

**Peluang Peningkatan Tipe Terminal di Kecamatan Banyumaik
(Analisis Demand dan Supply)**

Febriana Ayu K¹ dan Bitta Pigawati²

¹Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

email : ppeppy69@yahoo.com

Abstrak: Kecamatan Banyumanik merupakan kecamatan yang terus mengalami perkembangan baik dari jumlah penduduk maupun pelayanan kotanya. Kecamatan ini juga berbatasan langsung dengan kabupaten Semarang dan menjadi gerbang koridor semarang atas atau semarang bagian Selatan sehingga memiliki pergerakan yang tinggi sebagai jalur keluar masuknya kota Semarang. Pergerakan yang tinggi tersebut tidak diimbangi dengan ketersediaan fasilitas transportasi pendukung yaitu terminal. Terminal merupakan salah satu fasilitas utama yang memiliki peran penting dalam sistem transportasi. Menurut keputusan menteri nomor 35 tahun 2003 pengertian terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Terminal juga memiliki peran yang penting sebagai unsur tata ruang dalam kaitannya untuk meningkatkan mobilitas dan efisiensi kehidupan kota. Terminal merupakan tempat untuk mengurangi kemacetan dimana dapat mengatur lokasi pergantian moda transportasi menjadi lebih teratur. Lokasi sebuah terminal harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW) dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Di kecamatan Banyumanik hanya memiliki sub terminal atau terminal bantu yang berfungsi sebagai tempat transit dan pergantian moda. Demand yang tinggi terhadap fasilitas transportasi tersebut tidak sebanding dengan supply fasilitas terminal yang tersedia sehingga mengakibatkan timbulnya titik-titik baru yang digunakan masyarakat untuk menunggu angkutan yaitu terminal bayangan. Terminal bayangan ini muncul karena adanya demand yang tinggi dari masyarakat banyumanik terhadap kebutuhan sarana transportasi dan efisiensi waktu. Ketidakseimbangan antara demand dan supply ini mengakibatkan berbagai dampak makro maupun mikro terhadap lalu lintas maupun jaringan angkutan di Kecamatan Banyumanik dan kota Semarang.

Kata Kunci : Terminal, angkutan, lalu lintas

Abstract: Banyumanik is a district that continues to experience good growth of the population and its services. This district is also directly adjacent to the districts of Semarang and Semarang gateway corridor above or semarang southern part so that it has a high movement as exit points of the city of Semarang. High movement are not offset by the availability of transport facilities supporting the terminal. Terminal is one of the major facilities that have an important role in the transportation system. According to the ministerial decree number 35 of 2003 the sense terminal is road transport infrastructure for the purposes of loading and unloading people and / or goods and organize the arrival and departure of public transport, which is one form of transport network node. Terminal also has an important role as a spatial element in relation to increasing the mobility and efficiency of city life. Terminal is home to reduce congestion which can adjust the location of the turn of the mode of transportation became more regular. The location of a terminal must be in accordance with the regional spatial plan (RTRW) and in accordance with the needs of society. In Banyumanik district, there is only has a sub terminal or auxiliary terminal that serves as a transit point and the turn mode. High demand for transportation facilities are not comparable with the supply of terminal facilities are available, resulting in the emergence of new points which allows people to wait for the terminal shadow transport. Terminal shadow

appears due to the high demand of the society Banyumanik to the needs of transportation and time efficiency. The imbalance between demand and supply has resulted in a variety of macro and micro impacts on traffic and transport networks in the district Banyumanik and Semarang.

Keywords: *district, terminal, demand, supply*

PENDAHULUAN

Terminal merupakan salah satu fasilitas utama yang memiliki peran penting dalam sistem transportasi. Menurut Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 pengertian terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Terminal juga memiliki peran yang penting sebagai unsur tata ruang dalam kaitannya untuk meningkatkan mobilitas dan efisiensi kehidupan Kota. Terminal merupakan tempat untuk mengurangi kemacetan dimana dapat mengatur lokasi pergantian moda transportasi menjadi lebih teratur. Lokasi dan fasilitas terminal menjadi hal utama yang dapat mempengaruhi dan menarik minat masyarakat untuk menggunakan terminal. Lokasi sebuah terminal harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW) dan dapat dijangkau dengan mudah oleh masyarakat. Seiring dengan berjalannya waktu fungsi terminal lebih dari hanya sekedar tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang. Aktivitas dalam terminal tidak hanya berupa perpindahan moda angkutan saja, tetapi juga merupakan tempat bongkar muat penumpang, tempat berkumpul penumpang dan kendaraan, beristirahat, bahkan sebagai tempat menyimpan kendaraan (jangka pendek) dan perbaikan kendaraan (kerusakan ringan) (Morlok, 1988). Mengingat terminal merupakan salah satu komponen transportasi dan tempat berlangsungnya berbagai aktivitas yang sangat kompleks, maka dibutuhkan suatu tempat yang memadai (baik ukuran maupun lokasinya), supaya tidak menimbulkan gangguan lalu lintas disekitarnya dan sesuai

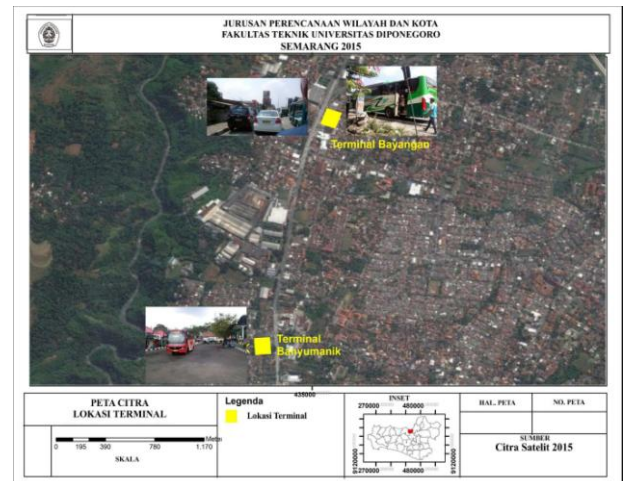
dengan kebutuhan masyarakat pengguna terminal.

Kota Semarang merupakan ibu Kota Jawa Tengah dan juga salah satu Kota besar di Indonesia. Kota Semarang memiliki aktivitas Kota yang cukup tinggi karena jumlah penduduk yang besar. Selain itu pula karena lokasi Kota Semarang yang sangat strategis yaitu dilalui oleh jalur pantura, hal ini menyebabkan pergerakan yang tinggi di Kota Semarang. Pergerakan yang tinggi tersebut berbanding lurus dengan kebutuhan akan transportasi di Kota Semarang, khususnya di jalur darat. Oleh karena itu Kota Semarang harus dapat menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, diantaranya adalah angkutan umum dan juga terminal bus. Di Kota Semarang setidaknya terdapat empat terminal sebagai prasarana dalam mendukung sistem transportasinya. Berdasarkan pelayanan angkutannya, terminal di Kota Semarang terdiri atas terminal tipe A, terminal tipe B, dan terminal tipe C. Terminal tipe A yang terdapat di Kota Semarang yaitu terminal Terboyo dan terminal Mangkang. Terminal tipe B yang terdapat di Kota Semarang yaitu terminal Penggaron dan Terminal tipe C yang terdapat di Kota Semarang yaitu terminal Cangkiran dan beberapa terminal lain yang belum memiliki standar tipe dan status yang belum jelas. Selain terminal-terminal legal yang diakui pemerintah, juga terdapat lokasi-lokasi yang sering digunakan masyarakat untuk melakukan aktivitas layaknya terminal, lokasi tersebut biasa disebut dengan terminal bayangan. Terminal ini muncul karena persepsi masyarakat yang menganggap lokasi terminal bayangan lebih efisien karena tidak perlu masuk ke terminal dan letaknya yang berada di ruas-ruas jalan.

Kecamatan Banyumanik merupakan Kecamatan yang terus mengalami perkembangan baik dari jumlah penduduk maupun pelayanan Kotanya. Hal ini dikarenakan perkembangan kota Semarang yang semakin berkembang ke arah Semarang bagian selatan, salah satunya yang terkena dampak perkembangan ini adalah kecamatan Banyumanik. Kecamatan ini juga berbatasan langsung dengan Kabupaten Semarang dan menjadi gerbang utama koridor Semarang atas atau Semarang bagian Selatan sehingga memiliki pergerakan yang tinggi sebagai jalur keluar masuknya Kota Semarang. Pergerakan yang tinggi tersebut tidak diimbangi dengan ketersediaan fasilitas transportasi pendukung yaitu terminal. Di Kecamatan Banyumanik hanya memiliki sub terminal atau terminal bantu yang berfungsi sebagai tempat transit dan pergantian moda. Demand yang tinggi terhadap prasarana terminal tersebut tidak sebanding dengan supply fasilitas terminal yang tersedia sehingga mengakibatkan timbulnya titik-titik baru yang digunakan masyarakat untuk menunggu angkutan yaitu terminal bayangan. Terminal bayangan ini muncul karena adanya demand yang tinggi dari masyarakat Banyumanik terhadap kebutuhan sarana transportasi dan efisiensi waktu.

Oleh karena itu perlu dilakukan analisis untuk melihat peluang peningkatan tipe tipe terminal di Kecamatan Banyumanik dari segi demand masyarakat terhadap terminal dan juga supply yang tersedia terkait fasilitas terminal tersebut di Kecamatan Banyumanik. Analisis ini digunakan untuk melihat kesesuaian demand dan supply yang ada di Kecamatan Banyumanik terkait lokasi, fasilitas dan fungsi terminal. Selain itu juga untuk memberikan rekomendasi peningkatan tipe terminal yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat di Kecamatan Banyumanik tersebut

Wilayah yang akan di lakukan penelitian yaitu: Kecamatan Banyumanik dengan lokasi penelitian di bedakan menjadi dua lokasi, agar dapat di ketahui perbedaan yang ada. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pembagian wilayah studi pada **Gambar 1** di bawah ini.



Sumber: Analisis peneliti, 2015

GAMBAR 1
Lokasi Terminal di Kecamatan Banyumanik

KAJIAN LITERATUR

Pengertian Lokasi Terminal

Ruang terbuka umum merupakan Teori lokasi adalah ilmu yang menyelidiki tata ruang (spatial order) kegiatan ekonomi, atau ilmu yang menyelidiki alokasi geografis dari sumber-sumber yang potensial, serta hubungannya dengan atau pengaruhnya terhadap keberadaan berbagai macam usaha atau kegiatan lain baik dalam aspek ekonomi maupun sosial (Tarigan, 2006). Pemilihan lokasi terminal merupakan salah satu hal yang sangat penting dan menentukan berhasil atau tidaknya pendirian terminal tersebut. Lokasi yang terbaik adalah lokasi yang dapat dijangkau dengan mudah oleh masyarakat dan dapat menghasilkan keuntungan sebesar-besarnya. lokasi terminal bus harus sesuai dengan persebaran penduduk dalam suatu Kota agar dapat dijangkau dengan mudah oleh masyarakat. Namun persebaran penduduk dalam satu Kota tersebut pasti tidak akan merata, akan tetapi lokasi tersebut harus dapat memenuhi fungsi ekuitas atau keadilan karena masyarakat membutuhkan kemudahan (accessible) untuk dapat mencapai fasilitas tersebut. Karena merupakan tempat konsentrasi penumpang, maka terminal harus terletak pada lokasi yang

potensial sebagai asal dan tujuan perjalanan (Dephub, 1998).

Faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi pemilihan lokasi terminal antara lain adalah faktor keamanan, lingkungan, dan juga pusat pertumbuhan penduduk. Jumlah penumpang dari dan menuju suatu terminal sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada sangat dipengaruhi oleh bangkitan dan tarikan jalanan yang ditimbulkan (Black, 1980). Tidak hanya itu dalam menentukan lokasi terminal dibutuhkan pertimbangan-pertimbangan lain untuk jangka panjang. Sesuai dengan pendapat Warpani (1990) penentuan lokasi terminal juga harus mempertimbangkan lintas kendaraan. Karena pada hakekatnya terminal merupakan pertemuan berbagai lintasan kendaran dari berbagai wilayah dan berbagai moda angkutan.

Prinsip dasar dalam penentuan lokasi adalah menempatkan sesuatu kegiatan sesuai dengan fungsi dan peranannya sehingga kegiatan tersebut dapat optimal dan memberikan manfaat semaksimal mungkin (optimum location). Berdasarkan ketentuan normatif penentuan lokasi terminal dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan terminal yang merupakan bagian dari rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan (UU no 22 tahun 2009). Penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan:

- a. Tingkat aksesibilitas Pengguna Jasa angkutan;
- b. Kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
- c. Kesesuaian dengan rencana peningkatan tipe dan/atau kinerja jaringan Jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas;
- d. Kesesuaian dengan rencana peningkatan tipe dan/atau pusat kegiatan;
- e. Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
- f. Permintaan angkutan;

- g. Kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi;
- h. Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau
- i. kelestarian lingkungan hidup

Selain itu, sebuah lokasi terminal bus antarKota juga harus memenuhi kriteria lokasi sebagai berikut yaitu (Ahmad dalam Sihono 2006):

- a. Kriteria fisik mencakup kemiringan dan daya dukung lahan, dalam hal ini lokasi terminal harus terletak pada daerah dengan kemiringan tanah 0-8%.
- b. Berdasarkan prasyarat lokasi, terminal harus memenuhi syarat sebagai berikut:
 - Lokasi terminal harus terkait pada sistem jaringan jalan arteri Kota.
 - Lokasi terminal harus berada di luar kawasan pusat Kota
 - Lokasi terminal hendaknya menghindari daerah yang telah diperuntukan bagi kegiatan industri
 - Lokasi terminal berada pada daerah di luar daerah konservasi yang telah ditentukan.

Fasilitas Terminal

Didalam pelayanan bus tersebut dibutuhkan fasilitas-fasilitas yang berfungsi untuk menunjang kegiatan-kegiatan yang dilakukan di dalam terminal. Berdasarkan UU no 22 tahun 2009, kondisi ideal sebuah terminal angkutan umum harus dilengkapi dengan fasilitas didalamnya baik itu fasilitas utama atau fasilitas penunjang, bertujuan untuk memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan dalam sebuah terminal. Selain itu adanya fasilitas di terminal juga untuk mengurangi kepadatan dan kemacetan kendaraan di luar area terminal khususnya angkutan Kota yang banyak melanggar tata tertib yang ada. Semakin tinggi tipe atau klasifikasi sebuah terminal dan semakin luas terminal tersebut maka dibutuhkan fasilitas yang lebih banyak dan lebih memenuhi kebutuhan penumpangnya.

Sebuah lokasi terminal harus dilengkapi oleh fasilitas-fasilitas utama atau primer yang berfungsi untuk memperlancar kegiatan yang

ada dalam sebuah terminal. Fasilitas utama ini mutlak dan wajib dimiliki oleh sebuah terminal. Fasilitas utama dalam terminal sangat dibutuhkan agar pelayanan terminal menjadi optimal, teratur, aman dan nyaman. Adapun fasilitas-fasilitas tersebut diantaranya adalah :

- o Jalur Pemberangkatan kendaraan umum
- o Jalur kedatangan kendaraan umum
- o Tempat Parkir
- o Bangunan kantor terminal
- o Tempat tunggu penumpang
- o Menara pengawas
- o Loket penjualan karcis
- o Rambu-rambu dan papan informasi
- o Pelataran parkir kendaraan pengantar/penjemput

Fungsi Terminal

Fungsi utama terminal transportasi adalah untuk pelayanan, memberikan fasilitas keluar masuk dari lalu lintas barang atau penumpang dari dan menuju sistem transportasi. Berdasarkan UU no 22 tahun 2009 tentang LLAJ Fungsi Terminal Angkutan Jalan dapat ditinjau dari 3 unsur, yaitu:

Fungsi terminal bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi. Karena merupakan tempat konsentrasi penumpang, maka terminal harus terletak pada lokasi yang potensial sebagai asal dan tujuan perjalanan (Dephub, 1998). Jumlah penumpang dari dan menuju suatu terminal sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada sangat dipengaruhi oleh bangkitan dan tarikan jalanan yang ditimbulkan (Black, 1980). Lokasi yang potensial sebagai tempat asal dan tujuan perjalanan tersebut umumnya berupa kawasan mixed use, atau tempat pemusatan berbagai kegiatan sekaligus (Dephub 1998). Dalam suatu terminal, selalu terjadi antrian penumpang karena jumlah penumpang maupun karena jadwal kendaraan. Fungsi lain terminal bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari

suatu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.

Fungsi terminal bagi pemerintah, adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalulintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum. Bagi pemerintah, keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan, baik bersifat manfaat (benefit) maupun keuntungan keuangan/ekonomi (revenue). Dari aspek ekonomi terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber pemungutan retribusi dan pajak-pajak yang memungkinkan peningkatan tipe pendapatan daerah. Jadi, kepentingan pemerintah dengan adanya terminal tersebut berkaitan dengan kemungkinan pengambilan investasi. Selain itu peningkatan tipe dan pembangunan terminal merupakan salah satu usaha meningkatkan pelayanan transportasi. Terminal diharapkan mampu membantu mengurangi masalah lalu lintas dalam Kota seperti kemacetan dan beban jalan yang berlebihan dengan meletakkannya di pinggiran Kota. Selain itu, ada aspek politis yang dipertimbangkan pemerintah dengan meletakkan lokasi terminal di daerah pinggiran tersebut, yaitu adanya kemungkinan pemerataan pembangunan. Agar terminal dapat berfungsi/memberikan pelayanan secara optimal tersebut maka dalam proses pembangunannya harus dipertimbangkan antara lain faktor lokasi, arahan penggunaan lahan/tata ruang, kapasitas, kepadatan lalu lintas dan keterpaduannya dengan moda transportasi lainnya.

Fungsi terminal bagi operator/pengusaha adalah pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus, sebagai fasilitas pangkalan, kemudahan dalam mengakses dan juga kemudahan dalam memperoleh penumpang. Lokasi terminal juga perlu dipertimbangkan agar dapat memperoleh bangkitan perjalanan yang tinggi dan efisien. Selain itu juga lokasi

terminal harus dapat menjamin kelancaran dalam operasional bus dalam waktu pelayanan

Demand dan Supply Terkait Terminal

Demand yang dibahas dalam penelitian ini adalah kebutuhan masyarakat terhadap fasilitas terminal berdasarkan 3 aspek, yaitu aspek lokasi fasilitas dan fungsi. Demand digunakan sebagai tolak ukur kebutuhan penyediaan fasilitas. Sedangkan supply atau ketersediaan yang dimaksud adalah ketersediaan fasilitas terminal di Kecamatan Banyumanik berdasarkan aspek lokasi, fasilitas dan fungsi. Demand dan supply harus menemui keseimbangan agar terjadi hubungan baik dalam kebutuhan dan penyediaan fasilitas terminal tersebut.

METODE PENELITIAN

Pemilihan responden dalam penelitian ini menggunakan teknik sampling non probabilitas yaitu purposive sampling. Purposive sampling merupakan teknik sampling yang satuan samplingnya dipilih berdasarkan pertimbangan tertentu dengan tujuan untuk memperoleh satuan sampling yang memiliki karakteristik atau kriteria yang dikehendaki dalam pengambilan sampel. Sesuai dengan namanya, sampel diambil dengan maksud dan tujuan yang diinginkan peneliti atau sesuatu diambil sebagai sampel karena peneliti menganggap bahwa seseorang atau sesuatu tersebut memiliki atau mengetahui informasi yang diperlukan bagi penelitian yang dia buat. Pengambilan sampel ini dapat dibagi dua yaitu judgment sampling dan quota sampling, namun dalam penelitian ini menggunakan judgment sampling, yaitu teknik pengambilan sampling dimana sampel yang dipilih berdasarkan penilaian peneliti bahwa dia atau seseorang yang paling baik jika dijadikan sampel penelitiannya. Hal ini dikarenakan pada penelitian peluang peningkatan tipe terminal di Kecamatan Banyumanik membutuhkan masyarakat yang menggunakan angkutan umum dalam satu unit Kecamatan yang akan diteliti, tidak seluruh masyarakat yang tinggal di Kecamatan Banyumanik menggunakan angkutan umum dalam memenuhi kebutuhan sehari-harinya. Oleh karena itu akan dipilih sesuatu atau

seseorang yang akan dijadikan sampel karena mereka mempunyai "information rich". Jumlah sample dalam penelitian ini yaitu menggunakan teknik sampling snowballing. Snowballing sampling yaitu dalam penentuan sampel, pertama-tama dipilih satu atau dua orang sampel, tetapi bila belum merasa lengkap terhadap data yang diberikan, maka peneliti mencari sampel lain yang dipandang lebih tahu dan dapat melengkapi data yang diberikan oleh sampel sebelumnya. Begitu seterusnya, sehingga jumlah sampel semakin banyak hingga dirasa cukup oleh peneliti. Jenis analisis yang digunakan dalam penelitian adalah deskriptif dan skoring, untuk menjawab pertanyaan dan mencapai tujuan penelitian sesuai dengan sasaran penelitian yang akan dicapai yaitu:

1. Menganalisis kondisi Kecamatan Banyumanik.
2. Menganalisis demand masyarakat terhadap kebutuhan terminal dilihat dari lokasi, fasilitas dan fungsi.
3. Menganalisis supply di Kecamatan Banyumanik terkait lokasi, fasilitas dan fungsi terminal.
4. Menganalisis kesesuaian demand dan supply di Kecamatan Banyumanik.
5. Menganalisis peluang peningkatan tipe terminal di Kecamatan Banyumanik
6. Memberikan rekomendasi peningkatan tipe terminal di Kecamatan Banyumanik

Hasil Pembahasan

Analisis Kondisi Kecamatan Banyumanik, Kecamatan Banyumanik merupakan salah satu sub pusat pelayanan Kota. Kecamatan Banyumanik terdiri dari 11 desa/kelurahan dengan jumlah penduduk yang terus meningkat setiap tahunnya. Kecamatan Banyumanik merupakan kawasan peruntukan untuk kawasan pemukiman. Kecamatan ini memiliki potensi yang besar dalam hal perkembangan Kota, jumlah penduduk yang terus meningkat mengakibatkan aktivitas Kota yang semakin tinggi dan ditandai dengan berkembangnya Kecamatan Banyumanik sebagai sub pusat pelayanan. Selain itu perkembangan kota Semarang yang menuju

arah selatan juga berdampak pada kecamatan Banyumanik.

Kecamatan Banyumanik dikelilingi oleh Kecamatan-Kecamatan sebagai pusat lingkungan. Sebagai sub pusat pelayanan Kota, Kecamatan Banyumanik memiliki jumlah dan aktivitas Kota yang tinggi sehingga perlu dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas untuk memenuhi kebutuhan kecamatan-kecamatan disekitarnya. Salah satu fasilitas yang terpenting adalah Terminal yang digunakan sebagai prasarana transportasi untuk mendukung pergerakan masyarakat Kecamatan Banyumanik dan sekitarnya. Terminal sangat penting untuk mendukung pergerakan masyarakat, terlebih lokasi Kecamatan Banyumanik sangat strategis karena berada diperbatasan dengan Kabupaten Semarang dan juga sebagai koridor utama jalur Selatan Kota Semarang yang menghubungkan dengan Kabupaten atau Kota lainnya.

Dari hasil perhitungan volume lalu lintas di jalan Koridor utama Kecamatan Banyumanik sekitar terminal Banyumanik dan terminal Bayangan maka dapat disimpulkan bahwa pelayanan di jalan di koridor utama tersebut pada hari kerja rata-rata adalah D yaitu Arus mulai tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda-beda, volume mendekati kapasitas. Sedangkan untuk hari libur atau weekend rata-rata adalah B yaitu Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas memilih kecepatannya. Dari analisis LHR tersebut diketahui bahwa koridor jalan utama di Kecamatan Banyumanik memiliki lalu lintas yang tinggi, baik hari kerja maupun hari libur. Dampak dari lalu lintas yang tinggi di koridor utama Kecamatan Banyumanik adalah tingkat kemacetan dan volume kendaraan yang tinggi di sepanjang jalur ini. Oleh karena itu perlu dilengkapi fasilitas terminal sebagai salah satu simpul yang dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan penggunaan angkutan umum. Fasilitas terminal tersebut diharapkan dapat mengurangi penggunaan kendaraan umum dan mengurangi tingginya aktivitas lalu lintas di lokasi tersebut.

Demand dan supply Terhadap Lokasi Terminal, kedua terminal tersebut sudah memenuhi fungsi ekuitas dalam hal aksesibilitas dan waktu tempuh menuju lokasi tersebut. Hal ini dikarenakan lokasi kedua terminal tersebut yang berada di kelas jalan nasional dan termasuk dalam jaringan trayek antar Kota sehingga banyak jenis bus yang melewati lokasi tersebut. Dalam survey observasi diketahui bahwa pengguna terminal bayangan memiliki jumlah pengguna yang lebih tinggi daripada terminal Banyumanik. Pengguna di terminal bayangan rata-rata mencapai 350 pengguna dengan demand tertinggi pada hari sabtu yang dapat mencapai 500 pengguna. Sedangkan di terminal Banyumanik rata-rata pengguna setiap harinya adalah 70 pengguna, dengan demand tertinggi pada hari jumat yang dapat mencapai 120 pengguna terminal. Mayoritas tujuan pengguna terminal bayangan adalah pengguna bus AKAP dan AKDP jarak dekat yaitu Solo dan Jogja, sedangkan pengguna terminal Banyumanik merupakan pengguna AKAP jarak jauh yaitu Bandung dan Surabaya. Jumlah Pengguna di kedua lokasi terminal tersebut adalah yang terhitung melakukan aktivitas di lokasi tersebut, sedangkan demand pengguna terminal di Kecamatan Banyumanik dapat lebih tinggi karena banyaknya pengguna yang menggunakan lokasi lain atau di sepanjang jalan koridor utama Kecamatan Banyumanik untuk menunggu, naik dan turunnya bus.

Demand dan Supply Terhadap Fasilitas Terminal, Sebagai prasarana publik, terminal harus dapat menyediakan fasilitas yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat luas pengguna terminal tersebut. Terminal Banyumanik sebagai sub terminal dan juga tempat utama yang digunakan masyarakat untuk menunggu bus juga harus memiliki fasilitas yang sesuai demi menunjang kenyamanan dalam terminal. Dari hasil rekap kuisisioner kepada masyarakat

pengguna terminal Banyumanik dapat diketahui bahwa masyarakat masih tidak puas dengan ketersediaan fasilitas maupun kondisi fasilitas yang ada di terminal di Kecamatan Banyumanik tersebut. Aspek yang digunakan yaitu terbagi menjadi tiga, kelengkapan fasilitas, kondisi fasilitas serta fasilitas yang paling penting yang harus ada dalam sebuah terminal menurut persepsi masyarakat.

fasilitas yang sangat penting harus ada dalam terminal menurut masyarakat adalah 56% tempat parkir, 25% tempat tunggu, 10% toilet dan lainnya adalah fasilitas pelengkap seperti mushola dan kantin. Berdasarkan hasil keusioner juga diketahui persepsi masyarakat terhadap kelengkapan fasilitas yang 70% masyarakat mengatakan bahwa fasilitas di lokasi kedua terminal tersebut kurang lengkap dan 44% masyarakat mengatakan bahwa kondisinya juga kurang baik.

Demand dan Supply Terhadap Fungsi Terminal, Fungsi terminal bagi operator bus atau pengusaha transportasi adalah dapat memberikan kemudahan dalam mengakses dan juga kemudahan dalam memperoleh penumpang. Lokasi terminal harus sedemikian rupa sehingga dapat memperoleh bangkita perjalanan yang tinggi dan juga cepat dalam melakukan aktivitas naik dan turunnya penumpang. Pada awal mula digunakan sebagai terminal yaitu pada tahun 2000an, terminal Banyumanik ini berfungsi dengan baik, kondisinya pun ramai dan menjadi tempat mangkal angkutan maupun sebagai tempat transit. Bus-bus yang akan menuju atau keluar Kota Semarang juga masuk kedalam terminal Banyumanik. Akan tetapi dalam kurun waktu 3 tahun terakhir fungsi dari terminal Banyumanik ini menurun drastis, angkutan umum (mikrolet) tidak lagi mau memasuki terminal Banyumanik, begitu pula dengan bus-bus. Operator bus lebih berhenti di sepanjang jalan atau terminal bayangan karena lebih efisien, terlebih sub terminal tidak dapat menjangkau demand masyarakat yang menuju keluar Semarang.

Trayek bus dan angkutan umum yang dilayani oleh terminal Banyumanik dan terminal bayangan ini meliputi angkutan antar Kota antar Provinsi (AKAP), angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP) dan juga angkutan Kota. Kedua terminal tersebut memiliki jenis bus dan angkutan yang sama akan tetapi memiliki trayek yang berbeda, terminal Banyumanik didominasi oleh trayek bus dan angkutan umum yang menuju ke Kota Semarang sedangkan terminal bayangan didominasi oleh trayek bus dan angkutan Kota yang menuju keluar Kota Semarang. Mayoritas jenis bus di kedua terminal ini adalah AKAP yaitu angkutan Kota antar Provinsi seperti yang terlihat dalam peta dibawah ini yang menunjukkan jumlah bus dalam terminal Banyumanik dan terminal Bayangan.

Analisis Skoring

Analisis Skoring dilakukan untuk mengetahui dan membandingkan kedua terminal yaitu terminal bayangan dan sub terminal Banyumanik berdasarkan hasil observasi yang telah disesuaikan dengan hasil kuesioner dari persepsi dan preferensi masyarakat. Skoring yang dilakukan berdasarkan 3 aspek dengan 8 variabel. Aspek yang di skoring adalah aspek lokasi dengan variabel aksesibilitas dan waktu tempuh, aspek fasilitas dengan variabel ketersediaan dan kondisi serta aspek fungsi dengan variabel integrasi moda, keamanan, kenyamanan dan lama waktu menunggu moda angkutan atau bus. Lokasi memiliki bobot tertinggi berdasarkan persepsi masyarakat yaitu 50%, fungsi terminal memiliki bobor kedua dengan 40% dan fasilitas memiliki bobot 10% karena masyarakat tidak terlalu membutuhkan fasilitas, yang terpenting adalah lokasi dan waktu menunggu yang cepat.

TABEL I
Skoring Terminal

No	Aspek	Variabel	Keterangan Terminal	Skoring				Keterangan
				Sangat Baik (4)	Baik (3)	Kurang Baik (2)	Buruk (1)	
1	Lokasi 50% (bobot)	Aksesibilitas	Terminal Bayangan	✓				Lokasi berada di koridor utama Kecamatan Banyumanik
			Sub Terminal Banyumani k	✓				Lokasi berada di koridor utama Kecamatan Banyumanik
		Waktu Tempuh	Terminal Bayangan	✓				Dekat dengan pemukiman dan pusat keramaian
			Sub Terminal Banyumani k		✓			Dekat dengan pemukiman
	Total Skor		Terminal Bayangan	8 x 0,5				4
			Sub Terminal Banyumani k	7 x 0,5				3,5
2	Fasilitas 10% (bobot)	Ketersediaan	Terminal Bayangan				✓	Tidak tersedia fasilitas minimal dalam terminal
			Sub Terminal Banyumani k			✓		Kurang tersedia fasilitas minimal dalam terminal
		Kondisi	Terminal Bayangan				✓	Fasilitas tidak dirawat dan dikelola
			Sub Terminal Banyumani k				✓	Fasilitas tidak dirawat dan dikelola
	Total Skor		Terminal Bayangan	2 x 0,1				2
			Sub Terminal Banyumani k	3 x 0,1				3
3	Fungsi 40% (bobot)	Integrasi Moda	Terminal Bayangan	✓				Tersedia banyak pilihan jenis moda angkutan lain
			Sub Terminal Banyumani	✓				Tersedia banyak pilihan jenis moda angkutan

No	Aspek	Variabel	Keterangan Terminal	Skoring				Keterangan
				Sangat Baik (4)	Baik (3)	Kurang Baik (2)	Buruk (1)	
			k					lain
	Keamanan	Terminal Bayangan			✓			Tidak ada pengelola dan petugas keamanan
		Sub Terminal Banyumani k		✓				Tidak tersedia petugas keamanan
	Kenyamanan	Terminal Bayangan		✓				Tidak terdapat ruang menunggu
		Sub Terminal Banyumani k		✓				Kurang tersedia lokasi menunggu bus yang cukup lama
	Waktu Menunggu	Terminal Bayangan	✓					Banyak supply bus sehingga cepat dalam menunggu
		Sub Terminal Banyumani k					✓	Waktu menunggu bus lebih dari 30 menit
	Total Skor	Terminal Bayangan	13 x 0,4				5,2	
		Sub Terminal Banyumani k	11 x 0,4				4,4	

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2012

Dari hasil analisis skoring di kedua terminal yang biasa digunakan masyarakat untuk aktivitas layaknya terminal tersebut dapat disimpulkan bahwa nilai dari terminal bayangan dan sub terminal Banyumnaik tidak jauh berbeda. Skor total dari sub terminal Banyumanik adalah 10,9 dan terminal bayangan 11,2. Hal ini membuktikan bahwa preferensi masyarakat lebih memilih terminal bayangan. Dari aspek lokasi kedua terminal memiliki aksesibilitas dan waktu tempuh yang sangat baik, hal ini dikarenakan kedua terminal tersebut berada di jalan koridor utama Kecamatan Banyumanik yang dilewati banyak moda kendaraan. Berdasarkan aspek fungsi, sub terminal Banyumanik sudah baik karena dapat memberikan fungsi sebagai integrasi moda, keamanan, kenyamanan dengan baik sedangkan untuk waktu menunggu bus masih kurang baik karena rata-rata masyarakat menunggu bus lebih dari 30 menit. Untuk fungsi terminal bayangan masih kurang baik dari segi keamanan dan kenyamanan menunggu, sedangkan dalam integrasi moda dan lama waktu menunggu bus lebih baik dari sub terminal Banyumanik. Untuk aspek fasilitas di kedua terminal masih buruk karena belum tersedianya fasilitas utama dan kondisi yang buruk atau kurang terawat karena tidak adanya pengelola terminal.

KESIMPULAN & REKOMENDASI

Kesimpulan

Berdasarkan analisis demand supply yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa Kecamatan Banyumanik berpotensi untuk ditingkatkan tipe fasilitas terminal. Peluang ini dapat dilihat dari demand masyarakat Kecamatan Banyumanik yang tinggi akan angkutan umum yaitu mencapai 450 penumpang setiap harinya di kedua lokasi terminal tersebut. Dari segi supply lokasi Kecamatan Banyumanik sangat strategis, memiliki kelas jalan nasional, merupakan jalur trayek angkutan antar kota dan dilalui oleh banyak jenis bus atau moda kendaraan umum baik dalam kota, antar kota dalam Provinsi maupun antar kota antar Provinsi.

Berdasarkan hasil analisis skoring memperlihatkan bahwa preferensi masyarakat lebih kepada terminal bayangan berdasarkan lokasi dan fungsinya, akan tetapi fasilitas perlu lebih dikembangkan dan dirawat minimal memenuhi standar fasilitas utama dalam terminal. Peningkatan tipe fasilitas terminal di Kecamatan Banyumanik ini dapat mengurangi terminal-terminal tidak resmi (terminal bayangan) yang semakin ramai dan memberi dampak negatif terhadap lalu lintas di sekitar lokasi terminal tersebut. Selain itu dampak luas dari peningkatan tipe terminal di kecamatan Banyumanik ini adalah dapat mengatur mengontrol jaringan angkutan kota Semarang yang selama ini tidak teratur di kecamatan Banyumanik khususnya. Terlebih lagi posisi Kecamatan Banyumanik yang sangat strategis dan menjadi koridor utama jalur selatan yang memiliki mobilitas tinggi dapat menambah pemasukan daerah jika dikembangkan terminal resmi.

Rekomendasi

1. Pemerintah dapat mengembangkan terminal di Semarang bagian Selatan khususnya Kecamatan Banyumanik karena demand masyarakat yang tinggi terhadap terminal tetapi belum adanya rencana peningkatan tipe terminal di Kecamatan tersebut.
2. Mengembangkan terminal di Kecamatan Banyumanik untuk tipe terminal tipe B karena terminal tipe C sudah tidak relevan dan digantikan oleh halte-halte bus Trans Semarang. Potensi Kecamatan Banyumanik ini dapat dilihat dari Lokasi koridor jalan utama Kecamatan Banyumanik merupakan kelas jalan nasional yang menghubungkan antar Kabupaten. Selain itu jumlah penduduk yang terus mengalami peningkatan tipe dan demand masyarakat di Semarang bagian selatan ini juga besar sehingga dapat memberikan nilai ekonomi atau retribusi yang tinggi jika dikelola dengan baik.
3. Terminal Banyumanik harus dapat memfasilitasi semua jenis bus yang dibutuhkan masyarakat selengkap mungkin

(AKP, AKDP, maupun bus dalam Kota) dan dapat memberikan waktu tunggu yang secepat mungkin (efisien).

4. Pemerintah harus membuat peraturan dan pengawasan yang tegas terhadap pengguna maupun operator bus. Membuat peraturan dimana semua bus harus masuk kedalam terminal, memberi sanksi tegas terhadap bus yang menggunakan terminal bayangan dan melakukan pengelolaan atau perawatan terhadap terminal.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Swardjoko, Warpani. 1990, "Merencanakan Sistem Pengangkutan", Bandung; Penerbit ITB.
- Adisasmita, adji. 2012, "perencanaan infrastruktur transportasi wilayah", Yogyakarta; Penerbit Graha ilmu
- Morlok, Edward. K. 1988. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, cetakan ketiga. Jakarta : Erlangga.
- Keputusan Menteri Perhubungan nomor 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang
- Tarigan, R. (2006), Perencanaan Pembangunan Wilayah, Edisi Revisi, Bumi Aksara, Jakarta.
- Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Darat tahun 1993