

**OPTIMALISASI PEMANFAATAN DAN PENGELOLAAN
TERMINAL ANGKUTAN UMUM SAWERIGADING
KOTA SENGGANG KABUPATEN WAJO**

TESIS

KUSNADI

NIM: 4620102039



Untuk memenuhi salah satu persyaratan

Guna Memperoleh Gelar Magister

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PROGRAM PASCASARJANA

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2023

**OPTIMALISASI PEMANFAATAN DAN PENGELOLAAN
TERMINAL ANGKUTAN UMUM SAWERIGADING
KOTA SENKANG KABUPATEN WAJO**

Oleh:

KUSNADI

NIM: 4620102039

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

PROGRAM PASCASARJANA

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2023

HALAMAN PENGESAHAN

1. Judul : Optimalisasi Pemanfaatan Dan Pengelolaan
Terminal Angkutan Umum Sawerigading Kota
Sengkang Kabupaten Wajo
2. Nama Mahasiswa : Kusnadi
3. NIM : 4620102039
4. Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyetujui

Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Ir. Murshal Manaf, S.T., M.T.

Dr. Ir. Qadriathi Dg. Bau, ST., M.Si., M.Pd.

Mengetahui:

Direktur

Ketua Program Studi

Program Pascasarjana

Perencanaan Wilayah Kota



Prof. Dr. Ir. Andi Muhibuddin, M.S.
NIDN 00 050863 01

Dr. Syafri, S.T., M.Si.
NIDN 09 0507 6804

HALAMAN PENERIMAAN

Pada Hari/Tanggal : Kamis, 17 Februari 2023

Tesis Atas Nama : Kusnadi

NIM : 4620102039

Telah Diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar magister Pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota.

PANITIA UJIAN TESIS

Ketua : Dr. Ir. Murshal Manaf, S.T, M.T.

(.....)

Sekretaris : Dr. Ir. Qadriathi Dg. Bau, ST., M.Si., M.Pd.

(.....)

Anggota Penguji : Dr. S. Kamran Aksa, S.T., M.T.

(.....)

: Prof. Dr. Haeruddin S., SE. M.Si.

(.....)

Makassar, 17 Februari 2023

Direktur,



Prof. Dr. Ir. Andi Muhibuddin, M.S.

NIDN. 00-050863-01

PERNYATAAN KEORISINILAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : KUSNADI

NIM : 4620102039

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Dengan Pernyataan ini saya menyatakan bahwa tesis yang saya tulis dengan Judul "*Optimalisasi Pemanfaatan Dan Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Sawerigading Kota Sengkang Kabupaten Wajo*" adalah benar merupakan hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang izinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua sumber referensi yang dikutip dan yang dirujuk telah tertulis dengan lengkap pada daftar Pustaka. Apabila dikemudian hari terjadi penyimpangan dari pernyataan yang saya buat, maka saya siap menerima sanksi sesuai aturan yang berlaku.

Makassar, 17 Februari 2023

Pembuat Pernyataan


KUSNADI

ABSTRAK

Kusnadi, 2023, Optimalisasi Pemanfaatan Dan Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Sawerigading Kota Sengkang Kabupaten Wajo. Di bimbing oleh Dr. Ir. Murshal Manaf, S.T, M.T. selaku pembimbing I Dan Dr. Ir. Qadriathi Dg. Bau, ST., M.Si., M.Pd. selaku Pembimbing II.

Tujuan dari penelitian ini yaitu menganalisis faktor-faktor teridentifikasi yang mempengaruhi ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang dan merumuskan konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading wilayah Kota Sengkang. Penelitian ini adalah penelitian lapangan (Field Research). Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Dalam analisis data pada penelitian ini akan digunakan teori dari Bogdan dan Biklen. Hasil penelitian menunjukkan 1. Ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang dipengaruhi oleh faktor-faktor yakni letak terminal yang cukup jauh dari pusat kegiatan kota, kurangnya keterkaitan terminal dengan sistem transit lokal, kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas terminal membuat fungsi terminal kurang maksimal sehingga pengguna terminal enggan untuk masuk terminal. 2. Konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang harus disesuaikan dengan kebijakan pengembangan wilayah Kota Sengkang, keberadaan lokasi terminal Sawerigading kurang sinergi dengan kebijakan yang ada, karena pengembangan wilayah Kota Sengkang lambat dalam mengantisipasi perkembangan kota menjadi pusat pertumbuhan baru.

Kata Kunci: Terminal Angkutan Umum; Optimalisasi

ABSTRACT

Kusnadi, 2023, Optimization of Utilization and Management of Sawerigading Public Transportation Terminal, Sengkang City, Wajo Regency. Guided by Dr. Ir. Murshal Manaf, S.T, M.T. as Advisor I and Dr. Ir. Qadriathi Dg. Bau, ST., M.Si., M.Pd. as Advisor II.

The purpose of this study is to analyze the identified factors that influence the non-optimal utilization and management of the Sawerigading public transport terminal in Sengkang City and to formulate concepts and strategies for optimizing the utilization and management of the Sawerigading public transport terminal in the Sengkang City area. This research is field research analyze the identified factors that influence the non-optimal utilization and management of the Sawerigading public transport terminal in Sengkang City and to formulate concepts and strategies for optimizing the utilization and management of the Sawerigading public transport terminal in the Sengkang City area. This research is field research. The approach used in this research is descriptive-qualitative. In analyzing the data in this panel, the theory from Bogdan and Biklen will be used. The results of the study show that: 1. The non-optimal utilization and management of the Sawerigading public transport terminal in Sengkang City is influenced by factors, namely the location of the terminal, which is quite far from the center of city activities; the lack of connection between the terminal and the local transit system; and the lack of strict enforcement by terminal officers, which makes the terminal function less than optimal and makes terminal users reluctant to enter the terminal. 2. The concept and strategy for optimizing the utilization and management of the Sengkang City Sawerigading public transport terminal must be adjusted to the regional development policy of Sengkang City; the existence of the Sawerigading terminal location lacks synergy with existing policies because the development of the Sengkang City area is slow in anticipating the city's development to become a new growth center.

Keywords: *Public Transport Terminals; Optimization*

KATA PENGANTAR

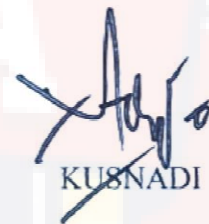
Segala puji dan syukur yang tak terhingga kepada Allah SWT, atas limpahan rahmat dan karunia yang luar biasa kepada penulis, selanjutnya sholawat dan salam kepada Nabi Besar Muhammad SAW yang telah menjadi tauladan dan uswatun hasanah bagi kita didalam berkehidupan di muka bumi ini. Penyusunan tesis dengan judul **“Optimalisasi Pemanfaatan Dan Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Sawerigading Kota Sengkang Kabupaten Wajo”** telah selesai disusun. terselesaikannya Tesis ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu ucapan terima kasih disampaikan kepada:

1. Dr. Ir. Murshal Manaf, ST., M.T. selaku Dosen Pembimbing 1 Tesis Penelitian yang telah meluangkan waktu dan pikiran serta perhatiannya guna memberikan masukan dan arahan demi terselesaikannya penulisan Tugas Besar ini.
2. Dr. Ir. Qadriathi Dg. Bau, ST., M.Si., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing 2 Tesis Penelitian yang telah meluangkan waktu dan pikiran serta perhatiannya guna memberikan masukan dan arahan demi terselesaikannya penulisan Tugas Besar ini.
3. Dr. Ir. Syafri, M.Si selaku Kepala Program Studi Pascasarjana Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah meluangkan waktu dan pikiran serta perhatiannya demi terselesaikannya penulisan Tesis ini.
4. Segenap Staf Tata Usaha Program Pascasarjana Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah membantu segala aktivitas administrasi baik selama pengerjaan Tesis maupun penyelesaian Proposal ini.

5. Rekan-rekan Mahasiswa Pascasarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa khususnya angkatan 2020, yang senantiasa berbagi ilmu dan saling memotivasi dalam menyelesaikan berbagai tugas termasuk penyusunan tesis ini.
6. Teristimewa kepada Keluarga Kecil Penulis, kedua Orang Tua dan Saudara Penulis yang tak henti-hentinya memberikan dukungan dalam segala hal demi keberhasilan Penulis.

Akhir kata, semoga Tesis ini memberi bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota

Makassar, 17 Februari 2023


KUSNADI

HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PENERIMAAN	iv
PERNYATAAN KEORISINILAN	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	10
E. Lingkup Penelitian	10
F. Sistematika Pembahasan	11
BAB II KAJIAN TEORI DAN KERANGKA KONSEPTUAL	13
A. Deskripsi Teori	13
1. Sistem Transportasi	13
2. Struktur Kota	20
B. Terminal	26
1. Konsep Dasar Terminal	26
2. Fungsi Terminal	29
3. Kategori Terminal	31
C. Lokasi Terminal Ditinjau dari Aspek Tata Ruang	33
D. Peran Terminal dalam Pengembangan Wilayah	35
E. Arah Kebijakan Pengembangan Wilayah	37
F. Penelitian Terdahulu	38
G. Kerangka Pikir	40
BAB III METODE PENELITIAN	42

A. Langkah – Langkah Penelitian.....	42
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	44
C. Metode Penelitian Kualitatif	46
1. Teknik Pengumpulan Data.....	46
2. Analisis Data Kualitatif.....	50
3. Uji Keabsahan Data	54
D. Metode Penelitian Kuantitatif	55
1. Populasi dan Sampel	55
2. Teknik Pengumpulan Data.....	57
3. Instrument Penelitian	59
E. Analisis SWOT	61
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	65
A. Deskripsi Daerah Kabupaten Wajo.....	65
1. Letak Geografis.....	65
2. Kondisi Alam.....	67
3. Kondisi Demografis	69
B. Aspek – Aspek RTRW Kabupaten Wajo.....	75
1. Aspek Kelembagaan Penataan Ruang Kabupaten	75
2. Aspek RTRW Sebagai Dasar Pengambilan Kebijakan	76
3. Aspek Partisipasi Masyarakat Dalam Penataan Ruang	77
C. Karakteristik Jaringan Jalan	79
1. Jaringan Jalan.....	80
2. Indeks Jalan.....	81
D. Penentuan Ukuran-ukuran Kriteria lokasi Terminal.....	83
1. Kriteria Standar	83
2. Kriteria Tapak (Site) Terminal	87
3. Kelengkapan Fasilitas	89
E. Evaluasi Terhadap Lokasi Terminal	91
1. Evaluasi Lokasi Terminal Sawerigading	91
2. Evaluasi Tapak (Site) Terminal	93
3. Persepsi Masyarakat.....	94

4. Evaluasi Penggabungan Antar Kriteria dan Persepsi Masyarakat	109
5. Evaluasi Kondisi Eksisting Sirkulasi Pergerakan Rute Angkutan di Kota Sengkang	113
F. Kesesuaian Antara Kriteria Lokasi Terminal Vs Terminal Sawerigading.....	113
G. Konsep dan Strategi Optimalisasi Terminal Sawerigading dengan Analisis SWOT	115
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	137
A. Kesimpulan	137
B. Saran	138
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Matriks Penelitian Terdahulu	38
Tabel 3.1.	Jadwal Penelitian.....	46
Tabel 3.2.	Kebutuhan Data Penelitian	60
Tabel 3.3.	Tabel analisis SWOT.....	63
Tabel 4.1.	Luas Wilayah Per Kecamatan Kab. Wajo	66
Tabel 4.2.	Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk	70
Tabel 4.3.	Populasi dan Pertumbuhan Per Kecamatan	71
Tabel 4.4.	Jumlah Penduduk 15 tahun ke atas yang bekerja selama seminggu yang lalu menurut Jenis Kelamin dan Pekerjaan utama di Kab. Wajo, 2017	71
Tabel 4.5.	Jumlah Pencari Kerja terdaftar menurut tingkat Pendidikan tertinggi yang ditamatkan dan Jenis kelamin di Kabupaten Wajo, 2017	72
Tabel 4.6.	Jumlah Sekolah di Kabupaten Wajo	73
Tabel 4.7.	Jumlah Tempat peribadatan Menurut Kecamatan.....	74
Tabel 4.8.	Panjang jaringan Jalan tiap Kecamatan di Kab. Wajo	81
Tabel 4.9.	Panjang Jaringan jalan berdasarkan Pemerintah Berwenang mengelola	81
Tabel 4.10.	Indeks Jalan tiap Kecamatan di kab. Wajo.....	82
Tabel 4.11.	Indeks jalan Kabupaten/Kota di Sulawesi Selatan.....	83
Tabel 4.12.	Jarak Antar Pusat Desa Dengan Lokasi Terminal Sawerigading Sengkang	84
Tabel 4.13.	Kesesuaian Antara Kriteria Lokasi Dengan Lokasi Terminal Sawerigading	93
Tabel 4.14.	Kesesuaian Antara Kriteria Tapak dengan Tapak Terminal Sawerigading	93
Tabel 4.15.	Penempatan Lokasi Terminal saat ini sudah tepat.....	95

Tabel 4.16.	Terdapat Kemudahan dalam mencapai terminal.....	96
Tabel 4.17.	Terdapat Kemudahan dalam Pergantian Angkutan umum.....	97
Tabel 4.18.	Terdapat kenyamanan dan keamanan dalam Menunggu angkutan umum di terminal ini	98
Tabel 4.19.	Pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan maksimal	99
Tabel 4.20.	Penempatan Lokasi Terminal saat ini sudah tepat	100
Tabel 4.21.	Terdapat Kemudahan dalam mencapai terminal.....	101
Tabel 4.22.	Terdapat Kemudahan dalam melakukan pergantian Angkutan umum.....	102
Tabel 4.23.	Terdapat Kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum.....	103
Tabel 4.24.	Pemanfaatan fungsi fasilitas sudah berjalan maksimal.....	104
Tabel 4.25.	Lokasi Terminal penumpang	105
Tabel 4.26.	Terdapat Kemudahan dalam mencapai terminal.....	106
Tabel 4.27.	Terdapat Kemudahan dalam pergantian	107
Tabel 4.28.	Angkutan umum Terdapat Kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum.....	108
Tabel 4.29.	Pemanfaatan fungsi fasilitas sudah berjalan maksimal.....	109
Tabel 4.30.	Penggabungan Evaluasi Lokasi terminal.....	111
Tabel 4.31.	Data Hasil Kuesioner dan Pemberian Rating dari Faktor Internal.....	122
Tabel 4.32.	Data Hasil Kuesioner dan Pemberian Rating dari Faktor Eksternal	123
Tabel 4.33.	Perhitungan Bobot Faktor Internal.....	124
Tabel 4.34.	Perhitungan Bobot Faktor Eksternal	125
Tabel 4.35.	Perhitungan Maktrik <i>Internal Strategic Factor</i> <i>Analisis Summary</i> (IFAS).....	126

Tabel 4.36. Perhitungan Matrik <i>Eksternal Strategic Factor Analisis Summary</i> (EFAS).....	128
Tabel 4.37. Maktrik Analisis SWOT dan arahan pemanfaatan terminal.....	130



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Pola Pergerakan Spasial	18
Gambar 2.2.	Lokasi Terminal Ditinjau Dari Sistem Kota.....	35
Gambar 2.3.	Kerangka Pikir.....	41
Gambar 3.1.	Peta Lokasi Penelitian	45
Gambar 3.2.	Analisis tiga ranah tesa, antitesa dan sintesa	52
Gambar 3.3.	Komponen-Komponen Analisis Data (Model Interaktif).....	53
Gambar 4.1.	Peta Administratif Kab. Wajo	67
Gambar 4.2.	Peta Jaringan Jalan Kab. Wajo	80
Gambar 4.3.	Diagram Presepsi Jawaban Penumpang Terhadap Lokasi Penempatan Terminal.....	96
Gambar 4.4.	Diagram Presepsi Jawaban Penumpang Terhadap Tingkat Kemudahan Mencapai Lokasi Terminal.....	97
Gambar 4.5.	Diagram Presepsi Jawaban Penumpang Terhadap Tingkat Kemudahan Melakukan Pergantian Angkutan	98
Gambar 4.6.	Diagram Presepsi Jawaban Penumpang Terhadap Tingkat Kenyamanan dan Keamanan Dalam Menunggu Angkutan Umum.....	99
Gambar 4.7.	Diagram Presepsi Jawaban Penumpang Terhadap Tingkat Pemanfaatan Fungsi Fasilitas Penunjang.....	100
Gambar 4.8.	Diagram Presepsi Jawaban Sopir Terhadap Lokasi Penempatan Terminal.....	101
Gambar 4.9.	Diagram Presepsi Jawaban Sopir Terhadap Tingkat Kemudahan Mencapai Lokasi Terminal	102
Gambar 4.10.	Diagram Presepsi Jawaban Sopir Terhadap Tingkat Kemudahan Melakukan Pergantian Angkutan.....	103

Gambar 4.11. Diagram Presepsi Jawaban Sopir Terhadap Tingkat Kenyamanan dan Keamanan Dalam Menunggu Angkutan Umum	104
Gambar 4.12. Diagram Presepsi Jawaban Sopir Terhadap Tingkat Pemanfaatan Fungsi Fasilitas Penunjang	105
Gambar 4.13. Diagram Presepsi Jawaban Pengelola Terhadap Lokasi Penempatan Terminal	106
Gambar 4.14. Diagram Presepsi Jawaban Pengelola Terhadap Tingkat Kemudahan Mencapai Lokasi Terminal	107
Gambar 4.15. Diagram Presepsi Jawaban Pengelola Terhadap Tingkat Kemudahan Melakukan Pergantian Angkutan	107
Gambar 4.16. Diagram Presepsi Jawaban Pengelola Terhadap Tingkat Kenyamanan dan Keamanan Dalam Menunggu Angkutan Umum	108
Gambar 4.17. Diagram Presepsi Jawaban Pengelola Terhadap Tingkat Pemanfaatan Fungsi Fasilitas Penunjang	109
Gambar 4.18. Diagram Cartesius SWOT	129

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berkembangnya sebuah ruang perkotaan adalah merupakan suatu proses perubahan perkotaan dari suatu keadaan ke keadaan yang lainnya yang terjadi dalam waktu yang berbeda. Proses perubahan keadaan tersebut biasanya didasarkan pada waktu yang berbeda dan untuk analisis ruang yang sama. Dalam hal ini proses perubahan tersebut dapat menyangkut suatu proses yang berjalan secara alami atau dapat menyangkut suatu proses perubahan yang berjalan artifisial dengan campur tangan manusia yang mengatur arah perubahan tersebut (Raldi Hendro K, 2001:91).

Dalam proses berkembangnya suatu kota, akan sangat mempengaruhi pola kehidupan masyarakat dari berbagai bidang atau aspek kehidupan. Perencanaan tata ruang suatu kota merupakan proses dinamis yang terus menerus dan berjalan secara berkesinambungan, yang didalamnya mengandung pengertian bahwa peluang perubahan kebijakan harus selalu ditampung dan dilakukan perubahan pada setiap saat diperlukan (Eko Budiharjo, 1997). Perencanaan atau kebijakan penataan ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi, ruang merupakan kegiatan yang ditempatkan di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang dengan ruang kegiatan yang lainnya (Tamim, 1997). Bila akses transportasi ke suatu ruang (lahan) dibentuk atau diperbaiki maka ruang kegiatan tersebut akan menjadi menarik dan menjadi lebih berkembang.

Perkembangan dan kelancaran aktifitas sosial ekonomi suatu kota sangat ditunjang oleh sistem transportasi yang baik. Transportasi yang aman dan lancar merupakan cerminan keteraturan sebuah kota, juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Perwujudan kegiatan transportasi yang baik adalah dalam bentuk terkendalinya keseimbangan antara sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem kelembangan. Sistem transportasi kota merupakan satu kesatuan dari pada elemen-elemen, komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi yang melayani wilayah perkotaan.

Menurut Morlock EK, (1995:79) komponen-komponen transportasi adalah manusia dan barang (yang diangkut), kendaraan dan peti kemas (alat angkut), jalan (tempat alat angkut bergerak), terminal (tempat memasukan dan mengeluarkan yang diangkut oleh alat angkut) dan sistem pengoperasian (yang mengatur keempat komponen di atas). Sedangkan menurut Menheim (1979) membatasi komponen utama transportasi adalah jalan, terminal dan sistem pengoperasian. Dimana ketiganya terkait dalam memenuhi permintaan akan transportasi yang berasal dari manusia dan barang.

Berdasarkan ketiga komponen tersebut yang menjadi perhatian selain jalan adalah terminal. Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilisasi orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib. Terminal merupakan unit fasilitas untuk pelayanan umum, dalam hal ini pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sebagai fasilitas umum, terminal harus dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan sebaik-baiknya. Dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada

masyarakat khususnya angkutan massal, Terminal diharapkan dapat memberikan pelayanan yang terbaik dan maksimal, mulai dari penyediaan ruang tunggu yang nyaman, pengaturan tempat pemberangkatan bus sesuai dengan tujuan sampai dengan penertiban bus yang masuk ke terminal. Hal ini dilakukan semata-mata untuk memberikan pelayanan yang maksimal bagi masyarakat dan menerapkan sistem manajemen terminal yang baik, sehingga nantinya dapat diharapkan memberikan kontribusi yang maksimal terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) tanpa mengesampingkan pelayanan kepada masyarakat.

Kebutuhan terminal bagi suatu kota dipengaruhi oleh beberapa hal, khususnya karakteristik sistem transportasi kota yang juga dipengaruhi oleh sistem aktivitas (tata guna lahan), sistem pergerakan, sistem jaringan jalan. Sebagai fasilitas transfer (perpindahan), lokasi terminal harus dikaji sedemikian rupa sehingga sesuai dengan tata ruang kota yang ada, untuk menjamin terciptanya struktur kota yang baik maka lokasi terminal harus sesuai dengan keinginan pengguna, sehingga pemanfaatan terminal tersebut dapat secara optimal. Selain itu keberadaan terminal diharapkan dapat mampu memacu perkembangan dan pertumbuhan wilayah suatu kota.

Kota Sengkang merupakan salah satu daerah otonomi yang merupakan ibukota Kabupaten Wajo. Kota Sengkang adalah daerah yang strategis ditinjau dari sudut geografisnya, dalam kaitannya dengan pembangunan nasional dan pembangunan daerah di Provinsi Sulawesi Selatan. Kota Sengkang sebagai ibukota Kabupaten Wajo akan membawa konsekuensi pada perubahan kebijakan struktur dan pola pemanfaatan ruang yang meliputi perubahan strategi, arahan

pengembangan kawasan serta perubahan kebijakan pengembangan sistem kegiatan pembangunan, sistem permukiman, perdesaan dan perkotaan, kebijakan pengembangan sistem prasarana transportasi dan lain-lain.

Sebagai ibukota kabupaten, kota Sengkang saat ini dituntut memiliki kesiapan untuk menampung segala aktivitas yang berlangsung didalamnya. Letak wilayah Kota Sengkang yang cukup strategis ini, menyebabkan Kota Sengkang menjadi salah satu simpul kegiatan perekonomian di Sulawesi Selatan, selain itu, di Kota Sengkang juga terdapat tempat pusat perbelanjaan yaitu Pasar Sentral Sengkang yang merupakan pusat perbelanjaan terbesar kedua di Sulawesi Selatan setelah Pasar Sentral Makassar, oleh karena hal tersebut, pola pergerakan yang ada di Kota Sengkang tidak hanya dipengaruhi oleh arus lokal tetapi juga sangat dipengaruhi oleh arus regional sehingga perlu dilakukan manajemen lalu lintas yang efektif dan efisien.

Sistem transportasi yang ada di wilayah Kota Sengkang adalah transportasi darat. dimana jaringan transportasi tersebut diharapkan untuk mampu mengoptimalkan pergerakan barang, orang dan jasa antar wilayah. Sarana transportasi dalam wilayah Kota Sengkang dilayani oleh angkutan umum yang dibedakan menjadi dua kategori yaitu angkutan orang dan barang. Selain angkutan umum dalam kota, sarana transportasi menuju luar Kota Sengkang dilayani oleh angkutan umum luar kota yaitu bus dan mobil colt mini, masing-masing menuju ke dan dari Kota Sengkang.

Semua proses naik - turunya penumpang angkutan umum baik dari dalam maupun luar kota pada awalnya memanfaatkan terminal yang terletak di pusat

Kota Sengkang. Namun Seiring dengan peningkatan aktivitas penduduk, menuntut pula adanya peningkatan pelayanan transportasi, utamanya angkutan darat, sehingga jumlah angkutan umum dari waktu ke waktu akan terus bertambah, guna mendukung aktivitas masyarakat yang terus berkembang tersebut, dan untuk mengantisipasi permasalahan transportasi di Kota Sengkang, Pemerintah kab. Wajo telah membangun terminal angkutan umum regional di wilayah pinggiran kota yang kini berganti nama menjadi terminal Angkutan Umum Sawerigading, hal ini juga bertujuan untuk pemerataan pembangunan dan pengembangan wilayah Kota Sengkang. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Wajo, bahwa strategi pengembangan struktur tata ruang wilayah di Kota Sengkang yaitu menjadikan pusat pertumbuhan baru sebagai prioritas pembangunan dan akan menjadi arah pengembangan wilayah dari Kota Sengkang.

Sejak tahun 2000 Kota Sengkang pada hakikatnya telah memiliki dua sarana terminal, yaitu terminal angkutan umum Callaccu yang terletak di pusat kota dan terminal angkutan umum Regional yang saat ini telah berganti nama menjadi terminal Sawerigading, pada awal pembangunannya, terminal Regional / Sawerigading ini diperuntukkan melayani angkutan antar kota dalam provinsi, sedangkan terminal angkutan umum Callaccu yang terletak di tengah kota Sengkang tepatnya di Kelurahan Teddaopu merupakan terminal tipe C yang melayani angkutan antar kecamatan dan desa.

Terminal angkutan umum Callaccu berada ditengah-tengah kota yang merupakan kawasan permukiman padat penduduk, berdekatan dengan masjid,

sekolah, pusat pertokoan dan pusat perbelanjaan pasar sentral Sengkang. Hal ini menyebabkan bangkitan lalu lintas yang cukup tinggi pada kawasan sekitar terminal, namun pada tahun 2022 terminal angkutan umum Callaccu telah berubah fungsi menjadi taman kota atau ruang terbuka hijau, sedangkan Terminal angkutan umum Sawerigading kota Sengkang terletak kurang lebih satu setengah kilometer dari pusat Kota Sengkang dan berada di kawasan perumahan dan permukiman penduduk, pada saat ini terminal angkutan umum sawerigading selain sebagai terminal juga difungsikan menjadi kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Wajo dan menjadi sarana atau gedung pengujian kendaraan bermotor, sehingga fungsi terminal sebagai pengontrolan dan pembayaran retribusi tidak berjalan baik dan tidak dapat memberikan pelayanan transportasi yang optimal, hal ini berdampak pada kondisi fisik terminal yang tidak terawat, ketersediaan sarana dan prasarana guna kelancaran pelayanan tidak memadai lagi bahkan dapat dikatakan terbengkalai, selain itu tata guna lahan sekitar terminal menyebabkan tidak memungkinkannya perluasan lokasi pada terminal ini.

Dampak dari tidak optimalnya pelayanan dari terminal angkutan umum Sawerigading ini menimbulkan berbagai permasalahan bidang transportasi antara lain:

1. Terjadinya konsentrasi kendaraan dan kesemrawutan lalu lintas dalam Kota Sengkang, karena tidak jelasnya simpul tempat menaikkan dan menurunkan penumpang.
2. Munculnya terminal-terminal bayangan di beberapa lokasi dalam kawasan kota, utamanya untuk kendaraan angkutan umum ke luar kota ukuran kecil

dan sedang misalnya mini bus, mobil panther dan pete-pete, yang dengan bebas menunggu penumpang di jalur / jalan utama dalam kota.

3. Tidak berfungsinya transportasi dalam kota, karena tidak adanya simpul atau batas yang jelas untuk perpindahan moda. Dalam hal ini angkutan kota (pete-pete) dari kecamatan atau luar kota memiliki akses tidak terbatas hingga dalam kota, sehingga tidak memberi peluang perkembangan transportasi dalam kota. Hal ini juga menyebabkan waktu dan jarak tempuh semakin lama dan jauh sehingga tidak efektif dan efisien dalam pelayanan.
4. Ketidakjelasan koordinasi dan pengawasan untuk kendaraan yang keluar dan masuk kota Sengkang. Hal ini disebabkan karena terminal induk dan pembantu khususnya pada malam hari tidak beroperasi sebagaimana mestinya, sehingga fungsi koordinasi dan pengawasan kendaraan tidak optimal.
5. Ketidaknyamanan penduduk dalam menggunakan sarana transportasi. Utamanya terminal karena fasilitas pendukung tidak tersedia, misalnya loket penjualan karcis yang seadanya, tempat menunggu yang tidak memadai, dan rute/jadwal bus yang datang dan meninggalkan terminal tidak jelas.

Belum maksimalnya pemanfaatan terminal angkutan umum Sawerigading yang telah dibangun pemerintah di Kota Sengkang membuat perkembangan aktivitas dan kegiatan yang ada di sekitar terminal tidak berjalan dengan baik, sepiunya aktivitas yang ada di terminal ini membuat fasilitas fasilitas yang telah dibangun menjadi terbengkalai dan tidak terurus, hal ini bila terus dibiarkan akan

menjadi suatu permasalahan yang tidak hanya pada keadaan fisik terminal saja, akan tetapi berpengaruh juga pada perkembangan aktivitas disekitar terminal yang membawa dampak terhadap perkembangan wilayah Kota Sengkang.

Melalui studi ini, akan dikaji tentang optimalisasi pemanfaatan terminal angkutan umum Sawerigading yang telah dibangun oleh Pemerintah, dengan melihat tingkat pelayanan dan faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya pemanfaatan terminal serta yang paling penting adalah apakah keberadaan terminal ini sudah didukung oleh kebijakan pengembangan wilayah Kota Sengkang, karena aktivitas terminal tidak terlepas dari kebijakan pembangunan suatu kota. Studi ini perlu dilakukan karena bagi pemerintah Kota Sengkang keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan baik bersifat manfaat (benefit) maupun keuntungan keuangan atau ekonomi, dari aspek ekonomi, terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber retribusi, pemungutan retribusi dan pajak yang memungkinkan peningkatan pendapatan daerah, sedang dari aspek pembangunan dan kewilayahan keberadaan terminal tersebut diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi dan perkembangan di wilayah sekitarnya.

B. Rumusan Masalah

Pembangunan terminal angkutan umum terminal Sawerigading Kota Sengkang merupakan upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah dalam mengatasi permasalahan transportasi di Kota Sengkang dan diharapkan akan mampu memberikan solusi terhadap masalah-masalah transportasi yang muncul seiring dengan perkembangan dan peningkatan aktivitas sosial, ekonomi

masyarakat di Kota Sengkang, selain itu karena lokasi pembangunan terminal yang berada di wilayah pinggiran kota, sehingga keberadaan terminal diharapkan mampu untuk memacu perkembangan wilayah tersebut, namun setelah pembangunan terminal tersebut selesai, namun sampai saat ini terminal tersebut belum berfungsi secara maksimal sebagaimana fungsi terminal, pengguna dan pemilik jasa angkutan umum tidak memanfaatkan terminal tersebut sebagai tempat bongkar muat, dan mereka tetap melakukan aktivitasnya di sekitar terminal lama dan di sekitar pusat perbelanjaan kota sengkang, sehingga membuat perkembangan wilayah dan aktivitas yang ada di terminal Sawerigading tidak maksimal. Memperhatikan permasalahan yang terjadi, maka dapat dibuat rumusan permasalahan yang disusun dalam bentuk pertanyaan penelitian (*research question*) sebagai berikut:

1. Bagaimana faktor-faktor teridentifikasi mempengaruhi ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang?
2. Bagaimana konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang?

C. Tujuan Penelitian

Dari uraian latar belakang dan rumusan masalah tersebut di atas, maka tujuan yang akan dicapai dalam studi ini adalah:

1. Menganalisis faktor-faktor teridentifikasi yang mempengaruhi ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang

2. Merumuskan konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading wilayah Kota Sengkang

D. Manfaat Penelitian

Berikut merupakan manfaat penelitian yang dapat kita peroleh dengan adanya penelitian ini:

1. Manfaat Teoritis

Sebagai bentuk Sumbangsih ilmu pengetahuan atau bahan masukan bagi peneliti lainnya yang berminat untuk melakukan penelitian pada masalah transportasi khususnya terminal, kaitannya dengan perencanaan pengembangan wilayah dan kota.

2. Manfaat Praktis

Sebagai bentuk sumbangsih dan bahan masukan bagi pemerintah dan masyarakat Kota Sengkang Kabupaten Wajo dalam hubungannya dengan optimalisasi pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum Sawerigading terhadap pengembangan wilayah dan kota.

E. Lingkup Penelitian

Berdasarkan pada tujuan dan sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini, maka ruang lingkup yang akan dibahas dibatasi pada ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup substansi.

1. Lingkup Wilayah Penelitian

Ruang lingkup wilayah penelitian terdiri dari wilayah makro dan wilayah mikro yaitu:

- a. Wilayah Makro meliputi Kota Sengkang yang merupakan tempat dibangunnya terminal angkutan umum Sawerigading kota Sengkang.
- b. Sedangkan wilayah mikro adalah Terminal angkutan umum Sawerigading kota Sengkang, yang terletak di Jalan Sawerigading di Kelurahan Cempalagi Kecamatan Tempe yang merupakan pinggiran kota Sengkang sebelah timur

2. Lingkup Substansi Pembahasan

Ruang lingkup substansi yang dikaji pada penelitian ini adalah bagaimana mengoptimalkan fungsi dan peran terminal angkutan umum Sawerigading di Kota Sengkang. Untuk hal tersebut maka pada penelitian ini dibatasi pada pembahasan sebagai berikut:

- a. Dampak terminal terhadap pengembangan wilayah Kota Sengkang.
- b. Tingkat layanan peran dan fungsi terminal berdasarkan pada persepsi penumpang dan pengemudi angkutan umum.
- c. Sedangkan untuk kebijakan pengembangan wilayah yang akan dibahas adalah prospek pengembangan wilayah Kota Sengkang dengan optimalisasi fungsi dan peran terminal angkutan darat kota Sengkang.

F. Sistematika Penelitian

Untuk memudahkan pembahasan dan penyusunan dari hasil penelitian yang akan dilakukan, maka disusunlah sistematika penulisan yang akan digunakan dalam penulisan tesis. Susunan sistematika penulisan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Bab I: Bagian ini merupakan pendahuluan yang menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penulisan.
2. Bab II: Pada bagian ini diuraikan teori-teori mengenai sistem transportasi, struktur kota dan sistem pergerakan, konsep manajemen pengelolaan terminal serta proses kebijakan kota dan peran keberadaan terminal dalam proses perkembangan wilayah suatu kota.
3. Bab III: Bagian ini merupakan metode penelitian yang membahas waktu dan lokasi penelitian, jenis penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan dan analisis data serta definisi operasional.
4. Bab IV: Bab ini berisi beberap sub yaitu tentang deskripsi daerah Kabupaten Wajo, aspek – aspek RTRW Kabupaten Wajo dan karakteristik jaringan jalan.
5. Bab V: Bab ini meliputi kesimpulan dan saran yang penulis kemukakan sesuai hasil pembahasan yang terdapat pada bab sebelumnya.

BAB II

KAJIAN TEORI DAN KERANGKA KONSEPTUAL

A. Deskripsi Teori

1. Sistem Transportasi

Transportasi berasal dari kata latin “*Transportare*”. *Trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *Portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi adalah mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi adalah usaha pemindahan orang atau barang dari lokasi asal (*origin*) ke lokasi tujuan (*destination*) untuk keperluan tertentu dan dengan menggunakan alat tertentu pula.

Transportasi merupakan proses pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin. Transportasi dan aktivitas manusia merupakan sesuatu hal yang memiliki keterkaitan erat. Hal ini dapat dilihat dari interaksi antara empat komponen dasar yaitu sistem kegiatan, pola kegiatan, perilaku orang, serta prasarana dan sarana transportasi. Keempat komponen dasar tersebut berinteraksi sehingga membentuk sistem transportasi perkotaan. (Tamim, 1997:70).

Sistem kebutuhan akan transportasi merupakan pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem, pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Kegiatan dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang diperlukan dilakukan

setiap hari. Pergerakan meliputi pergerakan manusia atau barang membutuhkan sarana transportasi dan media (prasarana) tempat sarana transportasi bergerak. Interaksi antara sistem kebutuhan dan sistem prasarana transportasi akan menghasilkan pergerakan manusia atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan atau orang. Sistem pergerakan yang aman, cepat dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen yang baik.

Adanya sarana dan prasarana transportasi disuatu daerah akan mempertinggi aksesibilitas (daya jangkau) daerah yang bersangkutan, yang pada gilirannya akan mempengaruhi sistem aktivitas dari daerah tersebut. Pengaruh ini lebih cenderung disebabkan karena perilaku perorangan atau kelompok dalam menentukan lokasi dimana mereka beraktivitas, yang mana mereka akan memilih daerah yang memiliki aksesibilitas yang tinggi atau berarti daerah yang paling mudah dijangkau. Dampak selanjutnya adalah daerah yang memiliki aksesibilitas yang tinggi semakin cepat perkembangannya karena diminati oleh pihak-pihak yang berkepentingan baik perorangan maupun kelompok.

a. Sistem Kegiatan

Pada dasarnya transportasi kota adalah kegiatan yang menghubungkan antara tata guna lahan satu dengan yang lainnya dalam suatu kota. Dalam perencanaan kota, perkembangan transportasi dan perkembangan kota tidak dapat diabaikan karena merupakan dua hal yang saling mendukung. Berkembangnya tata

guna lahan dalam suatu kota merupakan salah satu sebab meningkatnya kebutuhan akan transportasi. Sebaliknya kebutuhan transportasi yang baik dan lancar akan mempercepat perkembangan tata guna lahan dalam suatu kota karena akan mempercepat pergerakan penduduk.

Tata guna lahan dalam suatu kota memiliki pola yang berbeda, yaitu menyebar (misalnya permukiman), mengelompok (perkotaan) dan aktivitas tertentu yang memiliki lokasi “one off” (misalnya terminal, bandar udara). Berkaitan dengan transportasi, tata guna lahan tersebut menghasilkan bangkitan maupun tarikan lalu lintas yang berbeda, tergantung pada jenis tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada (Black JA, 1980:24). Perbedaan tersebut dapat dilihat dari beberapa aspek, antara lain jumlah perjalanan, jenis jalan, maupun waktu perjalanan (Tamin, 1997:61).

Demikian juga kalau dikaitkan dengan jumlah perjalanan dari suatu terminal, sangat tergantung pada lokasi terminal tersebut. Jumlah perjalanan yang dihasilkan tidak hanya ditentukan berdasarkan jumlah perjalan masing-masing individu, tetapi terkait dengan tingkat kepadatan, maka akan semakin banyak jumlah individu yang melakukan perjalanan (Puskharev, 1977). Puskharev juga mengatakan bahwa jumlah perjalanan ditentukan oleh jarak antar tata guna lahan.

b. Sistem Jaringan

Struktur tata ruang kota pada dasarnya dibentuk dari dua elemen utama, yaitu link dan node. Kedua elemen tersebut sekaligus merupakan elemen transportasi (Morlok, 1978:89). Link (jalur) adalah suatu garis yang melewati panjang tertentu dari suatu jalan, rel, atau rute kendaraan. Sedangkan node akan membentuk suatu pola jaringan jalan transportasi perkotaan secara garis besar dapat dibagi menjadi:

1) *Grid*

Grid adalah bentuk paling sederhana dari sistem jaringan. Sistem ini mampu mendistribusikan pergerakan secara merata keseluruhan bagian kota, dengan demikian pergerakan secara merata ke seluruh kota, dengan demikian pergerakan tidak memusat pada beberapa fasilitas saja. Kota-kota dengan sistem jaringan semacam ini umumnya memiliki topografi yang datar.

2) *Radial*

Tipe ini akan memusatkan pergerakan pada suatu lokasi, biasanya berupa pusat kota. Sistem radial biasanya dimiliki oleh suatu kota dengan konsentrasi kegiatan pada pusat kota.

3) *Circumferential*

Tipe ini memisahkan lalu lintas dalam suatu kota, dengan cara menyediakan jaringan jalan untuk lalu lintas menerus. Bentuk jaringan ini umumnya berupa jalan bebas hambatan.

4) *Electric*

Electric adalah jaringan yang terbentuk karena perluasan kota.

Sistem jaringan ini berfungsi untuk menghubungkan dua jaringan yang semula terisolasi. (Morlok, 1978:36-37).

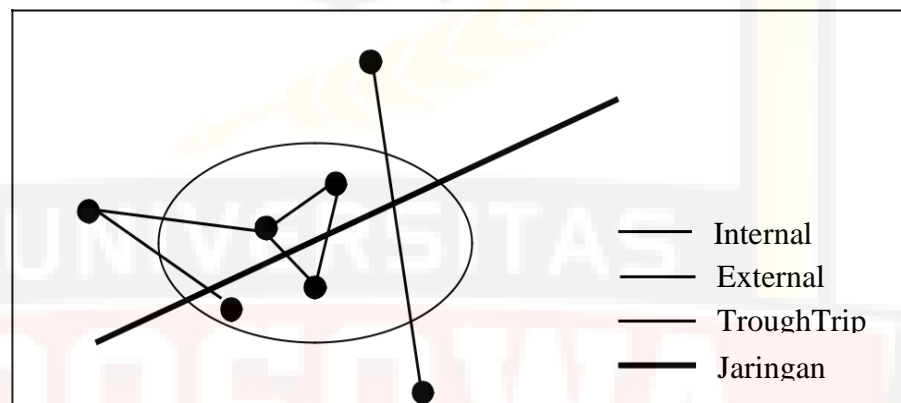
c. **Sistem Pergerakan**

Untuk memenuhi kebutuhan manusia melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan memanfaatkan sistem jaringan transportasi dan sarana transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang. Pergerakan yang terjadi dalam suatu kota sebagian besar merupakan pergerakan rutin dari tempat tinggal ke tempat kerja. Pergerakan ini akan membentuk suatu pola misalnya alat pergerakan, maksud perjalanan, pilihan moda dan pilihan rute tertentu.

Secara keruangan pergerakan dapat dibagi menjadi tiga kelompok yaitu internal, external dan through.

- 1) Pergerakan internal adalah pergerakan yang berlangsung di suatu wilayah, dimana pergerakan tersebut merupakan perpindahan kendaraan atau orang dari satu ke tempat lainnya dalam batas-batas wilayah tertentu.
- 2) Pergerakan external adalah pergerakan dari luar wilayah menuju wilayah tertentu atau sebaliknya.
- 3) Pergerakan Through Adalah pergerakan yang hanya melewati satu wilayah tanpa berhenti pada wilayah tersebut.

Berdasarkan maksudnya diatas, pergerakan penduduk terbagi atas pergerakan dengan maksud berbelanja, sekolah, bisnis dan keperluan sosial. “Maksud pergerakan akan menentukan dalam hal ini, tujuan pergerakan dalam hal ini, tujuan pergerakan terbagi atas tujuan utama dan tujuan pilihan” (Tamin, 1997:95).



Gambar 2.1. Pola Pergerakan Spasial
(Sumber: Morlok, 1978:808)

Tujuan utama pergerakan yang dimaksudkan adalah tujuan dari pergerakan rutin yang dilakukan oleh setiap orang setiap hari, umumnya berupa tempat kerja atau tempat pendidikan sedangkan tujuan pilihan merupakan tujuan dari pergerakan yang tidak rutin dilakukan, misalnya ke tempat rekreasi. Selain itu pergerakan akan mengikuti pola waktu. Pada waktu tertentu, pergerakan akan menyentuh jam sibuk (*peak hours*) karena volume pergerakan akan tinggi, yaitu pada pagi hari dan sore hari.

Karakteristik pola pergerakan ini dapat digunakan sebagai masukan untuk analisis daerah asal tujuan serta pemilihan rute yang

akan dilalui. Rute adalah urutan jalan yang dilalui oleh kendaraan dalam kegiatan pelayanannya, rute tersebut dapat dibedakan atas:

- 1) Rute Radial Adalah rute yang melayani penumpang dari kawasan Central Business District (CBD) menuju bagian kota yang lain atau sebaliknya. Pola ini berbentuk radial dengan pusat CBD.
- 2) Rute Circumferential Adalah rute yang menyediakan pelayanan antara dua kawasan yang berbeda, tanpa melalui CBD.
- 3) Rute Crosstown Adalah rute yang melayani penumpang dari satu kawasan ke kawasan lain dalam kota. Rute ini tegak lurus terhadap jalur radial dan tangensial terhadap CBD.
- 4) Rute Feeder Adalah rute yang menghubungkan jalur-jalur radial.
- 5) Rute Shuttle Adalah rute yang melayani di kawasan yang merupakan trik generation. Misalnya antara CBD dengan terminal/parkir atau CBD dengan perumahan. (Morlok, 1992:148).

Rute merupakan jalan yang harus di lalui antara asal dan tujuan kendaraan, maka rute tersebut berfungsi untuk menggerakan pergerakan atau distribusi pergerakan. Untuk mendistribusikan pergerakan tersebut dibutuhkan sarana berupa kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Kendaraan pribadi bebas menentukan rute sesuai keperluannya. Akan tetapi untuk kendaraan umum, rute tersebut telah ditentukan dan dibagi dalam trayek-trayek tertentu. “Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa

angkutan orang dengan mobil bus/angkutan umum yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan yang tetap, baik terjadwal maupun tidak” (DLLAJ, 1997). Berdasarkan trayek tersebut, jenis pelayanan angkutan umum dibedakan atas:

- 1) *Short Haul Transit* (angkutan jarak pendek/lokal) Adalah angkutan yang melayani wilayah kecil misalnya dalam CBD dalam kampus atau dalam lingkungan perumahan.
- 2) *City Transite* (angkutan dalam kota) Tipe ini merupakan tipe pelayanan yang umum, meliputi semua rute dalam kota.
- 3) *Regional Transite* (angkutan regional) yang termasuk dalam rute ini adalah angkutan kereta api dan rute bus regional. (Gray, 1979:72).

2. Struktur Kota

“Kota adalah pusat permukiman dan kegiatan penduduk yang memiliki batasan wilayah administrasi”. Hal tersebut diatur dalam Peraturan Pemerintah Dalam Negeri Nomor 2 Tahun 1987 mengenai Penyusunan Rencana Kota. Sementara itu dari buku *Eco Cities: Ecological Economic Cities* (2010) karya Hiroaki Suzuki, dijelaskan bahwa “kota adalah suatu tempat yang penghuninya dapat memenuhi sebagian besar kebutuhan ekonomi di pasar local”. Sedangkan pengertian perkotaan dalam Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, “Perkotaan adalah wilayah yang memiliki kegiatan utama bukan pertanian, perkotaan memiliki susunan fungsi kawasan sebagai tempat pemukiman perkotaan, pemusatan

dan distribusi pelayanan jasa pemerintah, pelayanan sosial, serta kegiatan ekonomi”.

Struktur kota merupakan gambaran dari distribusi tata guna lahan dan sistem jaringan. Penjabaran struktur kota membentuk pola kota yang menginformasikan antara lain kesesuaian lahan, kependudukan, guna lahan, sistem transportasi dan sebagainya, dimana semua saling berkaitan satu sama lainnya. Pola kota merupakan ilustrasi dari struktur ruang kota secara tak langsung dapat menunjukkan arah perkembangan kota yang pada dasarnya sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan, adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi ditempat dimana berada menyebabkan timbulnya pergerakan antara dua tempat atau lebih lokasi guna lahan yang berbeda pada suatu kawasan perkotaan.

Menurut Bourne (1971:250) bahwa pola guna lahan di daerah perkotaan mempunyai hubungan yang erat dengan pola pergerakan penduduk. Setiap bidang tanah yang digunakan untuk kegiatan tertentu akan menunjukkan potensinya sebagai pembangkit atau penarik pergerakan. Dapat disimpulkan bahwa pola guna lahan akan mempengaruhi pola pergerakan dan jarak. Semakin rumit pola perkembangan kota maka akan semakin besar beban yang dimiliki kota tersebut, hal ini mengakibatkan sistem kota menjadi tidak efisien karena pola guna lahan dan pergerakan tidak terkendali serta jarak tempuh antar lokasi kegiatan tidak teratur.

a. Hubungan Tata Ruang Kota dan Transportasi

Perencanaan Wilayah dan kota pada dasarnya merupakan kegiatan sistematis dalam mewujudkan suatu wilayah dan kota yang lebih baik dengan memanfaatkan segenap potensi sumberdaya dan keterbatasan yang ada, hal ini sejalan dengan gagasan Patrick Geddes tentang “keterkaitan antara Folk-Work-Place yang telah menjadi dasar teori substantif dalam perencanaan wilayah dan kota” (Geddes, 1915). Gagasan Patrick Geddes inilah yang memulai pendekatan perencanaan yang prosedural menjadi substantif karena menyarankan “cara survey untuk menyusun suatu rencana kota secara sinoptik dan menyeluruh antara lain situasi, topografi, dan alam lingkungan; komunikasi, tanah dan air; industri, pabrik dan komersial; populasi; kondisi kota; dan rencana kota” (Geddes, 1915, halaman 356).

Kebijakan perencanaan tata ruang dan wilayah memiliki kaitan yang sangat erat dengan kebijakan transportasi, oleh karena itu Pada studi transportasi, Manheim menginspirasi banyak peneliti dengan gagasannya tentang “sistem aktivitas, sistem pergerakan dan sistem transportasi” (Manheim, 1979). Pada perencanaan transportasi profil permintaan (*demand*) sering kali merujuk kepada karakter pelaku yang merupakan bagian dari suatu populasi dalam sistem aktivitas. Dalam perencanaan transportasi profil permintaan sering dimanifestasikan dalam zona bangkitan (*generation*) atau tarikan (*attraction*) yang merujuk pada guna lahan tertentu dan merupakan representasi dari

aktivitas bagian dari populasi yang merupakan manifestasi dari folk, work dan place dalam gagasan Patrick Geddes.

Ruang sebagai kegiatan yang ditempatkan di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang kegiatan dengan ruang kegiatan yang lainnya. Bila akses transportasi ke suatu ruang (lahan) dibentuk atau diperbaiki maka ruang kegiatan tersebut akan menjadi menarik dan menjadi lebih berkembang. “Kegiatan transportasi yang terwujud menjadi lalu lintas pada hakikatnya adalah kegiatan yang menghubungkan dua lokasi guna lahan dari suatu tempat ke tempat lain, yang berarti memindahkannya dari satu guna lahan ke guna lahan yang lainnya dan hal ini berarti mengubah nilai ekonomi orang atau barang tersebut” hal ini ditegaskan oleh Tamin (1997:503).

b. Pengaruh Guna Lahan Terhadap Pergerakan

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas yang berlangsung di atas sebidang tanah dengan tata guna lahan yang berbeda. Untuk memenuhi kebutuhannya manusia melakukan perjalanan diantara dua tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang yang mengakibatkan berbagai interaksi. “Hampir semua interaksi memerlukan perjalanan dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan arus lalu lintas”. (Tamin, 1997:30).

Karakteristik dan intensitas perjalanan penggunaan lahan akan mempengaruhi karakteristik pergerakan penduduk. Pembentuk pergerakan ini dibedakan atas pembangkit pergerakan dan penarik pergerakan. Perubahan guna lahan akan mempengaruhi pada peningkatan bangkitan perjalanan yang akhirnya akan menimbulkan peningkatan prasarana dan sarana transportasi. Sedangkan besarnya tarikan pergerakan ditentukan oleh tujuan atau maksud perjalanan (Black, 1981:29).

Transportasi merupakan bagian integral dari hampir semua kegiatan manusia dan fungsinya dalam masyarakat. Transportasi dapat menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup masyarakat, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, dan selingan dari barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi.

Ketersediaan jasa dan sarana transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal, sehingga kegiatan ekonomi produksi dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. (Adisasmita, 2011; 2)

Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dan memiliki hubungan yang sangat erat dengan perkembangan peradaban modern. Dalam banyak hal, permintaan baru akan transpor telah membawa kepada pengembangan teknologi transportasi baru yang akan memenuhi kebutuhan yang meningkat tersebut. Transportasi adalah suatu bagian integral dari hampir semua kegiatan atau aktivitas manusia. Kemajuan-kemajuan dalam transportasi telah memungkinkan perubahan dalam cara hidup dan cara manusia diatur, dengan demikian mempengaruhi pengembangan peradaban manusia.

Ekonomi terutama berhubungan dengan produksi, distribusi dan konsumsi barang dan jasa yang mempunyai nilai terhadap manusia dan kekayaan. Suatu peranan yang sangat penting dari transportasi termasuk dalam konteks ini. Penduduk harus mempergunakan sumber daya alam di bumi ini untuk memenuhi kebutuhan hidup, menyediakan makanan, pakaian dan tempat tinggal. Sumber alam ini juga dipakai untuk membuat hidup lebih nyaman dan tentram.

Terkadang kita sulit membedakan secara jelas peranan ekonomi ataupun peranan sosial dari transportasi. Walaupun demikian, beberapa perbedaan perlu dibuat karena banyaknya peranan transportasi dan pengaruhnya tidak hanya bersangkutan-paut dengan soal pasar atau uang. Oleh karena itu, kalau kita bicara mengenai peranan sosial dalam transportasi, kita melihat kepada organisasi umum di masyarakat, cara hidup yang berkaitan dengan sejumlah

kegiatan, baik secara ekonomi maupun non ekonomi yang menyangkut manusia.

Hubungan antara transportasi terhadap lingkungan hidup tampaknya merupakan hubungan yang negatif, hal ini jika dibandingkan dengan peranan ekonomi dan sosial transportasi menjadi hal yang positif. Meskipun demikian, transportasi telah memungkinkan orang untuk bepergian dan karenanya memainkan peranan penting dalam kemampuan mereka untuk menikmati lingkungan alamiah.

B. Terminal

1. Konsep Dasar Terminal

Berdasarkan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, “terminal merupakan prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan transportasi”. Senada dengan UU No 14 Tahun 1992, dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang angkutan jalan umum, “terminal adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi”. Berdasarkan kedua terminology diatas, 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 dapat disebut sebagai fasilitas pelayanan untuk angkutan umum.

Warpani (2002) mengemukakan bahwa “untuk menunjang kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antarmoda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal”. Pada hakekatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan perangkutan jalan yang terdiri atas terminal penumpang dan terminal barang.

Terminal merupakan titik simpul dari berbagai sarana (moda) angkutan yang berfungsi sebagai titik perpindahan penumpang dari satu sarana angkutan ke sarana angkutan lainnya dan sebagai tempat pengaturan, pergerakan kendaraan maupun penumpang, dan merupakan titik awal maupun titik akhir perjalanan orang untuk melakukan perjalanan. Di samping itu, terminal merupakan prasarana angkutan jalan dan sebagai sumber pembangkit dan penarik angkutan (bangkitan lalu lintas). Pemahaman atau definisi terminal menurut Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 1981, mendefinisikan terminal sebagai berikut:

- 1) Merupakan prasarana angkutan penumpang, tempat kendaraan untuk mengambil dan menurunkan penumpang, tempat pertukaran jenis angkutan yang terjadi sebagai akibat tuntutan efisiensi perangkutan.
- 2) Tempat pengendalian atau pengawasan dan pengendalian sistem perizinan arus penumpang dan barang.

- 3) Merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan raya untuk melancarkan arus angkutan penumpang dan barang.
- 4) Unsur tata ruang yang mempunyai peran yang penting bagi efisiensi kehidupan wilayah dan kota.

Sedangkan menurut Setiono E (1995;95), terminal diartikan sebagai:

- 1) Titik simpul dari jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum
- 2) Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas
- 3) Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan dan barang.
- 4) Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Berdasarkan hal tersebut di atas, dijelaskan bahwa terminal sebagai tempat yang mana sekelompok bus atau angkutan kota mengakhiri dan mengawali lintasan operasionalnya. “Pada daerah terminal akan terjadi interaksi antara penumpang dan lintasan rute Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum” (1997: VII-1).

Menurut Adisasmita (2011; 57) “dalam angkutan penumpang, terminal merupakan tempat berkumpulnya para penumpang yang akan bepergian dengan menggunakan bus atau para penumpang yang datang dan dapat pula merupakan tempat persinggahan”. Besar dan sifat dari sarana

dan fasilitas yang terdapat dalam terminal itu tergantung pada volume angkutan lalu lintas dan frekuensi jasa transportasi. Terminal bus yang memenuhi persyaratan jika terminal tersebut dilengkapi dengan tempat beristirahat (*rest*) yang memberikan perasaan kenyamanan bagi para penumpang dan pengantarnya (*refreshment and personal comfort*), serta tersedia pula tempat untuk melayani perbaikan dan pemeliharaan kendaraan (*service and maintenance of vehicles*).

2. Fungsi Terminal

Terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum yaitu tempat untuk naik turun penumpang atau bongkar muat barang untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat pemberhentian intra atau antar moda transportasi. Sesuai dengan fungsi tersebut, maka penyelenggaraan terminal berperan menunjang tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan aman, cepat, tepat, teratur dan biaya yang terjangkau masyarakat, pengelolaan terminal harus mampu menyesuaikan dengan perkembangan yang ada, terkendali dan terarah (*coach terminal*) dalam hal ini: perencanaan, infrastruktur, system management dan informasi, lingkungan dan kerjasama serta pengaturan berbagai kepentingan yang aktif dalam kawasan terminal. Berbagai kepentingan yang ada dalam terminal adalah aktivitas transit, kewenangan, sistem pengendalian serta

berbagai kepentingan yang mempengaruhi pengelolaan terminal secara terarah dan terkendali sesuai dengan tuntutan perkembangan di masa depan.

Fungsi terminal menurut Kepmen Perhubungan No. 31 Tahun 1995 dapat ditinjau dari 3 unsur, adalah sebagai berikut:

- 1) Fungsi terminal bagi penumpang; bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas informasi dan parkir kendaraan pribadi.
- 2) Fungsi terminal bagi pemerintah; adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pungutan retribusi dan sebagai pengendalian kendaraan umum.
- 3) Fungsi terminal bagi operator/pengusaha; adalah untuk mengatur operasi bus, fasilitas istirahat dan informasi dan sebagai fasilitas pangkalan.

Berdasarkan fungsinya (Kepmen Perhubungan No. 31 tahun 1995), terminal penumpang dapat diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) tipe yaitu:

- 1) **Tipe A**, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar provinsi, dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- 2) **Tipe B**, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
- 3) **Tipe C**, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Berdasarkan fungsi tersebut maka masing-masing terminal itu memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

- 1) Terminal Utama (Tipe A) Terminal ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut: Berfungsi sebagai alat pengatur yang bersifat melayani arus angkutan penumpang jarak jauh dengan volume tinggi, Melayani kendaraan lebih besar atau sama dengan 40 penumpang/kendaraan, Melayani minimal 50 kendaraan/jam.
- 2) Terminal Madya (Tipe B) Terminal ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut: Berfungsi sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat arus penumpang untuk jarak sedang, melayani kendaraan lebih besar atau sama dengan 20 penumpang/kendaraan. Melayani 25 sampai dengan 50 kendaraan/jam.
- 3) Terminal Cabang (Tipe C), Terminal ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut: Berfungsi sebagai penyalur angkutan yang bersifat melayani angkutan penumpang jarak pendek, melayani kendaraan lebih besar atau sama dengan 10 penumpang/kendaraan, melayani 25 kendaraan/jam.

3. Kategori Terminal

Terminal adalah bagian dari infrastruktur transportasi yang merupakan titik lokasi perpindahan penumpang maupun barang. Pada lokasi itu terjadi konektivitas antar lokasi tujuan, antar modal, dan antar berbagai kepentingan dalam sistem transportasi dan infrastruktur. Pengelolaan pada berbagai hal tersebut perlu diperhatikan dan dikembangkan untuk

pengembangan manajemen terminal. “Kegiatan pengelola, regulasi (peraturan) dan norma-norma yang disepakati akan menentukan perkembangan terminal secara terarah (*coach terminal*)” (Gromule, 2007).

Terminal dibagi beberapa kategori yang meliputi:

- 1) Terminal Penumpang adalah Prasarana Transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra/atau moda transportasi serta mengatur kedatangan pemberangkatan kendaraan angkutan penumpang umum; Terminal penumpang dapat dikelompokkan atas dasar tingkat penggunaan terminal kedalam tiga tipe sebagai berikut:
 - a) Terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
 - b) Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
 - c) Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.
- 2) Terminal Barang adalah Prasarana Transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra/atau moda transportasi angkutan barang.

3) Terminal Peti Kemas adalah terminal dimana dilakukan pengumpulan peti kemas dari hinterland ataupun pelabuhan lainnya untuk selanjutnya diangkut ke tempat tujuan ataupun terminal peti kemas yang lebih besar lagi.

Unsur penting bagi eksistensi sebuah terminal penumpang adalah adanya angkutan umum dan penumpang, tanpa keduanya terminal tidak bermakna apapun hanya sebatas sebuah bangunan. Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum yang biasa beroperasi dalam terminal meliputi: angkot, bus, ojek, bajaj, taksi dan metromini. Penumpang adalah masyarakat yang menaiki atau menggunakan jasa angkutan (bus). Jadi ruang transit penumpang adalah bangunan peneduh terbuka besar yang berfungsi sebagai tempat istirahat sementara atau duduk-duduk, menunggu bus, menunggu teman, membaca koran serta mengobrol santai yang berada dalam terminal.

C. Lokasi Terminal Ditinjau dari Aspek Tata Ruang

Sebagai salah satu elemen dalam sistem transportasi, keberadaan terminal tidak lepas dari pola jaringan jalan dan sistem pergerakan yang ada dalam suatu kota. Lokasi terminal sangat ditentukan oleh konsep pelayanan angkutan umum dalam suatu kota. Dalam hal ini, terminal dapat berlokasi pada akhir trayek angkutan umum, pada persimpangan trayek, atau sepanjang trayek perjalanan angkutan (Morlok, 1978).

Kegiatan yang berlangsung dalam terminal cukup kompleks dan menyangkut pergerakan kendaraan dan penumpang di dalam maupun luar terminal, maka lokasi terminal harus diusahakan sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan gangguan lalu lintas. Selain itu, perlu disediakan ruang cukup untuk sirkulasi kendaraan dan penumpang tersebut. Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi terminal dapat dibedakan menjadi terminal off street (diluar jaringan jalan) dan on street (pada jaringan jalan).

“Terdapat dua model pengembangan terminal yaitu nearside terminating dan model central terminating” (Departemen Perhubungan, 1998:58). Pada daerah pinggiran kota (nearside terminating) tersebut dapat dilakukan berdasarkan beberapa pertimbangan, antara lain:

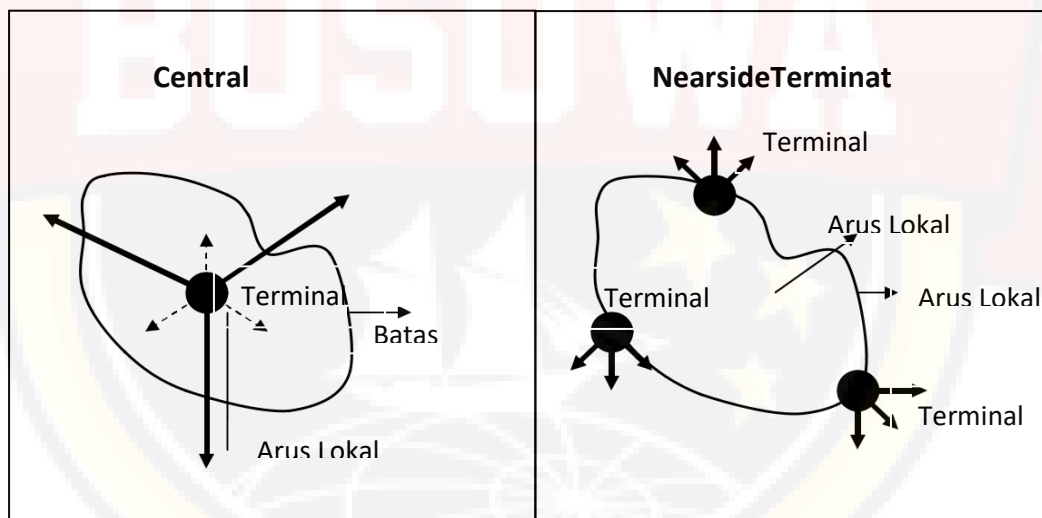
- a) Di pinggir kota masih tersedia lahan yang cukup luas. Tersedianya lahan yang cukup luas ini akan memberi peluang yang lebih besar bagi usaha pengembangan terminal.
- b) Aktivitas dipinggiran kota tidak terlalu padat.
- c) Dengan tingkat aktivitas yang rendah, diharapkan pembangunan maupun pengembangan terminal tidak akan terlalu banyak menggusur tempat tinggal dan tempat aktivitas penduduk.
- d) Menghindari tumpang tindih perjalanan.

Dengan lokasi dipinggiran kota, berarti luas arus regional tidak perlu masuk kedalam kota karena perjalanan kedalam kota akan dilayani oleh angkutan kota dari terminal keseluruh bagian kota. Dengan demikian akan mengurangi tumpang

tindih (overlapping) perjalanan dengan tujuan yang sama sehingga mengurangi beban jaringan jalan kota.

Sedangkan Model central terminating berlokasi di tengah kota dan biasanya merupakan terminal terpadu. Konsep ini merupakan konsep lama namun memiliki beberapa keuntungan diantaranya:

- a) Letaknya relatif dekat dengan pusat aktivitas, sehingga potensial sebagai pembangkit dan penarik perjalanan.
- b) Mengurangi transfer, karena distribusi perjalanan keseluruhan bagian kota dapat dilakukan langsung dari terminal tersebut.
- c) Mudah dicapai penumpang.



Gambar 2.2. Lokasi terminal ditinjau dari sistem kota
(Sumber: Departemen Perhubungan, 1998:59)

D. Peran Terminal Dalam Pengembangan Wilayah

Pengembangan wilayah (*regional development*) mengandung pengertian adanya perubahan pada tingkat produktifitas wilayah, yang diukur melalui populasi, kesempatan kerja, pendapatan dan nilai tambah industri. Selain itu

pengembangan wilayah juga mencakup pengembangan sosial seperti perbaikan derajat kesehatan dan kesejahteraan, kualitas lingkungan, fasilitas umum dan sebagainya.

Menurut Whyne-Hammond (dalam Daldjoeni, 1998:207), perkembangan wilayah terutama pinggiran kota disebabkan oleh tiga hal yaitu pertama, meningkatnya pelayanan sistem transportasi kota dan kemampuan memiliki kendaraan yang meningkat yang membuat jarak tidak menjadi masalah. Akibatnya terjadi eksploitasi lahan sub urban menjadi kawasan perumahan dan penduduk kota. Kedua, bertambahnya penduduk sub urban, yang meramaikan sub urban tersebut, sebab disamping penduduk baru yang datang tidak hanya dari kota saja tetapi juga dari desa-desa sekitarnya. Ketiga, meningkatnya taraf kehidupan penduduk sub urban yang memungkinkan orang menempatkan rumah yang lebih baik dan ideal.

Pembangunan terminal di wilayah pinggiran kota akan sangat berpengaruh terhadap perkembangan wilayah disekitarnya. Keberadaan terminal dapat menambah aktivitas, seperti perdagangan, jasa dan transportasi di wilayah tersebut, sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas serta dapat menyerap tenaga kerja, ini dapat memberikan nilai tambah yang mampu menarik sumberdaya ke sekitar lokasi tersebut. Apabila hal ini terus berkembang dapat menyebabkan peningkatan kondisi wilayah tersebut. “Peningkatan perdagangan dan transportasi yang ada pada wilayah itu akan mempengaruhi hampir seluruh sektor. Perubahan ini menyebabkan perkembangan wilayah kota secara keseluruhan” (Forbes, 1969:234). Disamping itu karena terminal sebagai tempat

transit baik untuk angkutan umum penumpang antar kota maupun antar wilayah, mempunyai peran yang penting. Terminal sebagai simpul pertemuan angkutan umum penumpang menjadi titik potensial pengembangan kawasan, pusat kegiatan, pertumbuhan dan perkembangan wilayah.

E. Arah Kebijakan Pengembangan Wilayah

Untuk mengembangkan sebuah wilayah secara optimal, dibutuhkan intervensi dan kebijakan pemerintah agar mekanisme pasar tidak menimbulkan dampak-dampak negatif terhadap lingkungan. Kebijakan tersebut meliputi upaya-upaya pengembangan kegiatan sosial ekonomi di kawasan-kawasan yang terdapat didalam wilayah tersebut agar kegiatan-kegiatan tadi tersebar sesuai dengan potensi kawasan dan infrastruktur pendukungnya (Riyadi, 2002:63).

Kebijakan pengembangan wilayah adalah berupa arahan-arahan pengembangan kawasan-kawasan produksi, pusat permukiman, simpul-simpul transportasi (laut, darat, udara) serta jaringan infrastruktur pendukungnya sesuai dengan tujuan sosial ekonomi yang diharapkan. Perumusan kebijakan ini biasanya didasarkan pada kondisi fisik dan sosial ekonomi wilayah. “Di tingkat nasional, arah kebijakan pengembangan sosial ekonomi dan pengembangan wilayah di jelaskan dalam Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN) dan Program Pembangunan Nasional (PROPENAS), sedangkan ditingkat daerah dijabarkan rencana tata ruang wilayah”. (Riyadi, 2002:63).

Menurut William N. Dunn (1998) menyebutkan bahwa “proses kebijakan adalah serangkaian aktivitas intelektual yang dilakukan didalam proses kegiatan yang pada dasarnya bersifat politis”. Aktivitas politis tersebut dijelaskan sebagai

proses pembuat kebijakan dan divisualisasikan sebagai serangkaian tahap yang saling bergantung, yang diatur menurut urutan waktu, yaitu dimulai dari penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan dan penilaian kebijakan.

F. Penelitian Terdahulu

Berkaitan dengan rencana penelitian maka penulis mengambil beberapa referensi dari beberapa hasil penelitian yang sejenis dan relevan seperti pada Tabel berikut ini:

Tabel 2.1.
Matriks Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Tujuan Penelitian	Hasil Penelitian
1	M. Manaf, B. Surya, Harmansya 1 (2015)	Kinerja Terminal Oebobo Terhadap Pola Pergerakan Angkutan Umum Kota Kupang	Deskriptif Kuantitatif	Untuk melihat pengaruh kinerja terminal terhadap pola pergerakan dan pengaruh struktur ruang terhadap pola pergerakan	Bahwa kinerja terminal dalam mendukung pergerakan Kota Kupang sudah cukup memadai. Efektivitas lokasi, operasi pelayanan, dan pergerakan transportasi berpengaruh signifikan secara simultan terhadap pola pergerakan di Kota Kupang. Secara parsial menunjukkan bahwa pergerakan
2	Ferry Wisnu Ardiyansah, (2005)	Pengaruh Terminal Batas Kota Lahat Terhadap Aktivitas Pemanfaatan Lahan Di Kawasan Sekitarnya	Deskriptif Kuantitatif	Untuk mengetahui dan menganalisa pengaruh terminal terhadap aktivitas pemanfaatan lahan disekitarnya dan unruk memberikan arahan sehubungan dengan penyelenggaraan	Bahwa keberadaan terminal Batas Kota Lahat memiliki pengaruh terhadap perkembangan guna lahan/aktivitas pemanfaatan lahan dan harga lahan diwilayah kelurahan Pagar Agung dengan intensitas yang berbeda beda sesuai aktivitas pemanfaatan lahan masing-masing. Aktivitas pemanfaatan lahan untuk permukiman paling banyak berkembang di wilayah Kelurahan Pagar Agung unit lingkungan Pagar agung (wilayang yang paling jauh dari terminal Batay), hal ini tidak lepas dari

				pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan sekitar terminal	kelengkapan fasilitas pendukung lainnya. Sementara untuk aktivitas pemanfaatan lahan bidang usaha paling banyak berkebang di wilayah unit lingkungan Batay (wilayah paling dekat dengan terminal Batay), hal ini menunjukkan keberadaan terminal Batay yang merupakan faktor penting pemilihan lokasi.
3	Syahrimayani (2007)	Analisis Kapasitas dan Prospek Pengembangan Terminal Penumpang Angkutan Darat di Kota Majene – Sulawesi Barat	Gabungan kualitatif dan kuantitatif	Menganalisis seberapa besar kapasitas dan tingkat pemanfaatan terminal penumpang angkutan darat di Kota Majene saat ini, dan mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal pada jangka menengah, Serta merumuskan prospek pengembangan terminal penumpang angkutan darat kota Majene	Bahwa secara kualitatif terminal di Kota Majene masih dimanfaatkan oleh masyarakat untuk aktifitas sehari-hari dan secara kuantitatif kapasitas area terminal keseluruhan adalah 3.270.088 kendaraan/tahun dengan tingkat pemanfaatan terminal hanya 2,53% selain itu kebutuhan luas atau panjang tempat parkir terminal yaitu 47,5 m. Untuk faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan terminal, ditemukan secara parsial atau simultan faktor jumlah penduduk, pengembangan terminal sebaiknya melalui relokasi, didukung dengan penambahan sarana dan prasarana utama dan pendukung terminal guna memberikan pelayanan secara optimal, selain itu penertiban arus lalu lintas, terminal bayangan, pembangunan halte dan pemberlakuan trayek serta regulasi yang tegas sangat diperlukan guna menciptakan sistem transportasi yang kondusif

Sumber: Analisis Penulis 2021

Dari pembahasan hasil penelitian yang sejenis diatas, maka penulis menggunakan teknik analisis data yang sama untuk mengkaji tentang optimalisasi pemanfaatan keberadaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang

dan bagaimana pengaruh optimalisasi pemanfaatan fungsi dan peran terminal angkutan umum Sawerigading terhadap pengembangan wilayah Kota Sengkang.

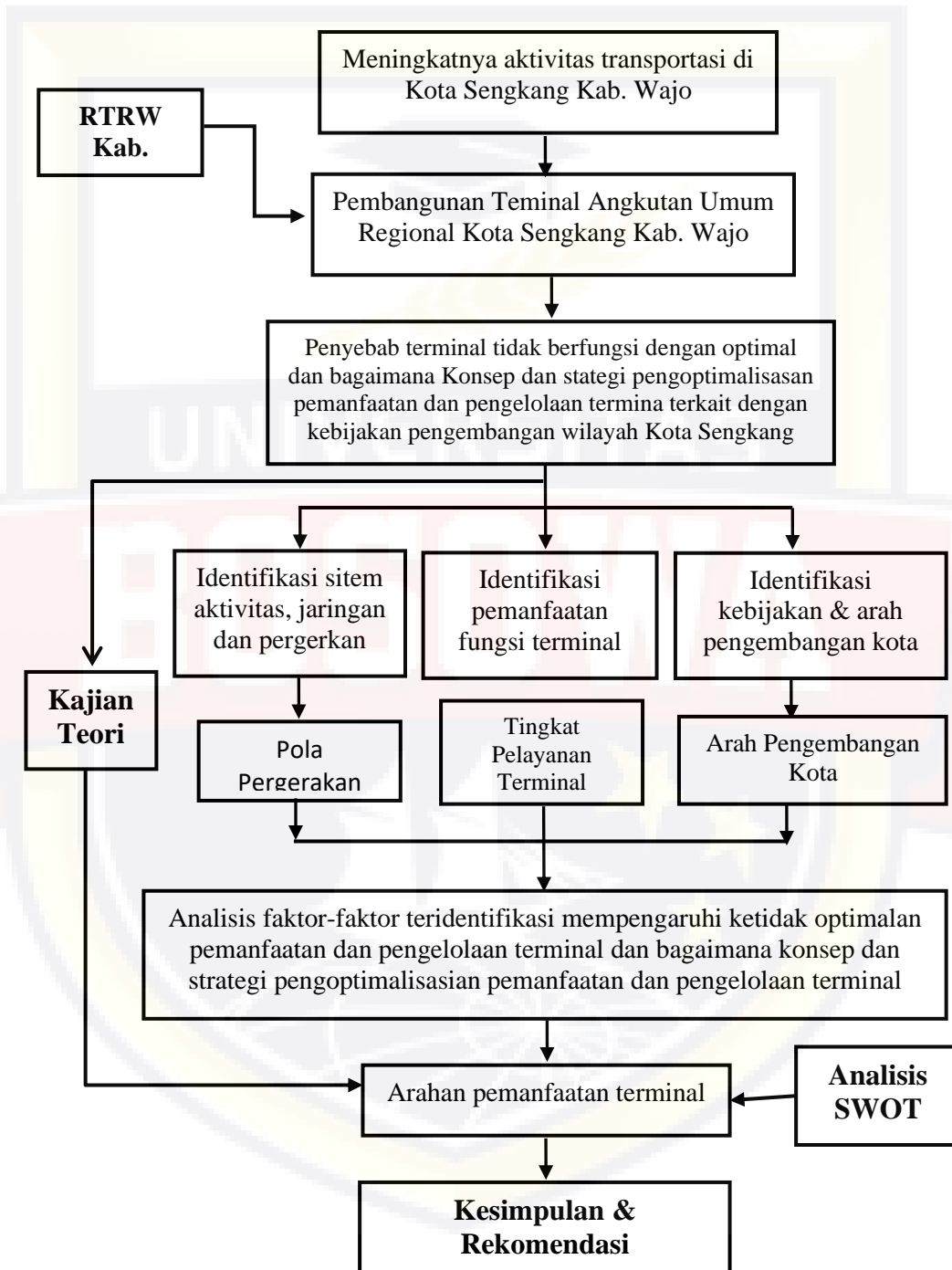
G. Kerangka Pikir

Kajian tentang optimalisasi pemanfaatan dan fungsi terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang ini dilatarbelakangi oleh laju perkembangan Kota Sengkang sebagai ibukota Kabupaten Wajo, sehingga membawa konsekuensi pada kebijakan Pemerintah dalam pengembangan sistem kegiatan pembangunan termasuk pada bidang transportasi. Salah satu kegiatan pembangunan tersebut adalah Pembangunan Terminal Angkutan Umum Regional Kota Sengkang yang yang kini berganti nama menjadi Terminal Sawerigading, hal ini dimaksudkan guna mengatasi permasalahan sistem transportasi yang ada di Kota Sengkang, akan tetapi pada perkembangannya terminal yang telah dibangun sampai saat ini tidak difungsi sebagai terminal pada umumnya, sehingga membuat aktivitas sebagai terminal angkutan umum tidak berjalan.

Dengan melakukan kajian dan identifikasi terhadap sistem aktivitas, sistem pergerakan dan sistem jaringan di Kota Sengkang akan diperoleh pola pergerakan orang maupun barang di wilayah Kota Sengkang, selain itu dilakukan identifikasi pemanfaatan terminal serta kebijakan dan arah pengembangan kota, sehingga diperoleh tingkat pelayanan dan arah pengembangan kota. Dari pola pergerakan, tingkat pelayanan dan arah pengembangan kota kemudian dilakukan analisis untuk mengetahui penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan fungsi dari terminal angkutan umum tersebut. Dan dari hasil ini kemudian direkomendasikan arahan optimalisasi pemanfaatan dan pengelolaan terminal sehingga keberadaan

terminal tersebut dapat mendukung perkembangan wilayah Kota Sengkang.

Untuk lebih jelas kerangka pemikiran dapat dilihat pada gambar 2.3 dibawah ini:



Gambar 2.3. Kerangka Fikir
(Sumber: Analisis Penulis 2021)

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Langkah-Langkah Penelitian

Metode penelitian merupakan salah satu faktor yang cukup penting dalam melakukan suatu penelitian, karena pada dasarnya metode penelitian merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Metode penelitian adalah usaha untuk menemukan, mengembangkan, dan menguji suatu kebenaran pengetahuan dengan cara-cara ilmiah. Oleh karena itu, metode yang digunakan dalam suatu penelitian harus tepat.

Penelitian ini adalah penelitian lapangan (*Field Research*). Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Djarm'an satori mengungkapkan bahwa penelitian kualitatif dilakukan karena peneliti ingin mengeksplor fenomena-fenomena yang tidak dapat dikuantifikasikan yang bersifat deskriptif seperti proses suatu langkah kerja, formula suatu resep, pengertian-pengertian tentang suatu konsep yang beragam, karakteristik suatu barang dan jasa, gambar-gambar, gaya-gaya, tata cara suatu budaya, model fisik suatu artefak dan lain sebagainya. Selain itu, Sugiyono juga mengemukakan penelitian kualitatif sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci. Menurut Nana Syaodih Sukmadinata, penelitian deskriptif kualitatif ditujukan untuk mendeskripsikan dan menggambarkan fenomena-fenomena yang ada, baik bersifat alamiah maupun rekayasa manusia, yang lebih memperhatikan mengenai karakteristik, kualitas,

keterkaitan antar kegiatan. Selain itu, penelitian deskriptif tidak memberikan perlakuan, manipulasi atau perubahan pada variabel-variabel yang diteliti, melainkan menggambarkan suatu kondisi yang apa adanya. Satu-satunya perlakuan yang diberikan hanyalah penelitian itu sendiri, yang dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Berdasarkan pendekatan dan jenis data yang digunakan, penelitian ini termasuk ke dalam penelitian kualitatif sehingga akan menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata. Data yang dianalisis di dalamnya berbentuk deskriptif dan tidak berupa angka-angka meskipun dalam membantu menganalisa data tetap menggunakan perhitungan statistik sederhana yang akan mendukung keakuratan analisis. Menurut Arikunto (1998, h.309) “penelitian kualitatif dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai status suatu gejala yang ada, yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian itu dilakukan”. Oleh karena itu, penelitian kualitatif mampu mengungkap fenomena fenomena pada suatu subjek yang ingin diteliti secara mendalam

Alasan lain peneliti melakukan pendekatan kualitatif adalah untuk menganalisis terkait faktor-faktor teridentifikasi mempengaruhi ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang serta konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang.

Penelitian deskriptif kualitatif bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi mengenai keadaan yang ada. Jadi, peneliti akan mengumpulkan data dari para informan.

Untuk rumusan masalah pertama tentang “Bagaimana faktor-faktor teridentifikasi mempengaruhi ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang”, peneliti lebih menekankan penggunaan teknik pengumpulan data secara kuantitatif yaitu dengan menyebarkan sejumlah kuesioner terhadap sejumlah pengelola, pengemudi dan penumpang yang menggunakan jasa terminal angkutan umum regional Kota Sengkang. Sedangkan untuk menjawab rumusan masalah ke dua tentang “Bagaimana konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum regional Kota Sengkang”, peneliti lebih menekankan penggunaan teknik pengumpulan data secara kualitatif yaitu dengan melakukan wawancara mendalam terhadap beberapa narasumber yang berkompeten dengan hal tersebut yakni Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Wajo, Kepala terminal angkutan umum Kota Sengkang dan Kepala dinas PU Kabupaten Wajo.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di Kabupaten Wajo, tepatnya di Kota Sengkang, jalan Sawerigading, Kelurahan Cempalagi, Kecamatan Tempe. Kota Sengkang berada di antara 3039' – 4016' Lintang Selatan dan 119053' – 120027' Bujur Timur dengan luas wilayah 38,27 Km² meliputi satu kecamatan yaitu Kecamatan Tempe dan terdiri dari 16 Kelurahan. Untuk gambar peta administratif kabupaten Wajo dapat dilihat pada gambar 3.1 berikut ini.



Gambar. 3.1.
Peta Lokasi Penelitian Kabupaten Wajo
(Sumber: <https://petatematikindo.wordpress.com/2013/01/10/administrasi-kabupaten-wajo/>)

Untuk menyelesaikan penelitian ini, direncanakan menggunakan durasi waktu selama 16 minggu dengan estimasi setiap tahapannya dapat dilihat pada pada tabel 3.1 berikut ini.

**Tabel 3.1
Jadwal Penelitian**

No	Tahapan Penelitian	Minggu Ke															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	Penyusunan Proposal	■	■														
2	Penyusunan Instrumen		■	■													
3	Seminar Proposal & Instrumen Penelitian				■												
4	Pengujian Validitas & Reabilitas					■											
5	Penentuan Sampel						■										
6	Pengumpulan Data							■	■	■							
7	Analisis Data									■	■	■	■				
8	Penyusunan Draft Laporan												■	■			
9	Seminar hasil Penelitian															■	
10	Perbaikan Laporan Penelitian																■
11	Penggandaan Laporan Penelitian																■

Sumber: Analisis Penulis 2021

C. Metode Penelitian Kualitatif

1. Teknik pengumpulan data

Secara umum, di dalam penelitian biasanya dibedakan antara data yang diperoleh secara langsung dari informan dengan yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka, “data yang diperoleh dari informan dinamakan data primer, sedangkan yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka lazimnya dinamakan data sekunder” (Soerjono Soekanto, 2001: 51).

Jenis data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder.

a. Data Primer

Dalam penelitian ini data primer terdiri dari data mengenai kondisi sosial ekonomi, asal tujuan pergerakan, tanggapan penumpang dan operator kendaraan angkutan umum mengenai tingkat pelayanan terminal serta data tentang kebijakan dan arah pengembangan Kota Sengkang yang melalui wawancara dengan pihak-pihak terkait dilingkup pemerintah Kabupaten Wajo.

b. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari berbagai instansi seperti Bappelitlitbangda, Bappeda, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, BPS, serta instansi lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Data sekunder terdiri dari data yang berkaitan dengan gambaran umum wilayah studi, kependudukan, sistem jaringan transportasi kota, kondisi sosial budaya serta data/dokumen kebijakan dan lain-lain.

Langkah yang paling utama dalam penelitian adalah Teknik pengumpulan data, karena tujuan utama dari penelitian adalah untuk mengumpulkan atau mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan. Untuk menjawab rumusan masalah pertama, yaitu “Bagaimana faktor-faktor teridentifikasi mempengaruhi ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan

terminal angkutan umum regional Kota Sengkang?” lebih ditekankan dalam penggunaan teknik pengumpulan data dengan melakukan wawancara, dokumentasi dan observasi.

- Wawancara

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. “Percakapan dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan dan pewawancara (interviewee) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu” (Moleong, 2010: 186). Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan wawancara semi terstruktur. Jenis wawancara ini mengharuskan “...pewawancara membuat kerangka dan garis besar pokok-pokok yang dirumuskan tidak perlu dipertanyakan secara berurutan” (Moleong, 2010: 187).

Tujuan peneliti menggunakan metode ini adalah untuk memperoleh data secara jelas dan konkret tentang bagaimana mengoptimalkan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum regional Kota Sengkang. Peneliti menggunakan metode ini sebagai petunjuk wawancara yang hanya berisi petunjuk secara garis besar tentang proses dan isi wawancara untuk menjaga agar pokok-pokok yang direncanakan dapat seluruhnya tercakup. Pelaksanaan wawancara dan pengurutan pertanyaan disesuaikan dengan keadaan responden dalam konteks wawancara sebenarnya.

Peneliti menggunakan wawancara semi terstruktur (indepth interview) dengan menggunakan interview guide yang pokok kemudian pertanyaan dikembangkan seiring atau sambil bertanya setelah informan tersebut menjawab sehingga terjadi wawancara yang interaktif antara peneliti dengan informan. Wawancara dilakukan sambil direkam sehingga data yang diperoleh dapat dikonfirmasi kembali.

Informan dalam penelitian ini terdiri atas informan kunci (utama) yakni Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Bappelitbangda, Kepala Terminal dan Kepala Dinas Tata ruang, sedangkan informan tambahan adalah Ketua Organda Kab. Wajo.

- Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data yang digunakan dalam metodologi penelitian sosial. Pada intinya metode dokumentasi adalah metode yang digunakan untuk menelusuri data heuristik. Dalam penelitian ini, peneliti mendapatkan beberapa dokumen resmi, berupa arsip terkait pembangunan industri semen. Selanjutnya, sebagai dokumentasi pribadi, peneliti memiliki foto-foto tentang keadaan terminal angkutan umum regional Kota Sengkang.

- Observasi

Observasi langsung adalah cara pengambilan data dengan menggunakan mata tanpa ada pertolongan alat standar lain untuk

keperluan tersebut. Observasi atau pengamatan merupakan salah satu teknik penelitian yang sangat penting. Pengamatan itu digunakan karena berbagai alasan (Moleong, 2010: 242). Observasi ini digunakan untuk penelitian yang telah direncanakan secara sistematis tentang bagaimana mengoptimalkan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum regional Kota Sengkang Tujuan menggunakan metode ini untuk mencatat hal-hal, perilaku, perkembangan, dan sebagainya.

Dalam observasi ini peneliti mencari dan mengamati beberapa hal antara lain sarana dan prasarana yang tersedia baik di lingkungan terminal, maupun di lingkungan sekitar tempat tinggal masyarakat, sampai dengan aktivitas sosial yang terjadi di sekitar terminal tersebut.

2. Analisis Data Kualitatif

Menurut Patton (Moleong, 2010:280), “teknik analisis data adalah proses kategori urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori dan satuan uraian dasar”, ia membedakannya dengan penafsiran yaitu memberikan arti yang signifikan terhadap analisis, menjelaskan pola uraian dan mencari hubungan di antara dimensi- dimensi uraian. Analisis data dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber, yaitu wawancara, pengamatan yang sudah dituliskan dalam catatan lapangan, dokumen pribadi, dokumen resmi, gambar, foto, dan sebagainya. Setelah dibaca, dipelajari, dan ditelaah, langkah berikutnya ialah

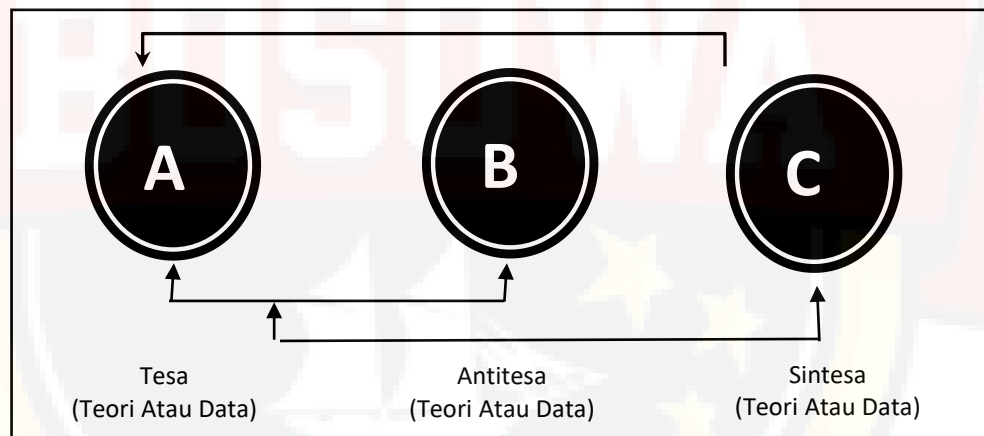
mengadakan reduksi data yang dilakukan dengan jalan rangkuman yang inti, proses dengan pernyataan- pernyataan yang perlu dijaga sehingga tetap berada di dalamnya. Langkah selanjutnya adalah menyusunnya dalam satuan-satuan. Satuan-satuan itu dikategorisasikan pada langkah berikutnya. Kategori-kategori itu dibuat sambil melakukan coding. “Tahap akhir dari analisis data ini adalah mengadakan pemeriksaan keabsahan data. Setelah tahap ini mulailah kini tahap penafsiran data dalam mengolah hasil sementara menjadi teori substantif dengan menggunakan metode tertentu” (Moleong, 2010: 247). Analisis data dilakukan dalam suatu proses, proses berarti pelaksanaannya sudah mulai dilakukan sejak pengumpulan data dan dilakukan secara intensif, yakni sesudah meninggalkan lapangan, pekerjaan menganalisis data memerlukan usaha pemusatan perhatian dan pengarahan tenaga fisik dan pikiran dari peneliti.

Menurut Miles dan Huberman (Moleong, 2010:308), “pada dasarnya analisis data ini didasarkan pada pandangan paradigmanya yang positivism”. Analisis data itu dilakukan dengan mendasarkan diri pada penelitian lapangan apakah satu atau lebih dari satu situs. Jadi seorang analis hendak mengadakan analisis data harus menelaah terlebih dahulu apakah pengumpulan data yang telah dilakukannya satu situs atau lebih.

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan sejak sebelum memasuki lapangan, selama di lapangan dan setelah selesai di lapangan. Analisis dilakukan terhadap data hasil studi pendahuluan, atau data sekunder, yang

akan digunakan untuk menentukan fokus penelitian. Fokus penelitian ini bersifat sementara dan akan berkembang selama di lapangan.

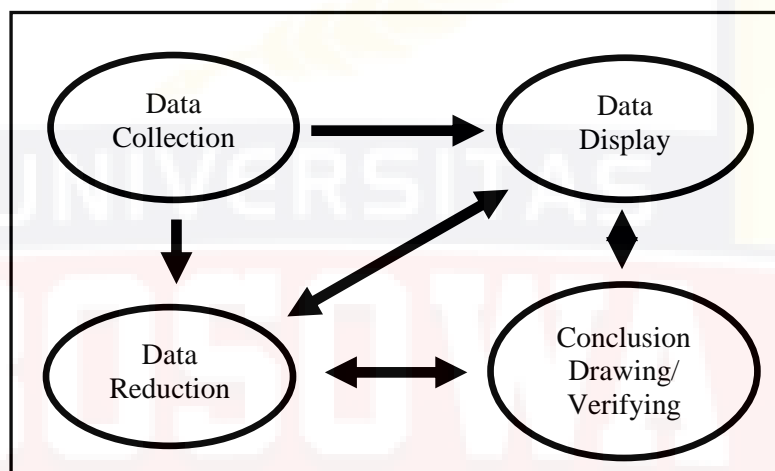
Data yang diperoleh secara kualitatif pada penelitian ini akan digunakan teori dari Bogdan dan Biklen. Menurut Bogdan dan Biklen “analisis data adalah proses mencari mengatur secara sistematis transkrip interview catatan lapangan dan bahan lain yang ditemukan di tempat penelitian”. Penelitian ini lebih menekankan kekuatan analisis datanya pada sumber data yang diperoleh dan teori yang dikemukakan. Rangkaian analisis data ini dibangun dalam tiga ranah, yaitu: tesa, antitesa dan sintesa, seperti yang dijelaskan dalam gambar berikut:



Gambar 3.2.
Analisis tiga ranah tesa, Antitesa dan sintesa
(Sumber: Analisis Penulis, 2021)

Dari gambar tersebut dapat diketahui posisi Tesa dan Antitesa diisi oleh hal yang sama yaitu teori dan data. Pada Tesa teori dan data yang diperoleh didapatkan sebelum ke lapangan. Sedangkan pada Antitesa teori dan data diperoleh selama dilapangan. Selanjutnya Sintesa merupakan analisis teori dan data yang telah diperoleh pada Tesa dan Sintesa. Pada saat

wawancara, peneliti melakukan analisis terhadap jawaban yang diwawancarai. Bila jawaban yang diwawancarai setelah dianalisis terasa belum lengkap, maka peneliti akan melanjutkan pertanyaan lagi sampai tahap tertentu sehingga diperoleh data yang dianggap kredibel. Untuk menerapkan analisis ini dilakukan melalui proses tahapan pengumpulan data, penyajian data, reduksi data dan penarikan data/ verifikasi.



Gambar 3.3
Komponen-komponen Analisis data (model interaktif)
(Sumber: Analisis Penulis 2021)

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti selanjutnya diolah dalam bentuk transkrip wawancara. Transkrip inilah yang kemudian dianalisis dengan menggunakan coding. Coding merupakan tahap utama dalam analisis data kualitatif. Pada saat inilah peneliti membaca dengan teliti data-data yang sudah ditranskripsikan dan kemudian memilahnya ke dalam unit analisis yang bermakna. Apabila terdapat unit analisis yang bermakna, selanjutnya peneliti memberikan kode untuk menandai segmen atau bagian tersebut. Manfaat coding adalah untuk merinci, menyusun konsep

(conceptualized) dan membahas kembali semuanya itu dengan cara baru. Ini merupakan cara yang terkendali dimana teori dibangun dari data.

3. Uji Keabsahan Data

Keabsahan data sudah sah jika memiliki empat kriteria sesuai yang diungkapkan oleh Moleong (2010:324), kriteria keabsahan data ada empat macam yaitu:

- 1) Kepercayaan (*credibility*)
- 2) Keteralihan (*transferability*)
- 3) Kebergantungan (*dependability*)
- 4) Kepastian (*confirmability*)

Dalam penelitian kualitatif ini peneliti menggunakan triangulasi untuk mengecek keabsahan data/uji kredibilitas data Metode Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain, diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu” (Moleong,2010:330). Teknik triangulasi yang paling banyak digunakan adalah pemeriksaan melalui sumber lainnya. Triangulasi merupakan cara terbaik untuk menghilangkan perbedaan- perbedaan konstruksi kenyataan yang ada dalam konteks suatu studi ke waktu menyimpulkan data tentang berbagai kejadian dan hubungan dari berbagai pandangan.

Dalam penelitian ini, uji kredibilitas data dilakukan dengan teknik triangulasi sumber. “Triangulasi sumber berarti membandingkan dan

mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam penelitian kualitatif” (Patton,1987:331).

Setelah peneliti mendapatkan data, baik itu berupa data hasil wawancara, data dokumentasi, maupun data observasi, maka selanjutnya peneliti melakukan triangulasi sumber, antara lain dengan cara:

- 1) Membandingkan data observasi yang didapatkan dengan wawancara pada informan.
- 2) Membandingkan data wawancara antara informan satu dengan yang lainnya.
- 3) Membandingkan data wawancara dengan dokumentasi yang telah dikumpulkan.

D. Metode Penelitian Kuantitatif

1. Populasi dan Sampel

- a) Populasi adalah gabungan dari seluruh elemen yang berbentuk peristiwa, hal atau orang yang memiliki karakteristik yang serupa yang menjadi pusat perhatian seorang peneliti karena itu dipandang sebagai sebuah semesta penelitian (Ferdinand, 2014). Adapun yang menjadi populasi dan menjadi target dalam penelitian ini terdiri atas pengemudi angkutan umum dan penumpang angkutan umum yang menggunakan jasa terminal angkutan umum Kota Sengkang. Data populasi diambil berdasarkan data yang diperoleh dari Dishub Kab. Wajo, untuk tahun 2020 yaitu 1275 untuk penumpang angkutan umum dan 406 untuk pengemudi angkutan umum.

b) Sampel adalah subset dari populasi, terdiri dari beberapa anggota populasi. Subset ini diambil karena dalam banyak kasus tidak mungkin kita meneliti seluruh anggota populasi, oleh karena itu kita membentuk sebuah perwakilan populasi yang disebut sampel (Ferdinand, 2014). Memperhatikan pernyataan tersebut, karena jumlah unit populasi diatas cukup banyak sehingga tidak mungkin untuk dapat dilaksanakan penelitian terhadap keseluruhan unit populasi, maka atas dasar pertimbangan tertentu dilaksanakan pengambilan sampel. Hal ini sesuai dengan pendapat Winarno Surakhmand (2003:93) bahwa: karena tidak mungkin penyelidikan segenap populasi padahal tujuan penyelidikan adalah menentukan generalisasi yang berlaku secara umum, sering kali penyelidikan terpaksa menggunakan sebagian saja dari populasi yakni sebuah sampel yang cukup representatif terhadap populasi itu. Rumus penarikan sampel menggunakan metode Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1}$$

Keterangan:

N = Jumlah Populasi

n = Jumlah sampel

d² = Presisi (tingkat kesalahan)

1 = Angka Konstanta

Dalam penelitian ini menggunakan presisi sebesar 10% maka berdasarkan rumus tersebut diperoleh jumlah sampel sebagai berikut:

Untuk jumlah sampel penumpang dapat ditentukan sbb:

$$n = \frac{1275}{1275 \cdot (0.1)^2 + 1}$$

$$n = 92,72722 \text{ dibulatkan } \mathbf{100}$$

Sedangkan untuk sampel Pengemudi sbb:

$$n = \frac{406}{406 \cdot (0.1)^2 + 1}$$

$$n = 80,2371 \text{ dibulatkan } \mathbf{100}$$

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan. Untuk menjawab rumusan masalah ke dua yaitu, “Bagaimana konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum regional Kota Sengkang?”, akan lebih ditekankan menggunakan teknik pengumpulan data berupa penyebaran kuesioner, observasi, dan dokumentasi.

a) Kuesioner (angket)

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis

kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Selain itu, kuesioner juga cocok digunakan bila jumlah responden cukup besar dan tersebar di wilayah yang luas (sugiyono,2021:229). Mengumpulkan data dengan mengirim pertanyaan untuk diisi sendiri oleh responden, dilakukan dengan menyebar form kuesioner yang berisi pertanyaan-pertanyaan meliputi pengaruh optimalisasi pemanfaatan terminal angkutan umum regional terhadap pengembangan wilayah Kota Sengkang.

Kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner yang sudah disusun sedemikian berupa yang berisi daftar pertanyaan indikator, variabel sebagaimana yang disusun di instrumen penelitian. Setiap pertanyaan yang dijawab mendapatkan poin berdasarkan skala likert. skala likert seperti yang telah dikemukakan oleh Sugiyono (2011: 93) adalah skala yang digunakan untuk mengungkap sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial.

b) Observasi

Observasi langsung adalah cara pengambilan data dengan menggunakan mata tanpa ada pertolongan alat standar lain untuk keperluan tersebut. Observasi atau pengamatan merupakan salah satu teknik penelitian yang sangat penting. Pengamatan itu digunakan

karena berbagai alasan (Moleong, 2010: 242). Observasi ini digunakan untuk penelitian yang telah direncanakan secara sistematis tentang bagaimana pengaruh optimalisasi pemanfaatan terminal angkutan umum regional terhadap pengembangan wilayah Kota Sengkang. Tujuan menggunakan metode ini untuk mencatat hal-hal, perilaku, perkembangan, dan sebagainya.

Dalam observasi ini peneliti mencari dan mengamati beberapa hal antara lain sarana prasarana yang tersedia baik di lingkungan terminal, maupun di lingkungan sekitar tempat tinggal masyarakat, sampai dengan aktivitas sosial yang terjadi di sekitar terminal tersebut.

c) Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data yang digunakan dalam metodologi penelitian sosial. Pada intinya metode dokumentasi adalah metode yang digunakan untuk menelusuri data heuristik. Dalam penelitian ini, peneliti mendapatkan beberapa dokumen resmi, berupa arsip terkait pembangunan industri semen. Selanjutnya, sebagai dokumentasi pribadi, peneliti memiliki foto-foto tentang keadaan terminal angkutan umum regional Kota Sengkang.

3. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini berupa angket atau kuesioner yang dibuat sendiri oleh peneliti. Sugiyono (2014, hlm.92) menyatakan bahwa “Instrumen penelitian adalah suatu alat

pengumpul data yang digunakan untuk mengukur fenomena alam maupun sosial yang diamati”. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini dimaksudkan untuk menghasilkan data yang akurat yaitu dengan menggunakan skala Likert. Sugiyono (2014, hlm.134) menyatakan bahwa “Skala Likert digunakan untuk mengukur suatu sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang suatu fenomena sosial”.

Tabel. 3.2.
Kebutuhan Data Penelitian

No	Unsur Yang Diamati	Variabel	Indikator	Sumber Data
1	Kondisi sistem aktivitas, sistem jaringan dan system pergerakan	<ul style="list-style-type: none"> • Pola dan struktur jaringan jalan • Pola pergerakan penduduk 	✓ Tata guna lahan	• Data primer
			✓ Jumlah penduduk	✓ Observasi visual
			✓ Sebaran kepadatan penduduk	✓ Wawancara
			✓ Sosial ekonomi	• Data sekunder
			✓ Jenis jaringan jalan	✓ BPS
			✓ Klasifikasi jaringan jalan	✓ Bappeda
			✓ Asal dan tujuan pergerakan	✓ DLAJ
✓ Rute trayek angkutan Umum	✓ Dinas PU ✓ Dinas Perhubungan			
2	Terminal	Tingkat pelayanan terminal	Lokasi terminal	• Data primer
			Aksesibilitas	✓ Observasi visual
			Sirkulasi lalu lintas	✓ Kuesioner
			Fasilitas utama terminal	
			Fasilitas penunjang terminal	• Data sekunder ✓ Bappeda ✓ Dishub ✓ Dinas PU
3	Kebijakan dan arah pengembangan kota	Arah pengembangan kota	✓ Rencana tata ruang wilayah	• Data primer ✓ Wawancara
			✓ Rencana strategis daerah	• Data sekunder ✓ Bappeda
			✓ Program pembangunan daerah	✓ Dishub ✓ Dinas PU
			✓ Kebijakan pembangunan kota	✓ Setda

Sumber: Analisis Penulis 2021

E. Analisis SWOT

Dalam menganalisis masalah yang kedua yaitu bagaimana konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum regional Kota Sengkang akan digunakan analisis SWOT. Penjelasan mengenai analisis SWOT ini adalah instrumen yang digunakan untuk melakukan analisis strategi. Menurut Robert Simbolon, (1999), “analisis SWOT merupakan suatu alat yang efektif dalam membantu menstrukturkan masalah, terutama dengan menggunakan analisis atas lingkungan strategis, yang lazim disebut sebagai lingkungan internal dan lingkungan eksternal”.

Dalam lingkungan internal dan eksternal ini pada dasarnya terdapat empat unsur yang selalu dimiliki dan dihadapi, yaitu secara internal memiliki sejumlah kekuatan – kekuatan dan kelemahan – kelemahan, dan secara eksternal akan berhadapan dengan berbagai peluang – peluang dan ancaman – ancaman.

SWOT merupakan singkatan dari Strength (kekuatan – kekuatan), weaknesses (kelemahan – kelemahan). Opportunities (peluang – peluang) dan threats (ancaman – ancaman). Pengertian – pengertian kekuatan, peluang dan ancaman dalam analisis SWOT adalah sebagai berikut:

a) Kekuatan (*Strength*)

“Kekuatan adalah sumber daya, keterampilan atau keunggulan lain relatif terhadap pesaing dan kekuatan dari pasar atau perusahaan”. (Amin W.T,1994:74)

b) Kelemahan (*weaknesses*)

“Kelemahan adalah keterbatasan/kekurangan dalam sumber daya alam, keterampilan dan kemampuan yang secara serius menghalangi kinerja efektif suatu perusahaan” (Amin W.T,1994:75)

c) Peluang (*opportunities*)

“Peluang adalah situasi atau kecenderungan utama yang menguntungkan dalam lingkungan perusahaan” (Amin W.T,1994:74)

d) Ancaman (*threats*)

Ancaman adalah situasi atau kecenderungan utama yang tidak menguntungkan dalam lingkungan perusahaan (Amin W.T, 1994:74)

1. Matriks Analisis SWOT

Matriks analisis SWOT matriks yang mengintegrasikan faktor strategis internal dan eksternal. Matriks dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman yang dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki.

Hasil dari interaksi faktor strategis internal dengan eksternal menghasilkan alternatif-alternatif strategi. Matrik SWOT menggambarkan berbagai alternatif strategi yang dapat dilakukan hasil analisis.

SWOT (Purnomo, Zulkiflimansyah, 1996:87). “Strategi SO adalah strategi yang digunakan dengan memanfaatkan atau mengoptimalkan kekuatan yang untuk memanfaatkan berbagai peluang yang ada. Sedangkan strategi WO adalah strategi yang digunakan seoptimal mungkin untuk

mengurangi berbagai ancaman. Strategi ST adalah strategi yang digunakan dengan memanfaatkan atau mengoptimalkan kekuatan untuk mengurangi berbagai ancaman. Strategi WT strategi yang digunakan untuk mengurangi kelemahan dalam rangka meminimalisir atau menghindari ancaman. Model matriks analisis SWOT dapat digambarkan seperti pada tabel 3.3 berikut:

Tabel 3.3.
Analisis SWOT

Eksternal / Internal	Kekuatan (S)	Kelemahan (W)
Peluang (O)	Strategi SO Strategi yang menggunakan kekuatan dan memanfaatkan peluang	Strategi yang meminimalkan kelemahan dan memanfaatkan peluang
	Strategi ST	Strategi WT
Ancaman (T)	Strategi yang menggunakan kekuatan dan mengatasi ancaman	Strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

Source : Purnomo, Zulkiflimansyah, 1996:87

2. Alternatif Strategi

Alternatif Strategi adalah hasil matrik analisis SWOT yang menghasilkan minimal strategi SO, WO, ST, WT. Alternative strategi yang menghasilkan minimal 4 buah strategi sebagai hasil dari analisis matriks SWOT. Menurut Freddy Rangkuti (2001:31-32) strategi yang dihasilkan adalah sebagai berikut:

- a) Strategi SO: strategi ini dibuat berdasarkan dalam pikiran memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar – besarnya.
- b) Strategi ST: Strategi ini adalah strategi dalam menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman.

c) Strategi WO: strategi ini diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.

d) Strategi WT: strategi ini didasarkan pada kegiatan usaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman. Analisis SWOT merupakan suatu alat yang efektif dalam membantu menstrukturkan masalah, terutama dengan melakukan analisis lingkungan strategi, yang lazim disebut sebagai lingkungan internal dan lingkungan eksternal. Dalam lingkungan tersebut pada dasarnya terdapat 4 unsur yang selalu dimiliki dan dihadapi, secara internal sejumlah kekuatan (strengths) atau sumber daya, keterampilan atau keunggulan lain relatif terhadap pesaing yang berasal dari dalam dan kelemahan-kelemahan atau keterbatasan-keterbatasan dalam sumber daya alam, keterampilan dan kemampuan yang secara serius menghadapi dengan berbagai peluang – peluang atau situasi tanda atau kecenderungan utama yang menguntungkan yang berasal dari luar, dan ancaman – ancaman situasi atau kecenderungan utama yang tidak menguntungkan yang berasal dari luar.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Daerah Kabupaten Wajo

1. Letak geografis

Secara geografis, Kabupaten Wajo terletak pada posisi $3^{\circ} 39' - 4^{\circ} 16'$ Lintang Selatan dan $119^{\circ}53' - 120^{\circ} 27'$ Bujur Timur, merupakan daerah yang terletak ditengah-tengah Provinsi Sulawesi Selatan dan pada zona tengah yang merupakan suatu depresi yang memanjang pada arah laut tenggara dan terakhir merupakan suatu selat. Batas wilayah Kabupaten Wajo adalah:

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Luwu dan Kabupaten Sidenreng Rappang.
- b. Sebelah Timur berbatasan dengan Teluk Bone.
- c. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Bone dan Kabupaten Soppeng.
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Soppeng dan Kabupaten Sidrap.

Luas wilayahnya adalah 2.506,19 Km² atau 4,01% dari luas Provinsi Sulawesi Selatan dengan rincian penggunaan lahan terdiri dari lahan sawah 85.026 ha (33,92%) dan lahan kering 167,671 ha (66,08%). Sampai dengan akhir tahun 2013 wilayah Kabupaten Wajo tidak mengalami pemekaran, yaitu tetap terbagi menjadi 14 wilayah Kecamatan. Selanjutnya dari keempat-belas wilayah Kecamatan tersebut, wilayahnya dibagi lima

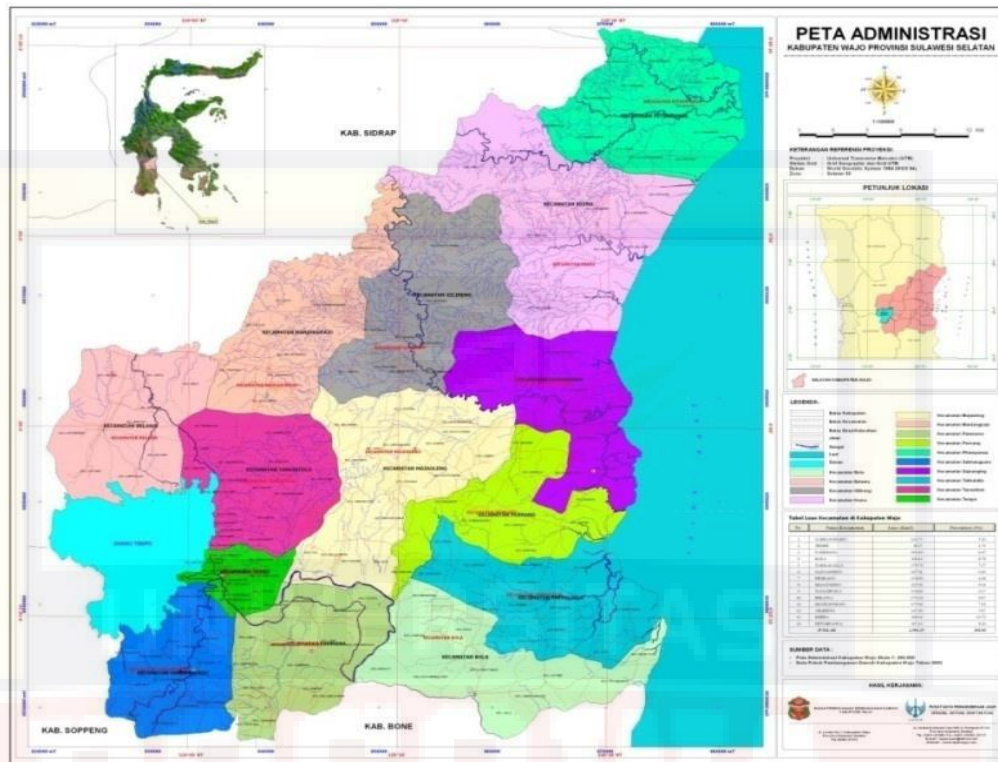
menjadi wilayah-wilayah yang lebih kecil yang disebut desa atau kelurahan. Tetap sama dengan kondisi pada tahun 2008, wilayah Kabupaten Wajo terbentuk dari 48 wilayah yang berstatus Kelurahan dan 128 wilayah yang berstatus Desa. Jadi secara keseluruhan, wilayah Kabupaten Wajo terbagi menjadi 176 desa/kelurahan. Adapun luas wilayah Kabupaten Wajo per Kecamatan sebagai berikut:

Tabel. 4.1
Luas Wilayah Per Kecamatan Kabupaten Wajo

Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas
Sabbangparu	Kota Baru	132,75
Tempe	Sengkang	38,27
Pammana	Maroanging	162,10
Bola	Solo	220,13
Takkalalla	Peneki	179,76
Sajoanging	Jalang	167,01
Penrang	Doping	154,60
Majauleng	Paria	225,92
Tanasitolo	Tancung	154,60
Belawa	Menge	172,30
Maniangpajo	Anabanua	175,96
Gilireng	Gilireng	147,00
Keera	Keera	368,36
Pitumpanua	Siwa	207,13
Wajo	Sengkang	1.506,19

Sumber: Badan Pusat Statistik Kab. Wajo, 2020

Dari data diatas, wilayah yang paling luas adalah Kecamatan Keera dengan luas 368,36 km² atau 14,7 % dari wilayah Kabupaten Wajo, sedangkan wilayah terkecil adalah Kecamatan Tempe dengan luas 38,27 km² atau 1,53 %, dan untuk lebih jelasnya adalah sebagaimana ditunjukkan pada gambar 4.1. berikut:



Gambar 4.1. Peta Administratif Kabupaten Wajo
(Sumber: Badan Pusat Statistik Kab. Wajo, 2020)

2. Kondisi Alam

Kondisi topografi di Kabupaten Wajo mempunyai kemiringan lahan cukup bervariasi mulai dari datar, bergelombang hingga berbukit. Sebagian besar wilayahnya tergolong datar dengan kemiringan lahan/lereng 0 – 2 % luasnya mencapai 212,341 Ha atau sekitar 84 %, sedangkan lahan datar hingga bergelombang dengan kemiringan / lereng 3 – 15 % luas 21,116 Ha (8,43%), lahan yang berbukit dengan kemiringan / lereng diatas 16 – 40 % luas 13,752 Ha (5,50 %) dan kemiringan lahan diatas 40 % (bergunung) hanya memiliki luas 3,316 Ha (1,32%). Secara morfologi, Kabupaten Wajo mempunyai ketinggian lahan di atas permukaan laut (dpl) dengan perincian sebagai berikut:

- 1) 0 – 7 meter, luas 57,263 Ha atau sekitar 22,85 %
- 2) 8 – 25 meter, luas 94,539 Ha atau sekitar 37,72 %
- 3) 26 – 100 meter, luas 87,419 Ha atau sekitar 34,90 %
- 4) 101 – 500 meter, luas 11,231 Ha atau sekitar 4,50 % dan ketinggian di atas 500 meter luasnya hanya 167 Ha atau sekitar 0,66 %.

Kabupaten Wajo berada pada ketinggian antara 0.s.d. 500 meter dari atas permukaan daerah 3 dimensi yang memiliki sumber daya alam dengan yang terbagi atas:

- 1) Tanah berbukit/pegunungan (ketinggian 25 s.d 100 meter dpi seluas 7.378 Ha) berjejer dari selatan yang di mulai dari Kecamatan Tempe ke Utara memasuki Wilayah kecamatan Maniangepajo, Gilireng, keera, dan Pitumpanua. Hamparan luas yang merupakan sumber daya hutan berfungsi sebagai konservasi dan pengamanan tata guna air yang berkesinambungan.
- 2) Tanah dataran rendah (0.s.d 25 meter dpi seluas 205.588 Ha) merupakan hamparan lahan persawahan, perkebunan/tegalan pada wilayah Timur, tengah dan Barat,
- 3) Danau Tempe yang merupakan danau terluas di Provinsi Sulawesi Selatan berada di kawasan, Tengah dan Barat, sedangkan sebelah Timur terbentang pantai pesisir sepanjang 103 km termasuk kawasan Teluk Bone. Kawasan ini merupakan wilayah untuk pengembangan perikanan dan budidaya tambak.

Di samping itu kabupaten Wajo di dukung juga dengan potensi dengan sumber air yang cukup besar untuk pengairan air bersih. Baik air tanah maupun permukaan yang terdapat di danau dan di sungai-sungai besar seperti sungai Bila, Walenna, Gilireng, Cenrana dan Awo.

3. Kondisi Demografis

Penduduk daerah di Kabupaten Wajo tahun 2012 sebanyak 392.651 jiwa, dan terdiri dari penduduk laki-laki sebanyak 187.191 jiwa dan penduduk perempuan 205.460 jiwa. Berdasarkan data penduduk ini sex ratio penduduk Kabupaten Wajo pada tahun 2017 sebesar 91,11 persen dan rata-rata laju pertumbuhan penduduknya dari tahun 2010 sampai 2017 sekitar 0,80 persen. Kepadatan penduduk Kabupaten Wajo sebesar 154 jiwa/km² dan hampir 99,4 persen beragama Islam.

Seiring dengan laju pertumbuhan penduduk, maka kepadatan terus meningkat dari tahun ke tahun. Kepadatan penduduk Kabupaten Wajo pada tahun 2019 sebesar 159 jiwa per km². Kepadatan tertinggi terdapat di Kecamatan Tempe dengan luas wilayah terkecil yaitu sebesar 1.737 per km², sedangkan kecamatan Keera dengan luas wilayah terbesar justru memiliki kepadatan terkecil yaitu sebesar 61.61 jiwa per km².

Struktur umur penduduk pada suatu daerah sangat ditentukan oleh perkembangan tingkat kelahiran, kematian dan imigrasi. Oleh karena itu jika angka kelahiran suatu daerah cukup tinggi maka akan mengakibatkan daerah tersebut tergolong sebagai daerah yang banyak penduduk berusia

muda. Jumlah penduduk terus bertambah setiap tahun, tidak demikian dengan pemerataan penyebaran penduduk.

Tabel. 4.2.
Jumlah penduduk dan laju pertumbuhan penduduk Kab. Wajo, 2020

Kecamatan	Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk <i>per</i> Tahun 2019-2020
Sabbangparu	26,36	0,20
Tempe	66,461	0,91
Pammana	31,860	0,20
Bola	19,792	0,20
Takkalalla	21,044	0,20
Sajoanging	19,070	0,20
Penrang	15,856	0,20
Majauleng	31,862	0,20
Tanasitolo	40,081	0,19
Belawa	32,594	0,20
Maniangpajo	16,348	0,20
Gilireng	11,444	0,37
Keera	22,529	0,37
Pitumpanua	42,547	0,20

Sumber : Badan Pusat Statistik Kab. Wajo, 2020

Adapun jumlah dan rata-rata pertumbuhan penduduk Kabupaten Wajo menurut kecamatan dapat dilihat pada tabel diatas. Kepadatan penduduk Kabupaten Wajo tahun 2020 terbesar terdapat di Kecamatan Tempe yaitu sebesar 66,461 jiwa. Kecamatan yang memiliki penduduk terendah adalah Kecamatan Gilireng yaitu sebesar 11,444 jiwa per km². Sedangkan secara rata-rata keseluruhan, kepadatan penduduk di Kabupaten Wajo sebesar 397.814 Km². Kepadatan penduduk Kabupaten Wajo menurut Kecamatan tahun 2018.

Tabel 4.3.
Populasi dan Pertumbuhan Penduduk Per Kecamatan di Kabupaten
Wajo Tahun 2010, 2016, and 2017

Kecamatan	Jumlah Penduduk			Laju Pertumbuhan Per Tahun	
	2010	2016	2017	2010-2017	2016-2017
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Sabbangparu	25,864	26,209	26,247	1,48	0,14
Tempe	61,275	64,780	65,335	6,63	0,86
Pammaana	31,300	31,718	31,764	1,48	0,15
Bola	19,444	19,704	19,732	1,48	0,14
Takkalalla	20,675	20,951	20,981	1,48	0,14
Sajoanging	18,735	18,985	19,013	1,48	0,15
Penrang	15,577	15,785	15,808	1,48	0,15
Majauleng	31,302	31,720	31,766	1,48	0,15
Tanasitolo	39,400	39,911	39,966	1,44	0,14
Belawa	32,021	32,449	32,496	1,48	0,14
Maniangpajo	16,061	16,275	16,299	1,48	0,15
Gilireng	11,067	11,333	11,370	2,74	0,33
Keera	21,803	22,317	22,386	2,67	0,31
Pitumpanua	41,800	42,358	42,420	1,48	0,15
Wajo	386,324	394,495	395,583	2,40	0,28

Sumber : Badan Pusat Statistik Kab. Wajo, 2018

Untuk mengetahui komposisi penduduk Kabupaten Wajo yang bekerja menurut sektor lapangan usaha, dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 4.4.
Jumlah Penduduk 15 tahun ke atas yang bekerja selama seminggu
yang lalu menurut Jenis Kelamin dan Pekerjaan utama
di Kab. Wajo, 2018

Lapangan Pekerjaan Utama	Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)
Pertanian, Kehutanan, Perburuan Perikanan	64,296	8,904	73,200
Industri Pengolahan	4,757	13,573	18,330
Perdagangan Besar, Eceran, Rumah Makan, Hotel	13,809	18,524	32,333
Jasa Kemasyarakatan, Sosial dan Perorangan	13,551	16,526	30,077
Lainnya	15,992	1,939	17,931
Jumlah	112,405	59,466	171,871

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Wajo, 2018

Data yang tercantum dalam tabel diatas menunjukkan bahwa dari 171.871 orang penduduk Kabupaten Wajo yang bekerja menurut sektor lapangan usaha, sebagian besar bekerja di sektor Pertanian, Kehutanan, dan Perburuan Ikan yakni sebanyak 73.200 orang. Sedangkan yang paling sedikit adalah penduduk yang bekerja pada sektor Industri Pengolahan yakni sebanyak 18.330 orang.

Dalam hal pekerjaan, penduduk Kabupaten Wajo memberikan peluang yang cukup besar tanpa membedakan antara laki-laki dan perempuan. Keduanya telah mendapatkan kesempatan yang sama untuk bekerja di berbagai lapangan kerja. Adapun untuk mengetahui jumlah banyaknya pencari kerja yang telah terdaftar pada Dinas Sosial Tenaga Kerja dan Transmigrasi Kabupaten Wajo menurut tingkat pendidikan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel. 4. 5.
Jumlah Pencari Kerja terdaftar menurut tingkat Pendidikan tertinggi yang ditamatkan dan Jenis kelamin di Kabupaten Wajo, 2018

Pendidikan Tertinggi yang ditamatkan	Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)
Tidak/Belum Pernah Sekolah	-	-	-
Tidak/Belum Tamat SD	1	-	1
Sekolah Dasar	1	2	3
Sekolah Menengah Pertama	5	-	5
Sekolah Menengah Atas	252	109	361
Sekolah Menengah Atas Kejuruan	48	29	77
Diploma I/II/III/Akademi	14	109	123
Universitas	109	129	238
Jumlah	430	378	808

Sumber: Dinas Ketenagakerjaan Kabupaten Wajo

Dalam pelaksanaan pembangunan sosial, pemerintah telah mengupayakan berbagai usaha guna terciptanya kesejahteraan masyarakat di bidang sosial yang lebih baik. Usaha tersebut meliputi kegiatan di bidang pendidikan, agama, kesehatan, keamanan dan ketertiban masyarakat serta sosial lainnya.

Dalam bidang pendidikan, rata-rata pendidikan yang dimiliki oleh masyarakat di Kabupaten Wajo sudah baik, dimana masyarakat rata-rata telah mengenyam pendidikan SMA hingga lanjut ke perguruan tinggi. Sarana Pendidikan di Kabupaten Wajo Tahun 2018 sebagai berikut:

Tabel. 4.6.
Jumlah Sekolah di Kabupaten Wajo

No	Jenis Sarana Pendidikan	Jumlah
1.	TK	180
2.	SD/ Sederajat	398
3.	SLTP/ Sederajat	86
4.	SLTA/ Sederajat	18
5.	Akademi	2
6.	Perguruan Tinggi	8
7.	Kursus	5

Sumber: Dinas Pendidikan Kabupaten Wajo, 2018

Data dalam tabel diatas menunjukkan bahwa jumlah sarana pendidikan di Kabupaten Wajo dapat dikatakan sangat memadai bagi peningkatan pendidikan masyarakat. Sebagian besar anak usia sekolah di Kabupaten Wajo sudah bisa menuntut ilmu dengan baik. Bertambahnya saran pendidikan di Kabupaten Wajo juga menunjukkan bahwa kepedulian masyarakatnya terhadap pendidikan juga cukup besar dan hal ini dapat pula menjelaskan secara tersirat dari beberapa tabel sebelumnya bahwa antara

laki-laki dan perempuan telah memiliki kesempatan yang sama untuk mendapatkan pendidikan.

Bagi mereka yang ingin meneruskan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi seperti Perguruan Tinggi maka mereka disekolahkan ke daerah-daerah yang mempunyai sarana pendidikan yang memadai, terutama menyangkut kualitas pendidikan itu sendiri.

Kabupaten Wajo merupakan Kabupaten yang penduduknya memeluk berbagai macam agama. Untuk lebih jelasnya perbandingan memeluk agama yang ada di Kabupaten Wajo ini terbagi kedalam agama atau aliran kepercayaan yaitu: Islam, protestan, dan agama lain dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel. 4.7.
Jumlah Tempat Peribadatan menurut kecamatan, Tahun 2020

Kecamatan	Masjid	Mushola	Gereja Protestan	Gereja Katolik	Pura	Vihara
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Sabbangparu	49	3	-	-	-	-
Tempe	93	17	3	1	-	-
Pammana	70	16	-	-	-	-
Bola	44	2	-	-	-	-
Takkalalla	33	5	-	-	-	-
Sajoanging	35	5	-	-	-	-
Penrang	37	3	-	-	-	-
Majauleng	57	5	1			
Tanasitolo	54	6	-	-	-	-
Belawa	50	10	-	-	-	-
Maniangpajo	29	19	-	-	-	-
Gilireng	23	4	-	-	-	-
Keera	40	4	-	-	-	-
Pitumpanua	77	1	3	1	-	-
Wajo	691	100	7	2	-	-

Sumber: Kementerian Agama Kab. Wajo, 2020

Jika kita lihat tabel diatas mengenai jumlah tempat peribadatan, sangat jelas bahwa di Kabupaten wajo agama yang dominan adalah agama islam, kemudian agama-agama yang lain seperti kristen dll.

Sarana peribadatan yang digunakan sehari-hari oleh masyarakat Kabupaten Wajo berupa Masjid sekitar 691 buah, Mushola sekitar 100 buah, dan Gereja 7 buah serta Gereja Katolik 2 buah. Kita melihat sarana peribadatan yang paling banyak adalah masjid karena masyarakat Kabupaten Wajo dominan memeluk agama Islam.

B. Aspek-aspek RTRW Kabupaten Wajo

Permasalahan-permasalahan dalam implementasi tata ruang wilayah Kabupaten tersebut akan diuraikan dalam tinjauan aspek kelembagaan, aspek dasar pengambilan kebijakan, dan aspek partisipasi masyarakat.

1. Aspek Kelembagaan Penataan Ruang Kabupaten

Koordinator kelembagaan (*Leading sector*) penataan ruang di Kabupaten adalah Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda), sedangkan Dinas/Instansi yang terlibat sesuai dengan organisasi kelembagaan daerah masing-masing. Masalah yang dihadapi dalam kelembagaan penataan ruang Kabupaten adalah kurangnya sumberdaya tenaga perencana, baik dari segi jumlah tenaga, maupun dari segi kualitas dan kemampuan tenaga perencana, dilihat dari kesesuaian latar belakang pendidikan, dan masih kurangnya keahlian dan profesionalitas tenaga perencana.

Upaya yang perlu dilakukan menyangkut kelembagaan penataan ruang Kabupaten Wajo adalah peningkatan kapasitas (*Capacity building*) tenaga perencana, baik dengan mengikuti pendidikan formal maupun melalui kegiatan kursus, seminar dan lokakarya yang terkait dengan bidang tugas penataan ruang. Selama ini kegiatan penyusunan RTRW dan dokumen tata ruang lainnya diserahkan pengerjaannya kepada perusahaan Konsultan Perencana sehingga kemampuan tenaga perencana yang ada tidak berkembang, sehingga perlu dipertimbangkan pola swakelola dimana konsultan hanya bertindak sebagai advisor dan fasilitator.

2. Aspek RTRW Sebagai Dasar Pengambilan Kebijakan

Untuk dapat mewujudkan tujuan penataan ruang maka rencana tata ruang kota itu harus dilaksanakan sesuai dengan fungsinya, yaitu pertama sebagai alat pengatur (*regulatory planning*) dalam proses pembangunan kota yang tertuang dalam rumusan-rumusan yang cenderung bersifat deterministik. Kedua, pedoman bagi upaya-upaya aktif pemerintah/pengelola kota mempengaruhi dan bahkan mengeksekusi proses-proses pembangunan (*development planning*). Ketiga sebagai alat perangsang pasar yang dapat berpengaruh terhadap perkembangan kota walaupun mungkin secara tidak langsung. Melihat fungsi tata ruang tersebut, maka kebijakan pembangunan seyogyanya menjadikan RTRW sebagai salah satu dasar pengambilan kebijakan. Akan tetapi, kenyataan yang ditemukan di Kabupaten Wajo, RTRW belum dijadikan sebagai acuan dalam penyusunan program pembangunan daerah. Selaian RTRW,

dokumen perencanaan yang ada di Kabupaten meliputi Program Pembangunan Daerah (Propeda), Rencana Strategis (Renstra), dan Rencana Pembangunan Tahunan Daerah (Repetada). Akan tetapi dokumen-dokumen tersebut belum efektif dilaksanakan, antar dokumen tidak terintegrasi bahkan cenderung tidak terkait. Hal ini merupakan pemborosan anggaran publik untuk perencanaan, dan menimbulkan kerancuan dalam mekanisme manajemen perencanaan pembangunan.

3. Aspek Partisipasi Masyarakat Dalam Penataan Ruang

Paradigma lama proses perencanaan pembangunan lebih mengedepankan paradigma politik sentralisasi dan dominannya peranan negara pada arus utama kehidupan bermasyarakat. Partisipasi lebih diartikan pada bagaimana upaya mendukung program pemerintah dan upaya-upaya yang pada awal dan konsep pelaksanaannya berasal dari pemerintah. Pada era otonomi daerah, dimana daerah dan masyarakat memiliki kewenangan yang besar untuk mengatur dan mengurus daerahnya, maka konsep yang harus dikembangkan adalah paradigma baru partisipasi, yaitu pengambilan bagian dalam kegiatan bersama (Taking part in joint action) dalam kekuasaan dan tanggung jawab pelaku-pelaku pembangunan (pemerintah, swasta dan masyarakat), tidak hanya secara fisik namun juga secara mental. Arnstein (1995) membuat tipologi atau penggolongan partisipasi masyarakat menjadi delapan tingkatan, yang biasa dikenal sebagai jenjang partisipasi masyarakat (a ladder of citizen participation). Kedelapan tingkatan itu dikelompokkan menjadi tiga tipe partisipasi, yaitu:

(1) Tidak ikut serta (non participation), (2) Tingkat penghargaan atau formalitas (degrees of tokenism), dan (3) Tingkat kekuatan masyarakat (degrees of citizen power). Dalam implementasi penataan ruang di Kabupaten Wajo, paradigma partisipasi masyarakat dalam penataan ruang yang dikembangkan masih paradigma lama. Berdasarkan tipologi atau penggolongan partisipasi masyarakat dari Arnstein (1995), maka partisipasi masyarakat dalam penataan ruang tergolong dalam kelompok dua, tingkat penghargaan atau formalitas (degrees of tokenism), dimana anggota masyarakat boleh didengar dan harus didengar, akan tetapi mereka tidak punya kekuasaan, sehingga pandangan mereka kurang didengar oleh pengambil keputusan.

Memperhatikan program jangka pendek dan program jangka panjang penataan ruang di atas, belum memberikan ruang yang lebih luas bagi partisipasi masyarakat dalam penataan ruang. Ke depan, peningkatan partisipasi masyarakat sebagai subyek atau pelaku pembangunan perlu lebih ditingkatkan. Dalam kegiatan revisi RTRW dan penjabaran lebih lanjut dari RTRW, masyarakat harus dilibatkan dalam pembuatan keputusan, kebijaksanaan, perencanaan pembangunan. Masyarakat diberikan kesempatan untuk mengemukakan pendapat dan aspirasinya dalam menilai suatu rencana yang akan ditetapkan. Masyarakat juga diberi kesempatan untuk menimbang suatu keputusan yang akan diambil. Partisipasi dalam pembuatan keputusan adalah proses dimana prioritas-prioritas rencana dipilih untuk dituangkan dalam program pembangunan, sehingga dengan

mengikutsertakan masyarakat secara tidak langsung mereka telah mengalami pendidikan dalam menentukan masa depannya secara demokratis. Dalam implementasi kebijakan tata ruang, masyarakat dilibatkan dalam mengevaluasi dan mengawasi pembangunan, yaitu bagaimana ikut serta menilai dan mengawasi kegiatan pembangunan serta memelihara hasil-hasil pembangunan yang dicapai. Peningkatan peran serta masyarakat dalam penataan ruang ini harus dilengkapi dengan perangkat hukum dan penegakan hukum (Law Enforcement) sehingga tidak ditemukan lagi penyimpangan tata ruang. Dengan demikian rencana tata ruang sebagai alat pengaturan, pengendalian dan pengarahan pemanfaatan ruang di wilayah Kabupaten dapat dilaksanakan sesuai fungsinya.

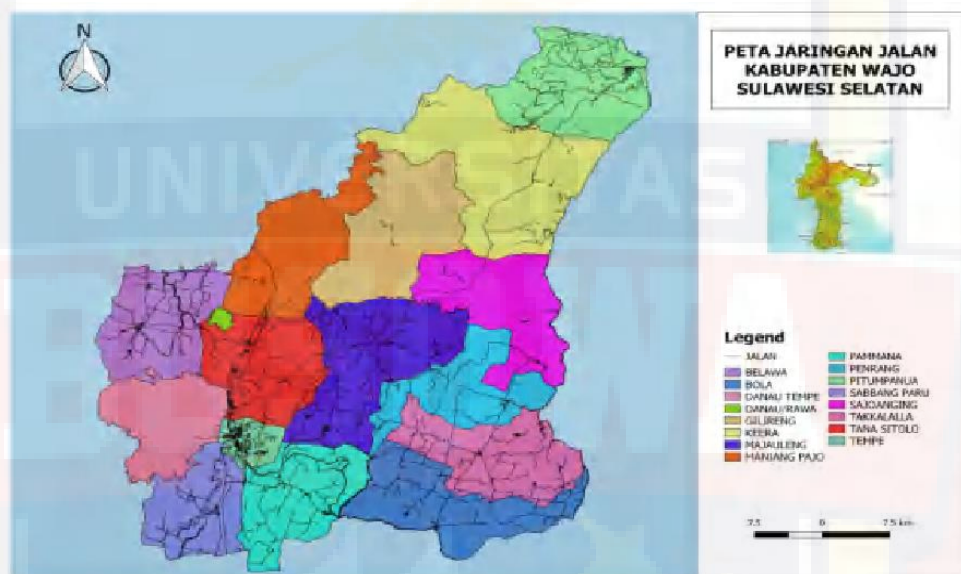
Setelah diketahui berbagai kriteria lokasi terminal yang telah ditetapkan maka langkah selanjutnya adalah menentukan ukuran masing-masing kriteria tersebut. Seperti yang telah diuraikan pada bagian sebelumnya maka besaran ukuran kriteria ini dapat berbentuk mutlak (absolute) maupun relative.

C. Karakteristik Jaringan Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006).

1. Jaringan Jalan

Untuk membuat peta jaringan jalan Kabupaten Wajo, data jaringan jalan diunduh dari Open Street Map melalui program QGIS berupa file shp. Dengan bantuan program QGIS dapat dianalisis panjang jalan per kecamatan dan selanjutnya diklasifikasikan untuk mengetahui kecamatan dengan jalan terpanjang.



Gambar 4.2. Peta Jaringan Jalan Kabupaten Wajo
(Sumber: BPS Kabupaten Wajo 2021)

Jaringan jalan terdiri dari ruas-ruas jalan yang menghubungkan satu dengan yang lain pada titik pertemuan yang merupakan simpul-simpul transportasi yang dapat memberikan alternatif pilihan bagi pengguna jalan. Jaringan jalan terpanjang di Kabupaten Wajo adalah jaringan jalan di Kecamatan Majauleng dengan panjang total 214,93 Km atau mencapai 11,43 % dari total panjang jalan Kabupaten Wajo. Sedangkan untuk jaringan jalan terpendek di Kecamatan Gilireng dengan panjang jalan 6,43 Km atau hanya 0,34% dari total panjang jalan di Kabupaten Wajo.

Tabel 4.8
Panjang Jaringan Jalan tiap kecamatan di Kabupaten Wajo

No.	Kecamatan	Panjang Jalan(Km)	Persen(%)
1	Belawa	204.33	10.86
2	Bola	176.11	9.36
3	Keera	78.22	4.16
4	Pammana	181.57	9.65
5	Pitumpanua	193.77	10.30
6	Sabang Paru	135.23	7.19
7	Sajoanging	58.18	3.09
8	Tanasitolo	185.12	9.84
9	Maniangpajo	34.92	1.86
10	Takkalalla	168.47	8.96
11	Tempe	160.17	8.52
12	Gilireng	6.43	0.34
13	Majauleng	214.93	11.43
14	Penrang	83.35	4.43
Total		1880.8	100.00

Sumber: Analisis dengan Quantum Gis

Jaringan jalan Kabupaten Wajo dapat dikelompokkan berdasarkan pemerintah yang berwenang untuk mengelolanya yang terdiri dari Jalan Nasional, Jalan Provinsi. Berikut disajikan Tabel 4.9 pembagian jalan berdasarkan pemerintah yang berwenang mengelolanya.

Tabel 4.9
Panjang Jaringan Jalan Berdasarkan Pemerintah yang Berwenang Mengelola

Panjang Jaringan Jalan Berdasarkan Status Jalan Di Kabupaten Wajo		
No	Kecamatan	Panjang Jalan (Km)
1	Nasional	113.53
2	Provinsi	86.45
Jumlah		199.98

Sumber: Badan Pusat Statistik kabupaten Wajo, 2018

2. Indeks Jalan

Indeks jalan adalah suatu ukuran kemudahan bagi pengguna jalan untuk mencapai suatu pusat kegiatan atau simpul-simpul kegiatan di dalam

wilayah yang dilayani jalan. Indeks Jalan diperoleh dengan membagi panjang jalan (km), dengan luas wilayah daerah terkait (km²).

$$\text{Indeks Jalan} = \frac{\text{panjang jalan (km)}}{\text{luas wilayah daerah terkait (km}^2\text{)}}$$

Tabel 4.10
Indeks Jalan tiap kecamatan di Kabupaten Wajo

No	Kecamatan	Panjang Jalan (Km)	Luas Wilayah (Km ²)	Indeks Jalan (/Km)	(%)
1	Belawa	204.33	159.73	1.28	8.73
2	Bola	176.11	177.62	0.99	6.77
3	Keera	78.22	292.77	0.27	1.82
4	Pammana	181.57	154.26	1.18	8.03
5	Pitumpanua	193.77	183.75	1.05	7.20
6	Sabang Paru	135.23	122.85	1.10	7.51
7	Sajoanging	58.18	173.71	0.33	2.29
8	Tanasitolo	185.12	155.88	1.19	8.11
9	Maniangpajo	34.92	176.73	0.20	1.35
10	Takkalalla	168.47	168.43	1.00	6.83
11	Tempe	160.17	35.8	4.47	30.54
12	Gilireng	6.43	203.76	0.03	0.22
13	Majauleng	214.93	225.59	0.95	6.50
14	Penrang	83.35	138.63	0.60	4.10
Total		1880.8	2369.51	14.65	100.00

Sumber: Analisis dengan Quantum Gis

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa Kecamatan Tempe dan Kecamatan Belawa memiliki indeks jalan yang tinggi mencapai 4,47 dan 1,28 per Km. Sehingga dapat diketahui bahwa konektivitas jalan di kedua daerah tersebut juga semakin baik dilihat dari ketersediaan jaringan jalannya.

Sebagai perbandingan indeks jalan di Kabupaten Wajo dan kabupaten-kabupaten lain di Sulawesi Selatan. maka dibawah ini disajikan indeks jalan dari beberapa kabupaten dan kota di Sulawesi Selatan.

Tabel 4.11
Indeks Jalan Kabupaten/Kota Sulawesi Selatan

No	Kabupaten/Kota	Indeks Jalan (Km)
1	Wajo	0.79
2	Sidrap	0.91
3	Pinrang	0.79
4	Bone	0.61
5	Pare-Pare	3.68
6	Makassar	9.86
7	Gowa	1.62
8	Takalar	2.67
9	Bantaeng	0.47
10	Bulukumba	0.72

Sumber: Analisis dengan Quantum Gis

D. Penentuan Ukuran-ukuran Kriteria lokasi Terminal

1. Kriteria Standar

- a) Terminal sebaiknya berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan Pencapaian yang tertinggi (Most Accessible). Pengertian Most Accessible terhadap lokasi terminal dalam studi ini yaitu mengambil salah satu pengertian yang telah diberikan oleh Rushton, yaitu meminimumkan jarak rata-rata (minimizing average distance) penduduk terhadap fasilitas. Maka hal tersebut sesuai untuk Terminal Angkutan Umum Sawerigading dengan pertimbangan sebagai berikut:
- Terminal Angkutan Umum Sawerigading adalah prasarana yang seharusnya digunakan oleh umum (Publik) tetapi keberadaannya tidak berfungsi bagi kegiatan perangkutan, sehingga lokasinya harus sedekat mungkin (minimum) dan mudah dijangkau oleh semua penduduk yang tersebar tidak merata di Kota Sengkang.

- Kriteria “minimizing average distance” bertujuan untuk pemerataan pelayanan terhadap semua penduduk dan tidak berpihak kepada sekelompok penduduk tertentu.
- Pola atau jaringan jalan di Kota Sengkang berbentuk semi grid sehingga kriteria “minimizing average distance” lebih sesuai dari kriteria lainnya.

Dengan demikian lokasi terminal tersebut harus berada pada lokasi yang paling mudah dicapai dalam pergerakan antar kota sehingga lokasinya harus dapat memenuhi persyaratan jarak rata-rata terkecil. Dalam studi ini jarak rata-rata yang diukur adalah jarak rata-rata antar pusat desa di Kota Sengkang, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.12 dibawah ini.

Tabel 4.12
Jarak Antar Pusat Desa Dengan Lokasi
Terminal Sawerigading Sengkang

NO	DESA	SENGKANG	TANCUNG	ANABBANUA	BELAWA	GILIRENG	ATAPANGE	JALANG	KEERA	SIWA	SALOJAMPU	KAMPIRI	SOLO	PENEKI	DOPING
1	SENGKANG	0	10	25	30	35	27	50	60	82	11	15	30	40	45
2	TANCUNG	10	0	15	20	25	17	40	50	72	21	25	40	50	55
3	ANABBANUA	25	15	0	8	10	18	40	38	60	36	40	55	65	50
4	BELAWA	30	20	8	0	17	22	47	45	67	41	45	60	48	58
5	GILIRENG	35	25	10	17	0	8	31	25	50	46	50	65	31	26
6	ATAPANGE	27	17	18	22	8	0	23	33	55	38	42	57	23	18
7	JALANG	50	40	40	47	31	23	0	23	32	61	65	20	10	7
8	KEERA	60	50	38	45	25	33	23	0	22	71	75	90	32	27
9	SIWA	82	72	60	67	50	55	32	22	0	93	97	112	54	49
10	SALOJAMPU	11	21	36	41	46	38	61	71	93	0	11	30	40	56
11	KAMPIRI	15	25	40	45	50	42	65	75	97	11	0	15	25	60
12	SOLO	30	40	55	60	65	57	20	90	112	30	15	0	10	15
13	PENEKI	40	50	65	48	31	23	10	32	54	40	25	10	0	5
14	DOPING	45	55	50	58	26	18	7	27	49	56	60	15	5	0
	JUMLAH	460	440	460	508	419	381	449	591	845	555	565	599	433	471

Sumber: Dishub Kab. Wajo dan hasil perhitungan 2022

Hasil perhitungan (jarak diukur menurut jarak terdekat melalui jaringan jalan yang ada)

Keterangan: Sengkang adalah lokasi terminal, metoda pengklasifikasian data yaitu menurut Sturges

$X \text{ minimal} \leq \text{sedang/rendah} = \text{klasifikasi tinggi (Q1)}$

Antara Q1 dan Q3 = klasifikasi sedang

$\geq X \text{ maksimal} = \text{klasifikasi rendah (Q3)}$

Dengan menggunakan metoda pengklasifikasian data pada tabel 4.12 di atas maka dapat disusun ada tiga klasifikasi jarak rata-rata antar pusat desa yaitu:

- Klasifikasi tinggi (R : 381 – 535)
- Klasifikasi Sedang (R : 536 – 690)
- Klasifikasi Rendah (R : 691 – 845)

Dari klasifikasi tersebut ditunjukkan bahwa jarak rata-rata antar pusat-pusat desa terkecil berkisar pada rentang R : 381 – 535. Hasil pengklasifikasian ini dapat disimpulkan bahwa ukuran untuk criteria tersebut diatas adalah lokasi terminal harus berada pada desa dengan klasifikasi yang memenuhi R : 381–535. Kota Sengkang sebagai lokasi Terminal Sawerigading berada pada klasifikasi jarak rata-rata dengan rentang R : 460.

- b) Terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum. Jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum terletak pada titik pertemuan antara berbagai rute angkutan umum yang ada. Dari uraian di atas terkandung pengertian bahwa bahwa lokasi terminal di Kota Sengkang harus terletak pada titik pertemuan antara berbagai rute angkutan umum yang melalui Kota Sengkang. Sistem angkutan antar kota di Kota Sengkang membentuk jalur Utara (Sengkang - Siwa), jalur Barat (Sengkang – Belawa), jalur Selatan

(Sengkang - Salojampu) dan Jalur Timur (Sengkang – Peneki). Semua sistem angkutan umum tersebut menggunakan jalan kolektor primer (jalan lokal kelas III.C) sebagai jaringan jalan utama sehingga dapat disimpulkan bahwa lokasi terminal tersebut harus terletak pada jaringan kolektor primer tersebut, yang berarti bahwa lokasi optimal terminal harus berada pada titik median jaringan jalan tersebut.

- c) Terminal harus terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota (lokal). Terminal angkutan antar kota bukanlah akhir dari pergerakan penumpang karena penumpang akan melanjutkan perjalanannya untuk mencapai tempat tertentu di dalam kota (lokal). Sehingga ada keterkaitan yang erat antara sistem angkutan antar kota dengan sistem angkutan dalam kota. Tidak ada ukuran baku untuk mengukur keterkaitan sistem angkutan ini. Dalam studi ini ukuran yang dipergunakan pada kriteria di atas ialah jumlah trayek yang melalui atau melewati lokasi terminal angkutan umum. Jumlah trayek atau angkutan umum yang dapat melalui suatu lokasi akan memberi gambaran tingkat kemudahan untuk menuju atau mencapai lokasi tersebut secara langsung. Semakin banyak jumlah trayek yang melalui atau melewati suatu lokasi terminal maka kemudahan untuk mencapai suatu lokasi yang diinginkan secara langsung akan semakin tinggi, sebaliknya jika semakin kecil jumlah trayek yang melewati suatu lokasi maka kemudahan untuk mencapai suatu lokasi yang diinginkan secara langsung juga semakin rendah.

Angkutan umum perkotaan yang melewati Kota Sengkang berupa angkutan kota (angkot) dan mobil pete-pete. Dengan melihat beberapa keterangan yang telah dijelaskan di atas, maka ukuran yang dapat digunakan dalam kriteria lokasi tersebut adalah semakin banyak jumlah trayek angkutan umum yang melalui atau melewati lokasi terminal maka akan semakin baik pula tingkat fungsi atau kesesuaian lokasi terminal tersebut.

- d) Terminal harus mempunyai keterpusatan terhadap lokasi penumpang yang potensial. Penduduk merupakan salah satu faktor yang paling penting atau utama untuk dipertimbangkan dalam proses penentuan lokasi terminal karena penduduk adalah pemakai utama jasa terminal tersebut. Penduduk yang berpotensi untuk melakukan pergerakan regional (antar kota) dalam studi ini adalah penduduk yang telah berumur 15 tahun ke atas dengan pertimbangan bahwa mereka merupakan kelompok umur kerja dan sangat berpotensi untuk melakukan pergerakan regional dengan jarak yang cukup jauh.

2. Kriteria Tapak (Site) Terminal

- a) Terminal harus terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer (Arteri). Keberadaan lokasi terminal di Kota Sengkang selain untuk melayani angkutan dalam kota juga melayani angkutan antar kota dalam jarak sedang. Angkutan antar kota ini menyangkut ukuran kendaraan lebih besar seperti Elf, kecepatan yang relatif lebih tinggi dan frekuensi berhenti lebih rendah sehingga harus tersedia jaringan

jalan kolektor primer (Arteri) yang secara fungsional harus terkait dengan terminal tersebut.

- b) Terminal harus terletak pada lokasi di bawah subordinasi terminal primer utama untuk melengkapi pelayanan terminal primer utama tersebut. Kriteria ini lebih menunjukkan data kualitatif sehingga ukuran yang dapat digunakan adalah berupa penilaian relatif pada kemudahan pencapaian lokasi antar kedua terminal tersebut, misalnya dengan mempertimbangkan waktu tempuh. Dalam waktu yang relatif singkat dari terminal misalnya sekitar 15 menit.
- c) Lokasi Terminal harus menampung <25 kendaraan/jam dengan kebutuhan ruang lahan sebesar 2.5 ha. Untuk menyelaraskan fungsi terminal angkutan umum di Kota Sengkang ini dibutuhkan ruang seluas 2,5 Ha dan dapat menampung < 25 Kendaraan/jam sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh SKB (Surat Keputusan Bersama) Tiga Menteri. Oleh karena itu maka ukuran criteria di atas adalah terminal harus berada pada lokasi/ daerah yang memiliki lahan seluas 2.5 Ha.
- d) Terminal harus terletak atau memiliki ketersediaan jaringan jalan yang memadai. Terminal harus terletak pada daerah yang memiliki ketersediaan jaringan jalan yang diperoleh dengan membandingkan panjang jaringan jalan (Ha) terhadap luas wilayah (Ha) desa yang bersangkutan dan dinyatakan dalam persen (%).

- e) Lokasi terminal harus berada diluar kawasan pusat kota (CBD) dan terletak di daerah pinggiran kota.
- f) Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukan bagi kegiatan industri. Kegiatan industri adalah kegiatan yang mempunyai kemungkinan tinggi terjadinya kecelakaan berupa ledakan atau kebakaran misalnya tangki atau tanker. Lokasi terminal yang terlalu dekat dengan kegiatan industri dikhawatirkan akan mengakibatkan gangguan yang berasal dari dalam terminal terhadap industri yang terdekat.
- g) Lokasi terminal harus berada diluar daerah konservasi yang telah ditetapkan. Berdasarkan seluruh uraian tentang ukuran kriteria lokasi/tapak terminal angkutan umum di atas, maka untuk melakukan penilaian langsung terhadap lokasi/tapak terminal tersebut dapat dilakukan dengan membandingkan antara ukuran kriteria lokasi/tapak tersebut dengan lokasi/tapak sebenarnya dari terminal yang sedang dikaji atau dievaluasi.

3. Kelengkapan Fasilitas

a. Prasarana Terminal

Prasarana angkutan jalan yang berupa terminal merupakan salah satu bentuk prasarana transportasi tempat terjadinya naik turun penumpang dan terjadinya pergantian moda angkutan baik intra maupun antar moda, serta mengatur kedatangan dan keberangkatan angkutan penumpang.

Prasarana terminal Sawerigading dengan jarak 20 m dari jalan utama dengan luas 1.5 Ha dan memiliki fasilitas penunjang sebagai berikut:

- 1) Pelataran Kedatangan Kendaraan
- 2) Pelataran parkir kendaraan
- 3) Kantor terminal
- 4) Mushola
- 5) Toilet
- 6) Papan pengumuman
- 7) Jalan lingkungan
- 8) Pelataran keberangkatan kendaraan
- 9) Pelataran tunggu penumpang
- 10) Pelataran parkir pengunjung
- 11) Pos Keamanan POLRI
- 12) Ruang Laktasi
- 13) Fasilitas Internet Wifi

Dari fasilitas yang ada kondisi fisik dari terminal Sawerigading masih dalam keadaan bagus dan layak pakai.

b. Sarana

Sarana merupakan kendaraan atau moda angkutan yang melewati Kota Sengkang sebanyak 406 unit armada. Dari 406 armada mempunyai jumlah 3 Trayek angkutan kota dan antar kota yaitu trayek yang melayani antar kecamatan dalam kabupaten.

Kondisinya masih keadaan layak karena pemerintah setempat biasanya suka melakukan peremajaan pada jenis angkutan yang sudah tidak layak pakai. Jenis pelayanan angkutan di Kota Sengkang di dominasi oleh angkot dengan jumlah armada sekitar 76 unit dan mikrolet/elf sebanyak 330 unit kendaraan.

E. Evaluasi Terhadap Lokasi Terminal

Seperti telah diuraikan pada bab sebelumnya maka evaluasi lokasi terminal ini dimaksudkan untuk melihat sejauh mana terdapat kesesuaian antara kriteria lokasi/tapak terminal menurut teori dengan lokasi/tapak yang sebenarnya. Berdasarkan seluruh uraian ukuran kriteria lokasi/tapak terminal yang telah dihasilkan di atas selanjutnya dilakukan evaluasi terhadap lokasi/tapak terminal angkutan umum yaitu sebagai berikut:

1. Evaluasi Lokasi Terminal Sawerigading

- a. Terminal sebaiknya berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan pencapaian yang tertinggi (*Most Accessible*). Ukuran kriteria ini menyatakan bahwa lokasi terminal harus berada pada kota yang memiliki atau memenuhi jarak rata-rata antara R : 381–535. Dan karena itu jarak rata-rata yang paling terdekat dibandingkan dengan daerah lainnya yaitu berada pada daerah Tancung, Gilireng, Atapange dan Peneki serta Jalang dengan jarak rata-rata 430.
- b. Terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum. Ukuran kriteria ini menyebutkan bahwa lokasi terminal harus sedekat mungkin dengan pintu gerbang Jalur Selatan

dan Jalur Utara yang berkaitan dengan jalan arteri sekunder. Pada kenyataannya lokasi terminal tersebut sudah berada pada titik jalur pertemuan dari jumlah aliran terbesar sistem angkutan. Maka dengan kriteria sudah ada kesesuaian.

- c. Terminal harus terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota (lokal). Ukuran ini menyebutkan bahwa semakin banyak angkutan kota yang melalui atau melewati terminal tersebut akan semakin baik pula bagi fungsi suatu terminal. Terminal Sawerigading saat ini dilalui oleh angkutan trayek dalam kota dan angkutan trayek antar desa (angkutan pedesaan) serta angkutan trayek antar kota/kabupaten
- d. Lokasi terminal harus memiliki keterpusatan terhadap lokasi penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan. Terminal Sawerigading terletak di kota Sengkang yang merupakan ibukota Kabupaten Wajo dimana hampir semua fasilitas utama kota (Pasar Sentral, Kantor pemerintah, sekolah, rumah sakit, dll) berada di Pusat Kota Sengkang sehingga potensi masyarakat/penumpang untuk melakukan pergerakan sangat besar, oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa antara lokasi terminal dan kriteria terminal, sudah ada kesesuaian.

Dari hasil analisis di atas dibuat tabel kesesuaian antara kriteria lokasi terminal dengan lokasi terminal yang sebenarnya (kondisi faktual) yaitu sebagai berikut:

1. Kriteria lokasi dengan lokasi terminal memiliki karakteristik yang sesuai (+)
2. Kriteria lokasi dengan lokasi terminal memiliki karakteristik yang tidak sesuai (-)

Untuk mengetahui lebih jelas dari hasil evaluasi terhadap lokasi terminal yang telah dilakukan dapat dilihat pada tabel 4.13 dibawah berikut ini:

Tabel 4.13
Kesesuaian Antara Kriteria Lokasi Dengan Lokasi Terminal Sawerigading

No	Kriteria Lokasi	Kondisi Eksisting	Kesesuaian
1	Lokasi terminal seharusnya berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan pencapaian yang tertinggi (<i>most accessible</i>) R: 381–535	Lokasi terminal telah berada pada daerah yang mempunyai tingkat kemudahan pencapaian, lokasi terminal berada pada rentang R: 460	Sesuai (+)
2	Lokasi terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	Lokasi terminal sudah berada pada titik jalur pertemuan dari jumlah aliran terbesar sistem angkutan.	Sesuai (+)
3	Terminal harus Terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota (lokal)	Angkutan kota, angkutan pedesaan dan angkutan antar kota telah diarahkan masuk terminal Sawerigading	Sesuai (+)
4	Lokasi terminal harus memiliki keterpusatan terhadap lokasi penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan.	Lokasi terminal telah berada dilokasi yang memiliki penduduk / penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan.	Sesuai (+)

Sumber: Hasil Analisis 2022

2. Evaluasi Tapak (Site) Terminal

Tabel 4.14 Kesesuaian Antara Kriteria Tapak dengan Tapak Terminal Sawerigading

No	Kriteria lokasi	Kondisi Eksisting	Kesesuaian
1	Terminal harus terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer.	terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer	Sesuai (+)
2	Terminal harus terletak pada lokasi di bawah sub ordinasi	Kabupaten Wajo tidak	Tidak sesuai

No	Kriteria lokasi	Kondisi Eksisting	Kesesuaian
	terminal primer utama untuk melengkapi pelayanan terminal primer utama tersebut.	mempunyai terminal primer utama	(-)
3	Lokasi Terminal harus menampung <25 kendaraan/jam dengan kebutuhan ruang lahan sebesar 2.5 ha.	Lahan yang tersedia 1.5 Ha	Tidak Sesuai (-)
4	Terminal harus terletak pada daerah yang memiliki ketersediaan jaringan jalan dan indeks jalan yang tertinggi,	Lokasi Terminal berada Kota sengkang dengan indeks jalan tertinggi di kab. Wajo Indeks: 4,47	sesuai (+)
5	Lokasi terminal harus berada diluar kawasan pusat kota (CBD).	Terminal terletak dipinggiran kota	Sesuai (+)
6	Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukan bagi kegiatan industri	Tidak ada kawasan industri	Sesuai (+)
7	Lokasi terminal harus berada diluar daerah konservasi yang telah ditetapkan.	Tidak ada kawasan konservasi	Sesuai (+)

Sumber: Hasil Analisis 2022

Berdasarkan hasil evaluasi yang telah dilakukan di atas baik terhadap lokasi terminal dan tapak (site) terminal maupun berdasarkan kondisi eksisting dapat diambil kesimpulan bahwa lokasi terminal Sawerigading ternyata layak untuk dipertahankan.

3. Persepsi Masyarakat

Perilaku orang/masyarakat dapat menentukan dan mempengaruhi berjalan atau tidaknya suatu kebijakan atau peraturan, dikarenakan dalam masalah transportasi perilaku masyarakat yang buruk akan menjadikan sumber masalah dan dikhawatirkan akan menghambat kelancaran kebijakan yang akan diterapkan.

Perilaku masyarakat yang akan dibahas dibagi menjadi tiga diantaranya perilaku penumpang sebagai pengguna (user) jasa angkutan,

perilaku supir atau pengemudi sebagai pelaku jasa angkutan umum dan perilaku petugas sebagai pengelola jasa angkutan umum.

Dari hasil survey langsung kelapangan atau wawancara kepada ketiga stockholder yang telah diuraikan di atas yaitu sebagai berikut:

a. Persepsi Penumpang

Perilaku penumpang sebagai pengguna jasa angkutan umum dari hasil survey dengan sampel diambil berdasarkan rumus Slovin dengan nilai kritis 10% dari jumlah penumpang yang dianggap berpotensi untuk melakukan pergerakan dan berdasarkan asumsi penumpang pada jumlah kendaraan angkutan umum yang terdaftar masuk/melewati Kota Sengkang, banyaknya populasi 1275 orang maka sampel yang akan diteliti sebanyak 100 orang.

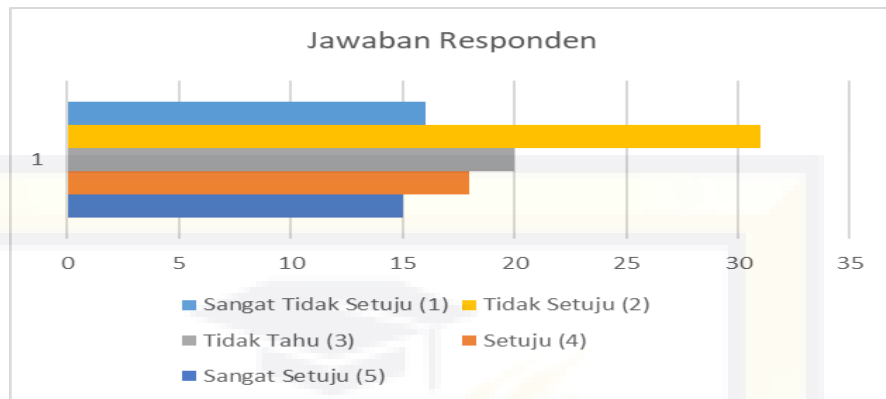
Melalui kuesioner yang diberikan kepada penumpang secara acak dari berbagai trayek dan angkutan yang melewati Kota Sengkang adalah sebagai berikut:

- 1) Penempatan Lokasi Terminal saat ini sudah tepat

Tabel 4.15.
Presepsi Penumpang Terhadap Penempatan Lokasi Terminal Saat Ini Sudah Tepat

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	15	15
Setuju (4)	18	18
Tidak Tahu (3)	20	20
Tidak Setuju (2)	31	31
Sangat Tidak Setuju (1)	16	16
Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.3. Diagram Presepsi Jawaban Penumpang Terhadap Lokasi Penempatan Terminal

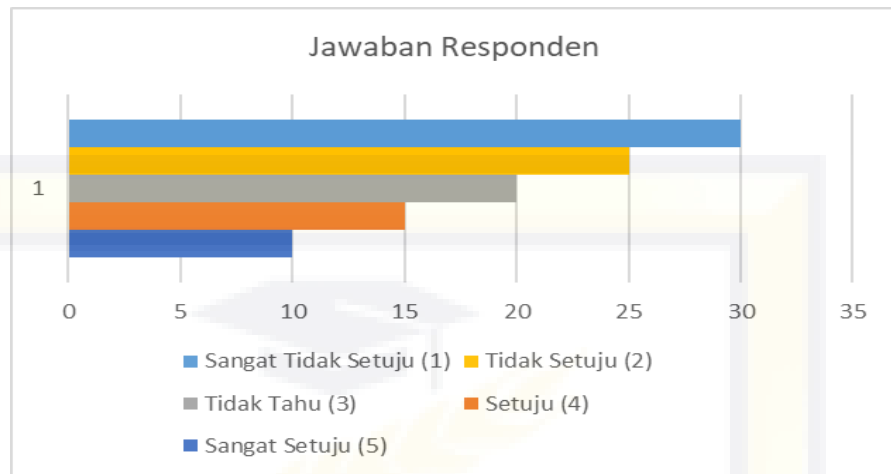
Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju, maka dapat disimpulkan bahwa penempatan terminal tidak tepat karena jarak dari pusat kota menuju lokasi terminal tidak mudah dijangkau oleh para penumpang angkutan.

2) Terdapat kemudahan dalam mencapai terminal

Tabel 4.16. Presepsi Penumpang Terhadap Kemudahan Dalam Mencapai Terminal

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	10	10
Setuju (4)	15	15
Tidak Tahu (3)	20	20
Tidak Setuju (2)	25	25
Sangat Tidak Setuju (1)	30	30
Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.4. Diagram Presepsi Jawaban Penumpang Terhadap Tingkat Kemudahan Mencapai Lokasi Terminal

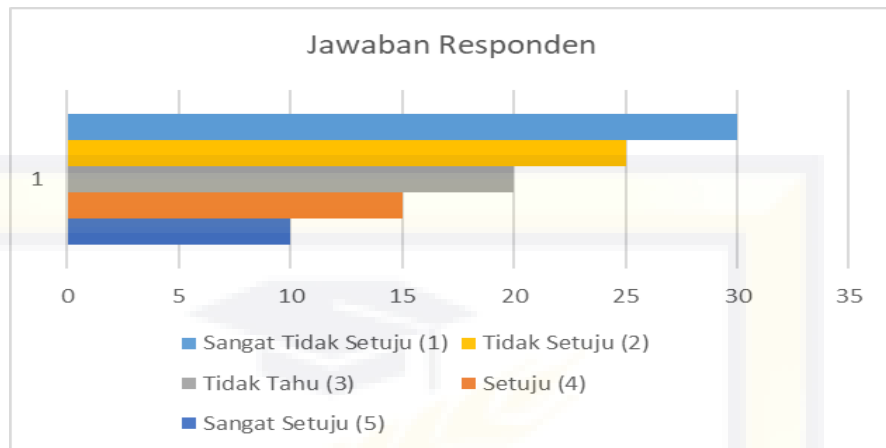
Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat kemudahan dalam mencapai terminal oleh para penumpang angkutan

- 3) Terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini

Tabel 4.17
Presepsi Penumpang Terhadap Kemudahan Dalam Melakukan Pergantian Angkutan Umum

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	10	10
Setuju (4)	15	15
Tidak Tahu (3)	20	20
Tidak Setuju (2)	25	25
Sangat Tidak Setuju (1)	30	30
Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.5. Diagram Presepsi Jawaban Penumpang Terhadap Tingkat Kemudahan Melakukan Pergantian Angkutan

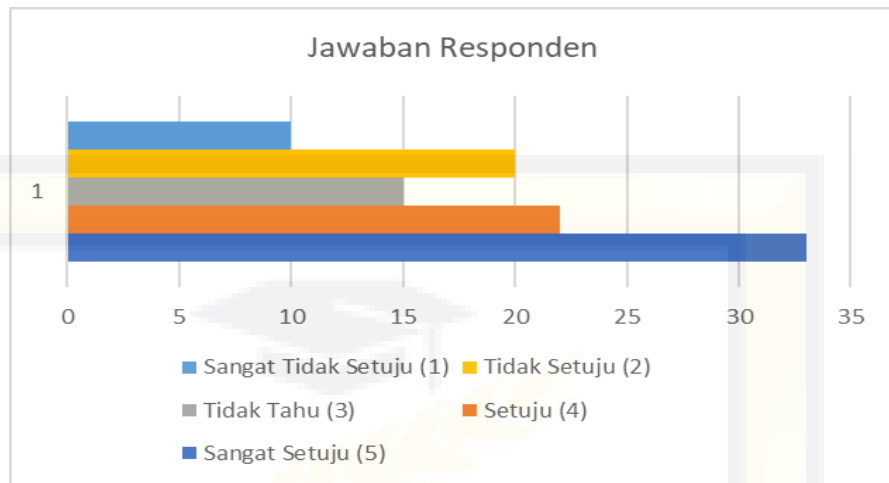
Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum.

- 4) Terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini

Tabel 4.18
Presepsi Penumpang Terhadap Kenyamanan dan Keamanan Dalam Menunggu Angkutan Umum

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	33	33
Setuju (4)	22	22
Tidak Tahu (3)	15	15
Tidak Setuju (2)	20	20
Sangat Tidak Setuju (1)	10	10
Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.6. Diagram Presepsi Jawaban Penumpang Terhadap Tingkat Kenyamanan dan Keamanan Dalam Menunggu Angkutan Umum

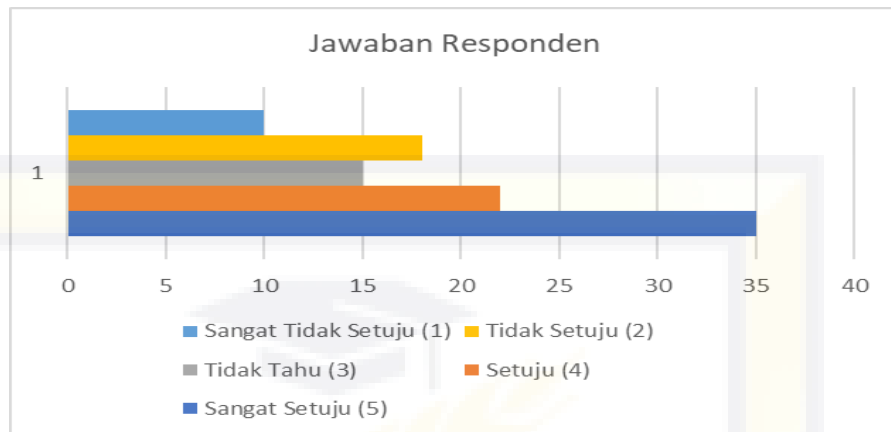
Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini.

- 5) Pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal

Tabel 4.19
Presepsi Penumpang Terhadap Pemanfaatan Fungsi Fasilitas Penunjang Sudah Berjalan Secara Maksimal

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	35	35
Setuju (4)	22	22
Tidak Tahu (3)	15	15
Tidak Setuju (2)	18	18
Sangat Tidak Setuju (1)	10	10
Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.7. Diagram Presepsi Jawaban Penumpang Terhadap Tingkat Pemanfaatan Fungsi Fasilitas Penunjang

Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju, maka dapat disimpulkan bahwa pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal.

b. Persepsi Pengemudi Angkutan Umum (Supir)

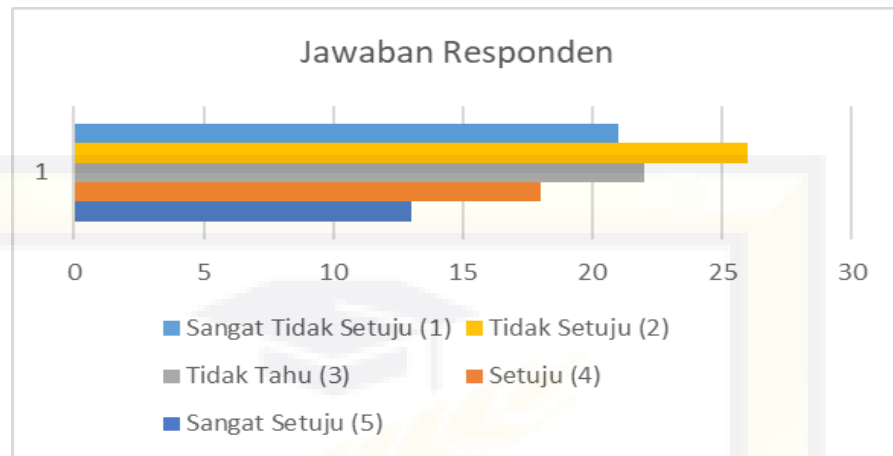
Berdasarkan asumsi pengemudi yang berjumlah 406 orang, serta melalui kuesioner yang dibagikan kepada pengemudi secara acak (random) sebanyak 100 orang dari berbagai trayek dan angkutan yang melewati Kota Sengkang yaitu sebagai berikut:

- 1) Penempatan Lokasi Terminal saat ini sudah tepat

**Tabel 4.20
Presepsi Sopir Terhadap Penempatan Lokasi Terminal saat ini sudah tepat**

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	13	13
Setuju (4)	18	18
Tidak Tahu (3)	22	22
Tidak Setuju (2)	26	26
Sangat Tidak Setuju (1)	21	21
Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.8. Diagram Presepsi Jawaban Sopir Terhadap Lokasi Penempatan Terminal

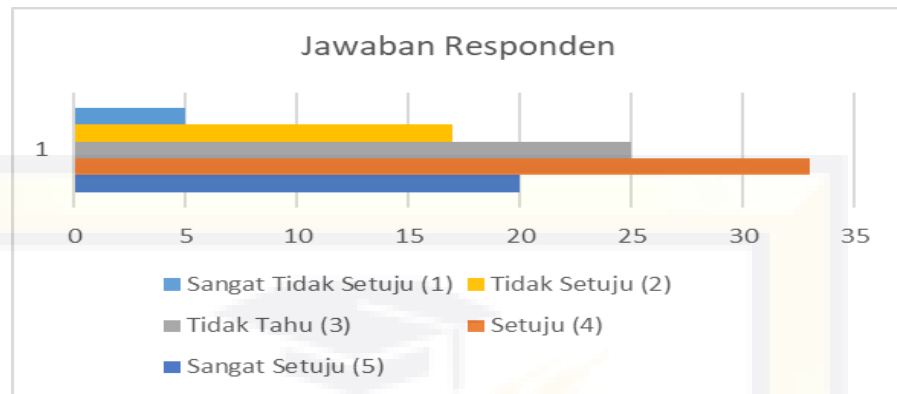
Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju, maka dapat disimpulkan bahwa penempatan terminal tidak tepat karena jarak dari pusat kota menuju lokasi terminal tidak mudah dijangkau menurut pengakuan sopir angkutan.

2) Terdapat kemudahan dalam mencapai terminal

**Tabel 4.21
Presepsi Sopir Terhadap Tingkat Kemudahan Dalam Mencapai Terminal**

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	20	20
Setuju (4)	33	33
Tidak Tahu (3)	25	25
Tidak Setuju (2)	17	17
Sangat Tidak Setuju (1)	5	5
Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.9. Diagram Presepsi Jawaban Sopir Terhadap Tingkat Kemudahan Mencapai Lokasi Terminal

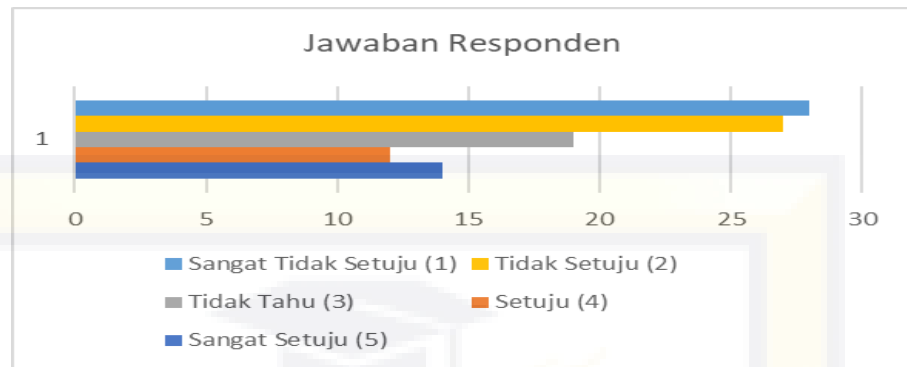
Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat kemudahan dalam mencapai terminal menurut persepsi para supir angkutan.

- 3) Terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini

Tabel 4.22
Presepsi Sopir Terhadap Kemudahan Dalam Melakukan Pergantian Angkutan Umum

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	14	14
Setuju (4)	12	12
Tidak Tahu (3)	19	19
Tidak Setuju (2)	27	27
Sangat Tidak Setuju (1)	28	28
Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.10. Diagram Presepsi Jawaban Sopir Terhadap Tingkat Kemudahan Melakukan Pergantian Angkutan

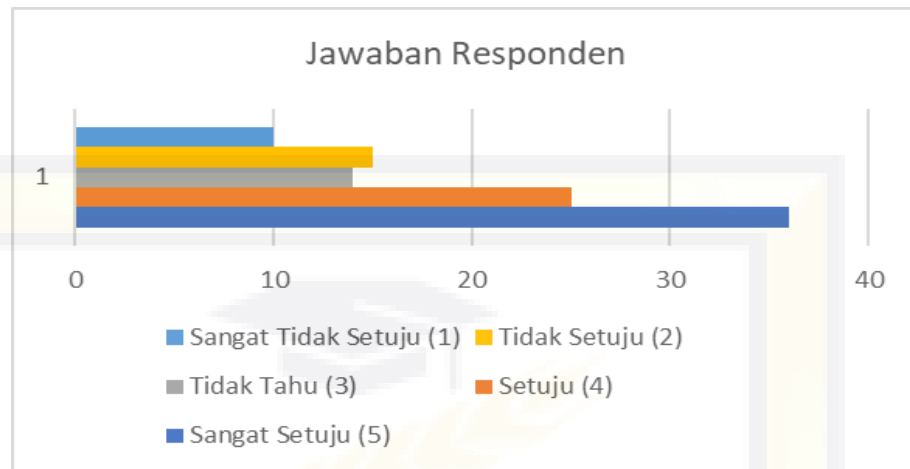
Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum menurut persepsi supir angkutan.

- 4) Terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini

**Tabel 4.23
Presepsi Sopir Terhadap Kenyamanan dan Keamanan Dalam Menunggu Angkutan Umum**

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	36	36
Setuju (4)	25	25
Tidak Tahu (3)	14	14
Tidak Setuju (2)	15	15
Sangat Tidak Setuju (1)	10	10
Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.11. Diagram Presepsi Jawaban Sopir Terhadap Tingkat Kenyamanan dan Keamanan Dalam Menunggu Angkutan Umum

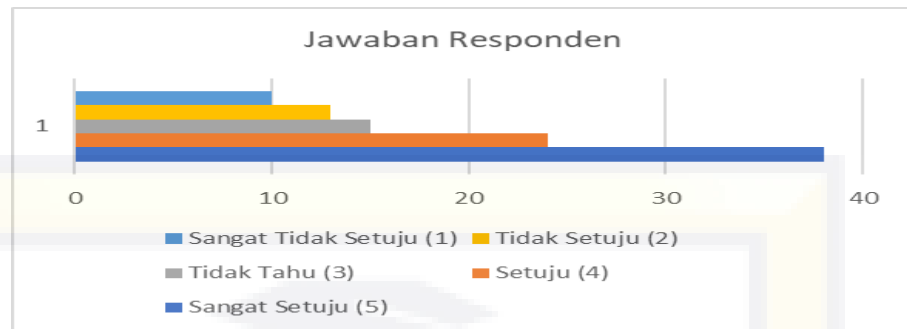
Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju, maka dapat disimpulkan bahwa menurut persepsi sopir terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini.

- 5) Pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal

Tabel 4.24
Presepsi Sopir Terhadap Pemanfaatan Fungsi Fasilitas Penunjang Sudah Berjalan Secara Maksimal

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	38	38
Setuju (4)	24	24
Tidak Tahu (3)	15	15
Tidak Setuju (2)	13	13
Sangat Tidak Setuju (1)	10	10
Jumlah	100	100

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.12. Diagram Presepsi Jawaban Sopir Terhadap Tingkat Pemanfaatan Fungsi Fasilitas Penunjang

Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju, maka dapat disimpulkan bahwa pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal.

c. Persepsi Pengelola

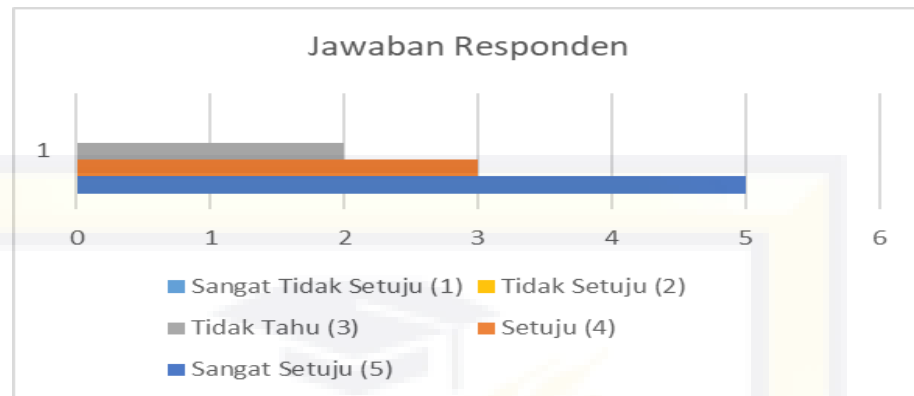
Persepsi pengelola (Dinas Perhubungan) sebagai pengelola terminal sangat berpengaruh terhadap berfungsinya suatu terminal, Jumlah populasi 10 orang dengan derajat ketelitian 100% maka jumlah responden yang diteliti sebanyak 10 responden.

- 1) Lokasi terminal penumpang terletak pada Simpul Jaringan Lalu Lintas dan angkutan jalan yang diperuntukkan bagi pergantian antar moda dan/atau intermodal

**Tabel 4.25
Presepsi Pengelola Terhadap Penempatan Lokasi Terminal saat ini sudah tepat**

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	5	5
Setuju (4)	3	3
Tidak Tahu (3)	2	2
Tidak Setuju (2)	0	0
Sangat Tidak Setuju (1)	0	0
Jumlah	10	10

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.13. Diagram Presepsi Jawaban Pengelola Terhadap Lokasi Penempatan Terminal

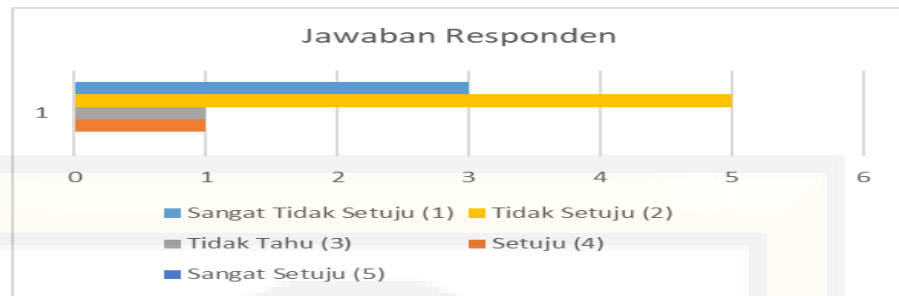
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan setuju hal ini dapat disimpulkan bahwa lokasi terminal penumpang terletak pada Simpul Jaringan Lalu Lintas dan angkutan jalan yang diperuntukkan bagi pergantian antar moda dan/atau intermoda.

- 2) Terdapat akses yang cepat dari terminal ke pusat kegiatan ekonomi (perdagangan)

**Tabel 4.26
Presepsi Pengelola Terhadap Tingkat Kemudahan Dalam Mencapai Terminal**

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	0	0
Setuju (4)	1	1
Tidak Tahu (3)	1	1
Tidak Setuju (2)	5	5
Sangat Tidak Setuju (1)	3	3
Jumlah	10	10

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.14. Diagram Presepsi Jawaban Pengelola Terhadap Tingkat Kemudahan Mencapai Lokasi Terminal

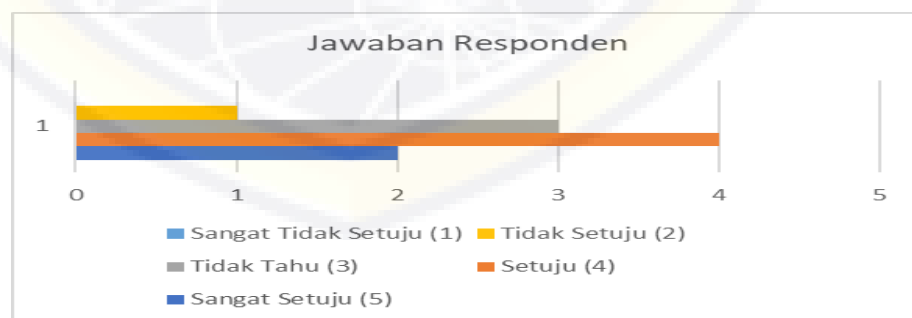
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan tidak setuju hal ini dapat disimpulkan bahwa lokasi terminal tidak terdapat akses yang cepat dari terminal ke pusat kegiatan ekonomi (perdagangan)

- 3) Terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini

**Tabel 4.27
Presepsi Pengelola Terhadap Kemudahan Dalam Melakukan Pergantian Angkutan Umum**

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	2	2
Setuju (4)	4	4
Tidak Tahu (3)	3	3
Tidak Setuju (2)	1	1
Sangat Tidak Setuju (1)	0	0
Jumlah	10	10

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.15. Diagram Presepsi Jawaban Pengelola Terhadap Tingkat Kemudahan Melakukan Pergantian Angkutan

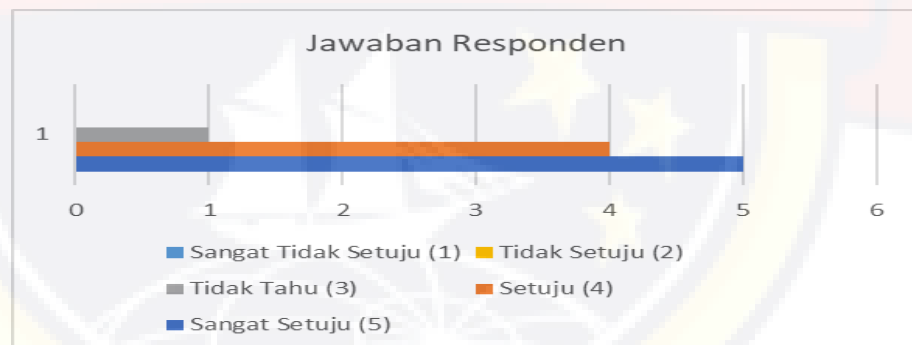
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan setuju, hal ini dapat disimpulkan bahwa terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini menurut persepsi pengelola terminal.

4) Terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini

Tabel 4.28
Presepsi Pengelola Terhadap Kenyamanan dan Keamanan Dalam Menunggu Angkutan Umum

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	5	5
Setuju (4)	4	4
Tidak Tahu (3)	1	1
Tidak Setuju (2)	0	0
Sangat Tidak Setuju (1)	0	0
Jumlah	10	10

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.16. Diagram Presepsi Jawaban Pengelola Terhadap Tingkat Kenyamanan dan Keamanan Dalam Menunggu Angkutan Umum

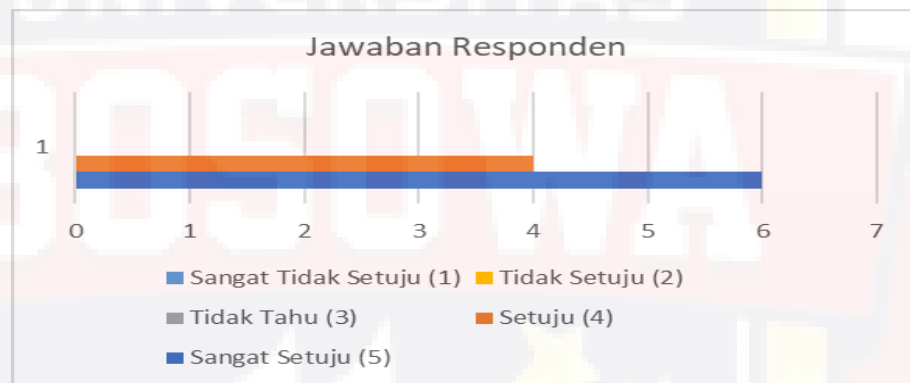
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan setuju, hal ini dapat disimpulkan bahwa terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini.

5) Pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal

Tabel 4.29
Presepsi Pengelola Terhadap Pemanfaatan Fungsi Fasilitas Penunjang Sudah Berjalan Secara Maksimal

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	6	6
Setuju (4)	4	4
Tidak Tahu (3)	0	0
Tidak Setuju (2)	0	0
Sangat Tidak Setuju (1)	0	0
Jumlah	10	10

Sumber: Hasil Pengolahan kuesioner 2022



Gambar 4.17. Diagram Presepsi Jawaban Pengelola Terhadap Tingkat Pemanfaatan Fungsi Fasilitas Penunjang

Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa hampir semua responden menyatakan setuju, hal ini dapat disimpulkan bahwa pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal

4. Evaluasi Penggabungan Antar Kriteria dan Persepsi Masyarakat

Dari beberapa uraian teori pada sub bab sebelumnya yaitu kriteria lokasi terminal harus berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan pencapaian yang tertinggi, harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari

sistem angkutan umum dan penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan serta harus terkait dengan sistem jaringan jalan primer (lokal).

Hal ini merupakan untuk menganalisa tingkat efektifitas dari lokasi terminal yang ada. Berdasarkan analisis dari beberapa kriteria lokasi terminal yang ada dan persepsi masyarakat yang berdiri sendiri maka hasil penggabungan evaluasi lokasi terminal dapat dilihat pada Tabel 4.30 dibawah ini:



Tabel 4.30.
Penggabungan Evaluasi Lokasi Terminal

Kriteria Terminal Berdasarkan Teori	Hasil Analisis Kondisi Eksisting	Persepsi			Kesimpulan
		Penumpang	Pengemudi	Petugas Jalan Raya	
Lokasi terminal harus berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan pencapaian yang tertinggi (<i>most accessible</i>) dengan rentang R: 381–535	Lokasi terminal terletak pada daerah dengan rentang R: 460	Jarak dari pusat kota (kegiatan) menuju lokasi terminal susah dijangkau oleh penumpang.	Di dalam terminal tidak ada penumpang	Jarak dari pusat kegiatan ke lokasi terminal	Lokasi Terminal Angkutan Umum Sawerigading Kota Sengkang tidak mudah dijangkau
Lokasi terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	Jumlah aliran pergerakan terbesar dari sistem angkutan umum di Kota Sengkang berada di sekitar kawasan pasar Sentral.	lokasi terminal Sawerigading tidak terletak dengan jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	lokasi terminal Sawerigading tidak terletak dengan jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	Lokasi terminal Sawerigading tidak terletak dengan jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	Terminal Angkutan umum Sawerigading kota Sengkang tidak berada pada kawasan terbesar dari sistem angkutan umum
Lokasi Terminal harus terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota (lokal)	Rute Angkutan umum di Kota sengkang berjumlah 36 trayek (Sengkang-Desa) tetapi hanya sebahagian yang melewati/masuk Terminal Angkutan umum Sawerigading kota Sengkang	Rute trayek angkutan umum yang berlaku kurang sesuai	pembagian rute trayek yang ada pada saat ini belum cukup sesuai.	Tidak setuju, terhadap kondisi rute trayek angkutan umum yang ada saat ini	Terminal Angkutan umum Sawerigading kota Sengkang tidak terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota

Lokasi terminal harus berada pada lokasi penumpang yang potensial untuk melakukan pergerakan	Lokasi terminal Sawerigading berada pada daerah Piunngiran kota	lokasi terminal Sawerigading jauh dari lokasi penumpang.	lokasi terminal Sawerigading tidak terletak pada kawasan yang berpotensi oleh arus penumpang	-	Terminal Sawerigading jauh dari kawasan yang potensial oleh penumpang, karena tidak berada pada daerah yang memiliki rentang tertingi.
Terminal harus terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer	Lokasi terminal terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer (jalan utama)	lokasi terminal Sawerigading sudah terkait dengan sistem jaringan jalan utama	keberadaan jaringan jalan menuju terminal sudah sesuai	Lokasi terminal tidak jauh dari jalan utama	Lokasi terminal sudah terkait dengan jaringan jalan utama,
Terminal harus terletak pada lokasi di bawah sub ordinasi terminal primer utama	Kota Sengkang tidak mempunyai terminal primer utama	Terminal Sawerigading tidak berada dibawah sub ordinasi terminal primer utama	-	Terminal Sawerigading tidak berada di bawah sub ordinasi terminal utama	lokasi terminal angkutan umum Sawerigading kota Sengkang tidak sesuai dengan kriteria yang berlaku

Sumber: Hasil Analisis 2022

5. Evaluasi Kondisi Eksisting Sirkulasi Pergerakan Rute Angkutan di Kota Sengkang

Ditinjau dari sirkulasi pergerakan yang terdapat di Kota Sengkang ada 36 rute trayek yang melewati Kota Sengkang menuju ke desa dan kelurahan. Adapun pergerakan rute angkutan berdasarkan sistem jaringan yang menyebabkan lokasi terminal saat ini tidak berfungsi bahkan para pengguna jalan (sopir angkutan umum) enggan untuk memanfaatkan terminal sebagai tempat menaik dan menurunkan penumpang dikarenakan semua rute angkutan umum yang ada tidak masuk terminal sebagai tempat sirkulasi kendaraan bahkan sama sekali tidak digunakan sehingga terminal tersebut tidak berjalan dengan fungsinya. Kondisi sirkulasi pergerakan rute angkutan yang kurang baik ini mengakibatkan terjadinya penumpukan angkutan umum di daerah konflik yang berada di perempatan pasar Sentral Sengkang dan jalan arteri primer.

Daerah konflik ini menjadi tempat menaik dan menurunkan penumpang, pergantian antar moda, parkir kendaraan yang ngetem, sehingga terpakainya sebagian badan jalan dan mengakibatkan kemacetan, rawan kecelakaan dan terganggunya fungsi jalan arteri primer.

F. Kesesuaian Antara Kriteria Lokasi Terminal Vs Terminal Sawerigading

Berdasarkan hasil evaluasi lokasi terminal yang dilihat dari kriteria lokasi dan tapak, persepsi masyarakat serta sirkulasi pergerakan angkutan dapat disimpulkan kesesuaian lokasi terminal Sawerigading yaitu sebagai berikut:

- Kesesuaian (Kelebihan Terminal Sawerigading)
 1. Dari segi lokasi semua kriteria lokasi di atas tidak terpenuhi
 2. Terkait dengan system jaringan jalan kolektor primer
 3. Tidak ada kawasan industri
 4. Tidak ada kawasan konservasi
 5. Terminal terletak dipinggiran kota
 6. Fasilitas umum terminal yang masih sangat layak
- Ketidaksesuaian (Kelemahan Terminal Sawerigading)
 1. Lokasi terminal kurang mudah dijangkau oleh penumpang
 2. Terminal tidak terletak pada lokasi penumpang yang potensial sehingga mengakibatkan tidak ada penumpang di dalam terminal
 3. Sirkulasi rute angkutan umum yang tidak masuk kedalam terminal
 4. Tidak terletak pada rute terbesar dari sistem angkutan umum
 5. Lahan terminal yang tersedia yaitu 1.5 Ha
 6. Tidak terletak di bawah sub ordinasi terminal primer utama
 7. Tidak ada ketegasan dari petugas dalam mengatur sistem angkutan
 8. Persepsi supir angkutan umum yang enggan masuk terminal karena tidak ada penumpang di dalam terminal

Secara lokasi, terminal Sawerigading sudah sesuai tetapi dari segi tapak ada beberapa kriteria yang sudah sesuai dan perilaku sopir angkutan yang enggan masuk terminal dikarenakan tidak ada penumpang di dalam terminal.

G. Konsep dan Strategi Optimalisasi Terminal Sawerigading dengan Analisis SWOT

Pada penelitian ini alternatif strategi arahan pemanfaatan terminal angkutan umum Sawerigading dalam mendukung perkembangan wilayah kota dengan menggunakan analisis SWOT. Proses penggunaan analisa SWOT dilakukan dengan melihat kondisi internal tentang strengths (kekuatan) dan weaknesses (kelemahan), serta kondisi eksternal atas opportunities (ancaman) dan threats (peluang/kesempatan), yang ada di lingkungan terminal.

1. Faktor Internal

Terkait dengan arahan pemanfaatan terminal angkutan umum Sawerigading maka harus dilakukan analisis faktor internal terminal yaitu meliputi kekuatan dan kelemahan, yang dapat dimaksud sebagai faktor internal adalah faktor-faktor yang menjadi dasar atau tumpuan dalam pengembangan fungsi terminal yang berasal dari lingkungan dalam dan terkait langsung dengan keberadaan terminal itu sendiri, sehingga mempengaruhi bahkan menjadi penentu dalam pemanfaatan.

a. Kekuatan

Dalam pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum Sawerigading diperlukan elemen kekuatan yang berasal dari dalam terminal itu sendiri. Dari hasil identifikasi, ada beberapa faktor kekuatan yang ada dalam terminal tersebut:

- ✓ Lokasi terminal yang berada di wilayah pinggir kota

Selain dapat memecahkan permasalahan transportasi yang ada di pusat kota, penempatan terminal di wilayah pinggir kota sangat menguntungkan bagi perkembangan wilayah kota. Penempatan terminal angkutan umum di pinggir wilayah Kota Sengkang merupakan faktor internal yang menjadi kekuatan cukup besar bagi perkembangan kota, karena terminal sebagai tempat kegiatan pergerakan dan ekonomi akan mempengaruhi perkembangan fungsi lahan dan aktivitas di sekitarnya. Ketiga Terminal angkutan umum regional tersebut dapat menjadi pusat pertumbuhan baru di wilayah pinggir Kota Sengkang yang akan menjadi motor penggerak perekonomian kota.

✓ Kondisi bangunan fasilitas terminal yang sudah ada

Hal yang sangat penting dan mempengaruhi optimalisasi pemanfaatan terminal adalah kenyamanan penumpang maupun operator kendaraan dalam menggunakan terminal, salah satu indikator nyaman itu adalah kelengkapan fasilitas terminal itu sendiri. Fasilitas maupun bangunan terminal yang sudah dibuat oleh pemerintah kota merupakan faktor internal yang menjadi kekuatan atau aset yang cukup besar nilainya. Bila aset ini dikelola dan dikembangkan dengan baik tentu akan memberikan dampak yang baik bagi aktivitas dan perkembangan fungsi terminal.

✓ Adanya restribusi bagi kendaraan yang masuk ke terminal sebagai sumber pendapatan asli daerah.

Bagi pemerintah, keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan, baik bersifat manfaat (benefit) maupun keuntungan. Dari aspek ekonomi terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber pemungutan retribusi dan pajak-pajak yang memungkinkan peningkatan pendapatan daerah. Jadi, kepentingan pemerintah dengan adanya terminal tersebut berkaitan dengan kemungkinan pengembalian investasi. Selain itu pengembangan dan pembangunan terminal merupakan usaha meningkatkan pelayanan transportasi.

- ✓ Kondisi fasilitas penunjang terminal sudah sangat memadai membuat pelayanan terminal bisa maksimal.

Berdasarkan hasil kuesioner yang disebarikan kepada para pengguna dan pengemudi angkutan umum serta hasil observasi di lapangan. Disimpulkan bahwa kondisi fasilitas terminal baik utama maupun penunjang sudah memadai. Kondisi ini harus terus dipertahankan dan dipelihara.

b. Kelemahan

Arahan pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum Sawerigading ditentukan oleh faktor internal berupa kekuatan dan kelemahan. Kelemahan tersebut menghambat optimasi pemakaian segenap kekuatan terminal untuk mengembangkan fungsinya. Beberapa faktor yang menjadi penghambat pengembangan fungsi terminal antara lain adalah sebagai berikut:

- ✓ Letak terminal yang jauh pusat kegiatan kota (Pusat Ekonomi)

Jumlah penumpang dari dan menuju suatu terminal sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada sangat dipengaruhi oleh bangkitan dan tarikkan jalanan yang ditimbulkan (Black, 1980:24). Lokasi yang potensial sebagai tempat asal dan tujuan perjalanan tersebut umumnya berupa kawasan mixed use, atau tempat pemusatan berbagai kegiatan sekaligus (Departemen Perhubungan, 1998:60). Letak terminal Sawerigading yang jauh dari pusat kegiatan kota dan pusat ekonomi membuat fungsi terminal kurang maksimal dan merupakan salah satu faktor penghambat perkembangan aktivitas terminal.

- ✓ Penurunan jumlah penumpang yang masuk terminal

Aktivitas terminal sangat bergantung pada jumlah angkutan dan para penumpang yang masuk kedalam terminal. Penurunan jumlah penumpang yang masuk ke ketiga terminal Sawerigading membuat aktivitas terminal kurang maksimal.

2. Faktor Eksternal

Dalam menganalisis faktor eksternal berkaitan dengan pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum Sawerigading dilakukan identifikasi elemen peluang (*opportunity*) yang sifatnya mendukung kelangsungan pengembangan, serta identifikasi faktor-faktor ancaman (*threath*) yang dapat menghambat pengembangan fungsi terminal. Dari identifikasi yang

dilakukan maka dapat diperoleh faktor-faktor eksternal pengembangan fungsi terminal angkutan umum regional tersebut.

a. Peluang

Elemen peluang ini merupakan faktor-faktor dari luar yang dapat dimanfaatkan sebagai potensi dalam pengembangan fungsi terminal. Secara lebih rinci peluang yang dimiliki oleh ketiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Sengkang adalah sebagai berikut:

- ✓ Kondisi sistem jaringan jalan kota yang sudah memadai

Keterkaitan terminal dengan sistem jaringan yang dalam kota adalah hal yang sangat penting. Karena terminal merupakan simpul transportasi dalam kota yang mengakomodasi pergerakan yang ada. bila dikaitkan dengan sistem jaringan yang ada ketiga terminal tersebut dihubungkan dengan jaringan jalan yang berskala regional dan merupakan arus pergerakan dari luar Kota Sengkang maupun dari dalam kota. Sesuai dengan persyaratan yang dikeluarkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 yang mensyaratkan bahwa untuk terminal harus terletak pada jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan dan terletak di kota atau kabupaten.

Terminal Sawerigading yang ada di Kota Sengkang sudah memenuhi persyaratan tersebut. Kondisi jalan yang cukup baik

merupakan peluang yang tepat untuk mengembangkan aktivitas terminal ke arah yang lebih baik.

✓ Posisi Kota Sengkang yang strategis

Kota Sengkang merupakan pusat pertemuan beberapa kabupaten dan menjadi pusat perdagangan terbesar di provinsi Sulawesi selatan setelah Kota Makassar. Kondisi ini merupakan peluang yang baik bagi perkembangan wilayah Kota Sengkang maupun perkembangan pemanfaatan terminal karena jumlah pergerakan yang masuk ke Kota Sengkang cukup besar.

✓ Intensitas Kecenderungan arah perkembangan Kota Sengkang yang tinggi menuju ke arah lokasi terminal.

Bila dilihat kecenderungan perkembangan kota yang terjadi sejak tahun 1980an sampai dengan sekarang, keberadaan terminal Sawerigading ini sangat strategis dan mempunyai prospek untuk berkembang dimasa yang akan datang, keberadaan terminal ini merupakan peluang yang baik perkembangan aktivitas terminal, karena posisi terminal mempunyai prospek yang cukup strategis sebagai akselerator pengembangan wilayah Kota Sengkang, karena kecenderungan perkembangan kota ke arah terminal ini cukup tinggi dari tahun ke tahun sejak dibangunnya terminal tersebut.

b. Ancaman

Beberapa faktor yang menjadi ancaman dalam pengembangan fungsi terminal angkutan umum di Kota Sengkang antara lain:

✓ Kondisi sistem aktivitas yang cenderung di pusat kota

Berdasarkan hasil analisis dari sistem aktivitas kota dan sistem pergerakan, dapat diketahui bahwa kecenderungan aktivitas penduduknya adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Jika dilihat intensitas aktivitas dan pergerakan penduduknya adalah cenderung berada di pusat kota, hal ini berkaitan dengan keberadaan sarana dan prasarana yang ada di pusat kota cukup lengkap untuk melayani kebutuhan masyarakat, selain itu tingkat aksesibilitas di pusat kota yang cukup mudah karena dilayani oleh sistem transportasi angkutan umum dan kondisi jaringan jalan yang sudah memadai. Kondisi ini bila dikaitkan dengan keberadaan terminal merupakan ancaman bagi perkembangan aktivitas terminal, karena terminal yang terletak di pinggir kota membuat terminal kurang menarik bagi penggunanya. Dikarenakan jarak yang cukup jauh dari pusat kegiatan membuat pelayanan terminal kurang optimal.

✓ Kebijakan pengembangan wilayah yang tidak sinergi dengan lokasi terminal

Berdasarkan hasil analisis kebijakan pengembangan wilayah terlihat bahwa kebijakan pengembangan wilayah Kota Sengkang, kurang sinergi dengan keberadaan lokasi ketiga terminal. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Sengkang 2002-2012.

✓ Lemahnya penegakan hukum

Lemahnya penegakan hukum, karena kurang tegasnya tindakan petugas terminal memberikan sanksi bagi para pengemudi angkutan umum yang tidak mau masuk terminal. Kondisi ini merupakan ancaman yang harus diantisipasi dalam upaya pengembangan fungsi terminal.

3. Matriks SWOT

Dari hasil analisis terhadap faktor internal dan eksternal yang telah dilakukan, selanjutnya dibuat matrik SWOT. Matrik SWOT digunakan untuk menentukan alternatif strategi dalam memberikan arahan pemanfaatan terminal angkutan umum Sawerigading. Strategi pemanfaatan fungsi dilakukan dengan memanfaatkan semua potensi atau kekuatan serta meminimalkan kelemahan yang kesemuanya langsung terkait dengan terminal angkutan umum Sawerigading, selain juga arahan pemanfaatan terminal juga harus dapat memanfaatkan semua peluang yang ada serta mengantisipasi segala ancaman yang datang dari luar terminal. Berikut tabel yang menunjukkan matrik SWOT:

Tabel 4.31.
Data Hasil Kuesioner dan Pemberian Rating Dari Faktor Internal

No	Kekuatan	Rating			
		1	2	3	4
1	Lokasi terminal yang berada di wilayah pinggir kota	13	0	60	27
2	Kondisi bangunan fasilitas terminal yang sudah sangat memadai	7	7	33	53
3	Adanya redistribusi bagi kendaraan yang masuk ke terminal sebagai sumber pendapatan asli daerah.	13	0	27	60
4	Kondisi fasilitas penunjang terminal sudah sangat memadai membuat pelayanan terminal	7	0	20	73

No	Kekuatan	Rating			
		1	2	3	4
	bisa maksimal				
No	Kelemahan				
1	Letak terminal yang jauh pusat kegiatan kota (Pusat Ekonomi)	20	53	27	0
2	Penurunan jumlah penumpang yang masuk terminal	13	13	34	40

Sumber: Hasil Analisis 2022

Pada perhitungan tabel 4.31 adalah data jumlah responden yang mengisi skala nilai rating pada masing-masing pernyataan. Contoh pernyataan no 1 dengan jumlah responden yang mengisi nilai rating 1 ada 13 responden, nilai rating 2 ada 0 responden, nilai rating 3 ada 60 responden dan nilai rating 4 ada 27 responden yang mengisi.

Tabel 4.32
Data Hasil Kuesioner dan Pemberian Rating Dari Faktor Eksternal

No	Peluang	Rating			
		1	2	3	4
1	Kondisi sistem jaringan jalan kota yang sudah memadai	7	13	80	0
2	Posisi Kota Sengkang yang strategis karena merupakan pusat pertemuan beberapa kabupaten dan menjadi pusat perdagangan terbesar di provinsi Sulawesi selatan setelah Kota makassar.	7	13	47	33
3	Intensitas Kecenderungan arah perkembangan Kota Sengkang yang tinggi menuju ke arah lokasi terminal.	7	0	47	46
No	Ancaman				
1	Kondisi sistem aktivitas yang cenderung di pusat kota	7	13	40	40
2	Kebijakan pengembangan wilayah yang tidak sinergi dengan lokasi terminal	13	13	60	14
3	Lemahnya penegakan hukum	7	0	67	26

Sumber: Hasil Analisis 2022

Tabel 4.32 merupakan data hasil kuesioner yang dijumlahkan dari total rating yang sudah diisi oleh responden/karyawan yang contoh perhitungannya masih sama pada tabel 4.31.

4. Pengolahan Data

a. Perhitungan Bobot

1) Perhitungan Bobot Faktor Internal

Faktor internal yang berasal dari dalam lingkungan berupa kekuatan dan kelemahan yang kemudian perhitungan bobot ditentukan berdasarkan tingkat kepentingan atau penanganan mulai dari skala 0,00 (tidak penting) sampai 1,00 (sangat penting) dan dimana bobot tersebut dijumlahkan tidak melebihi skor total 1,00. Berikut adalah tabel perhitungan bobot faktor internal.

Tabel 4.33
Perhitungan Bobot Faktor Internal

No	Kekuatan	Pengolahan data kuesioner	Bobot
1	Lokasi terminal yang berada di wilayah pinggir kota	301	0.16
2	Kondisi bangunan fasilitas terminal yang sudah sangat memadai	332	0.18
3	Adanya redistribusi bagi kendaraan yang masuk ke terminal sebagai sumber pendapatan asli daerah.	334	0.18
4	Kondisi fasilitas penunjang terminal sudah sangat memadai membuat pelayanan terminal bisa maksimal	359	0.20
Total kekuatan		1326	0,72
No	Kelemahan	Pengolahan data kuesioner	Bobot
1	Letak terminal yang jauh pusat kegiatan kota (Pusat Ekonomi)	207	0.11
2	Penurunan jumlah penumpang yang masuk terminal	301	0.16
Total kelemahan		508	0.28
Total faktor internal		1834	1,00

Sumber: Hasil Analisis 2022

Contoh perhitungan pengolahan data kuesioner dan bobot untuk faktor internal:

Faktor kekuatan pada No.1 didapat dari total jawaban 100 responden dan untuk perhitungan bobot pada faktor kekuatan No.1 didapat dari total jawaban 100 responden dibagi dengan total pengolahan data kuesioner, contoh perhitungannya yaitu $\text{Bobot} = 301/1834 = 0,16$

2) Perhitungan Bobot Faktor Eksternal

Pada perhitungan bobot faktor eksternal yang berasal dari luar lingkungan ditentukan berdasarkan tingkat kepentingan atau penanganan mulai dari skala 0,00 (tidak penting) sampai 1,00 (sangat penting) dan dimana bobot tersebut dijumlahkan tidak melebihi skor total 1.00. Berikut adalah tabel hasil perhitungan bobot faktor eksternal.

Tabel 4.34
Perhitungan Bobot Faktor Eksternal

No	Peluang	Pengolahan data kuesioner	Bobot
1	Kondisi sistem jaringan jalan kota yang sudah memadai	273	0.15
2	Posisi Kota Sengkang yang strategis karena merupakan pusat pertemuan beberapa kabupaten dan menjadi pusat perdagangan terbesar di provinsi Sulawesi selatan setelah Kota makassar.	306	0.17
3	Intensitas Kecenderungan arah perkembangan Kota Sengkang yang tinggi menuju ke arah lokasi terminal.	332	0.18
Total peluang		911	0.50
No	Ancaman		
1	Kondisi sistem aktivitas yang cenderung di pusat kota	313	0.17
2	Kebijakan pengembangan wilayah yang tidak sinergi dengan lokasi terminal	275	0.15
3	Lemahnya penegakan hukum	312	0.17
Total ancaman		900	0.50
Total faktor eksternal		1811	1,00

Sumber: Hasil Analisis 2022

Contoh perhitungan pengolahan data kuesioner dan bobot dari faktor eksternal:

Faktor peluang pada No.1 didapat dari total jawaban 100 responden yaitu dan untuk perhitungan bobot pada faktor peluang No.1 didapat dari total jawaban 100 responden dibagi dengan total pengolahan data kuesioner, contoh perhitungannya yaitu $\text{Bobot} = 273/1811 = 0,15$.

b. Perhitungan Bobot dan Rating Matriks

1) Perhitungan Matriks *Internal Strategic Factors Analysis*

Summary (IFAS)

Perhitungan matrik IFAS merupakan perhitungan untuk menentukan bobot, rating dan skor dimana jumlah bobot tidak melebihi jumlah 1,00, dan menghitung nilai rating masing-masing faktor dengan memberikan skala 1 (dibawah rata-rata/tidak penting) sampai dengan 4 sangat baik. Berikut adalah tabel hasil perhitungan matrik IFAS.

Tabel 4.35
Perhitungan Matrik *Internal Strategic Factor Analisis Summary* (IFAS)

No	Kekuatan	Bobot	Rating	Skor
1	Lokasi terminal yang berada di wilayah pinggir kota	0.16	3	0.48
2	Kondisi bangunan fasilitas terminal yang sudah sangat memadai	0.18	4	0.72
3	Adanya redistribusi bagi kendaraan yang masuk ke terminal sebagai sumber pendapatan asli daerah.	0.18	4	0.72
4	Kondisi fasilitas penunjang terminal sudah sangat memadai membuat pelayanan terminal bisa maksimal	0.20	4	0.8
Total kekuatan		0,72		2.72

No	Kelemahan			
1	Letak terminal yang jauh pusat kegiatan kota (Pusat Ekonomi)	0.11	2	0,22
2	Penurunan jumlah penumpang yang masuk terminal	0.16	3	0,48
	Total kelemahan	0.28		0,70
	Total faktor internal (IFAS)	1,00		3,42

Sumber: Hasil Analisis 2022

Contoh perhitungan bobot, rating dan skor kekuatan pada No.1:

✓ Perhitungan bobot untuk faktor kekuatan didapat dari total jawaban 100 responden dibagi dengan total perhitungan data kuesioner IFAS dilihat pada tabel 4.3 dengan hasil Bobot = $301/1834 = 0,16$

✓ Perhitungan rating untuk faktor kekuatan didapat dari total jumlah jawaban 100 responden dibagi dengan jumlah responden. Perhitungan sebagai berikut: Rating $301/100 = 3$

✓ Perhitungan skor untuk faktor kekuatan didapat dari perkalian bobot dan Rating. Perhitungannya adalah: Bobot x Rating = $0,16 \times 3 = 0,48$.

2) Perhitungan Matriks *Eksternal Strategic Factors Analysis Summary* (EFAS)

Perhitungan matrik EFAS sama halnya dengan matrik IFAS yaitu untuk menentukan bobot, rating dan skor dimana jumlah bobot tidak melebihi jumlah 1,00, dan menghitung nilai rating masing-masing faktor dengan memberikan skala 1 (dibawah rata-rata/tidak penting) sampai dengan 4 sangat baik. Berikut adalah tabel hasil

perhitungan matrik EFAS. Nilai rating kekuatan dan kelemahan selalu bertolak belakang, begitu juga dengan peluang dan ancaman. Hasil analisis dari EFAS dapat dilihat pada tabel 4.36 berikut.

Tabel 4.36
Perhitungan Matrik Eksternal Strategic Factor Analysis Summary (EFAS)

No	Peluang	Bobot	Rating	Skor
1	Kondisi sistem jaringan jalan kota yang sudah memadai	0.15	3	0,45
2	Posisi Kota Sengkang yang strategis karena merupakan pusat pertemuan beberapa kabupaten dan menjadi pusat perdagangan terbesar di provinsi Sulawesi selatan setelah Kota makassar.	0.17	3	0,51
3	Intensitas Kecenderungan arah perkembangan Kota Sengkang yang tinggi menuju ke arah lokasi terminal.	0.18	3	0,54
Total peluang		0,50		1,50
No	Ancaman			
1	Krisis ekonomi global	0.17	3	0,51
2	Kenaikan harga BBM	0.15	3	0,45
3	Semakin banyaknya perusahaan tas yang sejenis di kota Bandung	0.17	3	0,51
Total ancaman		0,50		1,47
Total faktor eksternal (EFAS)		1,00		2,97

Sumber: Hasil Analisis 2022

Contoh perhitungan bobot, rating dan skor untuk Faktor eksternal EFAS sama dengan perhitungan Faktor Internal IFAS. Maka total hasil perhitungan skor matriks IFAS dan EFAS adalah sebagai berikut:

- ✓ Total skor kekuatan (*strengths*) = 2,72.
- ✓ Total skor kelemahan (*weaknesses*) = 0,70.
- ✓ Total skor peluang (*opportunities*) = 1,50.
- ✓ Total skor ancaman (*threats*) = 1,47.

c. Diagram Cartesius Analisis SWOT

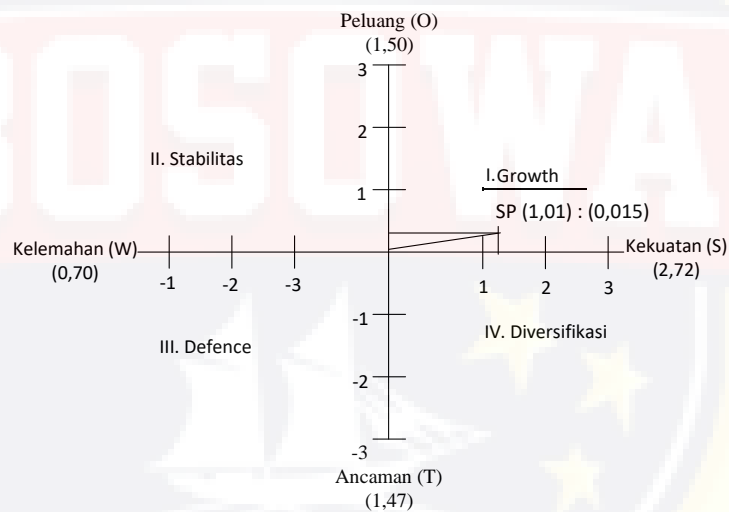
Dari hasil perhitungan pada faktor-faktor tersebut maka dapat digambarkan dalam Diagram SWOT, Rumus untuk mencari titik koordinatnya yaitu sebagai berikut:

Koordinat analisis internal; koordinat analisis eksternal

$$= \frac{S-W}{2} ; \frac{O-T}{2}$$

$$= 1,01 ; 0,015$$

Jadi, titik koordinatnya terletak pada (1,01; 0,015)



Gambar 4.18. Diagram Cartesius SWOT
(Sumber: Hasil Analisis 2022)

Tabel 4.37
Matrik Analisis Swot dan Arah Pemanfaatan Terminal

FAKTOR INTERNAL	KEKUATAN (STRENGTH)	KELEMAHAN (WEAKNESS)
	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi terminal yang berada di wilayah pinggir kota • Kondisi bangunan fasilitas terminal yang sudah ada • Adanya redistribusi bagi kendaraan yang masuk ke terminal sebagai sumber pendapatan asli daerah. • Kondisi fasilitas penunjang terminal sudah sangat memadai membuat pelayanan terminal bisa maksimal 	<ul style="list-style-type: none"> • Letak terminal yang jauh pusat kegiatan kota (Pusat Ekonomi) • Penurunan jumlah penumpang yang masuk terminal
FAKTOR EESTERNAL		
PELUANG (OPPORTUNITIES)	STRATEGI S - O	STRATEGI O - W
<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi sistem jaringan jalan kota yang sudah memadai • Posisi Kota Sengkang yang strategis karena merupakan pusat pertemuan beberapa kabupaten dan menjadi pusat perdagangan terbesar di provinsi Sulawesi selatan setelah Kota makassar. • Intensitas Kecenderungan arah perkembangan Kota Sengkang yang tinggi menuju ke arah lokasi terminal. 	Mengembangkan fungsi terminal angkutan umum di Kota Sengkang sebagai akselerator bagi pengembangan pusat pertumbuhan baru di wilayah pinggir kota dan menjadi modal dasar dalam upaya pengembangan wilayah Kota Sengkang.	Optimalisasi fungsi dan peran terminal sebagai tempat transfer dan akumulasi kendaraan dengan cara meningkatkan pelayanan yaitu penambahan serta pengaturan yang mempengaruhi pemilihan rute dan jarak yang menuju terminal agar tingkat pencapaian lebih mudah sehingga dapat membangkitkan arus pergerakan.
ANCAMAN (THREATH)	STRATEGI S - T	STRATEGI W - T
<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi sistem aktivitas yang cenderung di pusat kota • Kebijakan pengembangan wilayah yang tidak sinergi dengan lokasi terminal • Lemahnya penegakan hukum 	<ul style="list-style-type: none"> • Perlu dibuat pusat-pusat kegiatan baru yang akan menjadi pusat pertumbuhan kegiatan, sehingga menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini terkonsentrasi dipusat kota. • Mendorong terjadinya percepatan pembangunan berbagai jenis sarana pelayanan masyarakat terutama di sekitar kawasan Terminal seperti pusat perdagangan, perkantoran swasta, fasilitas pendidikan dan kesehatan dan lain sebagainya • Mengakomodir terminal angkutan umum tersebut dalam rencana tata ruang wilayah Kota sengkang sebagai salah satu generator penggerak perkembangan wilayah dengan menyusun rencana penggunaan lahan yang tepat disekitar lokasi terminal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan penegakan hukum dengan memberikan sanksi yang tegas bagi pengguna angkutan umum yang tidak mau masuk terminal. • Peningkatan sistem manajemen lalu lintas, sehingga terminal sehingga benar-benar dapat berfungsi sebagai tempat akumulasi penumpang dan kendaraan, dan dimanfaatkan sepenuhnya sebagai fasilitas transfer. Dengan demikian diharapkan dapat mengurangi timbulnya terminal-terminal bayangan disepanjang jaringan jalan utama. • Perbaiki kondisi fisik terminal. Selain peningkatan fisik, perlu diperhatikan tata letak ruang-ruang dalam terminal. Ruang dalam terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga mampu menimbulkan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna. Selain itu, penataan ruang dalam terminal juga harus memperhatikan kelancaran pergerakan kendaraan dan manusia.

Sumber: Analisis, 2022

d. Strategi Optimalisasi Pemanfaatan Terminal

Berdasarkan matrik SWOT yang telah dibuat, maka strategi arahan pemanfaatan terminal adalah sebagai berikut:

1. Perlunya dibuat pusat-pusat kegiatan baru di wilayah pinggir Kota Sengkang yang akan menjadi pusat pertumbuhan kegiatan, sehingga menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini terkonsentrasi di pusat kota. Berdasarkan hasil analisis sistem aktivitas kota dan sistem pergerakan yang ada, dapat diketahui bahwa kecenderungan aktivitas penduduknya adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Jika dilihat intensitas aktivitas dan pola pergerakannya kecenderungan aktivitas serta pergerakan berada di pusat kota, hal ini berkaitan dengan keberadaan sarana dan prasarana yang ada di pusat kota cukup lengkap untuk melayani kebutuhan masyarakat, selain itu, tingkat aksesibilitas di pusat kota yang cukup mudah, karena dilayani oleh sistem transportasi angkutan umum dan kondisi jaringan jalan yang sudah memadai. Kondisi ini bila dikaitkan dengan keberadaan terminal angkutan umum regional yang terletak di pinggir kota membuat terminal kurang menarik bagi penggunanya, dikarenakan jarak yang cukup jauh dari pusat kegiatan membuat pelayanan terminal kurang optimal. Untuk itu salah satu strategi yang dapat digunakan dalam arahan pemanfaatan terminal adalah dibuatnya pusat-pusat kegiatan baru di wilayah pinggir Kota Sengkang yang akan

menjadi pusat pertumbuhan kegiatan, pusat-pusat kegiatan baru yang ada di pinggir kota diharapkan dapat menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini terkonsentrasi di pusat kota.

2. Mendorong terjadinya percepatan pembangunan berbagai jenis sarana pelayanan masyarakat terutama di sekitar kawasan terminal.
3. Selain kondisi manajemen operasional dan kondisi fisik yang kurang memadai, penyebab kurang maksimalnya fungsi terminal ini tidak terlepas dari kebijakan pemerintah Kota Sengkang dalam menyusun rencana tata ruang kota, lokasi terminal yang jauh dari pusat kegiatan kota membuat terminal kurang strategis dan menarik sehingga kurang memberi pelayanan yang optimal bagi penggunaannya. Oleh karena itu pemerintah Kota Sengkang perlu membuat kebijaksanaan yang dapat mendorong percepatan pembangunan berbagai jenis sarana pelayanan masyarakat terutama sekali di sekitar kawasan terminal angkutan umum tersebut. Kebijakan mendorong percepatan pembangunan di sekitar kawasan terminal tersebut sebagai upaya mempercepat pertumbuhan kawasan terutama di wilayah pinggir kota sehingga penumpukan aktivitas di pusat kota menjadi terpecah dan keberadaan terminal sebagai pusat kegiatan baru dapat berjalan secara maksimal. Pembangunan sarana dan prasarana antara lain:

✓ Pasar

- ✓ Perkantoran swasta
 - ✓ Fasilitas pendidikan
 - ✓ Fasilitas kesehatan
 - ✓ Kegiatan bisnis
 - ✓ Permukiman dan lain sebagainya
4. Mengembangkan fungsi terminal angkutan umum Sawerigading sebagai akselerator bagi pengembangan pusat pertumbuhan baru di wilayah pinggir kota. Untuk meningkatkan perkembangan wilayah suatu kota khususnya di pinggiran, perlu dilakukan perubahan pembentuk struktur ruang kota sehingga diharapkan akan terjadi pemerataan fungsi kota terutama lahan dan menjadikan bentuk fisik kota berubah. Penempatan terminal angkutan umum regional di wilayah pinggir Kota Sengkang sebagai usaha pemerataan pembangunan wilayah Kota. Keberadaan terminal dapat dijadikan sebagai tempat pelayanan kegiatan pergerakan dan ekonomi kota yang nantinya diharapkan akan mempengaruhi fungsi lahan disekitarnya. Namun perlu diperhatikan bahwa penempatan terminal ini juga perlu diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana penunjang yang lain sehingga perubahan lokasi dan fungsi terminal lebih maksimal. Sarana penunjang tersebut antara lain:

- ✓ Memperbanyak akses jaringan jalan menuju ke terminal, seperti menambah jalan masuk menuju terminal dan memperbaiki jalan akses ke terminal
 - ✓ Memperlebar perkerasan jalan yang menuju ke terminal sehingga konflik kendaraan dapat diminimalkan
 - ✓ Membangun ruko-ruko atau kios di dalam terminal sehingga aktivitas terminal lebih ramai
5. Optimalisasi fungsi terminal dengan cara peningkatan pelayanan
- Kondisi ini juga dipicu dengan ketidaknyamanan maupun kurang terjaminnya rasa aman pada diri penumpang serta lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama sehingga agak sulit untuk dicapai membuat fungsi terminal kurang optimal. Strategi arahan pemanfaatan terminal dengan melakukan optimalisasi fungsi terminal dengan cara peningkatan pelayanan yaitu:
- ✓ Pembenahan sistem sirkulasi kendaraan didalam maupun diluar terminal. Misalnya untuk terminal Selindung diupayakan jalur jalan tembus masuk terminal melalui dua jalan, sehingga konflik yang terjadi pada saat kendaraan masuk maupun keluar dapat dihindari. Selain itu perlu dibuat batas-batas jalur kedatangan maupun pemberangkatan didalam terminal sehingga sirkulasi kendaraan didalam terminal lebih lancar.

- ✓ Pengaturan rute angkutan umum dalam kota yang secara langsung dapat menghubungkan terminal sehingga jumlah rute angkutan umum dalam kota lebih banyak masuk ke terminal dan pergerakan pengguna angkutan umum lebih efektif dan efisien karena tidak terlalu banyak berganti moda angkutan.
- ✓ Peningkatan sistem lalu lintas seperti pengaturan lalu lintas kendaraan yang masuk ke terminal serta pengawasan yang ketat terhadap jadwal keberangkatan dan kedatangan bus sehingga terminal benar-benar dapat berfungsi sebagai tempat akumulasi penumpang dan kendaraan, dan dimanfaatkan sepenuhnya sebagai fasilitas transfer. Dengan demikian diharapkan dapat mengurangi timbulnya terminal-terminal bayangan di sepanjang jaringan jalan utama.

6. Perbaiki kondisi fisik terminal. Pada dasarnya kinerja terminal tidak terlepas dari kondisi fisik terminal, sebab kondisi ini akan mempengaruhi tingkat penggunaan terminal oleh pengguna. Jika kondisi fisik baik, akan banyak orang yang bersedia menggunakan terminal sebagai fasilitas perpindahan moda angkutan. Oleh karena itu salah satu upaya yang harus dilakukan sehingga fungsi terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Sengkang dapat maksimal adalah melakukan perbaikan terhadap kondisi fisik terminal. Hal ini perlu dilakukan karena jika tidak segera diambil langkah-langkah untuk mengatasi

kondisi tersebut, kondisi terminal akan makin parah dan biaya perbaikan yang diperlukan akan semakin besar. Selain peningkatan fisik, perlu diperhatikan tata letak ruang-ruang dalam terminal. Ruang dalam terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga mampu menimbulkan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna. Selain itu, penataan ruang dalam terminal juga harus memperhatikan kelancaran pergerakan kendaraan dan penumpang.

7. Peningkatan kedisiplinan para pengguna angkutan umum. Salah satu penyebab kurang maksimalnya fungsi terminal adalah kurang disiplinnya para pengemudi angkutan untuk masuk ke dalam terminal untuk itu perlu dilakukan sistem pengelolaan terminal yang lebih efektif dengan peningkatan pelaksanaan peraturan yang ada (*law enforcement*) yang mengharuskan semua kendaraan angkutan penumpang untuk masuk ke terminal dalam menaiki maupun menurunkan dan memberikan sanksi yang tegas kepada para pengguna angkutan umum yang tidak mau masuk terminal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari hasil kajian dan analisis-analisis yang telah dilakukan dalam penelitian ini maka disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang dipengaruhi oleh faktor-faktor yakni letak terminal yang cukup jauh dari pusat kegiatan kota, kurangnya keterkaitan terminal dengan sistem transit lokal, kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas terminal membuat fungsi terminal kurang maksimal sehingga pengguna terminal enggan untuk masuk terminal. Kondisi ini bila dikaitkan dengan keberadaan terminal angkutan umum Sawerigading yang terletak dipinggir kota membuat terminal kurang menarik bagi penggunanya.
2. Konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang harus disesuaikan dengan kebijakan pengembangan wilayah Kota Sengkang, keberadaan lokasi terminal Sawerigading kurang sinergi dengan kebijakan yang ada, karena pengembangan wilayah Kota Sengkang lambat dalam mengantisipasi perkembangan kota menjadi pusat pertumbuhan baru. Namun bila dilihat dari kecenderungan perkembangan kota yang terjadi sejak tahun 1980an sampai dengan sekarang, keberadaan terminal ini sangat strategis dan mempunyai prospek untuk berkembang dimasa yang akan datang.

B. Saran

Beberapa hal yang harus dipertimbangkan agar terminal dapat berfungsi secara maksimal dan dapat menjadi generator penggerak aktivitas di wilayah pinggir kota sehingga dapat mendukung perkembangan wilayah Kota Sengkang.

1. Saran Untuk Pemerintah Kota

- Perlu dibuat pusat-pusat kegiatan baru di wilayah pinggir Kota Sengkang yang akan menjadi pusat pertumbuhan kegiatan baru, sehingga menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini terkonsentrasi di pusat kota. Pusat-pusat kegiatan antara lain, pasar, perkantoran swasta, fasilitas pendidikan dan kesehatan, permukiman dan lain sebagainya.
- Melakukan revisi terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Sengkang dengan mengakomodir keberadaan terminal angkutan regional sebagai salah satu generator penggerak pertumbuhan pusat kegiatan di wilayah utara dan selatan Kota Sengkang dengan menyusun rencana penggunaan lahan yang tepat di sekitar kawasan terminal sehingga dapat berfungsi dan berkembang dengan maksimal.
- Perlu dilakukannya optimalisasi fungsi terminal dengan cara peningkatan pelayanan terminal yaitu dengan penambahan fasilitas utama seperti ruang tunggu, rambu-rambu dan papan informasi. Menata kembali areal keberangkatan dan kedatangan kendaraan dengan membuat jalur pemisahannya sehingga sirkulasi kendaraan dapat berjalan dengan lancar. Selain itu juga perlu diupayakan menambah fasilitas penunjang terminal yang kurang seperti kios, kantin, ruang informasi, ruang P3K dan lain sebagainya. Serta penambahan dan pengaturan rute angkutan umum agar

tingkat pencapaian lebih mudah sehingga dapat membangkitkan arus pergerakan.

- Peningkatan sistem lalu lintas seperti pengaturan arus lalu lintas kendaraan dan keluar masuk terminal, pengawasan yang ketat terhadap jadwal keberangkatan dan kedatangan kendaraan sehingga terminal benar-benar dapat berfungsi sebagai tempat akumulasi penumpang dan kendaraan serta dimanfaatkan sepenuhnya sebagai fasilitas transfer. Dengan demikian diharapkan dapat mengurangi timbulnya terminal-terminal bayangan disepanjang jaringan jalan utama.
- Peningkatan kedipsilinan para pengguna angkutan umum dengan memberikan sanksi yang tegas kepada para pengguna angkutan umum yang tidak mau masuk terminal.

2. Saran Untuk Studi Lanjut

Karena keterbatasan dan kelemahan studi ini, maka perlu dilakukan studi-studi lanjutan untuk melengkapi dan menyempurnakan hasil studi lebih lanjut. Studi lebih lanjut yang dapat diajukan antara lain:

- Pengaruh keberadaan terminal angkutan terhadap perkembangan wilayah sekitarnya. Studi ini perlu dilakukan untuk mengetahui secara detail pengaruh keberadaan terminal terhadap lingkungan sekitarnya.
- Studi sistem manajemen terminal, yang bertujuan untuk mengetahui efektivitas manajemen terminal yang ada saat ini. Hal ini berkaitan dengan fakta yang terjadi di lapangan kurang baiknya manajemen terminal yang dilakukan pengelola.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (1998). Pendekatan Penelitian.
- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of planners*, 35(4), 216-224.
- Bourne. L.S. 1971, *Internal Structure Of City*, New York; Oxford University, Press.
- Black, JA. 1981, *Urban Transport Planing: Theory and Practice*. London; Cromm Helm.
- Creighton, RL. 1978, *Transportation and Traffic Enginnering Handbook*, The Institute Of Traffic Enginnering.
- Departemen Perhubungan. 1998. Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Daldjoeni, N. (1998). *Geografi Kota dan desa*. Alumni.
- Riyadi, D. S. (2002). Pengembangan Wilayah: Teori dan Konsep Dasar. *Pengembangan Wilayah dan Otonomi Daerah: Kajian Konsep dan Pengembangan, Jakarta: Pusat Pengkajian Kebijakan Teknologi Pengembangan Wilayah (P2KTPW)-BPPT*.
- Dokumen Tata Ruang Wilayah (RTRW) 2002-2012, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Wajo
- Eko Budiharjo. 1997, *Tata Ruang Perkotaan*, Bandung; Penerbit Alumni.
- Ferdinand, A. (2014). Metode penelitian manajemen: Pedoman penelitian untuk penulisan skripsi tesis dan desrtasi ilmu manajemen.
- Fidel Miro. 1997, *Sistem Transportasi Kota*, Bandung; Penerbit Tarsito.
- Forbes, J. (1969). A Map Analysis Of Potensial Development Land. *Regional Studies*.
- Geddes, Patrick, 1915, *Cities in Evolution:An Introduction to The Town Planning Movement and to the Study of Civics, Williams and Norgate, London*

- Gray, George E., dan Hoel, Lester A. 1979, *Public Transportation : Planning, Operation, and Management*, New Jersey; Prentice- Hall Inc.
- Gromule, V., & Yatskiv, I. (2007). Coach terminal as important element of transport infrastructure. *Transport*, 22(3), 200-206.
- Idwan Santoso. 1996, *Perencanaan Prasarana Angkutan Umum*, Bandung; Pusat Studi & Komunikasi Institut Teknologi Bandung.
- Indonesia. (2007). *Undang-undang RI No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan*. VisiMedia.
- Jhon D. Edward, Jr, P.E. 1992, *Transportation Planning Handbook*, New Jersey; Prentice-Hall Inc.
- Keputusan Menteri. 1995. Keputusan Menteri Perhubungan No 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan. Jakarta : Departemen Perhubungan
- Koestoer, R. H. (2001). *Dimensi Keruangan Kota: teori dan kasus*. Penerbit Universitas Indonesia.
- Marimin. 2004, *Teknik dan Aplikasi Pengambilan Keputusan Kriteria Majemuk*, Jakarta; Penerbit PT Grasindo.
- Moleong, L. (2010). Metode penelitian. *Jakarta: Rineka Cipta*.
- Manheim, Marvin, L. 1979, *Fundamental of Transportation System Analysis*, Cambridge.Massachusetts, London; The MIT Press.
- M. Iqbal Hasan. 1992, *Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, Jakarta; Penerbit Ghalia Indonesia.
- Morlock, Edward.K. 1978. *Introduction to transportation Engineering & Planning*. Mc. Graw-Hill Kogakuha.
- Morlok, E. K., & Nozick, L. K. (1992). *A MODEL OF INTERMODAL RAIL TRUCK SERVICE FOR OPERATIONS MANAGEMENT, INVESTMENT PLANNING, AND COSTING* (No. IMSP-TR-2,).
- Morlock, Edward.K. 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan.Jakarta; Penerbit Erlangga.
- M. Manaf, B. Surya, Harmansyal 2015, *Kinerja Terminal Oebobo Terhadap Pola Pergerakan Angkutan Umum Kota Kupang*, Makassar; Penerbit Universitas Bosowa.

No, U. U. (26). Tahun 2007 tentang. *Penataan Ruang*, 60, 67.

Ofyar Z Tamin. 1997, *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*, Bandung; Penerbit ITB.

Patton, M. Q. (1987). *How to use qualitative methods in evaluation* (No. 4). Sage.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan.

Pushkarev, Boris. S. 1977, *Public Transportation and Landuse Policy*, Canada, Indiana; University Press.

Adisasmita, S. A. (2011). *Transportasi dan pengembangan wilayah*. Graha Ilmu.

Singarimbun Masri. 1989, *Metode Penelitian Survei*, LP3S Jakarta.

Soekanto, S. (2001). Sosiologi sebagai pengantar. *Jakarta: PT Raja Grafindo Persada*.

Sudjana. 1992, *Metode Statistik*, Bandung; Penerbit Tarsito.

Suzuki, H., Dastur, A., Moffatt, S., Yabuki, N., & Maruyama, H. (2010). *Eco2 Cities: Ecological cities as economic cities*. World Bank Publications.

Vuchie Vukan R. 1981, *Urban Public Transportation*, New Jersey; Sytem and Technology Prentice-Hall Inc.

Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*. Penerbit ITB.

LAMPIRAN

Lampiran : 1

Petunjuk Umum Pengisian Kuesioner

1. Mohon angket di isi oleh bapak/ibu, sdr untuk menjawab seluruh pertanyaan yang telah disediakan.
2. Berikan tanda silang (X) pada kolom yang tersedia dan pilih sesuai dengan keadaan yang sebenarnya.
3. Dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan ini, tidak ada jawaban yang salah. Oleh sebab itu, usahakan agar tidak ada jawaban yang dikosongkan.
4. Saya mengucapkan terimakasih kepada bapak/ibu/sdr atas partisipasinya guna mengsucceskan penelitian ini.
5. Petunjuk pengisian angket terdiri dari 5: Sangat Setuju, 4: Setuju, 3: Ragu-ragu, 2: Tidak Setuju, 1: Sangat tidak setuju.

Lampiran : 2

**KUESIONER
(Daftar Pertanyaan)**

Kepada

Yth, bapak/ibu/saudara.....

di.....

Dengan hormat,

Dalam rangka penyusunan proposal Tesis kami yang mengangkat topik penelitian tentang “Optimalisasi Pemanfaatan dan Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Sawerigading Kota Sengkang Kabupaten Wajo”, maka sehubungan dengan hal tersebut dan dengan segala kerendahan hati, kami memohon bantuan dan kesediaan bapak/ibu/saudara untuk dapat meluangkan waktunya untuk mengisi angket ini berdasarkan kenyataan yang dialami dan dirasakan selaku pengemudi dan penumpang maupun sebagai pengelola terminal Kabupaten Wajo.

Atas segala bantuan dan kerjasamanya, kami ucapkan terimakasih.

Lampiran : 3

**KUESIONER
TINGKAT PELAYANAN TERMINAL
(UNTUK PENUMPANG & PENGEMUDI)**

No	Pernyataan Penelitian	SS	S	R	TS	STS
		5	4	3	2	1
Lokasi Terminal						
1	Penempatan Lokasi Terminal saat ini sudah tepat					
2	Lokasi terminal dekat dengan pusat ekonomi (perdagangan)					
Aksesibilitas Terminal						
3	Terdapat kemudahan dalam mencapai terminal ini					
4	Terdapat akses yang cepat dari terminal ke pusat kegiatan ekonomi (perdagangan)					
Sirkulasi Lalu lintas						
5	Rute/trayek angkutan umum di terminal ini sudah lengkap					
6	Terdapat pergantian angkutan umum di terminal ini					
7	Terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini					
8	Pelayanan pengaturan dan penertiban lalu lintas di terminal ini sangat tertib					
Fasilitas Utama Terminal						
9	Terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini					
10	Pelayanan operasional di terminal ini sangat baik					
11	Kondisi areal keberangkatan di terminal ini sangat memadai					
12	Kondisi areal kedatangan di terminal ini sangat memadai					
13	Kondisi areal tunggu di terminal ini sangat memadai					
Fasilitas Penunjang Terminal						
14	Fasilitas pelayanan loket memuaskan					
15	Terdapat papan pengumuman mengenai, jurusan, jadwal dan tarif yang jelas					
16	Terdapat fasilitas pelayanan informasi/penerangan yang jelas					

17	Kondisi toilet/WC di terminal ini memadai					
18	Kondisi kantin di terminal ini memadai					
19	Kondisi fasilitas pelayanan peron di terminal ini memadai					
20	Kondisi tempat ibadah (musholla) di terminal ini memadai					
21	Pemanfaatan fungsi terminal ini sudah berjalan secara maksimal					



Lampiran : 4

**KUESIONER
TINGKAT PELAYANAN TERMINAL
(UNTUK PENGELOLA)**

No	Pernyataan Penelitian	SS	S	R	TS	STS
	Lokasi Terminal	5	4	3	2	1
1	Penetapan lokasi terminal memperhatikan kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota					
2	Lokasi terminal dekat dengan pusat ekonomi (perdagangan)					
3	Lokasi terminal penumpang terletak pada Simpul Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperuntukkan bagi pergantian antar moda dan/atau intermodal					
	Aksesibilitas Terminal					
4	Penetapan lokasi terminal memperhatikan kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan					
5	Terdapat kemudahan dalam mencapai terminal ini					
6	Terdapat akses yang cepat dari terminal ke pusat kegiatan ekonomi (perdagangan)					
	Sirkulasi Lalu lintas					
7	Rute angkutan umum di terminal ini sudah lengkap					
8	Pola pergerakan kendaraan dan pola pergerakan orang di dalam terminal telah sesuai dengan Permenhub No. 132 Tahun 2015					
9	Terdapat kemudahan melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini					
10	Pelayanan pengaturan dan penertiban lalu lintas di terminal ini sangat tertib					
	Fasilitas Utama Terminal					
11	Terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini					
12	Pelayanan operasional di terminal ini sangat baik					
13	Kondisi areal keberangkatan di terminal ini sangat memadai					
14	Kondisi areal kedatangan di terminal ini sangat memadai					
15	Kondisi areal tunggu di terminal ini sangat memadai					
	Fasilitas Penunjang Terminal					
16	Fasilitas pelayanan loket memuatkan					

17	Terdapat papan pengumuman mengenai, jurusan, jadwal dan tarif yang jelas					
18	Terdapat fasilitas pelayanan informasi/penerangan yang jelas					
19	Kondisi toilet/WC di terminal ini memadai					
20	Kondisi kantin di terminal ini memadai					
21	Kondisi fasilitas pelayanan peron di terminal ini memadai					
22	Kondisi tempat ibadah (musholla) di terminal ini memadai					



Lampiran : 5

**PEDOMAN WAWANCARA
(Daftar Pertanyaan)**

Kepada

Yth, bapak/ibu/saudara.....

Di Tempat

Dengan hormat,

Dalam rangka penyusunan proposal Tesis kami yang mengangkat topik penelitian tentang “Optimalisasi Pemanfaatan dan Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Sawerigading Kota Sengkang Kabupaten Wajo”, maka sehubungan dengan hal tersebut dan dengan segala kerendahan hati, kami memohon bantuan dan kesediaan bapak/ibu/saudara untuk dapat meluangkan waktunya untuk kami wawancarai dan berbagi informasi sesuai dengan kebutuhan data yang kami anggap perlu terkait dengan Optimalisasi pemanfaatan terminal Sawerigading.

Atas segala bantuan dan kerjasamanya, kami ucapkan terimakasih.

Sengkang, Januari 2022

Kusnadi

Pedoman Wawancara

Sub Fokus I : Rencana Tata Ruang Wilayah

1. Apakah pembangunan terminal Sawerigading telah sesuai dengan RTRW Kab. Wajo ?
2. Apakah pembangunan terminal Sawerigading dapat dijadikan penyeimbang kegiatan yang selama ini terkonsentrasi di pusat kota ?

Sub Fokus II : Rencana Startegis Daerah

3. Apakah pembangunan terminal Sawerigading mendukung Rencana Strategis Daerah dalam hal pengembangan wilayah kota ?
4. Apakah pemanfaatan terminal Sawerigading mendukung rencana strategis pemerintah daerah sekarang ini (sesuai dengan visi dan misi Bupati) ?

Sub Fokus III : Program Pembangunan Daerah

5. Apakah pemanfaatan terminal Sawerigading merupakan salah satu program prioritas pemerintah daerah kab. Wajo ?
6. Apakah optimalisasi pemanfaatan terminal Sawerigading dapat menjamin kesuksesan program pembangunan daerah dalam hal peningkatan prekonomian daerah ?

Sub Fokus IV : Kebijakan Pembangunan Kota

7. Bagaimana Pengembangan sistem jaringan transportasi dikaitkan dengan kebijakan pemerintah daerah.
8. Apakah telah diupayakan percepatan akses jalan dari dan ke terminal Sawerigading
9. Apasajakah faktor penghambat dalam optimalisasi pemanfaatan terminal Sawerigading

Lampiran : 6

VISUALISASI PROSES PENELITIAN



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Kusnadi lahir di Jalang Kecamatan Sajoanging Kabupaten Wajo Provinsi Sulawesi Selatan pada tanggal 9 Agustus 1977, merupakan anak ke-5 dari 6 bersaudara dari pasangan Bapak Drs. H. Mustaking dan Ibu Hj. Indo Awi yang tinggal menetap di Kota Sengkang Kabupaten Wajo.

Riwayat pendidikan yang telah ditempuh, adalah SD Negeri 17 Sengkang (1985-1990), SMP Negeri 1 Sengkang (1990-1993), SMA Negeri 3 Sengkang (1993-1996), dan melanjutkan pendidikan ke jenjang Perguruan Tinggi (S.1) di Universitas Hasanuddin Makassar pada Program Studi Prodi Teknik Sipil, dan sampai dengan penulisan Tesis ini penulis masih terdaftar sebagai Mahasiswa Progran Sastra Dua (S.2) di Program Pascasarjana Wilayah dan Kota Universitas BOSOWA Makassar. Selain itu penulis juga telah menyelesaikan Pendidikan Profesi Insinyur di Universitas Hasanuddin (2020-2021)

Dengan segala Puji dan Syukur bagi ALLAH SWT yang telah memberikan Rahmat dan Hidayah-Nya kepada penulis, sehingga penyusunan Tesis ini dapat terselesaikan dengan judul Optimalisasi Pemanfaatan Dan Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Sawerigading Kota Sengkang Kabupaten Wajo. Sholawat dan Salam tak lupa senantiasa tercurahkan kepada Baginda RASULULLAH SAW yang menjadi suri tauladan dan menjadi uswatun khasanah bagi kita semua didalam berkehidupan dimuka bumi ini.