fisik masih rendah karena dari semua aspek hanya lokasi terminal dan waktu tunggu yang dinilai memuaskan, sedangkan kinerja yang dinilai dari persepsi pengguna jasa terminal yang dianggap rendah oleh penumpang adalah penyediaan pelayanan jasa angkutan umum dan kebersihan terminal, yang dianggap rendah oleh pengemudi adalah kondisi jalan, penumpang, sistem informasi, area parkir, tempat perbaikan kendaraan dan pengaturan pembagian penumpang berdasarkan rute. Hasil wawancara yang dimasukkan dalam matriks kuadran SWOT menunjukkan bahwa Terminal Bello berada pada kuadran IV yang menandakan bahwa terminal lemah dan menghadapi tantangan yang besar sehingga strategi yang digunakan adalah meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman secara lebih baik.

Kata kunci : Terminal Bello; Kelayakan; Kinerja; Penumpang; Pengemudi; IPA; SWOT

ABSTRACT

Review performance needs to be done because during the last several years, the terminal is not work well, so that people have difficulty to get any transportation for their activities. This research was conducted to find out the feasibility of terminal according the terminal classification that is Type C, physical performance based on the traffic condition in terminal bayangan, the satisfaction of the customer and the strategy to be implemented to make the terminal work properly. From the result of the feasibility analysis can be concluded that Terminal Bello is quite feasibility to be classified as type C terminal with score equal to 58,93%. The result of physical performance analyzes was unsatisfied yet since from the whole aspect only the location and waiting time that meet the criteria, whereas the performance considered unsatisfactory which has been evaluated from the road user perception were the public transportation service and sanitation, from the driver perception were road condition, passengers, information system, parking area, garage and the regulation of passengers allocation by route. The interview's result by SWOT quadrant matrix show that Terminal Bello belongs to IV quadrant which means that the terminal is poor to face any big challenge ahead so that the proper strategy needed is minimize weaknesses to avoid threats better.

Keywords : Terminal Bello, feasibility, performance, passenger, driver, IPA, SWOT.

¹ Jurusan Teknik Sipil, FST Undana - Kupang

² Jurusan Teknik Sipil, FST Undana - Kupang

³ Jurusan Teknik Sipil, FST Undana - Kupang

PENDAHULUAN

Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan (PM Perhubungan RI No. 132 Tahun 2015). Terminal dikatakan baik apabila layak sesuai dengan klasifikasi tipe terminalnya dan juga memiliki kinerja yang baik dari segi fisik terminal dan juga dari pandangan atau persepsi pengguna jasa terminal. Kelayakan terminal dilihat dari persyaratan teknis mengenai letak terminal, luas terminal, akses terminal, arus kendaraan dan fasilitas-fasilitas dalam terminal yang sesuai dengan aturan-aturan atau ketentuan-ketentuan yang ada. Kinerja terminal dilihat dari faktor lokasi terminal, kapasitas terminal, waktu antara, waktu tunggu, pola sirkulasi kendaraan, parkir kendaraan, volume penumpang dan fasilitas terminal. Terminal Bello Kupang adalah terminal tipe C yang terletak di Kelurahan Bello, Kecamatan Maulafa Kota Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur. Terminal Bello saat sebelum dilakukan penelitian ini tidak berfungsi sebagaimana mestinya (NTT-News.com), dilihat dari angkutan kota Kupang yang tidak lagi menaikturunkan orang dan/atau barang di terminal Bello melainkan di terminal bayangan yang terletak di perempatan jalur 40 Sikumana-Bello. Kondisi Terminal Bello sebelum dilakukan penelitian ini semakin memburuk karena tidak pernah digunakan lagi, gedung terminal tidak terawat, fasilitas yang ada dalam terminal juga sudah rusak dan halaman yang seharusnya digunakan untuk parkir kendaraan terminal juga sudah tidak terawat sehingga digunakan oleh penjaga kantor UPT Pengujian Kendaraan Bermotor yang satu lokasi dengan terminal tersebut sebagai tempat untuk bercocok tanam di musim penghujan. Angkutan kota Kupang yang tidak beroperasi di Terminal Bello menyebabkan masyarakat kelurahan Bello yang tidak memiliki kendaraan pribadi mengalami kesulitan karena hanya untuk bisa naik angkutan kota masyarakat harus berjalan kaki sekitar 2 - 2,6 Km ke terminal bayangan. Jika tidak jalan kaki, maka mereka harus naik Ojek ke terminal bayangan sehingga membuat biaya perjalanan mereka lebih tinggi dibandingkan jika angkutan kota sampai ke Terminal. Angkutan kota yang beroperasi di terminal bayangan ini menyebabkan kemacetan pada jam sibuk di perempatan jalur 40 tersebut. Pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat seharusnya didukung dengan adanya angkutan umum yang memadai agar dapat mengurangi permintaan kendaraan pribadi, namun dengan adanya masalah seperti ini justru masyarakat akan beralih ke penggunaan kendaraan pribadi untuk mempermudah melakukan perjalanan karena tidak disediakan angkutan umum di daerah sekitar tempat tinggal mereka. Hal tersebut akan sangat memicu terjadinya kemacetan di jalan yang dapat menciptakan masalah baru lagi bagi pemerintah.

TINJAUAN PUSTAKA

Terminal

Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan (PM Perhubungan RI No. 132 Tahun 2015). Penyelenggaraan terminal penumpang bertujuan untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intra-moda dan antar-moda dengan menjalankan fungsi pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan. Jika ditinjau dari sistem terminal, maka akan ditemui sekumpulan komponen yang saling berinteraksi satu sama lain. Interaksi antara komponen prasarana yang ada dan akktivitas terminal sangat berpengaruh terhadap keamanan dan kenyamanan pengguna jasa layanan dalam pemanfaatan terminal. Komponen-komponen tersebut antara lain; moda angkutan umum, penumpang, calon penumpang yang diantar, calon penumpang yang membawa kendaraan sendiri dan memarkir kendaraannya dan pejalan kaki.

Klasifikasi Terminal

Pengklasifikasian suatu terminal ditujukan untuk mengetahui jangkauan/tingkat/kemampuan pelayanan dari suatu unit fasilitas serta untuk mengidentifikasi jenis infrastruktur pendukung yang dibutuhkan untuk mendukung kelancaran aktivitas transportasi di daerah tersebut. Klasifikasi Terminal Bello menurut peran merupakan terminal primer yang berfungsi untuk melayani arus angkutan primer skala regional, klasifikasi menurut fungsi tergolong terminal cabang (sub terminal) yang berfungsi menampung penumpang yang melakukan pergerakan dalam jarak dekat dengan volume kecil, mampu menampung < 25 kendaraan per jam dengan kebutuhan ruang sekitar 2,5 ha, dan klasifikasi tipenya tergolong tipe C yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota atau pedesaan. Terminal penumpang tipe C ditetapkan oleh Bupati/Walikota dengan memperhatikan usulan/masukan dari SKDP yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Jika ada perubahan, penetapan terminal penumpang dilaksanakan berdasarkan evaluasi setiap 5 (lima) tahun sekali, namun jika terjadi perubahan jaringan jalan dan perubahan perkembangan wilayah maka penetapan terminal dapat dilakukan sebelum jangka waktu 5 (lima) tahun.

Fasilitas Terminal

Setiap penyelenggara terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas terminal penumpang terdiri atas fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Fasilitas terminal diatur dalam PM Perhubungan RI No. 132 Tahun 2015.

Persyaratan Teknis

Dalam Senoadji B, 2005 mengatakan bahwa untuk persyaratan teknis mengenai letak, luas dan akses terminal, arus kendaraan dan besaran fasilitas pada Terminal tipe C adalah sebagai berikut:

Tabel 1. Persyaratan Letak dan Luas Terminal (Senoadji, B, 2005)

Syarat	Letak	Luas lahan minimal (ha)	Jarak antar Terminal sekelas	Jarak minimal akses jalan masuk/keluar ke/dari Terminal (m)
Tipe C	- Dalam wilayah D.T. II - Dalam jaringan trayek pedesaan - Di jalan kolektor atau lokal dengan kelas minimal III A	Sesuai dengan permintaan akan angkutan	Tidak tertera dalam KM Perhubungan No. 31 Tahun 1995	Sesuai dengan kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar Terminal

Terminal penumpang berdasarkan tingkat pelayanan dinyatakan dengan jumlah arus minimum kendaraan persatuan waktu. Terminal tipe C memiliki arus minimum kendaraan sebesar 25 kendaraan/jam. Karakteristik fisik dan pemakaian serta kebutuhan luas terminal penumpang tipe C dapat dilihat dalam Tabel 2.

Tabel 2. Kebutuhan Luasan Terminal (Dephub, 2009)

Uraian	Tipe C	Satuan
A. Kendaraan		
Ruang Parkir AKAP	-	m ²
Ruang Parkir AKDP	-	
Ruang Parkir ANGKOT	-	
Ruang Parkir ANGDES	900	
Ruang Parkir Kend. Pribadi	200	

Uraian	Tipe C	Satuan
Ruang Servis	-	
Pompa Bendin	-	
Ruang Istirahat	1100	
Bengkel	-	
Ruang Istirahat	30	
Gudang	-	
Pelataran parkir cadangan	550	
B. Pemakai Jasa		
Ruang Tunggu	480	m ²
Sirkulasi Manusia	192	
Kamar Mandi	40	
Kios	288	
Musholla	60	
C. Operasional		
Ruang Administrasi	39	m ²
Ruang Pengawasan	16	
Loket	2	
Peron	3	
Retribusi	6	
Ruang informasi	8	
Ruang pertolongan pertama	15	
Ruang perkantoran	-	
D. Ruang Luar (tidak efektif)	1554	m ²
Luasan Total	5463	m ²
Cadangan perkembangan	5463	
Kebutuhan lahan	10926	
Kebutuhan lahan untuk desain	1,1	Ha

Uji Validitas

Validitas didefinisikan sebagai suatu tingkat kemampuan dari suatu instrument untuk dapat mengungkapkan sesuatu menjadi sasaran pokok pengukuran. Semakin tinggi validitas suatu alat ukur maka semakin tepat pula alat ukur tersebut mengenai sasarannya. Suatu kuesioner dikatakan valid bilamana pernyataan pada kuesioner mampu mengungkapkan sesuatu yang diukur dari kuesioner tersebut. Rumus umum untuk menghitung korelasi ini adalah sebagai berikut.

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - \sum X \sum Y}{\sqrt{(N \sum X^2) - (\sum X)^2 (N \sum Y^2 - (\sum Y)^2)}} \quad (1)$$

Dimana :

- rx_y = koefisien korelasi
- N = jumlah objek uji coba
- X = butir pertanyaan
- Y = faktor yang digunakan dalam penelitian

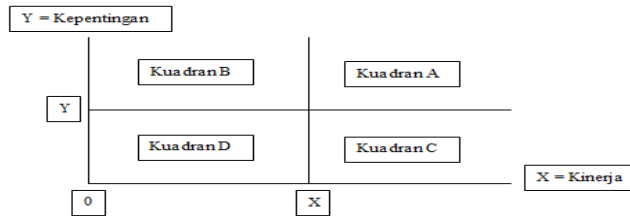
Kinerja Terminal

Penyelenggaraan terminal penumpang jalan wajib memenuhi standar pelayanan minimum. Standar pelayanan minimum ini meliputi; kinerja dan kompetensi sumber daya manusia, pemanfaatan dan kebersihan fasilitas umum dan fasilitas penunjang, pelaksanaan standar operasional prosedur terminal, pemanfaatan teknologi informasi dan keselamatan, keamanan dan kelancaran lalu lintas. Direktur Jenderal wajib melaksanakan penilaian kinerja untuk menilai pemenuhan terhadap standar pelayanan minimum tersebut. Kinerja terminal dapat

diketahui dari beberapa variabel yaitu lokasi terminal, kapasitas terminal, waktu antara, waktu tunggu, pola sirkulasi kendaraan, parkir kendaraan, volume penumpang dan fasilitas-fasilitas.

Importance Performance Analysis (IPA)

Menurut Fathoni, N (2011), IPA telah diterima secara umum dan dipergunakan pada berbagai bidang kajian karena kemudahannya untuk diterapkan dan tampilan hasil analisis yang memudahkan usulan perbaikan kinerja seperti terlihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 1. Pembagian Kuadran *Importance Performance Analysis*

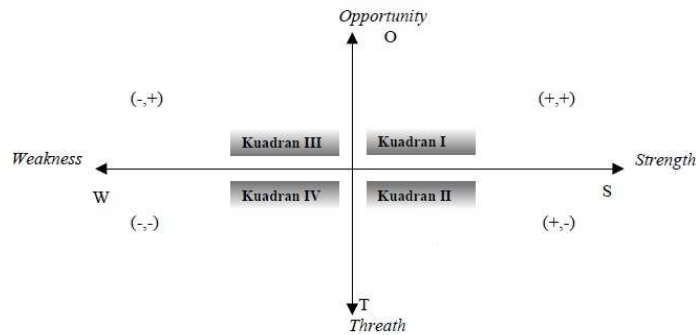
Kuadran A (Kepentingan Tinggi-Kinerja Rendah). Atribut yang masuk kuadran ini akan berlabel *Concretrate Here* yang berarti memiliki prioritas tinggi untuk ditingkatkan. Kuadran B (Kepentingan Tinggi-Kinerja Tinggi). Dengan label *Keep up the Good* atribut yang masuk kuadran ini sudah bagus sehingga perlu dipertahankan karena merupakan kekuatan dari suatu objek. Kuadran C (Kepentingan Rendah-Kinerja Rendah). Atribut yang masuk kuadran ini merupakan atribut yang tidak penting bukan sebuah ancaman ketika tidak ditingkatkan. Kuadran D (Kepentingan Rendah-Kinerja Tinggi). Ini merupakan kuadran yang perlu diperhatikan, karena atribut yang masuk pada kuadran ini terlalu berlebih. Jika sumber daya terlalu fokus pada atribut ini sebaiknya beralih ke kuadran A yang mana memiliki tingkat kepentingan lebih tinggi. Skala yang digunakan dalam metode analisis ini adalah skala likert dengan lima tingkatan. Setiap jawaban dihubungkan dengan bentuk pertanyaan atau dukungan sikap yang digunakan dengan kata-kata seperti pada Tabel 3 di bawah ini.

Tabel 3. Skor Skala Likert (Sagi, N. F, 2015)

Pernyataan Positif	Skor
Sangat Setuju (SS)	= 5
Setuju (S)	= 4
Cukup Setuju (CS)	= 3
Tidak Setuju (TS)	= 2
Sangat Tidak Setuju (STS)	= 1

Strengths-Weakness-Opportunities-Threats (SWOT)

Matriks SWOT digunakan untuk menyusun strategi terminal yang didasarkan pada logika untuk dapat memaksimalkan kekuatan (*strength*) dan peluang (*opportunity*), namun secara bersamaan meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threat*). Matriks ini sebelumnya dianalisis dengan menggunakan analisis *External Factor Evaluation* (EFE) dan *Internal Factor Evaluation* (IFE). Analisis IFE dan EFE bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang ada di lingkungan internal dan eksternal terminal. Faktor-faktor tersebut diformulasikan dan dihitung berdasarkan bobot (*weight*) dan peringkat (*rating*) yang menghasilkan suatu skor untuk setiap variabel. Skor yang telah diperoleh dari IFE dan EFE akan dilanjutkan dengan melakukan pengurangan antara jumlah total skor faktor S dengan W (d) dan skor faktor O dengan T (e). Perolehan angka (d = x) selanjutnya menjadi nilai atau titik pada sumbu x, sedangkan perolehan angka (e = y) selanjutnya menjadi nilai atau titik pada sumbu y. Hasil dari sumbu x dan y akan dimasukkan pada kuadran yang ditunjukkan oleh Gambar 2 di bawah ini untuk mengetahui posisi Terminal Bello.



Gambar 2. Matriks Kuadran SWOT

Berdasarkan gambar di atas bahwa ada 4 kuadran matriks SWOT dengan penjelasan masing-masing kuadran sebagai berikut:

- SO (Kuadran I)
Memanfaatkan kekuatan secara maksimal untuk dapat meraih peluang yang tersedia.
- ST (Kuadran II)
Memanfaatkan kekuatan secara maksimal untuk mengantisipasi dan menghadapi ancaman.
- WO (Kuadran III)
Meminimalkan kelemahan untuk meraih peluang
- WT (Kuadran IV)
Meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman secara lebih baik.

Hasil analisis EFE dan IFE kemudian dimasukkan ke dalam matriks SWOT seperti yang ditunjukkan pada Tabel 4 di bawah ini

Tabel 4 Matriks SWOT (Ningrum, H. A. P, 2010)

Eksternal \ Internal	Kekuatan (S) Daftar Kekuatan	Kelemahan (W) Daftar Kelemahan
Peluang (O) Daftar Peluang	S-O Strategi Gunakan kekuatan untuk meraih peluang	W-O Strategi Memperkecil kelemahan dengan memanfaatkan peluang
Ancaman (T) Daftar Ancaman	S-T Strategi Gunakan kekuatan untuk menghindari ancaman	W-T Strategi Memperkecil kelemahan dan menghindari ancaman

METODE PENELITIAN

Lokasi, Waktu, Subjek dan Objek Penelitian

Penelitian dilakukan di Terminal Bello, Kelurahan Bello Kecamatan Maulafa Kota Kupang, Perempatan Jalur 40 Sikumana-Bello Kupang yang biasa dijadikan terminal bayangan dan daerah Kelurahan Bello. Penelitian dilakukan selama 2 bulan terhitung tanggal 08 juni 2016 sampai dengan tanggal 08 Agustus 2016. Objek penelitian adalah Terminal Bello Kupang, Perempatan Jalur 40 Sikumana-Bello yang biasanya digunakan sebagai terminal bayangan dan masyarakat sekitar Kelurahan Bello sebagai pengguna jasa terminal (penumpang), pengemudi angkutan dan Pemerintah Kota Kupang yang terkait (Dinas Perhubungan Kota Kupang) untuk mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja terminal dan kelayakan terminal sesuai klasifikasi tipe terminal. Subjek penelitian ini adalah kajian terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja Terminal Bello dan juga kelayakan Terminal Bello sesuai dengan klasifikasi terminal sebagai terminal tipe C.

Jenis Data

Data penelitian ini terdiri dari data primer dan sekunder, data primer yaitu data yang didapat dari hasil pengamatan di lapangan berupa data pengukuran langsung, data wawancara kepada pihak pemerintah (Dinas Perhubungan Kota Kupang bagian Terminal) serta data kuesioner yang disebarkan ke masyarakat sekitar Kelurahan Bello dan pengemudi angkutan umum yang parkir di terminal bayangan perempatan jalur 40 Sikumana-Bello serta data survei statis yang dilakukan di terminal bayangan perempatan jalur 40 Sikumana-Bello. Data sekunder yaitu data yang didapat berupa dokumen-dokumen yang berkaitan dengan objek penelitian. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait yang berhubungan dengan tujuan penelitian. Data sekunder berupa jumlah angkutan umum trayek nomor 1, 2 dan 7 yang dilayani oleh Terminal Bello yang diperoleh dari Badan Pelayanan Perijinan Terpadu, jumlah penduduk Kelurahan Bello yang diperoleh dari Kantor Lurah Bello, data simpul jaringan trayek (terminal) yang diperoleh dari Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) Kota Kupang.

Teknik Pengambilan Data

Untuk mengambil data pada penelitian ini digunakan 4 teknik yaitu teknik observasi, kuesioner, wawancara dan dokumentasi untuk mengumpulkan data dan teori yang menunjang penelitian.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang dilakukan adalah analisis kinerja terminal berdasarkan kinerja fisik terminal dan pengguna jasa terminal yang dianalisis menggunakan metode IPA, analisis kelayakan terminal dan analisis pengembangan terminal yang dibuat berdasarkan hasil pengambilan data melalui observasi, kuesioner, wawancara dan dokumentasi kemudian dianalisis dengan metode SWOT.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Umum Lokasi Penelitian

Terminal Bello terletak di Jalan H. R. Koroh, Kelurahan Bello, Kecamatan Maulafa Kota Kupang dan merupakan terminal penumpang tipe C yang melayani angkutan kota dan angkutan pedesaan. Terminal Bello merupakan terminal yang satu area dengan UPT Pengujian Kendaraan Bermotor. Kondisi Terminal Bello saat ini telah selesai direnovasi, namun masih belum ada kendaraan yang melakukan aktifitas menaik turunkan penumpang dalam terminal tersebut. Kendaraan masih menaikturunkan penumpang di terminal bayangan yang terletak di Perempatan Jalur 40 Sikumana-Bello yang merupakan pertemuan empat titik perjalanan yaitu Kelurahan Sikumana, Kelurahan Fatukoa, Kelurahan Kolhua dan Kelurahan Bello sehingga selalu terlihat ramai di titik tersebut dan menyebabkan kemacetan pada jam sibuk.

Deskripsi Trayek

Trayek adalah rute perjalanan yang ditempuh. Trayek angkutan adalah lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan menggunakan angkutan umum yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan yang tetap, lintasan tetap sedangkan jadwal bisa tetap dan tidak tetap. Jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.

Analisis Kelayakan Terminal

Berdasarkan data yang diperoleh dari Profil dan Kinerja Perhubungan Darat tahun 2014 diketahui bahwa terminal Bello merupakan terminal tipe C. Analisis kelayakan disesuaikan dengan persyaratan teknis terminal tipe C. Fasilitas utama yang ada di Terminal Bello adalah jalur keberangkatan, jalur kedatangan, ruang tunggu penumpang, tempat parkir, perlengkapan

jalan, jalur kedatangan penumpang, ruang tunggu keberangkatan dan pusat informasi. Ruang tunggu penumpang dan ruang keberangkatan tidak terbagi secara terpisah namun hanya ada satu ruang tunggu untuk kedatangan dan keberangkatan. Fasilitas penunjang yang ada di Terminal Bello antara lain tempat transit penumpang dan fasilitas umum (toilet). Tempat transit ini tidak dibagi secara terpisah namun sama dengan ruang tunggu penumpang. Terminal Bello berdasarkan syarat letak dan luas terminal yang diatur dalam KM Perhubungan RI Nomor 31 Tahun 1995, maka Terminal Bello memenuhi syarat letak untuk dua item, yaitu dalam wilayah Daerah Tingkat II dan dalam jaringan trayek pedesaan, namun pada syarat mengenai kelas jalan minimal IIIa yang berada di jalan kolektor atau lokal, Terminal Bello belum memenuhinya karena kelas jalan terletaknya Terminal Bello adalah kelas IIIC. Syarat luas lahan minimal untuk terminal tipe C disesuaikan dengan permintaan akan angkutan. Luas lahan yang ada di Terminal Bello adalah 0,125 ha yang akan dianalisis kemudian kesesuaiannya dengan permintaan akan angkutan atau banyaknya angkutan yang dilayani oleh Terminal Bello. Syarat jarak antar terminal sekelas tidak tertera dalam peraturan, namun jarak antara terminal sekelas adalah 10,3 Km, yaitu jarak antara Terminal Bello dan Terminal Kota Kupang. Terminal sekelas yang lain dengan terminal Bello juga ada, yaitu Terminal Tabun dan Terminal Alak namun dipilih Terminal Kota Kupang karena terminal tersebut juga dilalui oleh trayek nomor 1 dan 2 yang dilayani oleh terminal Bello. Syarat jarak minimal akses jalan masuk/ keluar ke/dari terminal disesuaikan dengan kebutuhan. Terminal Bello bersinggungan langsung dengan ruas jalan sehingga bisa dikatakan jaraknya adalah 0. Arus kendaraan di Terminal Bello untuk tiga trayek yang dilayani dilihat berdasarkan rata-rata dari hasil survei selama 1 (satu) minggu sejak tanggal 01-07 Agustus 2016 pada terminal bayangan perempatan jalur 40 Sikumana-Bello sebanyak rata-rata 21 kendaraan/jam, sehingga dapat dikatakan memenuhi syarat arus yaitu 25 kendaraan/jam. Kebutuhan luasan terminal dapat dilihat pada Tabel 5 di bawah ini.

Tabel 5. Kebutuhan Luasan Terminal Bello

Uraian	Syarat Tipe C	Terminal Bello	Keterangan
A. Kendaraan			
Ruang parkir ANGKOT	-	138,8 m ²	Terminal Bello hanya ada satu tempat parkir tidak dibagi.
Ruang parkir ANGDES	900 m ²		
Ruang parkir kend. Pribadi	200 m ²		
Ruang istirahat	1130 m ²	-	Terminal Bello tidak ada ruang istirahat khusus.
Pelataran parkir cadangan	550 m ²	-	Pelataran parkir cadangan tidak ada di Terminal Bello
B. Pemakai Jasa			
Ruang tunggu	480 m ²	52,5 m ²	
Sirkulasi manusia	192 m ²		
Kamar mandi / WC	40 m ²	12,2 m ²	
Kios	288 m ²	-	
Musholla	60 m ²	-	

Tabel 5. Kebutuhan Luasan Terminal Bello (Lanjutan)

Uraian	Syarat Tipe C	Terminal Bello	Keterangan
C. Operasional			
Ruang administrasi	39 m ²	17,5 m ²	Terminal Bello menangani semua bagian ini dalam satu ruangan dan
Ruang pengawasan	16 m ²	23,4 m ²	
Loket	2 m ²		

Uraian	Syarat Tipe C	Terminal Bello	Keterangan
Retribusi	6 m ²		tidak ada loket penjualan tiket.
Ruang informasi	8 m ²		
Peron	3 m ²	-	
Ruang pertolongan pertama	15 m ²	-	
D. Ruang luar (tidak efektif)			
Luasan total	5463 m ²	1250 m ²	
Cadangan perkembangan	5463 m ²	779,0	Cadangan ini masuk dalam luasan total terminal 1250 m ² .
Kebutuhan lahan	10926 m ²	1250 m ²	
Kebutuhan lahan untuk desain	1,1 Ha	-	

Tabel 6. Skoring Kelayakan Terminal Bello

No.	Aspek	Bobot (%)	Uraian	Keterangan		Skor (%)
				Ada	Tidak Ada	
1	Fasilitas	25,00%				
	Fasilitas Utama	12,50%	Jalur keberangkatan, jalur kedatangan, ruang tunggu penumpang, tempat parkir, perlengkapan jalan, jalur kedatangan penumpang, ruang tunggu keberangkatan dan pusat informasi.	8	15	4,35
	Fasilitas Penunjang	12,50%	Transit penumpang dan toilet	2	10	2,08
2	Letak, luas dan akses terminal	25,00%				
	Letak	7,50%	Terminal Bello terletak di D.T II, terletak dalam jaringan jalan pedesaan dan tidak terletak di kelas jalan IIIa	2	1	5,00
	Luas Lahan (ha)	7,50%	Luas lahan 1250 m ² = 0,125 ha disesuaikan dengan permintaan akan angkutan	1		7,50
	Jarak antar terminal sekelas	7,50%	Jarak dengan terminal sekelas yaitu Terminal Kupang adalah 10,3 Km dan tidak ada ketentuan jarak dalam aturan	1		7,50
	Jarak terminal akses jalan masuk/keluar ke/dari terminal (m)	7,50%	Terminal bersinggungan langsung dengan ruas jalan sehingga jaraknya sama dengan 0 dan dalam aturannya disesuaikan dengan kebutuhan	1		7,50
3	Arus kendaraan	25,00%				
	Arus kendaraan	25,00%	Arus kendaraan rata-rata dalam terminal yaitu 21 kendaraan/jam lebih kecil dari ketentuan 25 kendaraan/jam	1		25,00

Tabel 6. Skoring Kelayakan Terminal Bello

Aspek	Bobot (%)	Uraian	Keterangan		Skor (%)
			Ada	Tidak Ada	
Karakteristik fisik dan kebutuhan luas terminal	25,00%				
Kendaraan	7,50%	Ruang parkir 138,8 m ² , tidak ada ruang istirahat dan pelataran parkir cadangan		3	0,00
Pemakai Jasa	7,50%	Ruang tunggu 52,5 m ² dan kamar mandi 12,2 m ² . tidak ada sirkulasi manusia, kios dan musholla.		5	0,00
Operasional	7,50%	Ruang administrasi 17,5 m ² , ruang pengawasan, loket, retribusi dan informasi 23,4 m ² . tidak ada peron dan ruang pertolongan pertama.		4	0,00
Ruang Luar	7,50%	Luasan total 1250 m ² dan cadangan perkembangan yang masih masuk dalam luasan total yaitu 779,0 m ² dengan kebutuhan lahan dan kebutuhan lahan untuk desain sama dengan luasan total.		4	0,00
	100,00%		16	52	58,93

Hasil dari pengamatan dan pengukuran di lapangan penulis membuat sistem skoring berdasarkan aspek-aspek penilaian kelayakan yang ada untuk mengetahui besaran layak atau tidaknya. Perhitungannya diperoleh dari aspek yang ada dalam terminal dibagi dengan jumlah aspek yang ada dan tidak ada dalam terminal kemudian dikalikan dengan nilai bobot tiap aspek diperoleh skor dari tiap aspek selanjutnya dijumlahkan skor tiap aspek untuk memperoleh nilai skor total. Terminal Bello sesuai klasifikasi tipe terminal yaitu tipe C kelayakannya sebesar 58,93% sehingga menyatakan bahwa terminal cukup layak diklasifikasikan sebagai terminal tipe C.

Analisis Kinerja Terminal

Analisis ini dilakukan dengan menggunakan beberapa aspek, yaitu lokasi terminal, kapasitas terminal, waktu antara (*headway*), waktu tunggu, pola sirkulasi kendaraan, pola parkir, volume penumpang dan fasilitas-fasilitas. Analisis kapasitas terminal, waktu antara, waktu tunggu dan volume penumpang dilakukan pada terminal bayangan karena pada saat penelitian bahkan sampai dengan saat ini Terminal Bello tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Lokasi memiliki kinerja yang tinggi karena dari 12 item lokasi ada 3 item saja yang tidak sesuai dengan ketentuan. Kapasitas kendaraan rata-rata sebesar 21 kendaraan/jam dengan rata-rata penumpang tiba dan berangkat 2 orang dan faktor muat tiba 16,44% dan berangkat 13,97% yang menunjukkan bahwa pengemudi memperoleh keuntungan yang kecil. *Headway* sebesar 2,86 menit lebih kecil dari waktu pelayanan selama di terminal yaitu 9 menit sehingga menyebabkan terjadi antrian. Waktu tunggu kinerjanya tinggi karena waktu yang diperlukan untuk menunggu angkutan sebesar 1,43 menit yang menunjukkan bahwa tidak membutuhkan waktu yang lama untuk menunggu angkutan. Lebar pintu masuk dan keluar terminal 7,5 m sehingga bisa digunakan oleh 2 kendaraan sekaligus, namun tidak ada pemisahan antara angkutan umum dan angkutan pribadi sehingga dapat menyebabkan terjadinya tumpang tindih sebagai akibat dari pola sirkulasi yang sama untuk kendaraan umum dan pribadi. Terminal Bello belum memiliki pengaturan parkir yang karena tidak adanya petak-petak parkir sehingga pengemudi dapat parkir

sembarangan dan kebutuhan parkir seharusnya 236,25 m², namun yang tersedia hanya sebesar 138,8 m². Volume penumpang yang masuk dan keluar ke/dari terminal setiap kendaraan per trayek per hari adalah sebanyak 2 orang sehingga menyebabkan faktor muat menjadi kecil yang menunjukkan bahwa keuntungan pengemudi kecil. Fasilitas utama yang dimiliki Terminal Bello sebanyak 8 fasilitas dari 23 fasilitas, fasilitas penunjang sebanyak 2 fasilitas dari 12 fasilitas. Kinerja Terminal Bello yang dianggap rendah menurut persepsi penumpang adalah penyediaan pelayanan jasa angkutan umum dengan nilai kepuasan 2,445 lebih kecil dari harapan 4,582 dan kebersihan terminal dengan nilai kepuasan 2,561 lebih kecil dari harapan 4,408. Persepsi pengemudi kinerja Terminal Bello yang dianggap rendah adalah kondisi jalan dengan kepuasan 2,89 lebih kecil dari harapan 4,62, penumpang dengan nilai kepuasan 2,11 lebih kecil dari harapan 4,53, sistem informasi dengan nilai kepuasan 2,80 lebih kecil dari harapan 4,47, area parkir dengan nilai kepuasan 2,80 lebih kecil dari harapan 4,60, tempat perbaikan kendaraan dengan nilai kepuasan 2,40 lebih kecil dari harapan 4,49 dan pengaturan pembagian penumpang berdasarkan rute dengan nilai kepuasan 2,5 lebih kecil dari harapan 4,49.

Analisis SWOT

Analisis SWOT adalah analisis yang digunakan untuk menyusun strategi terminal yang didasarkan pada logika untuk dapat memaksimalkan kekuatan dan peluang, namun secara bersamaan meminimalkan kelemahan dan ancaman. Hasil perhitungan IFE dan EFE dapat dilihat pada Tabel 6 dan 7 di bawah ini.

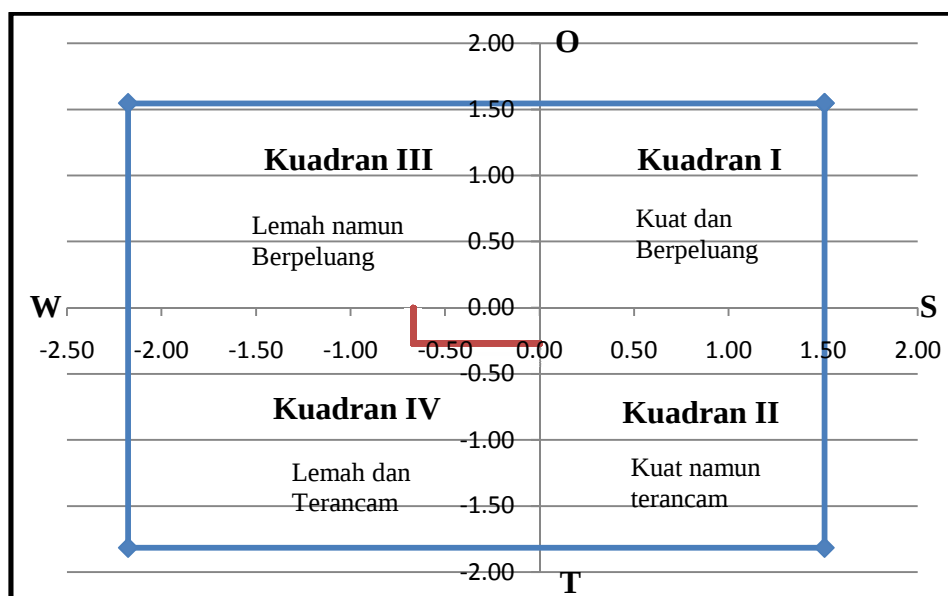
Tabel 6. Hasil Perhitungan IFE

No.	Faktor Internal	Bobot	Rating	Skor
Faktor Kekuatan Internal (S)				
s1	Lokasi Terminal Bello yang strategis	0,11	3,86	0,41
s2	Tersedia Fasilitas Pendukung seperti Kios/Kantin, Ruang Tunggu dan WC	0,10	3,71	0,38
s3	Komitmen pimpinan dan staff pengelola untuk memberikan pelayanan terbaik	0,11	3,86	0,41
s4	Membantu meningkatkan ekonomi masyarakat	0,09	3,43	0,32
Jumlah				1,51
Faktor Kelemahan Internal (W)				
w1	Lahan parkir dalam terminal kurang memadai	0,10	3,57	0,35
w2	Sistem informasi dalam terminal kurang memadai (adanya rambu dalam terminal, papan informasi, dan lain sebagainya)	0,11	4,00	0,44
w3	Tidak ada petugas keamanan yang khusus menjaga ketertiban di dalam terminal	0,09	3,43	0,32
w4	Strategi pemeliharaan terminal yang kurang optimal (tidak setiap tahun, tergantung anggaran)	0,09	3,43	0,32
w5	Tidak tersedianya tempat untuk pemeliharaan kendaraan ringan di Terminal (tempat isi angin, air radiator, dan sebagainya)	0,10	3,57	0,35
w6	Adanya fasilitas utama terminal yang masih belum tersedia	0,11	3,86	0,41
Jumlah		1,00		2,18

Tabel 7. Hasil Perhitungan EFE

No.	Faktor Eksternal	Bobot	Rating	Skor
Faktor Peluang Eksternal (O)				
o1	Tuntutan masyarakat untuk terminal yang dekat dengan lokasi tempat tinggal mereka	0,11	3,00	0,34
o2	Masyarakat mau bekerjasama untuk menjaga kebersihan Terminal Bello	0,11	2,86	0,31
o3	Pertumbuhan penumpang yang terus berkembang dilihat dari jumlah penduduk yang semakin meningkat dan tata guna lahan daerah (adanya rumah sakit umum, sekolah, tempat olahraga, dan lain sebagainya)	0,11	3,00	0,34
o4	Adanya perhatian Pemerintah Daerah	0,15	3,86	0,56
Jumlah				1,55
No.	Faktor Eksternal	Bobot	Rating	Skor
Faktor Ancaman Eksternal (T)				
t1	Tidak adanya penumpang di Terminal	0,14	3,71	0,52
t2	Kendaraan tidak mau menaik turunkan penumpang di Terminal	0,14	3,71	0,52
t3	Pengemudi menganggap jarak trayek yang dilayani jauh dari terminal	0,12	3,29	0,41
t4	Tuntutan terhadap pelayanan yang berkualitas	0,12	3,14	0,37
Jumlah	1,00		1,82	

Hasil perhitungan IFE dan EFE kemudian dimasukkan dalam bentuk grafik dengan menggunakan data skor seperti terlihat pada grafik di bawah ini.



Gambar 3. Matriks Kuadran SWOT Terminal Bello

Sesuai matriks kuadran SWOT di atas, dapat dilihat bahwa posisi Terminal Bello ada pada kuadran IV yang menandakan bahwa Terminal Bello lemah dan menghadapi tantangan besar. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman secara lebih baik yaitu dengan perlunya penyediaan sarana dan prasarana di dalam terminal agar dapat memberikan pelayanan yang baik bagi pengguna jasa terminal. Perlu adanya

petugas dalam rangka penengakkan aturan terhadap angkutan umum yang tidak menaik turunkan penumpang di terminal. Perlu adanya pemeliharaan terhadap sarana dan prasarana yang ada dan pembuatan fasilitas umum lain seperti kios dalam lokasi terminal agar dapat menarik perhatian masyarakat untuk menggunakan terminal. Perlunya dibangun pusat kegiatan umum yang baru disekitar terminal sehingga menjadi daya tarik untuk masyarakat mau menggunakan terminal.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data pada Bab terkait dengan kajian terhadap kelayakan dan kinerja terminal Bello Kupang, maka dapat disimpulkan beberapa hal antara lain:

1. Hasil analisis yang diperoleh terhadap kelayakan Terminal Bello menyatakan bahwa terminal cukup layak diklasifikasikan sebagai terminal tipe C.
2. Terminal Bello berdasarkan kinerja fisiknya hanya lokasi terminal dan waktu tunggu saja yang tinggi sedangkan kapasitas terminal, headway, pola sirkulasi, parkir kendaraan, volume penumpang dan fasilitas masih rendah. Kinerja terminal berdasarkan persepsi penumpang yang dinilai masih rendah adalah penyediaan jasa pelayanan angkutan umum dan kebersihan terminal, sedangkan menurut persepsi pengemudi kinerja terminal yang dinilai masih rendah adalah kondisi jalan, penumpang, sistem informasi, area parkir, tempat perbaikan kendaraan dan pengaturan pembagian penumpang berdasarkan rute.
3. Terminal Bello berdasarkan hasil perhitungan skor IFE dan EFE yang dimasukkan dalam matriks kuadran SWOT berada pada kuadran IV yang menandakan bahwa Terminal Bello lemah dan menghadapi tantangan besar sehingga direkomendasikan meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman secara lebih baik.

SARAN

Beberapa saran yang harus dipertimbangkan agar Terminal Bello kembali difungsikan adalah sebagai berikut:

1. Perlunya peningkatan kedisiplinan bagi seluruh angkutan umum yang tidak masuk ke terminal.
2. Arus kendaraan untuk tiga trayek dalam terminal jauh lebih besar dari ketentuan sehingga perlunya pengurangan kendaraan, misalnya dengan trayek nomor 2 tidak perlu melayani hingga terminal Bello karena rute yang ditempuh trayek nomor 1 dan 2 hampir sama dan trayek nomor 2 juga terbagi antara rute ke Tofa dan ke Terminal Bello sehingga bisa digabung semuanya ke arah Tofa saja atau trayek nomor 2 bisa melayani rute Tofa dan BTN dengan melihat daerah BTN yang padat penduduk namun tidak ada angkutan umum yang sampai ke sana.
3. Perlunya peningkatan bangkitan perjalanan ke arah Bello dilihat dari faktor muat yang kecil, misalnya dengan dibangun Pasar, Sekolah dan lain sebagainya di daerah sekitar Terminal Bello.
4. Perlunya perluasan lahan parkir sesuai kebutuhan sehingga tidak terjadi antrian di depan pintu masuk terminal.
5. Perlunya penambahan dan peningkatan fasilitas utama dan penunjang terminal sesuai kebutuhan.
6. Terminal Bello harus terus meningkatkan komitmen dalam kualitas pelayanan untuk mengatasi pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat sehingga tetap memenuhi kepuasan pengguna terminal.
7. Perlunya inovasi dari pihak terminal untuk meningkatkan pendapatan dalam terminal sehingga tidak hanya bergantung pada anggaran pemerintah saja.
8. Meningkatkan kerjasama antara pimpinan dan staf terminal untuk semakin meningkatkan pelayanan dalam terminal.

9. Perlunya pendekatan dengan pihak pengusaha dan pengemudi dalam bentuk sosialisasi dan lain sebagainya untuk memberikan pengertian bagi pengemudi agar mau menaik turunkan penumpang di terminal.
10. Penelitian selanjutnya diharapkan untuk memperhatikan format pengisian data responden pada kuesioner agar mencantumkan pendidikan responden sehingga dapat diperoleh hasil yang lebih akurat.
11. Perlunya pembuatan sistem skoring untuk kelayakan yang lebih akurat sehingga persentase nilai kelayakan dapat diketahui dengan pasti.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Perhubungan (2009). *Pekerjaan DED Terminal Penumpang Tipe A Pacitan*. Jakarta.
- Fathoni, N (2011). *Analisa Kelayakan Angkutan Umum Jurusan Baturetno-Yogyakarta Dari Sisi Pengguna*. Surakarta : Universitas Muhammadiyah.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia, (1995).Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 2015 tentang *Terminal Transportasi Jalan*. Jakarta : Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia, (2015).Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang *Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*.Jakarta : Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Ningrum, H. A. P (2010). *Analisis Strategi Pemasaran Usaha Jasa Pembuatan dan Perbaikan Furniture UD. Suryani Furniture, Bogor, Jawa Barat*. Bogor : Institut Pertanian Bogor.
- Pemerintah Kota Kupang (2013).*Tataran Transportasi Lokal Kota Kupang*. Kupang, NTT.
- Sagi, N. F (2015).*Kajian Faktor-faktor Penyebab Ketidakefektifan Kinerja Terminal Bus Haumeni Kota Soe Kabupaten Timor Tengah Selatan*. Kupang : Universitas Nusa Cendana.
- Senoadji, B (2005). *Analisis Kinerja Operasional Terminal (Studi Kasus Terminal Umbulharjo Yogyakarta)*.Semarang : Universitas Diponegoro.
- Setdijen Perhubungan Darat (2014). *Profil dan Kinerja Perhubungan Darat Propinsi Nusa Tenggara Timur*.Kupang.