

## DESKRIPSI TINGKAT KEPENTINGAN KINERJA INFRASTRUKTUR GREEN TERMINAL UNTUNG SUROPATI KOTA PASURUAN

Agung Sedayu

Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang  
uinsedayu@gmail.com

### Abstrak

*Terminal Untung Suropati beroperasi pertama kali pada tahun 2002 hingga kini kondisi terminal Untung Suropati terus mengalami penurunan kinerja dimana suasana terminal sepi dari pengunjung dan kendaraan angkutan umum. Penelitian ini bertujuan untuk melakukan deskripsi suara pengguna terhadap kinerja terminal Untung Suropati. Metode penelitian berupa survei untuk memperoleh faktor kinerja terminal. Faktor kinerja disusun dengan mengacu pada prinsip green terminal. Hasil penggalan tingkat kepentingan pengguna melalui survei dan wawancara pendahuluan menunjukkan bahwa tingkat kepentingan pengguna terhadap 12 variabel kinerja green terminal Untung Suropati dengan rincian skala penting (skala 4) diperoleh untuk 8 variabel kinerja, tiga variabel pada skala cukup penting (skala 3), dan satu variabel pada skala sangat penting (skala 5).*

**Kata kunci :** tingkat kepentingan, kinerja infrastruktur, green terminal

### 1. Pendahuluan

Terminal Untung Suropati merupakan terminal penumpang transportasi jalan tipe B di Kota Pasuruan yang melayani transportasi umum antar kota dalam propinsi Jawa Timur (AKDP) (KM 31/1995). Terminal ini menjadi simpul bagi transportasi umum di jalur Pantai Utara (Pantura) yang menghubungkan Kota Pasuruan dengan Probolinggo, Malang, Sidoarjo, Mojokerto, dan Surabaya. Terminal Untung Suropati beroperasi pertama kali pada tahun 2002 hingga kini kondisi terminal Untung Suropati terus mengalami penurunan kinerja dimana suasana terminal sepi dari pengunjung dan kendaraan angkutan umum. Kondisi bangunan fisiknya banyak mengalami kerusakan, bahkan pada musim hujan ini tidak dapat beroperasi disebabkan oleh banjir besar yang menggenangi kawasan terminal. Permasalahan ini perlu dievaluasi agar terminal yang menjadi salah satu fasilitas penting dalam mendorong konektivitas antar wilayah khususnya Propinsi Jawa Timur.

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan deskripsi suara pengguna terhadap kinerja terminal Untung Suropati. Deskripsi tersebut menjelaskan tingkat kepentingan pengguna. Pengguna terdiri dari penumpang dan operator angkutan umum, penyawa area komersial dalam terminal, dan masyarakat sekitar terminal. Deskripsi mengacu pada prinsip-prinsip terminal ramah lingkungan atau green terminal. Metode yang digunakan adalah deskripsi statistik yang berasal dari hasil perhitungan suara pengguna menggunakan program SPSS 20. Pengelolaan terminal Untung Suropati saat ini berada di bawah naungan Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Timur, dimana sebelumnya dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Pasuruan. **Gambar 1** menunjukkan bagian fasade gedung terminal dengan

menara pengawas, sedangkan **Gambar 2** adalah Area keberangkatan bus AKDP



Gambar 1. Fasade gedung pengelola terminal



Gambar 2. Area keberangkatan bus AKDP

### 2. Metode

**Tabel 1** menunjukkan penelitian terdahulu yang dijadikan acuan dalam penelitian ini. Di dalam penelitian ini terdapat keterbaruan dibandingkan dengan penelitian terdahulu.

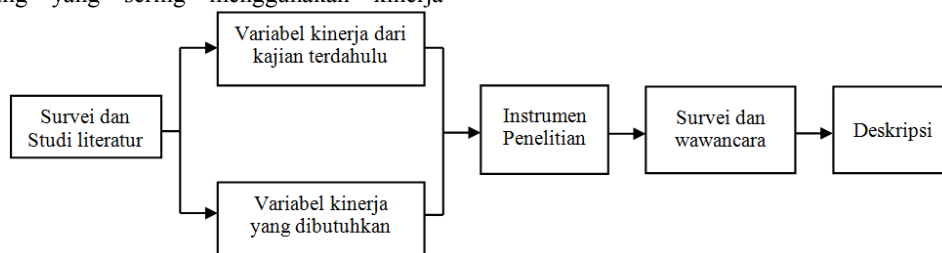
Tabel 1. Penelitian Terdahulu

| No | Peneliti | Tahun | Keterbaruan Penelitian (Novelty)  | Metode Penelitian  | Variabel Penelitian  | Hal yang diacu untuk penelitian yang akan dilakukan   |
|----|----------|-------|---|--|--|---|
| 1  | Huda     | 2013  | Analisis dan evaluasi faktor dan criteria dalam Green Building  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengukuran lapangan</li> <li>• Kuantitatif dan kualitatif observasi</li> <li>• <i>Greenship standard ranking</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Appropriate Site Development</i></li> <li>• <i>Energy Efficiency and Refrigerant</i></li> <li>• <i>Water Conservation</i></li> <li>• <i>Material Resources and Cycle</i></li> <li>• <i>Indoor Air Health and Comfort</i></li> <li>• <i>Building and Enviroment Management</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Variabel penelitian dikembangkan dan dihubungkan dengan prinsip <i>Green Terminal</i></li> <li>• Menggunakan metode survei dan observasi dalam tahapan survei</li> </ul> |
| 2  | Ervianto | 2013  | Audit penerapan <i>Green Construction</i> pada infrastruktur  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Rating Greenroad</i></li> <li>• <i>Invest</i></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Environment and Water</i></li> <li>• <i>Access and Equity</i></li> <li>• <i>Construction Activities</i></li> <li>• <i>Materials and Resources</i></li> <li>• <i>Pavement Technologies</i></li> <li>• <i>Custom Credit</i></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Variabel penelitian diacu, diadaptasi, dan dikembangkan disesuaikan dengan <i>Green Terminal</i></li> <li>• Kajian pustaka digunakan</li> </ul>                          |
| 3  | Abad     | 2013  | Peningkatan kinerja terminal yang melayani transportasi laut dan darat  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Survei pemetaan</li> <li>• Perhitungan kapasitas</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Area tunggu</li> <li>• Kedatangan/keberangkatan</li> <li>• Kapasitas</li> </ul>   | Variabel penelitian dikembangkan disesuaikan dengan <i>Green Terminal</i>   |
| 4  | Bovea    | 2014  | Integrasi pengguna, biaya, dan persyaratan lingkungan dalam desain produk   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Green Quality Function Deployment (GQFD)</i></li> <li>• <i>Life Cycle Assessment (LCA)</i></li> </ul>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peralatan dan Material</li> <li>• Keterampilan tenaga kerja</li> <li>• Kondisi tempat kerja</li> <li>• Lingkungan</li> </ul>  | Metode penelitian GQFD dan LCA digunakan  |
| 5  | Adewumi  | 2014  | Penilaian terminal BRT yang terpadu dengan fasilitas lain   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Phisical assessment</i></li> <li>• <i>Critical review</i></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keandalan</li> <li>• Kecepatan</li> <li>• Fasilitas</li> </ul>  | Variabel penelitian diacu dan diadaptasi  |
| 6  | Rathod   | 2014  | Aplikasi <i>Environment Conscious Quality Function Deployment (ECQFD)</i> yang menilai dampak suatu produk terhadap alam lingkungan | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Environment Conscious Quality Function Deployment (ECQFD)</i></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lingkungan</li> <li>• <i>Product Design</i></li> <li>• Kebutuhan pengguna</li> <li>• Siklus produk</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Variabel penelitian diacu dan diadaptasi</li> <li>• Prinsip-prinsip ECQFD diacu dalam penggunaan GQFD</li> </ul>   |
| 7  | Sedayu   | 2014  | Penentuan target pelayanan terminal   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i></li> <li>• <i>Quality Function Deployment (QFD)</i></li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokasi</li> <li>• Ketersediaan fasilitas</li> <li>• Estetika</li> <li>• Daya tahan</li> <li>• Keandalan</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Variabel penelitian dikembangkan dan dihubungkan dengan prinsip <i>Green Terminal</i></li> <li>• Melanjutkan tahap dan metode penelitian dengan GQFD</li> </ul>          |

Metode penelitian ditunjukkan pada **Gambar 3**, faktor kinerja terminal diperoleh dari survei dan penelitian terdahulu. Faktor kinerja disusun dengan mengacu pada prinsip *green terminal*. Faktor tersebut disusun dalam instrumen penelitian yang dibagikan kepada responden dalam survei dan wawancara sebagai uji coba. Jumlah responden yang menjadi target adalah 30 orang yang terdiri dari penumpang yang sering menggunakan kinerja

terminal Untung Suropati. Hasil survei dideskripsikan dengan skala pengukuran tingkat kepentingan meliputi:

- a. Skala 1 = tidak penting
- b. Skala 2 = kurang penting
- c. Skala 3 = cukup penting
- d. Skala 4 = penting
- e. Skala 5 = sangat penting



Gambar 3. Metode penelitian yang digunakan

### 3. Hasil dan Pembahasan

#### 3.1 Kondisi Eksisting Terminal

Hasil survei dan wawancara memperoleh kondisi eksisting terminal Untung Suropati Blandongan Pasuruan. **Gambar 4** menunjukkan area keberangkatan angkutan kota yang tampak sepi dari pengunjung dan kendaraan angkutan umum. Kondisi bangunan dan sekitarnya tidak terawat.



Gambar 4. Area keberangkatan angkutan kota

**Gambar 5** menjelaskan kondisi kerusakan bangunan gedung terminal pada bagian depan. Kerusakan ini diakibatkan oleh kurangnya pemeliharaan fisik komponen gedung.



Gambar 5. Kerusakan bangunan gedung terminal



Gambar 6. Ruang tunggu penumpang

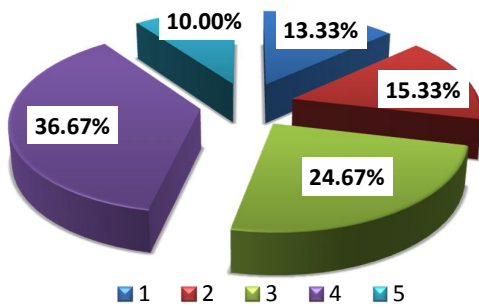
**Gambar 6** menjelaskan kondisi ruang tunggu penumpang angkutan bus. Terlihat bahwa ruang tunggu sangat sepi dari penumpang (jumlah penumpang yang sedikit pada jam puncak operasional terminal). **Gambar 7** adalah jalan HOS Cokroaminoto yang menjadi akses masuk dan keluar terminal Untung Suropati. Jalan ini merupakan jalur bypass, sehingga mengurangi kemacetan di pusat Kota Pasuruan dan memperpendek jalur dari luar Kota Pasuruan bagi angkutan bus AKDP. Jalan ini yang menuju arah utara terhubung langsung dengan jalur Pantura, sedangkan arah selatan menuju Malang, Sidorajo, Mojokerto, dan Surabaya.



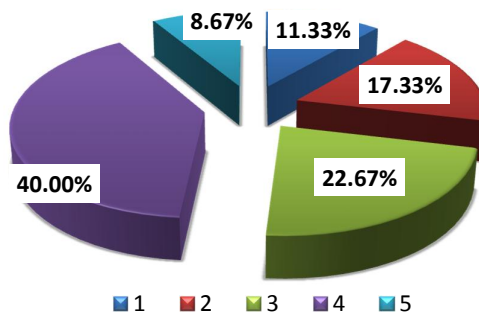
Gambar 7. Akses jalan terminal

### 3.2 Tingkat Kepentingan Pengguna

Hasil survei untuk menggali tingkat kepentingan pengguna terhadap 12 variabel kinerja green terminal Untung Suropati ditunjukkan pada beberapa gambar grafik berikut. Gambar 8 adalah gambaran tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Keamanan ( $X_1$ ). Tampak tingkat kepentingan tertinggi berada pada skala penting (skala 4) dengan 36,00%. Gambar 9 adalah grafik yang menjelaskan tingkat kepentingan terhadap variabel Keselamatan dan Kesehatan ( $X_2$ ), dimana yang tertinggi adalah skala penting (skala 4) dengan 28,00%.

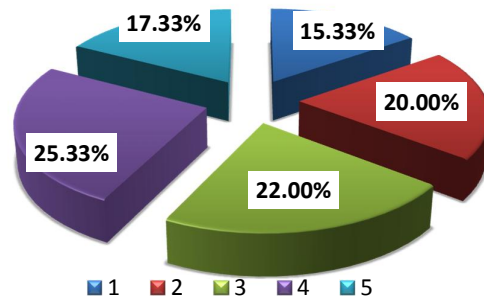


Gambar 8. Grafik tingkat kepentingan terhadap variabel Keamanan ( $X_1$ )



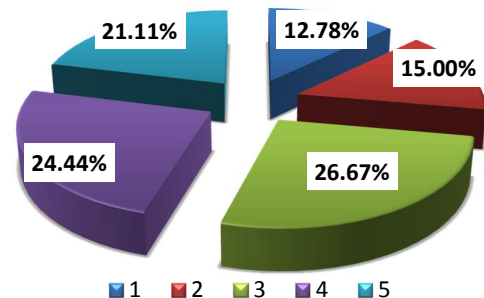
Gambar 9. Grafik tingkat Kepentingan terhadap variabel Keselamatan dan Kesehatan ( $X_2$ )

Gambar 10 adalah grafik tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Daya Tanggap Pengelola ( $X_3$ ) dengan skor tertinggi adalah skala penting (skala 4) dengan 25,33%.



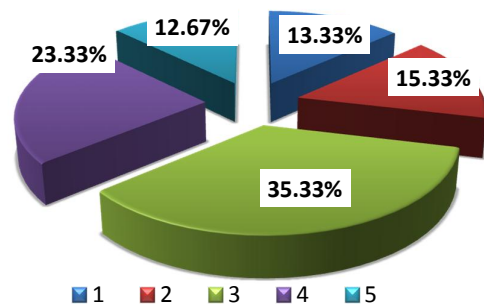
Gambar 10. Grafik tingkat kepentingan terhadap variabel Daya Tanggap Pengelola ( $X_3$ )

Gambar 11 adalah grafik tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Utilitas Bangunan ( $X_4$ ) dengan skor tertinggi adalah skala cukup penting (skala 3) dengan 26,67%.



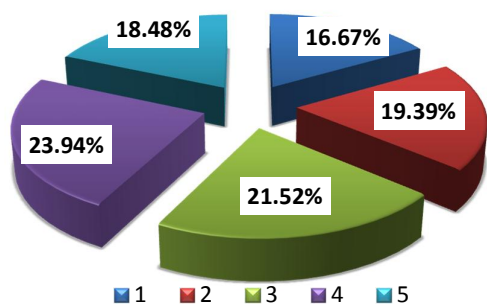
Gambar 11. Grafik tingkat Kepentingan terhadap variabel Utilitas Bangunan ( $X_4$ )

Gambar 12 adalah grafik tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Estetika Arsitektural ( $X_5$ ) dengan skor tertinggi adalah skala cukup penting (skala 3) dengan 35,33%, sedangkan Gambar 13 adalah grafik tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Kemudahan dan Keterjangkauan ( $X_6$ ) dengan skor tertinggi adalah skala penting (skala 4) dengan 23,94%.

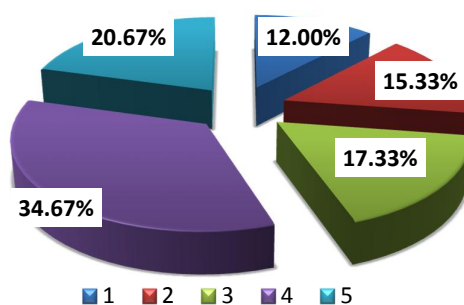


Gambar 12. Grafik tingkat kepentingan terhadap variabel Estetika Arsitektural ( $X_5$ )



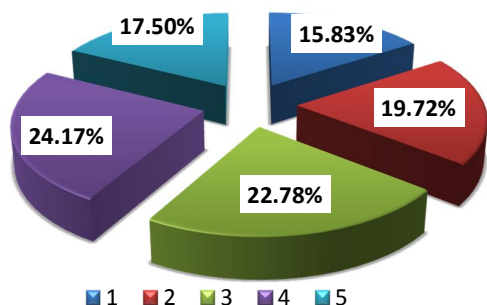


Gambar 13. Grafik tingkat Kepentingan terhadap variabel Kemudahan dan Keterjangkauan ( $X_6$ )

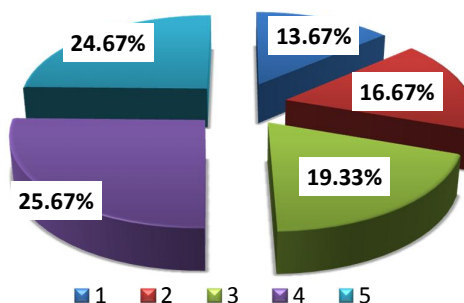


Gambar 16. Grafik tingkat kepentingan terhadap variabel Frekuensi dan Kepadatan ( $X_9$ )

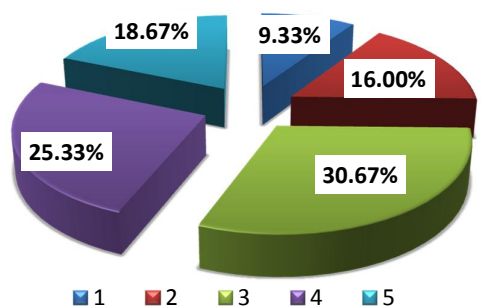
Gambar 14 adalah grafik tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Keandalan Transportasi ( $X_7$ ) dengan skor tertinggi adalah skala penting (skala 4) dengan 24,17%, sedangkan Gambar 15 adalah grafik tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Daya Tahan bangunan ( $X_8$ ) dengan skor tertinggi adalah skala cukup penting (skala 3) dengan 30,67%.



Gambar 14. Grafik tingkat kepentingan terhadap variabel Keandalan Transportasi ( $X_7$ )



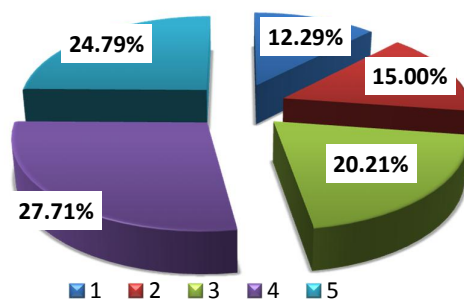
Gambar 17. Grafik tingkat kepentingan terhadap variabel Kenyamanan dan Keteraturan ( $X_{10}$ )



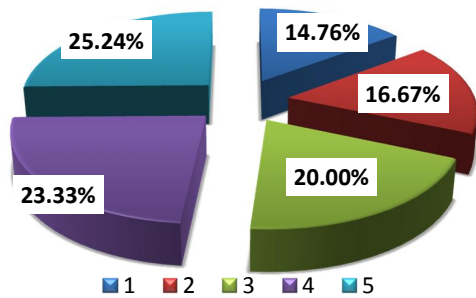
Gambar 15. Grafik tingkat kepentingan terhadap variabel Daya Tahan bangunan ( $X_8$ )

Gambar 16 adalah grafik tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Frekuensi dan Kepadatan ( $X_9$ ) dengan skor tertinggi adalah skala penting (skala 4) dengan 34,67%, sedangkan Gambar 17 adalah grafik tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Kenyamanan dan Keteraturan ( $X_{10}$ ) dengan skor tertinggi adalah skala penting (skala 4) dengan masing-masing 25,67%.

Gambar 18 adalah grafik tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Ketersediaan dan Kapasitas Fasilitas Umum ( $X_{11}$ ) dengan skor tertinggi adalah skala penting (skala 4) dengan 27,71%, sedangkan Gambar 19 adalah grafik tingkat kepentingan pengguna terhadap variabel Penerapan Konsep Ramah Lingkungan ( $X_{12}$ ) dengan skor tertinggi adalah skala sangat penting (skala 5) dengan masing-masing 25,24%.



Gambar 18. Grafik tingkat kepentingan terhadap variabel Ketersediaan dan Kapasitas Fasilitas Umum ( $X_{11}$ )



Gambar 19. Grafik tingkat Kepentingan terhadap variabel Penerapan Konsep Ramah Lingkungan ( $X_{12}$ )

#### 4. Kesimpulan dan Saran

Hasil penggalan tingkat kepentingan pengguna melalui survei dan wawancara pendahuluan menunjukkan bahwa tingkat kepentingan pengguna terhadap 12 variabel kinerja green terminal Untung Suropati secara rata-rata berada pada skala penting (skala 4). Skala penting (skala 4) diperoleh untuk 8 variabel kinerja yaitu variabel Keamanan ( $X_1$ ), Keselamatan dan Kesehatan ( $X_2$ ), Daya Tanggap Pengelola ( $X_3$ ), Kemudahan dan Keterjangkauan ( $X_6$ ), Keandalan Transportasi ( $X_7$ ), Frekuensi dan Kepadatan ( $X_9$ ), Kenyamanan dan Keteraturan ( $X_{10}$ ), dan Ketersediaan dan Kapasitas Fasilitas Umum ( $X_{11}$ ). Tiga variabel pada skala cukup penting (skala 3) meliputi Utilitas Bangunan ( $X_4$ ), Estetika Arsitektural ( $X_5$ ), dan Daya Tahan bangunan ( $X_8$ ). satu variabel pada skala sangat penting (skala 5) yaitu variabel Penerapan Konsep Ramah Lingkungan ( $X_{12}$ ).

Dua belas variabel kinerja tersebut dapat dijadikan prioritas perbaikan dan peningkatan kinerja Green Terminal Untung Suropati yang telah mempertimbangkan kesesuaian aspek teknis terminal dengan tingkat kepentingan pengguna. Untuk menentukan prioritas ini perlu dilakukan analisis dengan metode yang lebih lanjut dan mendalam. Pengelola terminal Untung Suropati pada tahap awal memperhatikan variabel kinerja yang memiliki skor tingkat kepentingan tertinggi sebagai prioritas utama dalam perbaikan dan peningkatan kinerja terminal yang ramah lingkungan (*green terminal*).

#### Daftar Pustaka:

- Anonim. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan*. Jakarta : Kementerian Perhubungan RI.
- Abad, Raymund Paolo. (2013). *Improved Transport Terminal Utilization: The Case of Jordan Wharf Guimaras*. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies-Vol.9. Civil Engineering Department, De La Salle University, Manila, 1004,Philippines
- Adewumi, Emmanuel. (2014). *Critical assessment of Port Elizabeth Bus Rapid Transit system*.

Journal of Architecture and Civil Engineering  
Volume 2 -Issue 1 (2014) pp: 01-09 ISSN: 2321-8193

- Bovea, M.D. (2014). *Integration of Customer, Cost, and Environmental Requirements in Product Design: An Application of Green QFD*. Journal of Technology. Departamento de Tecnología, Universitat Jaume I Spain.
- Ervianto , Wulfram. (2013). *Kajian Faktor Green Construction Infrastruktur Jalan Berdasarkan Sistem Rating Greenroad dan Invest*. Prosiding Konferensi Nasional Teknik Sipil 7. Universitas Sebelas Maret (UNS) – Surakarta
- Huda, Miftahul. (2013). *Analisis of Important Factors Evaluation Criteria for Green Building*. The International Journal Of Engineering And Science (IJES) Volume 2 Issue 12 Pages 41-47 ISSN (e): 2319 – 1813 ISSN (p): 2319 – 1805.
- Rathod, Gopinath. (2014). *Application of ECQFD For Enabling Environmentally Conscious Design*. Proceeding of International Conference on Engineering Research, Dehradun. ISBN: 978-93-84209-11-7
- Sedayu, Agung. (2014). *Target Peningkatan Pelayanan Terminal Purwoasri Kediri dengan Metode IPA dan QFD*. Jurnal Eco Rekayasa ISSN 1907:4026. Surakarta: Teknik Sipil UMS