

## KAJIAN FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KETIDAKEFEKTIFAN KINERJA TERMINAL BUS HAUMENI KOTA SOE KABUPATEN TIMOR TENGAH SELATAN

Fransisca N. Sagi<sup>1</sup> ([siskasagi@yahoo.com](mailto:siskasagi@yahoo.com))  
I Made Udiana<sup>2</sup> ([made\\_udiana@yahoo.com](mailto:made_udiana@yahoo.com))  
Ruslan Ramang<sup>3</sup> ([ruslan\\_ramang@gmail.com](mailto:ruslan_ramang@gmail.com))

### ABSTRAK

Terminal Haumeni yang terletak di Kota Soe adalah salah satu contoh prasarana transportasi yang kinerjanya tidak efektif karena angkutan umum lebih banyak melakukan aktifitasnya di luar terminal. Berdasarkan pengamatan, persimpangan dekat lokasi terminal yang dijadikan sebagai terminal bayangan. Kajian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi ketidakefektifan kinerja terminal bus Haumeni dengan statistik Skala Likert. Dari hasil analisis, berdasarkan persepsi pengguna jasa, faktor-faktor yang mempengaruhi ketidakefektifan kinerja terminal bus Haumeni adalah tidak adanya bus yang masuk ke terminal dengan persentase sikap penumpang 68,60 %, lokasi terminal yang kurang strategis dengan persentase penumpang 57,91 %, pengemudi 76,84 %, fasilitas terminal yang kurang efektif dengan persentase penumpang 76,74 %, pengemudi 62,11 %, kurangnya pelayanan petugas terminal dengan persentase penumpang 58,14 %, pengemudi 74,74 %, tidak adanya peraturan yang berlaku bagi pengguna jasa dengan persentase penumpang 63,26 %, tidak ada pengawasan dari pihak keamanan dengan persentase penumpang 65,58 %, pengemudi 66,32 %, parkir yang tidak teratur dengan persentase penumpang 62,79 %, pengemudi 65,26 %.

**Kata Kunci : terminal Haumeni, kinerja, tidak efektif, penumpang, pengemudi, skala Likert**

### ABSTRACT

*Haumeni terminal which is located in the city of Soe is one example of a transport infrastructure that performance is not effective because the public transport is turns more to do it outside the terminal. Based on the observation, the intersection near the location of the terminal that serve as a shadow terminal. This study aims to determine the factors that affect the performance of ineffectiveness Haumeni bus terminal using descriptive statistical analysis of the Likert Scale. From the analysis based on the user perception of services, the factors that affect the performance of the bus terminal Haumeni ineffectiveness is the lack of buses to load passenger in terminal with a percentage of 68.60% of passenger attitudes, less strategic terminal locations with a percentage of 57.91% attitude passengers, driver 76.84%, terminal facilities were less effective with the percentage of 76.74% and the attitude of the driver's passenger 62.11%, the lack of service personnel attitude passenger terminal with the percentage 58.14% and 74.74% driver, the absence of regulations for service user with a percentage attitude 63.26% passenger, there is not oversight of the security forces with the percentage of 65.58% attitude passenger and the driver 66.32%, irregular parking arrangement with the percentage of 62.79% and the attitude of the driver's passenger 65.26%.*

**Keywords : terminal Haumeni, performance, not effective, passenger, driver, Likert scale**

<sup>1</sup> Penamat dari Jurusan Teknik Sipil, FST Undana;

<sup>2</sup> Dosen pada Jurusan Teknik Sipil, FST Undana;

<sup>3</sup> Dosen pada Jurusan Teknik Sipil, FST Undana

## PENDAHULUAN

Terminal bus Haumeni yang terletak di KM 3 Jalan Gajah Mada Kota Soe Kabupaten Timor Tengah Selatan adalah salah satu prasarana transportasi yang disediakan oleh pemerintah dan diharapkan dapat membantu masyarakat Kota Soe dan sekitarnya dalam melakukan aktifitas. Akan tetapi, banyak angkutan umum yang seharusnya berhenti di dalam terminal dan memarkirkannya di areal parkir pada setiap trayeknya ternyata lebih banyak melakukannya di luar terminal. Berdasarkan pengamatan, bus antar kota dalam propinsi (AKDP) lebih sering menaikturunkan penumpang di luar terminal (persimpangan dekat terminal) dan hal ini menyebabkan kinerja terminal sebagai prasarana transportasi menjadi tidak efektif. Salah satu cara untuk mengkaji faktor-faktor yang berpengaruh terhadap efektifitas kinerja terminal Haumeni adalah dengan melakukan analisis kinerja terminal berdasarkan beberapa indikator, antara lain : frekuensi pelayanan, kapasitas, waktu antara (*headway*), waktu tunggu, sirkulasi lalu lintas dan fasilitas-fasilitas terminal serta analisis persepsi pengguna jasa terhadap kinerja terminal Haumeni dengan menggunakan kuisioner.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Pengertian Terminal

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Ditinjau dari sistem jaringan transportasi jalan secara keseluruhan, terminal merupakan simpul utama dalam jaringan dimana sekumpulan lintasan rute secara keseluruhan bertemu.

### Fungsi Terminal

Menurut Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, fungsi utama dari terminal adalah sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan umum serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

### Jenis Terminal

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Transportasi Jalan, terminal dibedakan menjadi 2 (dua) berdasarkan jenis angkutannya yaitu terminal penumpang dan terminal barang.

### Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Menurut Suhirkam (2013), terminal penumpang dibagi menjadi 3 (tiga) menurut jenis angkutannya antara lain terminal induk, terminal pembantu/sub terminal dan terminal transit.

### Klasifikasi Terminal Penumpang

Klasifikasi terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanannya yaitu terminal penumpang tipe A, tipe B dan tipe C. Terminal penumpang tipe A berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk AKAP dan atau Antar Lintas Batas Negara, AKDP, angkot dan angdes. Terminal tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk AKDP, angkot dan atau angdes sedangkan terminal tipe C mempunyai fungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

### Fasilitas Terminal Penumpang

Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, fasilitas terminal penumpang terdiri atas 2 (dua) yaitu fasilitas utama dan

fasilitas penunjang. Fasilitas utama adalah fasilitas yang mutlak dimiliki dalam terminal penumpang yaitu jalur pemberangkatan, jalur kedatangan, tempat tunggu kendaraan umum, bangunan kantor dan menara pengawas, tempat tunggu penumpang/pengantar, jalur lintasan, loket, tempat istirahat sementara kendaraan serta rambu-rambu dan papan informasi. Sedangkan fasilitas penunjang adalah fasilitas yang menunjang fasilitas utama sehingga dapat meningkatkan pelayanan terhadap penumpang antara lain kamar kecil/toilet, musholla, kios/kantin, ruang pengobatan, ruang informasi dan pengaduan, telepon umum, tempat penitipan barang dan taman.

**Kinerja Terminal**

1. Frekuensi pelayanan

Frekuensi pelayanan adalah banyaknya angkutan umum per satuan waktu, yang besarnya dinyatakan dalam kendaraan per jam atau kendaraan per hari (Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan Dirjen Perhubungan Darat, 2001).

2. Kapasitas terminal

Kapasitas terminal adalah besarnya volume tingkat kedatangan rata-rata kendaraan per satuan waktu semua lajur bus di dalam terminal. Harga kapasitas diperoleh dengan cara menjumlahkan volume atau tingkat kedatangan semua lajur bus yang ada di dalam terminal.

3. Waktu antara (*headway*) dan waktu pelayanan

Waktu antara (*headway*) merupakan waktu antara keberangkatan satu kendaraan dengan kendaraan di belakangnya pada suatu titik tertentu (terminal). Selama *headway* lebih besar dari waktu pelayanan, seluruh satuan lalu lintas akan dapat dilayani. Standar waktu pelayanan kendaraan dan penumpang di terminal dapat dilihat pada Tabel 1 berikut :

*Tabel 1 Standar Waktu Pelayanan Kendaraan di Terminal*

No.	Kegiatan	Waktu Rata-Rata
1.	Waktu pelayanan bus di gerbang	10-20 menit/bus
2.	Waktu minimum untuk semua proses di terminal	
	a. Keberangkatan	15,37 menit
	b. Kedatangan	3,25 menit

*Sumber : Morlok (1991)*

*Headway* dapat ditentukan dengan menggunakan rumus berikut (Perencanaan Teknis Sistem Pengelolaan Transportasi Untuk Kota Sedang dan Kota Kecil Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, 2009) :

$$H = \frac{60}{F} \tag{1}$$

Di mana :

H = Waktu antara/*headway* (menit).

F = Frekuensi.

4. Waktu tunggu

Waktu tunggu merupakan waktu yang dibutuhkan penumpang untuk menunggu angkutan umum sampai mendapatkan angkutan umum. Waktu tunggu dihitung dengan menggunakan rumus berikut (Perencanaan Teknis Sistem Pengelolaan Transportasi Untuk Kota Sedang dan Kota Kecil Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, 2009) :

$$\text{Waktu tunggu penumpang} = \frac{1}{2} \times \text{headway} \tag{2}$$

5. Pola parkir

Pola parkir dapat dibedakan atas 2 (dua), yaitu pola parkir paralel dan pola parkir menyudut. Pola parkir paralel adalah tata penyusunan kendaraan dalam suatu garis paralel terhadap *curb* sehingga bagian belakang suatu kendaraan bertemu dengan bagian muka kendaraan belakangnya. Sedangkan pola parkir menyudut merupakan suatu bentuk penyusunan kendaraan sehingga bagian memanjang kendaraan membentuk sudut terhadap *curb* (Johnravolta, 2011).

6. Sirkulasi arus lalu lintas

Sistem sirkulasi kendaraan di dalam terminal ditentukan berdasarkan jumlah dan arah perjalanan, besarnya frekuensi perjalanan dan lama waktu yang dibutuhkan untuk turun/naik penumpang serta pemisahan jalur kendaraan dalam kota dengan jalur kendaraan antar kota (Johnravolta, 2011).

7. Fasilitas-fasilitas pelayanan

Fasilitas-fasilitas yang ada di dalam suatu terminal harus memenuhi syarat sebagai fasilitas terminal penumpang berdasarkan standar untuk tipe terminal menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995.

**Uji Validitas**

Menurut Sugiyono (2006), uji validitas adalah suatu langkah pengujian yang dilakukan terhadap isi dari suatu instrument dengan tujuan untuk mengukur ketepatan instrument yang digunakan dalam suatu penelitian. Uji validitas berguna untuk mengetahui kevalidan atau kesesuaian angket yang peneliti gunakan untuk memperoleh data dari responden. Uji validitas item dapat dilakukan dengan menggunakan *software Statistical Product and Service Solutions (SPSS)*. Dalam uji validitas ini, dasar pengambilan keputusannya adalah jika nilai r hitung lebih besar dari nilai r tabel, maka angket tersebut dinyatakan valid. Sedangkan jika nilai r hitung lebih kecil dai r tabel, maka angket tersebut dinyatakan tidak valid.

**Skala Likert**

Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang/sekelompok orang tentang kejadian/gejala sosial. Dengan menggunakan Skala Likert, variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi sub variabel kemudian dijabarkan lagi menjadi indikator-indikator yang dapat diukur. Indikator inilah yang menjadi titik tolak untuk membuat item instrument berupa pertanyaan atau pernyataan. Setiap jawaban dihubungkan dengan bentuk pernyataan atau dukungan sikap yang diungkapkan dengan kata-kata seperti pada Tabel 2 berikut:

Tabel 2 Skor Skala

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

Sumber : Riduwan, 2002 : 39

Langkah-langkah yang digunakan dalam penentuan skala sikap dengan menggunakan Skala Likert yaitu :

1. Perhitungan total skor jawaban

Untuk melakukan perhitungan total skor jawaban, terlebih dahulu menentukan tipe pertanyaan/pernyataan yang diajukan. Pilihan angka pada skor Likert untuk pertanyaan/pernyataan positif maupun negatif dapat dilihat pada Tabel 2. Perhitungan total skor jawaban dengan menggunakan rumus (Riduwan, 2002 : 40) :

$$T_s = T \times P_n \tag{3}$$

Di mana :

- T<sub>s</sub> = Total skor jawaban.
- T = Jumlah jawaban responden.
- P<sub>n</sub> = Pilihan angka pada skor Likert.

2. Penentuan skor ideal

Berdasarkan tipe pertanyaan/pernyataan yang diajukan, selanjutnya dilakukan perhitungan skor ideal (Riduwan, 2002 : 40), yaitu :

$$S_i = 5 \times n \tag{4}$$

$$S_r = 1 \times n \tag{5}$$

Di mana :

- $S_{i_t}$  = Skor ideal tertinggi.
- $S_{i_r}$  = Skor ideal terendah.
- $n$  = Jumlah responden.

3. Penentuan letak daerah jawaban

Untuk menentukan letak daerah jawaban berdasarkan perhitungan total skor jawaban, maka digunakan skala pengukuran (Skala Likert) seperti yang ditunjukkan pada Gambar 1 berikut:



Gambar 1 Penentuan Letak Daerah Jawaban

Sumber : Riduwan, 2002

4. Perhitungan persentase jawaban

Perhitungan persentase jawaban untuk kelompok responden menurut Riduwan (2002), dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$P = \frac{T_s}{S_{i_t}} \times 100 \tag{6}$$

Di mana :

- $P$  = Persentase jawaban responden.
- $T_s$  = Total skor jawaban.
- $S_{i_t}$  = Skor ideal tertinggi.

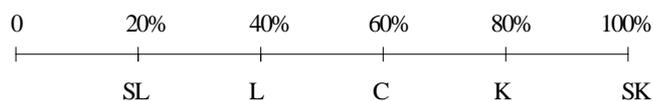
5. Penentuan persepsi responden

Dari perhitungan persentase jawaban, selanjutnya ditentukan persepsi responden sesuai kriteria interpretasi skor pada Tabel 4 dan skala pengukuran (Skala Likert) seperti pada Gambar 2.

Tabel 3 Kriteria Interpretasi Skor

Persentase Jawaban	Sikap/Persepsi Responden
0 – 20 %	Sangat Lemah (SL)
21 – 40 %	Lemah (L)
41 – 60 %	Cukup (C)
61 – 80 %	Kuat (K)
81 – 100 %	Sangat Kuat (SK)

Sumber : Riduwan, 2002



Gambar 2 Penentuan Persentase Skor

Sumber : Riduwan, 2002

## METODE PENELITIAN

### Lokasi, Objek dan Subjek Penelitian

Penelitian dilakukan di terminal Haumeni Kota Soe dan persimpangan dekat terminal yang biasa dijadikan sebagai terminal bayangan. Objek penelitian adalah faktor-faktor yang berpengaruh

terhadap efektifitas kinerja terminal Haumeni sedangkan subjek penelitian adalah pengguna jasa terminal (penumpang dan pengemudi) sebagai responden yang berjumlah 105 orang. Penentuan jumlah sampel dengan menggunakan Rumus Slovin (Muradi 2005:24), yaitu :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \tag{7}$$

Di mana :

- n = Jumlah sampel.
- N = Jumlah populasi.
- e = Persen kelonggaran ketidakteelitian karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolerir/diinginkan.  
 Dalam penelitian ini diambil e = 10 %.

**Sumber Data**

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Jenis data primer berupa observasi di lokasi penelitian dan penyebaran kuisioner. Data sekunder berupa jumlah bus dan penumpang/tahun, data potensi simpul jaringan trayek, daftar angkutan umum yang memiliki ijin operasi dan data mengenai fasilitas-fasilitas terminal Haumeni.

**Teknik Pengambilan Data**

Untuk mengambil data pada penelitian ini digunakan 3 teknik, yaitu teknik observasi, teknik kuisioner dan dokumentasi dengan mengumpulkan data dan teori yang menunjang penelitian.

**Teknik Analisa Data**

Data yang sudah diperoleh diolah dalam bentuk tabel. Hasil perhitungan menggunakan rumus-rumus yang menggambarkan indikator kinerja terminal, analisa validitas dengan menggunakan program SPSS Versi 17 dan analisa data kuisioner dengan menggunakan Skala Likert.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Deskripsi Umum Lokasi Penelitian**

Terminal Haumeni merupakan terminal penumpang tipe B yang melayani angkutan umum antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota dan angkutan pedesaan. Lokasi terminal Haumeni terletak di KM 3 Jalan gajah Mada Kota Soe, Kabupaten Timor Tengah Selatan, Propinsi Nusa Tenggara Timur. Luas area terminal Haumeni adalah 2.550 m<sup>2</sup> dengan kapasitas atau daya tampung terminal sebanyak 40 kendaraan/hari. Jumlah bus antar kota dalam propinsi (AKDP) yang memiliki ijin trayek di terminal adalah 69 bus untuk trayek Soe-Kefa, Soe-Atambua dan Soe-Kupang.

**Analisa Kinerja Terminal**

1. Frekuensi pelayanan

*Tabel 4 Rekapitulasi Jumlah Bus dan Penumpang Untuk Masing-Masing Trayek*

No.	Jurusan	Jumlah Bus dan Penumpang (Per Hari)	
		Bus	Penumpang
1.	Kefa	3	43
2.	Atambua	2	274
3.	Kupang Kota	18	305
Jumlah		23	622

*Sumber : Hasil Analisa, 2015*

Dari hasil analisis pada Tabel 4, diperoleh jumlah bus dan penumpang yang masuk ke terminal selama jam pelayanan terminal adalah 23 bus dan 622 penumpang/hari. Dengan kapasitas tempat duduk bus antar kota yang berjumlah 24 kursi, maka jumlah penumpang yang dapat terangkut dengan menggunakan 23 armada tersebut adalah 552 penumpang dari

total 622 penumpang. Berdasarkan analisis ini, dapat dikatakan bahwa jumlah bus per hari selama waktu pelayanan terminal tidak dapat mengangkut semua penumpang di terminal yang ingin melakukan perjalanan, karena terdapat kelebihan 70 penumpang yang tidak mendapatkan bus.

## 2. Kapasitas terminal

Berdasarkan hasil analisis terhadap kapasitas terminal, diperoleh jumlah bus AKDP yang masuk ke terminal selama jam pelayanan terminal sebanyak 23 kendaraan/hari dan menurut data potensi simpul jaringan trayek, terminal Haumeni mampu menampung 40 kendaraan/hari. Sehingga berdasarkan analisis ini dapat dikatakan bahwa dari segi kapasitas atau daya tampung, saat ini terminal Haumeni masih dapat menampung bus AKDP yang masuk ke terminal.

## 3. Waktu antara (*headway*)

Dari hasil analisis, diperoleh nilai *headway* rata-rata bus antar kota dalam propinsi lebih besar dari waktu pelayanan yaitu sebesar 31,30 menit dan berdasarkan Tabel 1, total waktu pelayanan di terminal adalah 28,62 menit sehingga tidak terjadi antrian di pintu masuk.

## 4. Waktu tunggu

Dari hasil analisis, diperoleh nilai waktu tunggu untuk bus AKDP di terminal adalah 15,65 menit dan dapat dikatakan bahwa penumpang harus menunggu cukup lama untuk mendapatkan jasa suatu bus di terminal disebabkan karena tidak ada satu pun kendaraan yang masuk ke dalam terminal.

## 5. Pola parkir

Berdasarkan pengamatan di lokasi terminal, pola parkir di terminal Haumeni adalah pola parkir paralel, yaitu tata penyusunan kendaraan dalam suatu garis paralel terhadap *curb* sehingga bagian belakang suatu kendaraan bertemu dengan bagian muka kendaraan belakangnya. Karena tidak ada kendaraan yang masuk ke terminal, maka saat ini areal parkir tersebut menjadi kosong dan digunakan sebagai lapangan bola kaki oleh warga di sekitar terminal.

## 6. Sirkulasi arus lalu lintas

Dari hasil pengamatan di lokasi terminal, ukuran pintu masuk terminal memiliki lebar 5,5 meter dan hanya bisa digunakan oleh satu bus saja.

## 7. Kebutuhan luas terminal

Perbandingan kebutuhan luas terminal Haumeni dan standar terminal tipe B dapat dilihat pada Tabel 5 berikut :

Tabel 5. Kebutuhan Luas Terminal ( $m^2$ )

No.	Fasilitas	Kebutuhan Luas Terminal ( $m^2$ )	
		Terminal Haumeni	Standar Terminal Tipe B
1.	Ruang Parkir Angkutan Umum	1600	3240
2.	Tempat Tunggu Penumpang	250	2250
3.	Bangunan Kantor Terminal	50	100
4.	Loket Penjualan Karcis	2	3
5.	Toilet	20	60
6.	Kios atau Kantin	100	1350
7.	Ruang Informasi atau Pengaduan	8	10
Luas Total		2030	7013

Sumber : Hasil Analisa, 2015.

## 8. Fasilitas-fasilitas pelayanan terminal

Perbandingan antara kondisi fasilitas yang ada dengan standar fasilitas terminal tipe B menurut Keputusan Menteri perhubungan No. 31 Tahun 1995 yang dapat dilihat pada Tabel 6 dan Tabel 7.

Tabel 6. Perbandingan Fasilitas Utama Terminal Tipe B dan Terminal Haumeni

Fasilitas Utama Terminal Tipe B	Fasilitas Terminal Bus Haumeni
a. Jalur pemberangkatan kendaraan umum	Ada
b. Jalur kedatangan kendaraan umum	Ada
c. Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu	Ada
d. Bangunan kantor terminal	Ada
e. Tempat tunggu penumpang	Ada
f. Menara pengawas	Ada
g. Loket penjualan karcis	Ada
h. Rambu-rambu dan papan informasi	Ada

Sumber : Hasil Analisis, 2015.

Tabel 7. Perbandingan Fasilitas Penunjang Terminal Tipe B dan Terminal Haumeni

Fasilitas Penunjang Terminal Tipe B	Fasilitas Terminal Bus Haumeni
a. Kamar kecil/toilet	Ada
b. Musholla	Tidak Ada
c. Kios/kantin	Ada
d. Ruang pengobatan	Ada
e. Ruang informasi dan pengaduan	Ada
f. Telepon umum	Tidak Ada
g. Tempat penitipan barang	Tidak Ada
h. Taman	Tidak Ada

Sumber : Hasil Analisa, 2015.

Dari Tabel 6 dan Tabel 7 dapat dilihat bahwa ketersediaan fasilitas utama terminal Haumeni sudah memenuhi standar fasilitas utama terminal tipe B sedangkan untuk fasilitas penunjang, terminal Haumeni belum memenuhi standar terminal tipe B karena ada beberapa fasilitas penunjang yang tidak dimiliki oleh terminal Haumeni.

### Analisa Data Kuisisioner

#### 1. Persepsi penumpang

Berdasarkan hasil analisis menggunakan Skala Likert, diperoleh persentase jawaban penumpang terhadap kinerja terminal bus Haumeni yang ditabulasikan dalam Tabel 8:

Tabel 8 Persepsi Penumpang Terhadap Kinerja Terminal

Nomor Penumpang	Total respon yang memiliki (T)					Jumlah Responden	Total Skor Jawaban	Skor Maksimal		Persentase Jawaban
	Nilai respon pada skor Likert (L <sub>n</sub> )							Tertinggi (T)	Terendah (S)	
	1	2	3	4	5	(n)	(T)	(T)	(S)	(%)
1	16	4	19	21	26	86	295	430	86	68.60
2	27	7	4	25	23	86	268	430	86	62.33
3	19	11	23	28	7	88	249	430	86	57.91
4	19	9	1	22	44	96	339	430	86	76.74
5	22	8	8	2	2	86	189	430	86	23.26
6	24	12	18	28	12	94	259	430	86	58.14
7	26	8	8	25	19	96	261	430	86	60.70
8	29	4	2	26	25	96	272	430	86	63.26
9	22	4	8	32	28	94	282	430	86	65.58
10	28	4	7	22	25	86	279	430	86	62.79

Sumber : Hasil Analisa, 2015.

#### 2. Persepsi pengemudi

Berdasarkan hasil analisis menggunakan Skala Likert, diperoleh persentase jawaban pengemudi terhadap kinerja terminal bus Haumeni yang ditabulasikan dalam Tabel 9 berikut:

Tabel 9 Persepsi Pengemudi Terhadap Kinerja Terminal

Nomor Pernyataan	Tingkat kesepakatan yang memilih (T)					Jumlah Responden (n)	Total Skor Kuantitatif (L <sub>1</sub> )	Skor Kualitatif		Persentase Keseluruhan (P <sub>2</sub> )
	Pilihan angket/pada skor Likert (P <sub>1</sub> )							Teringgi (T)	Terendah (K)	
	1	2	3	4	5					
1	1	4	3	11	0	19	62	95	19	65,26
2	1	3	7	6	2	19	62	95	19	65,26
3	0	4	5	10	0	19	63	95	19	66,32
4	1	3	4	10	1	19	59	95	19	62,11
5	0	3	3	9	4	19	71	95	19	74,74
6	0	0	5	12	2	19	73	95	19	76,84
7	1	4	3	11	0	19	62	95	19	65,26
8	1	4	3	11	0	19	62	95	19	65,26
9	1	3	7	6	2	19	62	95	19	65,26
10	0	4	5	10	0	19	63	95	19	66,32

Sumber : Hasil Analisa, 2015.

### Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Ketidakefektifan Kinerja Terminal Bus Haumeni Menurut Persepsi Pengguna Jasa

Berdasarkan persepsi penumpang dan pengemudi sebagai pengguna jasa, faktor-faktor yang berpengaruh terhadap ketidakefektifan kinerja terminal bus Haumeni dapat dilihat pada Tabel 10 dan Tabel 11.

Tabel 10. Hasil Persepsi Penumpang Terhadap Kinerja Terminal Haumeni

No.	Pernyataan	Persepsi Penumpang			Masa
		Jumlah	Persentase	Skala	
1	Terminal menyediakan jasa angkutan umum yang dapat memudahkan pelayanan bus/angkutan, kenyamanan dan aman serta kepada setiap pengguna jasa angkutan umum di dalam melaksanakan perjalanan.	Tidak Setuju	68,60%	Kuat	Tidak ada kemudahan yang sesuai ke terminal, karena kendaraan lebih banyak melaksanakan perjalanan di luar terminal.
2	Di terminal ada ruang tunggu (tempat bus) untuk menunggu jasa angkutan umum.	Tidak Setuju	62,33%	Kuat	Penumpang tidak pada menunggu talah bus untuk menunggu bus.
3	Lokasi terminal terdapat di tempat yang strategis sehingga pengguna jasa dapat lebih mudah mengakses dari berbagai arah.	Cukup Setuju	57,91%	Cukup	Lokasi terminal memang sudah di jangkai karena berada di pinggir jalan, akan tetapi lebih baik terminal berada di pusat kota yang dekat dengan pertokoan, rumah penduduk lebih banyak menunggu kendaraan di pusat kota.
4	Terminal menyediakan fasilitas yang cukup baik dan efektif.	Tidak Setuju	76,74%	Kuat	1. Kamar mandi yang tidak bersih. 2. Tidak ada sampah. 3. Tidak ada tempat pengisian barang. 4. Tidak ada pengaspal aspal 5. Kier yang jauh dari uang tunggu
5	Di terminal parkir terdapat bus/angkutan yang dianggap dapat membantu bagi penumpang bus.	Setuju	25,14%	Lemah	Parkir terdapat bus/angkutan di dalam terminal untuk penumpang bus yang sudah beristirahat penumpang.
6	Pada pelayanan di terminal menyediakan pelayanan yang baik apabila ada masalah tentang fasilitas terminal.	Cukup Setuju	58,14%	Cukup	Pelayanan saat melayani penumpang apabila penumpang banyak terdapat di dalam, jika penumpang tidak banyak maka pelayanan juga bereslah sesuai dan tidak menyusahakan penumpang.
7	Terminal parkir mempunyai fasilitas/keamanan yang baik untuk melindungi keselamatan pengguna/penumpang.	Tidak Setuju	60,40%	Kuat	Apa bila bus parkir bisa dikendalikan oleh petugas terminal sehingga tidak terjadi kecelakaan, kecuali pada bus lain.
8	Terminal mempunyai peraturan yang berlaku bagi pengguna jasa yang sudah dalam perjalanan.	Tidak Setuju	69,24%	Kuat	Peraturan terminal tidak membuat peraturan-peraturan yang bisa dilanggar atau dilanggar oleh penumpang, sehingga banyak penumpang yang sering melanggar aturan keselamatan dan keselamatan-cara kembali di uang tunggu.
9	Terminal, setelah dalam pengawasan polik-polik keamanan.	Tidak Setuju	65,94%	Kuat	Tidak pernah ada aparat keamanan/polisi yang mengawasi bagian di terminal sehingga penumpang merasa khawatir jika bus menunggu kendaraan di dalam terminal, karena tidak banyak mata ke diarahkan orang-orang sedang menunggu bus di dalam terminal.
10	Terminal mempunyai peraturan untuk pengendalian yang baik dan efektif sehingga ada bus bus di dalam terminal menjadi lancar.	Tidak Setuju	62,79%	Kuat	Tidak terdapat awal parkir yang baik untuk kendaraan umum dan kendaraan pribadi. Penumpang yang datang ke terminal dengan menggunakan kendaraan pribadi harus menggunakan kendaraan di luar terminal dan berjalan lebih ke dalam terminal.

Sumber : Hasil Analisa, 2015.



mempengaruhi kendaraan yang lain meskipun untuk saat ini kondisi tempat parkir terminal Haumeni kosong.

- f. Pintu masuk terminal berukuran 5,5 meter sehingga hanya bisa digunakan oleh satu bus saja.
  - g. Kebutuhan luas area terminal Haumeni saat ini belum memenuhi standar kebutuhan luas terminal tipe B.
  - h. Fasilitas-fasilitas yang ada di terminal Haumeni saat ini sudah memenuhi standar terminal penumpang Tipe B berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, akan tetapi perlu dilakukan perbaikan dan pemeliharaan terhadap fasilitas-fasilitas utama yang saat ini sudah mulai rusak karena tidak digunakan. Sedangkan untuk fasilitas penunjang, ada beberapa fasilitas penunjang seperti musholla, telepon umum, tempat penitipan barang dan tempat istirahat bagi pengemudi yang tidak disediakan.
2. Persepsi pengguna jasa terhadap kinerja terminal Haumeni
- Dari hasil analisis kinerja terminal berdasarkan persepsi pengguna jasa, faktor-faktor yang berpengaruh terhadap ketidakefektifan kinerja terminal bus Haumeni adalah sebagai berikut :
- a. Dari aspek ketersediaan angkutan umum, tidak adanya jasa angkutan umum yang masuk ke terminal untuk memberikan pelayanan kepada setiap penumpang di terminal dalam melakukan perjalanan membuat penumpang sebagai pengguna jasa lebih memilih menunggu bus diluar terminal.
  - b. Dari aspek lokasi, letak terminal bus Haumeni kurang strategis menurut pengguna jasa karena tidak terletak di pusat kota tetapi di pinggiran kota, padahal pengguna jasa lebih banyak melakukan aktifitas mereka di pusat kota Soe.
  - c. Dari aspek fasilitas, fasilitas-fasilitas terminal baik fasilitas utama maupun fasilitas penunjang yang ada di terminal Haumeni kurang memadai. Fasilitas utama yang dimaksud oleh pengguna jasa adalah tidak terpisahnya areal keberangkatan dan areal kedatangan, tidak tersedia petunjuk atau papan informasi serta rambu-rambu bagi pengguna jasa. Sedangkan untuk fasilitas penunjang, kondisi kamar mandi yang tidak terjaga kebersihannya, tidak tersedia musholla, tempat penitipan barang dan tempat istirahat sementara bagi pengemudi serta letak kios yang jauh dari ruang tunggu penumpang.
  - d. Dari aspek manajemen terminal, kurangnya pelayanan dari pihak petugas terminal kepada pengguna jasa jika terjadi masalah atau kerusakan pada fasilitas terminal menyebabkan pengguna jasa lebih memilih melakukan aktifitasnya di luar terminal. Selain itu, tidak terdapat peraturan di dalam terminal bagi pengguna jasa yang melakukan pelanggaran dan juga sanksi yang tegas kepada angkutan umum yang tidak mau masuk terminal.
  - e. Dari aspek keamanan dan kenyamanan, kurangnya pengawasan dari pihak-pihak keamanan di dalam terminal sering membuat pengemudi saling berebut untuk mendapatkan penumpang sehingga penumpang merasa terganggu. Selain itu, tidak adanya aparat keamanan membuat penumpang juga merasa khawatir jika harus menunggu kendaraan di dalam terminal karena takut terjadi tindak kejahatan seperti pencurian di dalam terminal.
  - f. Dari aspek sirkulasi lalu lintas, tidak ada pengaturan untuk sirkulasi orang dan kendaraan di dalam terminal serta tidak adanya pemisahan untuk tiap-tiap rute angkutan umum yang akan memarkirkan kendaraan mereka padahal areal parkir yang ada di terminal cukup luas.

### Saran

Beberapa saran yang harus dipertimbangkan agar terminal dapat kembali berfungsi secara maksimal adalah sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan peningkatan kedisiplinan kepada seluruh angkutan umum agar mau masuk ke dalam terminal dengan memberikan sanksi yang tegas kepada setiap angkutan umum yang tidak mau masuk ke dalam terminal.
2. Perlu dilakukan optimalisasi fungsi terminal dengan cara peningkatan pelayanan terminal yaitu dengan penambahan fasilitas utama seperti penunjuk arah bagi pengguna jasa terminal.
3. Menata kembali areal keberangkatan dan areal kedatangan kendaraan dengan membuat jalur pemisahannya sehingga sirkulasi kendaraan dapat berjalan dengan lancar.
4. Menambah fasilitas penunjang terminal yang kurang seperti kios, kantin, tempat penitipan barang, tempat istirahat sementara bagi pengemudi dan musholla serta taman.
5. Ruang dalam terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga mampu menimbulkan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna jasa terminal.
6. Perlunya kerja sama antara pihak terminal dan aparat keamanan/polisi agar kegiatan di dalam terminal dapat berjalan dengan lancar dan memberikan keamanan serta kenyamanan bagi pengguna jasa yang menggunakan terminal.
7. Pengaturan arus lalu lintas kendaraan yang masuk dan keluar terminal serta pengawasan terhadap jadwal keberangkatan dan kedatangan kendaraan sehingga terminal dapat berfungsi dengan efektif. Dengan demikian diharapkan dapat mengurangi timbulnya terminal-terminal bayangan di sepanjang jalan utama.

## DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, (1995). *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 31 Pasal 2 Bab II Tentang Terminal Transportasi Jalan*. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.
- Morlok, E.K. (1991). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Erlangga.
- Riduwan (2002). *Dasar-Dasar Statistika*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono (2010). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.
- Suhirkam, D. (2013). *Analisis Kebutuhan Pelayanan Kendaraan Umum AKDP Dalam Terminal Alang-Alang Lebar Palembang*. Palembang : Jurnal Teknik Sipil.
- Susanto, I. (2014). *Analisis Kinerja Operasional dan Kualitas Pelayanan Terminal Tipe A Simpang Aur Kota Bukittinggi*. Jurnal Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah.