

BAB IV

ANALISIS EVALUASI LOKASI TERMINAL RENGASDENGKLOK

Pada prinsipnya bab ini menyajikan analisis dari keseluruhan studi karena dalam bagian ini dapat ditemukan kesesuaian lokasi terminal Angkutan Umum yang terletak di Kecamatan Rengasdengklok.

4.1 Penentuan Ukuran-ukuran Kriteria Lokasi Terminal

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

Adapun penentuan ukuran-ukuran kriteia lokasi terminal tersebut yaitu sebagai berikut ;

4.1.1 Kriteria lokasi Terminal Berdasarkan Standar

1. 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 Kecamatan Rengasdengklok dengan pertimbangan sebagai berikut :

- Terminal Rengasdengklok 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 Kecamatan Rengasdengklok.
- Kriteria “*minimizing average distance*” bertujuan untuk pemerataan pelayanan terhadap semua penduduk dan tidak berpihak kepada sekelompok penduduk tertentu.
- Pola atau jaringan jalan di Kecamatan Rengasdengklok berbentuk semi grid sehingga criteria “*minimizing average distance*” lebih sesuai dari criteria 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 Kecamatan Rengasdengklok, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.1 dibawah ini.

Tabel 4.1
Jarak Antar Pusat Desa
Di Kecamatan Rengasdengklok

No	DESA	Amansari	Karyasari	Kemiri	Kertasari	R.D Selatan	R.D Utara
1	Amansari	0.00	1.08	14.07	9.06	7.03	8.05
2	Karyasari	1.08	0.00	1.03	8.05	6.02	7.04
3	Kemiri	14.07	1.03	0.00	5.07	7.04	6.02
4	Kertasari	9.06	8.05	5.07	0.00	2.03	1.01
5	R.D Selatan	7.03	6.02	7.04	2.03	0.00	1.02
6	R.D Utara	8.05	7.04	6.02	1.01	1.02	0.00
JMLH		39.29	23.22	33.23	25.22	23.14	23.14

Sumber: Monografi Kecamatan dan Hasil Perhitungan Tahun 2008.

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

Keterangan : Desa Amansari adalah lokasi terminal, Metoda Pengklasifikasian data yaitu menurut Sturges

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

$\text{Antara Q1 dan Q3} = \text{klasifikasi sedang}$

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

Dengan menggunakan metoda pengklasifikasian data pada table 4.1 di atas maka dapat disusun ada tiga klasifikasi jarak rata-rata antar pusat desa yaitu :

- Klasifikasi tinggi (R : 23,14 – 27.79)
- Klasifikasi Sedang (R : 27,79 – 28.04)
- Klasifikasi Rendah (R : 28.04 – 39,29)

Dari klasifikasi tersebut ditunjukan bahwa jarak rata-rata antar pusat-pusat desa terkecil berkisar pada rentang R : 23,14 – 27,79. Hasil pengklasifikasian ini dapat disimpulkan bahwa ukuran untuk criteria tersebut diatas adalah lokasi terminal harus berada pada desa dengan klasifikasi yang memenuhi R : 23,14 – 27,79. Desa Rengasdengklok Utara dan Rengasdengklok Selatan berada pada klasifikasi jarak rata-rata dengan rentang R : 23,14.

2. Terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum.

Jumlah aliran terbesar dari system angkutan umum terletak pada titik pertemuan antara berbagai rute angkutan umum yang ada. Dari uraian di atas terkandung pengertian bahwa bahwa lokasi terminal di Kecamatan Rengasdengklok harus terletak pada titik pertemuan antara berbagai rute angkutan umum yang melalui Kecamatan Rengasdengklok. System angkutan antar kota di Kecamatan Rengasdengklok membentuk jalur Utara (Pedes - Rengasdengklok), jalur Barat (Rengasdengklok-Batujaya) dan jalur Selatan (Rengasdengklok-Tanjungpura). Semua system angkutan umum tersebut menggunakan jalan kolektor primer (jalan local 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.

3. 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 system angkutan antar kota dengan system angkutan dalam kota. Tidak ada ukuran baku untuk mengukur keterkaitan system angkutan ini. Dalam studi ini ukuran yang dipergunakan pada criteria 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 Kecamatan Rengasdengklok berupa angkutan kota (angkot) dan mobil Elf. Dan semuanya berjumlah 3 trayek. Dengan melihat beberapa keterangan yang telah dijelaskan di atas, maka ukuran yang dapat digunakan dalam criteria 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.

4. Terminal harus mempunyai keterpusatan terhadap lokasi penumpang yang potensial.

Penduduk merupakan salah satu factor 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.

Berdasarkan penyebaran penduduk usia kerja ini dapat disusun bobot setiap lokasi (desa) penumpang yang berpotensi melakukan pergerakan di Kecamatan Rengasdengklok. Lokasi daerah atau Desa yang memiliki penduduk usia kerja tertinggi diberi bobot 10 dan bobot lokasi/daerah lainnya proporsional dengan penyebaran penduduk usia kerja di atas. Bobot tertinggi dalam analisis ini sebesar 10 dipunyai oleh Desa Rengasdengklok Selatan dengan jumlah penduduk potensial sebesar 9.407 Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table 4.2.

Tabel 4.2
Jumlah Penduduk Yang Potensial Melakukan Pergerakan
Antar Kota Tahun 2007
Diperinci Menurut Desa di Kecamatan Rengasdengklok

No	Desa	Jumlah Penduduk	Jumlah Penduduk Potensi Melakukan Pergerakan (15 – 55)	Bobot (Weight)
1	Amansari	17.419	8.907	9.47
2	Karyasari	15.919	7.208	7.66
3	Kemiri	14.921	6.940	7.38
4	Kertasari	13.419	7.491	7.96
5	Rengasdengklok Selatan	19.919	9.407	10
6	Rengasdengklok Utara	17.919	8.973	9.54

Sumber Monografi Kecamatan dan Hasil Analisis 2008

Mengingat bahwa penumpang yang potensial terbesar dalam jarak tertentu maka untuk mendapatkan lokasi penumpang yang potensial akan ditentukan dengan mencari titik median diantara lokasi-lokasi tersebut. Menurut Hakimi (1964). Jika terdapat jumlah titik-titik (*nodes*) dalam jarak yang telah tertentu maka titik median sebagai titik optimal yang diinginkan juga terdapat diantara titik-titik tersebut (Rushton, 1973 : 64 - 70). Dalam studi

ini titik-titik (*nodes*) yang dimaksudkan merupakan pusat-pusat Desa, dan jarak antar pusat-pusat desa diukur menurut jarak terdekat melalui jaringan jalan yang ada. Selanjutnya menurut Hakimi, bila pusat-pusat desa yang tersebar dalam jarak tertentu (*distance matrix D*) memiliki bobot penumpang potensial yang tidak sama (*unequal weight*) maka perkalian antara W.D akan menghasilkan matrik jarak berbobot (*weight distance matrix R*), dimana $R = (r_{ij}) = (W_t \cdot D_{ij})$ (Rushton 1973 : 67). Lokasi penumpang potensial yang optimal (terbaik) desa-desa yang memiliki nilai R terendah ($R_{total} = W_t \cdot D_{ij}$) terkecil.

Untuk memperoleh matrik jarak berbobot (R) maka terlebih dahulu disusun table yang memperlihatkan jarak dan bobot antar pusat-pusat desa di Kecamatan Rengasdengklok (lihat table 4.3). Hasil perkalian matrik D_{ij} (jarak antar pusat-pusat desa yang potensial melakukan pergerakan antar kota). Lihat table 4.4.

Tabel 4.3
Jarak Dan Bobot Antar Pusat Desa Di Kecamatan Rengasdengklok

BOBOT	AMANSARI	KARYASARI	KEMIRI	KERTASARI	R.D SELATAN	R.D UTARA
9.47	0.00	1.08	14.07	9.06	7.03	8.05
7.66	1.08	0.00	1.03	8.05	6.02	7.04
7.38	14.07	1.03	0.00	5.07	7.04	6.02
7.96	9.06	8.05	5.07	0.00	2.03	1.01
10	7.03	6.02	7.04	2.03	0.00	1.02
9.54	8.05	7.04	6.02	1.01	1.02	0.00
JMLH	39.29	23.22	33.23	25.22	23.14	23.14

Sumber : 1. Tabel 4.2

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

Keterangan : Desa Amansari adalah lokasi terminal

Tabel 4.4
Matrik Jarak Berbobot (Weighted Distance Matrik)
Tahun 2008

AMANSARI	KARYASARI	KEMIRI	KERTASARI	R.D SELATAN	R.D UTARA
0.00	10.23	133.24	85.80	66.57	76.23
8.27	0.00	7.89	61.66	46.11	53.93
103.84	7.60	0.00	37.42	51.96	44.43
72.12	64.08	40.36	0.00	16.16	8.04
70.3	60.20	70.40	20.30	0.00	10.20
76.80	67.16	57.43	9.64	9.73	0.00
331.32	209.27	309.32	214.81	190.53	192.83

Sumber : Hasil Analisis 2008

Keterangan : Desa Amansari 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

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

Dengan menggunakan metode pengklasifikasian data pada table 4.4 dapat dilihat pada tiga klasifikasi lokasi/daerah desa yang potensial dalam pergerakan antar kota, yaitu :

- Klasifikasi Tinggi (R : 190.53 - 223.10)
- Klasifikasi Sedang (R : 223.10 – 223.85)
- Klasifikasi Rendah (R : 223.85 – 331.32)

Bertitik tolak dari uraian di atas maka ukuran kriteria tersebut adalah lokasi terminal harus berada pada desa dengan klasifikasi tinggi yang memenuhi R : 190.53, dari hasil perhitungan dan ukuran criteria di atas maka yang memenuhi criteria dan klasifikasi yang tinggi merupakan Desa Rengasdengklok Selatan.

4.1.2 Kriteria Tapak (Site) Terminal

1. Terminal harus terkait dengan system jaringan jalan kolektor primer (Arteri).

Keberadaan lokasi terminal di Kecamatan Rengasdengklok 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 relative lebih tinggi dan frekuensi berhenti lebih rendah sehingga harus tersedia jaringan jalan kolektor primer (Arteri) yang secara fungsional harus terkait dengan terminal tersebut.

2. Terminal harus terletak pada lokasi di bawah sub ordinasi terminal primer utama untuk melengkapi pelayanan terminal primer utama tersebut.

Criteria ini lebih menunjukan data kualitatif sehingga ukuran yang dapat digunakan adalah berupa penilaian relative pada kemudahan pencapaian lokasi antar kedua terminal tersebut, misalnya dengan mempertimbangkan waktu tempuh. Dalam waktu yang relative singkat dari terminal misalnya sekitar 15 menit.

3. Lokasi Terminal harus menampung <25 kendaraan/jam dengan kebutuhan ruang lahan sebesar 2.5 ha.

Untuk menyelaraskan fungsi terminal angkutan umum di Kecamatan rengasdengklok 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.

4. 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 (%). Dengan menggunakan pengklasifikasian data dan dapat dilihat pada table 4.5.

Tabel 4.5
Ketersediaan Jaringan Jalan Diperinci Menurut Desa
Di Kecamatan Rengasdengklok

No	DESA	Panjang Jalan	Luas Unit Analisis (Ha)	Rasio (%)	Klasifikasi
1	Amansari	7.41	455.99	0.16	R
2	Karyasari	7.93	376.46	0.21	S
3	Kemiri	8.62	524.66	0.16	R
4	Kertasari	5.06	290.31	0.17	R
5	R.D Selatan	12.21	501.76	0.24	T
6	R.D Utara	10.41	476.76	0.22	T

Sumber: Monografi Kecamatan dan Hasil Perhitungan Tahun 2008.

Metoda Pengklasifikasian data yaitu menurut Sturges

≤ 0.19 = klasifikasi rendah

≥ 0.21 = sedang/tinggi

Ada tiga klasifikasi ketersediaan jaringan jalan, yaitu:

- Klasifikasi ketersediaan rendah (R: 0.16 – 0.19)
- Klasifikasi Ketersediaan sedang (R : 0.19 – 0.21)
- Klasifikasi ketersediaan tinggi (R : 0.21 – 0.24)

Bertitik tolak dari uraian di atas maka ukuran kriteria untuk lokasi terminal harus berada pada Desa dengan rentang R : yang nilainya dianggap paling tinggi

5. Lokasi terminal harus berada diluar kawasan pusat kota (CBD) dan terletak di daerah pinggiran kota.
6. Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukan bagi kegiatan industry

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 industry dikhawatirkan akan mengakibatkan gangguan yang berasal dari dalam terminal terhadap industry yang terdekat.

7. Lokasi terminal harus berada diluar daerah konservasi yang telah ditetapkan.

Berdasarkan seluruh uraian tentang ukuran criteria lokasi/tapak terminal angkutan umum di atas, maka untuk melakukan penilaian langsung terhadap lokasi/tapak terminal tersebut dapat dilakukan dengan membandingkan antara ukuran criteria lokasi/tapak tersebut dengan lokasi/tapak sebenarnya dari terminal yang sedang dikaji atau dievaluasi.

4.2. Kelengkapan Fasilitas

4.2.1 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 Rengasdengklok 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

Dari fasilitas yang ada kondisi fisik dari terminal Rengasdengklok dalam keadaan sudah rusak karena termakan oleh waktu dan cuaca juga dikarenakan kurang terpakai bahkan tidak.

4.2.2 Sarana

Sarana merupakan kendaraan atau moda angkutan yang melewati Kecamatan Rengasdengklok sebanyak 295 unit armada. Dari 295 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 pememajaan pada jenis angkutan yang sudah tidak layak pakai. Jenis pelayanan angkutan di kecamatan Rengadengklok di dominasi oleh angkot dengan jumlah armada sekitar 249 unit dan mikrolet/elf sebanyak 46 unit kendaraan.

4.3. 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 criteria lokasi/tapak terminal yang telah dihasilkan di atas selanjutnya dilakukan evaluasi terhadap lokasi/tapak terminal angkutan umum yaitu sebagai berikut:

4.3.1 Evaluasi Lokasi Terminal Rengasdengklok

1. Terminal sebaiknya berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan pencapaian yang tertinggi (*Most Accessible*). Ukuran criteria ini menyatakan bahwa lokasi terminal harus berada pada desa yang memiliki atau memenuhi jarak rata-rata antara R : 23,14 – 27,79. Dan karena itu jarak rata-rata yang paling terdekat dibandingkan dengan desa-desa lainnya yaitu berada pada desa Rengasdengklok Selatan dan Rengasdengklok Utara dengan jarak rata-rata 23,14.
2. Terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum. Ukuran criteria ini menyebutkan bahwa lokasi terminal harus sedekat mungkin dengan pintu gerbang Jalur Barat dan jalur Utara yang berkaitan dengan jalan arteri sekunder. Pada kenyataannya lokasi terminal tersebut tidak berada pada titik jalur pertemuan dari jumlah aliran terbesar system angkutan. Maka dengan criteria tidak ada kesesuaian.
3. 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. Angkutan kota yang melewati terminal Rengasdengklok sebanyak 3 trayek.
4. Lokasi terminal harus memiliki keterpusatan terhadap lokasi penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan. Ukuran kriteria ini adalah lokasi terminal harus berada pada lokasi dengan rentang R : 190.53 - 241.35, sedangkan untuk ukuran lokasi terminal yang memiliki rentang atau *weight distance* R : 190.53 adalah Desa Rengasdengklok Selatan sehingga dapat disimpulkan bahwa antara lokasi terminal dan criteria terminal tidak 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 table 4.6 dibawah berikut ini :

Tabel 4.6
Kesesuaian Antara Kriteria Lokasi Dengan Lokasi Terminal Rengasdengklok

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 : 23,14 – 27,79	Lokasi terminal tidak berada pada daerah yang mempunyai tingkat kemudahan pencapaian, lokasi terminal berada pada rentang R : 39.29	Tidak Sesuai (-)
2	Lokasi terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari system angkutan umum	Lokasi terminal tidak berada pada titik jalur pertemuan dari jumlah aliran terbesar system angkutan.	Tidak Sesuai (-)
3	Terminal harus Terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota (lokal)	Angkutan kota yang masuk terminal Rengasdengklok hanya 1 trayek.	Tidak Sesuai (-)
4	Lokasi terminal harus memiliki keterpusatan terhadap lokasi penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan. menurut ukuran kriteria terminal dari hasil perhitungan adalah daerah dengan rentang R : 190.53 – 223.10,	Lokasi terminal tidak memiliki keterpusatan terhadap lokasi penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan. Lokasi terminal berada pada daerah dengan rentang R: 331.32	Tidak Sesuai (-)

Sumber : Hasil Analisis 2008

Keterangan : Karakteristik yang sesuai (+)

Karakteristik yang tidak sesuai (-)

4.3.2 Evaluasi Tapak (Site) Terminal

Tabel 4.7
Kesesuaian Antara Kriteria Tapak dengan Tapak Terminal Rengasdengklok

No	Kriteria lokasi	Kondisi Eksisting	kesesuaian
1	Terminal harus terkait dengan system jaringan jalan kolektor primer.	terkait dengan system jaringan jalan kolektor primer	Sesuai (+)
2	Terminal harus terletak pada lokasi di bawah sub ordinasi terminal primer utama untuk melengkapi pelayanan terminal primer utama tersebut.	Kabupaten Karawang tidak mempunyai terminal primer utama	Tidak sesuai (-)
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 yang tertinggi, dengan Rentang R : 0.24	Terminal berada di daerah R : 0.16	Tidak 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 industry	Tidak ada kawasan industri	Sesuai (+)
7	Lokasi terminal harus berada diluar daerah konservasi yang telah ditetapkan.	Tidak ada kawasan konservasi	Sesuai (+)

Sumber Hasil analisis 2008

Keterangan : Karakteristik yang sesuai (+)

Karakteristik yang tidak sesuai (-)

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 Rengasdengklok ternyata tidak layak lagi untuk dipertahankan atau harus direlokasi.

Hal ini dikarenakan ada 4 kriteria lokasi di atas yang tidak sesuai dan 3 kriteria tapak (site) lokasi yang tidak sesuai, ini merupakan kriteria yang mutlak atau vital dan tidak bisa dimanipulasi lagi keberadaanya. Sementara untuk lima (4) kriteria tapak (site) terminal yang sesuai dengan kondisi eksisting merupakan hal yang tidak terlalu vital untuk menjadi bahan pertimbangan bagi kebutuhan lokasi terminal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.6 dan tabel 4.7. di atas.

4.4. 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 :

4.4.1 Persepsi Penumpang

Perilaku penumpang sebagai pengguna jasa angkutan umum dari hasil survey dengan sampel diambil berdasarkan rumus Slovin dengan nilai kritis 1% dari jumlah penumpang yang dianggap berpotensi untuk melakukan pergerakan dan berdasarkan asumsi penumpang pada jumlah kendaraan angkutan umum yang terdaftar masuk/melewati Kecamatan Rengasdengklok, banyaknya populasi 16309 orang maka sampel yang akan diteliti sebanyak 99 orang.

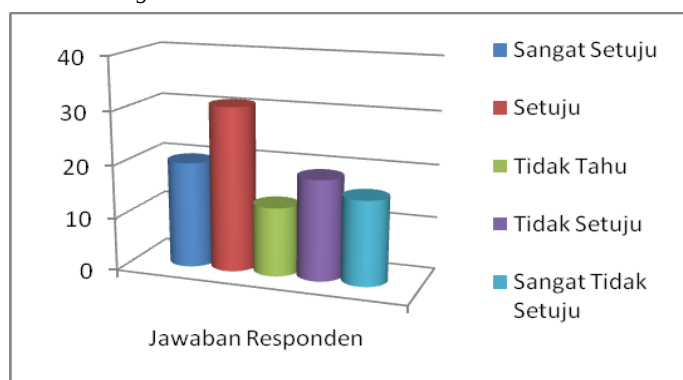
Melalui kuisioner yang diberikan kepada penumpang secara acak dari berbagai trayek dan angkutan yang melewati kecamatan Rengasdengklok adalah sebagai berikut:

1. Jarak menuju lokasi terminal sangat jauh sehingga saudara/i tidak naik angkutan umum di dalam terminal

Tabel 4.8
Persepsi Penumpang Terhadap
Kemudahan Pencapaian (Aksesibilitas)

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	20	20.2
Setuju (4)	31	31.3
Tidak Tahu (3)	13	13.1
Tidak Setuju (2)	19	19.2
Sangat Tidak Setuju (1)	16	16.2
Jumlah	99	100

Hasil Pengolahan kuisisioner 2008



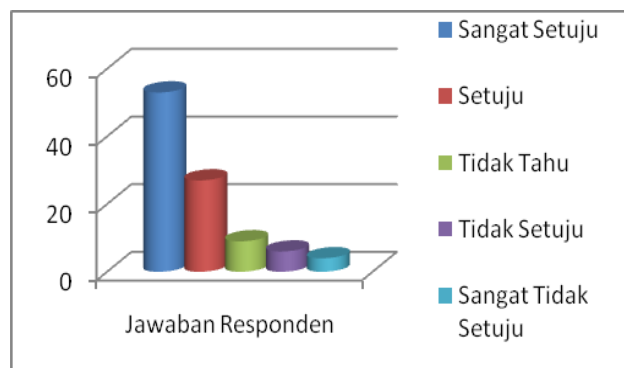
Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju maka dapat disimpulkan bahwa jarak dari pusat kota menuju lokasi terminal tidak mudah dijangkau oleh para penumpang angkutan.

2. Tidak terdapat moda angkutan umum di dalam terminal sehingga saudara/i lebih memilih naik angkutan diluar terminal

Tabel 4.9
Persepsi Penumpang Terhadap Sistem Angkutan Umum

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	53	53.5
Setuju (4)	27	27.3
Tidak Tahu (3)	9	9.1
Tidak Setuju (2)	6	6.1
Sangat Tidak Setuju (1)	4	4.0
Jumlah	99	100

Hasil Pengolahan kuisisioner 2008



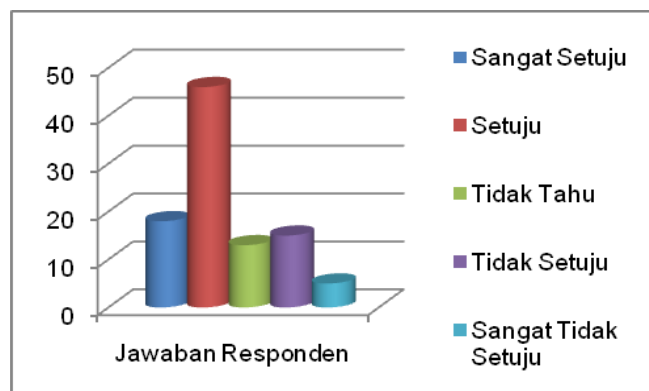
Dari pernyataan responden yang sebagian besar menyatakan setuju dan sangat setuju maka dapat disimpulkan bahwa lokasi terminal Rengasdengklok tidak terletak atau terkait dengan jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum.

3. Jarak lokasi terminal yang sekarang ini jauh dari tempat kegiatan (bekerja) saudara.

Tabel 4.10
Persepsi Penumpang Terhadap
Jarak Terminal Dengan Potensi Penumpang

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	18	18.6
Setuju (4)	46	47.4
Tidak Tahu (3)	13	13.4
Tidak Setuju (2)	15	15.5
Sangat Tidak Setuju (1)	5	5.2
Jumlah	97	100

Hasil Pengolahan kuisioner 2008



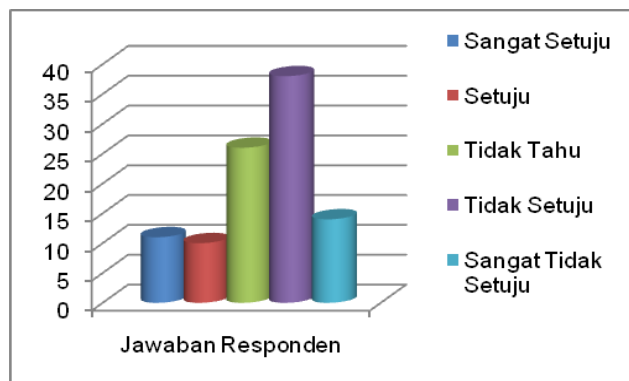
Dari pernyataan responden yang sebagian besar menyatakan setuju dan sangat setuju maka dapat diketahui bahwa lokasi terminal Rengasdengklok tidak terletak pada kawasan yang berpotensi oleh arus penumpang.

4. Lokasi terminal jauh dari jalan utama sehingga saudara enggan naik angkutan di dalam terminal

Tabel 4.11
Persepsi Penumpang Terhadap
Keterkaitan Antara Terminal Dengan Jalan Utama

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	11	11.1
Setuju (4)	10	10.1
Tidak Tahu (3)	26	26.3
Tidak Setuju (2)	38	38.4
Sangat Tidak Setuju (1)	14	14.1
Jumlah	99	100

Hasil Pengolahan kuisioner 2008



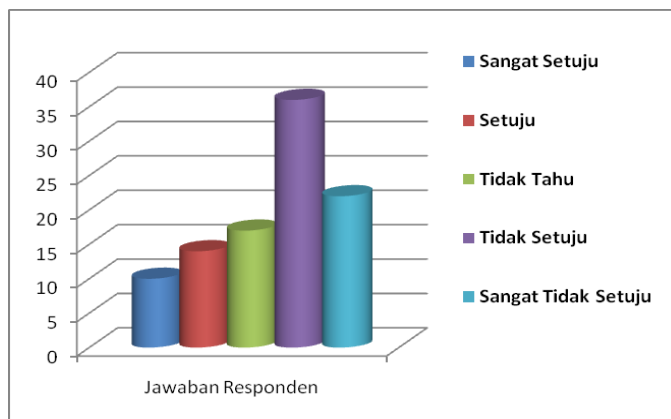
Berdasarkan hasil kuisioner dari responden di atas dapat diketahui bahwa jarak antara lokasi terminal dengan jalan utama tidak jauh hal ini terlihat dari jawaban sebagian besar responden yang menyatakan tidak setuju.

5. Lokasi terminal berada dibawah sub ordinasi terminal utama

Tabel 4.12
Persepsi Penumpang Terhadap Keberadaan
Sub Ordinasi Terminal Utama

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	10	10.1
Setuju (4)	14	14.1
Tidak Tahu (3)	17	17.2
Tidak Setuju (2)	38	38.4
Sangat Tidak Setuju (1)	20	20.2
Jumlah	99	100

Hasil Pengolahan kuisioner 2008



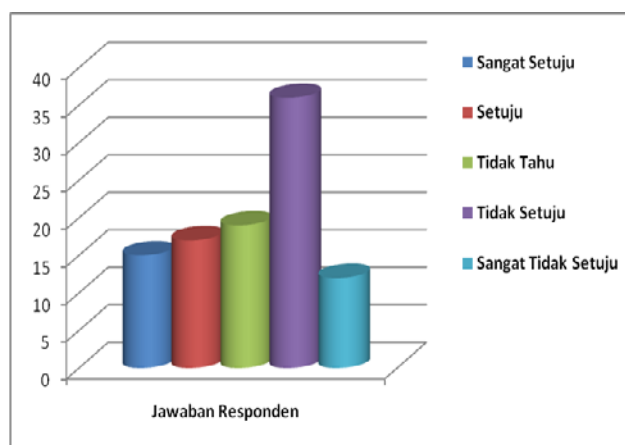
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa keberadaan terminal Rengasdengklok tidak berada dibawah sub ordinasi terminal utama hal ini bisa terlihat dari jawaban responden yang sebagian besar mereka menjawab tidak setuju.

6. Pembagian rute trayek angkutan umum yang berlaku sekarang ini sudah cukup sesuai

Tabel 4.13
Persepsi penumpang Terhadap Rute Trayek Angkutan Umum

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	15	15.2
Setuju (4)	17	17.2
Tidak Tahu (3)	19	19.2
Tidak Setuju (2)	36	36.4
Sangat Tidak Setuju (1)	12	12.1
Jumlah	99	100

Hasil Pengolahan kuisioner 2008



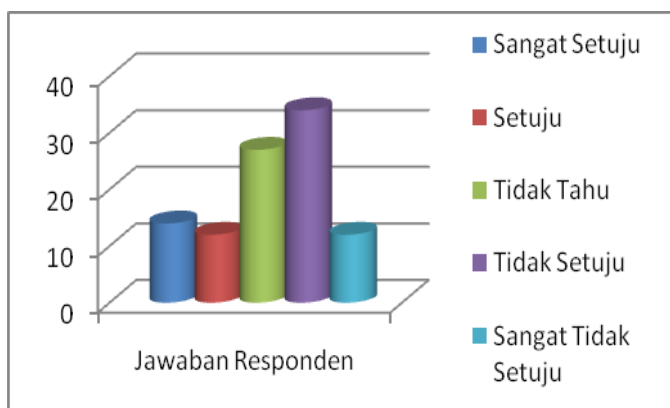
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa mereka menyatakan tidak setuju dan ini dapat dikatakan bahwa sejauh ini untuk pembagian rute trayek masih belum sesuai dengan harapan penumpang.

7. Kondisi jalan menuju terminal tidak sesuai sehingga saudara enggan naik angkutan di dalam terminal

Tabel 4.14
Persepsi Penumpang Terhadap Kondisi Jalan

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	14	14.1
Setuju (4)	12	12.1
Tidak Tahu (3)	27	27.3
Tidak Setuju (2)	34	34.3
Sangat Tidak Setuju (1)	12	12.1
Jumlah	99	100

Hasil Pengolahan kuisioner 2008



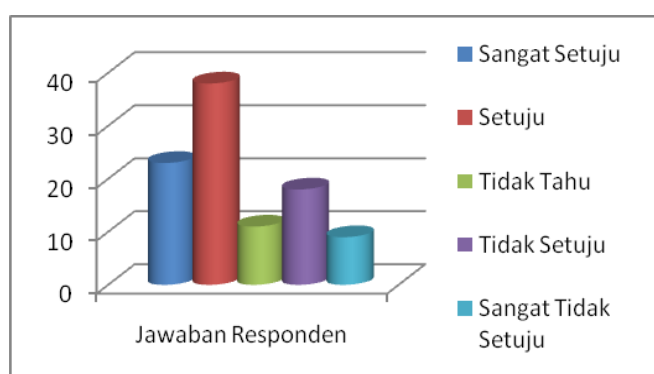
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa kondisi jalan menuju lokasi terminal sudah sesuai hal ini bisa terlihat dari jawaban responden yang sebagian besar mereka menjawab tidak setuju.

8. Fasilitas terminal sudah tidak sesuai untuk digunakan sehingga saudara tidak naik angkutan di dalam terminal

Tabel 4.15
Persepsi penumpang Terhadap Fasilitas Terminal

Persepsi	Jumlah Responden	Persentase (%)
Sangat Setuju (5)	23	23.2
Setuju (4)	38	38.4
Tidak Tahu (3)	11	11.1
Tidak Setuju (2)	18	18.2
Sangat Tidak Setuju (1)	9	9.1
Jumlah	99	100

Hasil Pengolahan kuisisioner 2008



Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa keberadaan fasilitas terminal Rengasdengklok kondisinya sudah tidak sesuai lagi untuk digunakan hal ini bisa terlihat dari sebagian besar responden yang menjawab setuju dan sangat setuju.

Kuisisioner Terbuka (Umum)

- Upaya yang pernah dilakukan pengelola jalan raya supaya angkutan umum dan penumpang mau menggunakan terminal yaitu mengarahkan semua angkutan umum yang terdapat dikecamatan Rengasdengklok untuk menggunakan jalan arteri sekunder yang terdapat disebelah timur Kecamatan Rengasdengklok.

Dari perilaku penumpang angkutan umum pada dasarnya mereka mau menggunakan terminal Rengasdengklok tetapi dikarenakan jarak dari pusat keramaian (kegiatan) kota menuju lokasi terminal kurang dari jangkauan (harus menggunakan ojek dan becak), rute angkutan umum tidak masuk/melewati terminal juga fasilitas terminal yang sudah tidak sesuai lagi untuk digunakan maka mereka lebih memilih naik angkutan umum diluar terminal.

4.4.2 Persepsi Pengemudi Angkutan Umum (Supir)

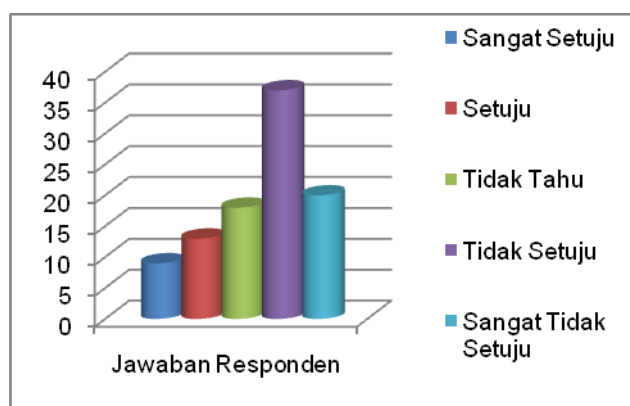
Perilaku pengemudi sebagai pelaku jasa angkutan umum juga dapat berpengaruh terhadap kinerja terminal, dengan penentuan sampel berdasarkan rumus Slovin dengan nilai kritis 1. Berdasarkan asumsi pengemudi yang berjumlah 2955 orang, serta melalui kuisioner yang dibagikan kepada pengemudi secara acak (*random*) sebanyak 97 orang dari berbagai trayek dan angkutan yang melewati kecamatan Rengasdengklok kabupaten Karawang yaitu sebagai berikut :

1. Jaringan jalan menuju terminal tidak sesuai untuk digunakan sehingga saudara enggan masuk kedalam terminal

Tabel 4.16
Persepsi Pengemudi Terhadap
Ketersediaan Jaringan Jalan

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	9	9.3
Setuju (4)	13	13.4
Tidak Tahu (3)	18	18.6
Tidak Setuju (2)	37	38.1
Sangat Tidak Setuju (1)	20	20.6
Jumlah	97	100

Sumber : hasil Pengolahan kuisioner 2008



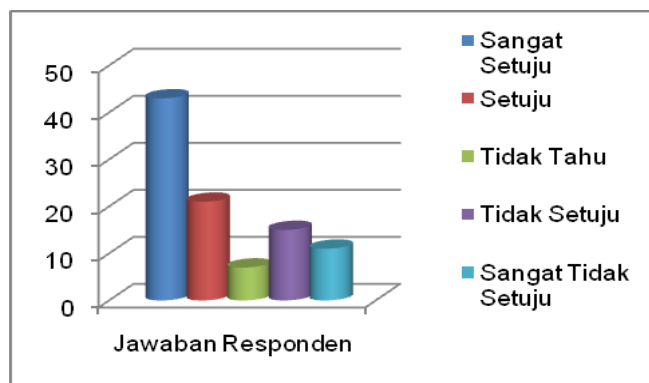
Dari hasil jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa mereka sebagian besar menyatakan tidak setuju dan sangat tidak setuju hal ini dapat disimpulkan bahwa ketersediaan jaringan jalan menuju lokasi terminal sudah memadai.

2. Luas terminal tidak sesuai dengan tingkat kebutuhan angkutan

Tabel 4.17
Persepsi Pengemudi Terhadap Luas Terminal

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	43	44.3
Setuju (4)	21	21.6
Tidak Tahu (3)	7	7.2
Tidak Setuju (2)	15	15.5
Sangat Tidak Setuju (1)	11	11.3
Jumlah	97	100

Hasil Pengolahan kuisioner 2008



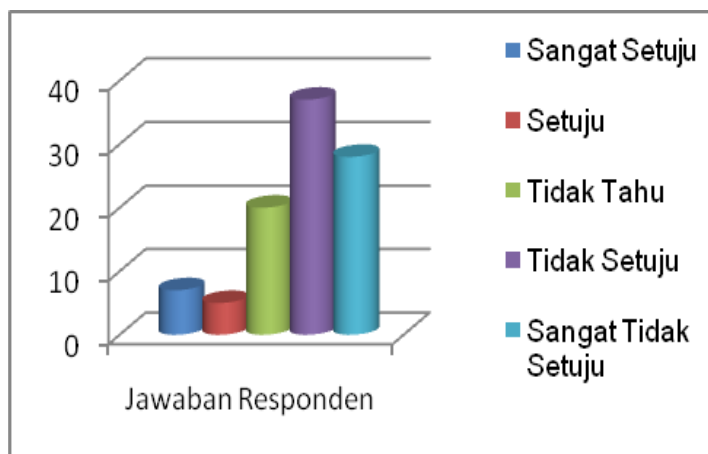
Dari pernyataan responden di atas dapat diketahui bahwa luas terminal sudah sesuai dengan tingkat kebutuhan angkutan hal ini dapat dilihat dari sebagian besar jawaban mereka (pengemudi angkutan umum) menyatakan sangat setuju.

3. Jarak terminal jauh dari jalan utama kota (lokal) sehingga saudara tidak masuk kedalam terminal

Tabel 4.18
Persepsi Pengemudi Terhadap Jarak Terminal dan Jalan Utama

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	7	7.2
Setuju (4)	5	5.2
Tidak Tahu (3)	20	20.6
Tidak Setuju (2)	37	38.1
Sangat Tidak Setuju (1)	28	28.9
Jumlah	97	100

Sumber : hasil Pengolahan kuisioner 2008



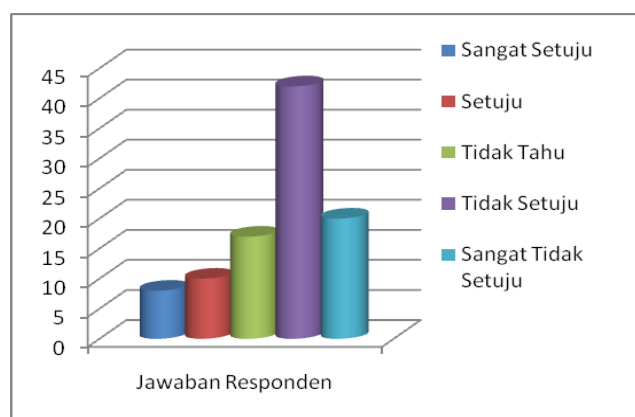
Dari pernyataan responden di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar mereka menyatakan tidak setuju hal ini dapat dikatakan bahwa jarak antara terminal dan jalan utama kota (lokal) sudah cukup.

4. Pembagian Rute trayek angkutan umum yang berlaku sekarang ini sudah cukup sesuai

Tabel 4.19
Persepsi Pengemudi Terhadap
Pembagian Rute trayek

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	8	8.2
Setuju (4)	10	10.3
Tidak Tahu (3)	17	17.5
Tidak Setuju (2)	42	43.3
Sangat Tidak Setuju (1)	20	20.6
Jumlah	97	100

Sumber : Hasil Pengolahan kuisioner 2008



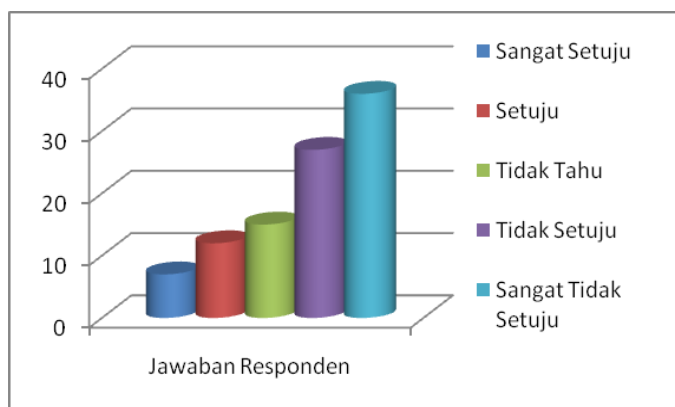
Dilihat dari jawaban responden yang sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju maka hal ini dapat disimpulkan bahwa pembagian rute trayek yang ada pada saat ini belum cukup sesuai.

5. Penempatan lokasi terminal berada pada kawasan yang berpotensi oleh penumpang

Tabel 4.20
Persepsi Pengemudi Terhadap
Kawasan Yang Berpotensi Penumpang

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	7	7.2
Setuju (4)	12	12.4
Tidak Tahu (3)	15	15.5
Tidak Setuju (2)	27	27.8
Sangat Tidak Setuju (1)	36	37.1
Jumlah	97	100

Sumber : hasil Pengolahan kuisioner 2008



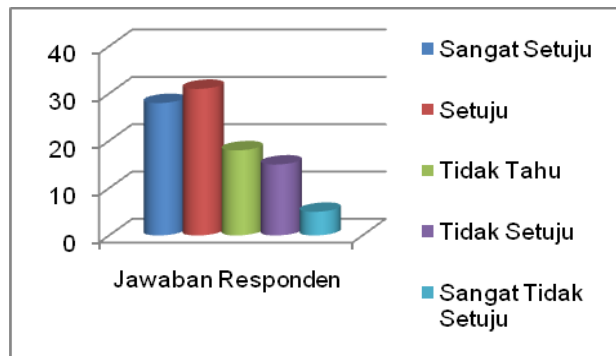
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa lokasi terminal Rengasdengklok tidak berada pada kawasan yang berpotensi oleh penumpang, hal ini dapat dilihat dari sebagian besar responden yang menyatakan tidak setuju dan sangat tidak setuju.

6. Fasilitas terminal tidak sesuai sehingga saudara enggan untuk masuk kedalam terminal

Tabel 4.21
Persepsi Pengemudi Terhadap Fasilitas Terminal

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	28	28.9
Setuju (4)	31	32.0
Tidak Tahu (3)	18	18.6
Tidak Setuju (2)	15	15.5
Sangat Tidak Setuju (1)	5	5.2
Jumlah	97	100

Sumber : hasil Pengolahan kuisisioner 2008



Dari hasil survei yang disebarkan melalui kuisisioner kepada para pengemudi (responden) dapat diketahui bahwa fasilitas terminal keberadaannya sudah tidak baik kondisinya dan tidak sesuai untuk dimanfaatkan hal ini dapat dilihat dari sebagian besar responden menjawab setuju dan sangat setuju.

Kuisisioner Terbuka (Umum)

7. Karena permintaan dari penumpang yang enggan untuk naik dan turun diterminal dan sebagian besar dari penumpang memilih untuk turun di pasar (pusat keramaian kota).
8. Penyebab angkutan umum tidak masuk terminal adalah Karena di dalam terminal tidak ada penumpang

Dari pernyataan persepsi pengemudi di atas maka dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya para pengemudi angkutan umum mau menggunakan terminal Rengasdengklok tetapi dikarenakan kurang baiknya pembagian rute trayek angkutan, tidak ada penumpang di dalam terminal dan fasilitas terminal yang sudah rusak, maka mereka lebih memilih menaikkan dan menurunkan penumpang diluar terminal atau dikawasan yang berpotensi oleh penumpang.

4.4.3 Persepsi Petugas Jalan Raya

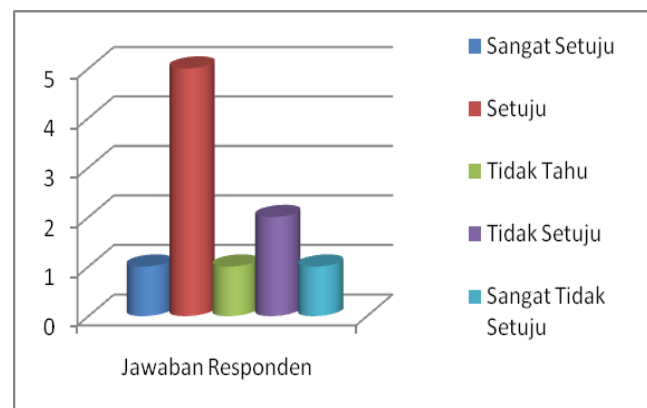
Persepsi petugas jalan raya (kepolisian dan dinas perhubungan) sebagai pengelola terminal sangat berpengaruh terhadap berfungsinya suatu terminal, Jumlah populasi 11 orang dengan derajat ketelitian 1% maka jumlah responden yang diteliti sebanyak 10 responden.

1. Jarak dari pusat kegiatan ke lokasi terminal sangat jauh sehingga menyebabkan terminal tidak dimanfaatkan oleh para pemakai jasa angkutan

Tabel 4.22
Persepsi Petugas Terhadap
Jarak Pusat Kota Dengan Lokasi Terminal

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	0	0.0
Setuju (4)	5	50.0
Tidak Tahu (3)	1	10.0
Tidak Setuju (2)	3	30.0
Sangat Tidak Setuju (1)	1	10.0
Jumlah	10	100

Sumber : Hasil Pengolahan kuisioner 2008



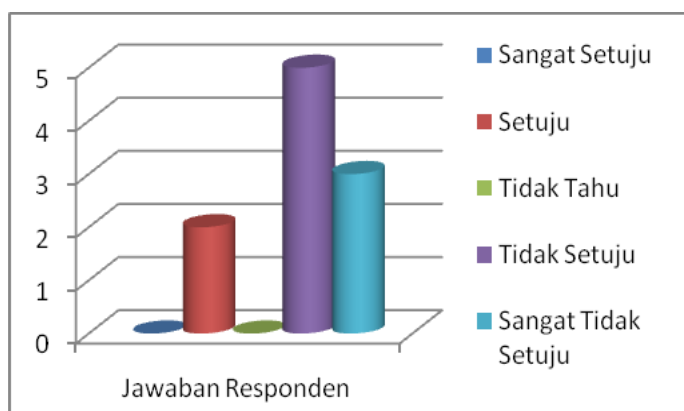
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan setuju hal ini dapat disimpulkan bahwa jarak dari lokasi terminal menuju pusat keramaian kota kurang mudah dijangkau oleh para pengguna jasa angkutan.

2. Lokasi terminal jauh dari jalan utama sehingga para pemakai jasa angkutan enggan masuk kedalam terminal

Tabel 4.23
Persepsi Petugas Terhadap
Keterkaitan Jalan Utama Dengan Lokasi Terminal

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	0	0.0
Setuju (4)	2	20.0
Tidak Tahu (3)	0	0.0
Tidak Setuju (2)	5	50.0
Sangat Tidak Setuju (1)	3	30.0
Jumlah	10	100

Sumber : hasil Pengolahan kuisioner 2008



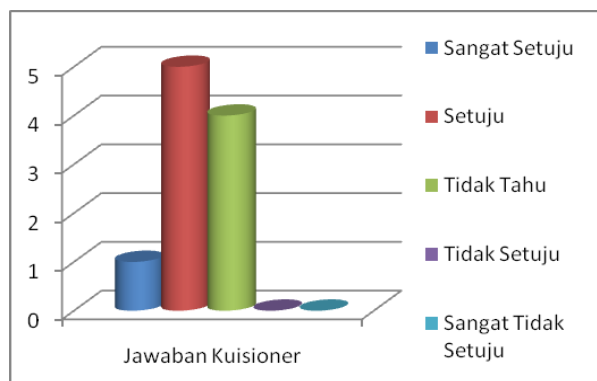
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa lokasi terminal Rengasdengklok terkait dengan jalan utama kota (lokal) hal ini dapat terlihat dari sebagian besar responden menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju.

3. Ketersediaan jaringan jalan yang menuju lokasi terminal sudah cukup baik

Tabel 4.24
Persepsi Petugas Terhadap
Ketersediaan Jaringan Jalan Dengan Lokasi Terminal

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	1	10.0
Setuju (4)	5	50.0
Tidak Tahu (3)	4	40.0
Tidak Setuju (2)	0	0.0
Sangat Tidak Setuju (1)	0	0.0
Jumlah	10	100

Sumber : hasil Pengolahan kuisioner 2008



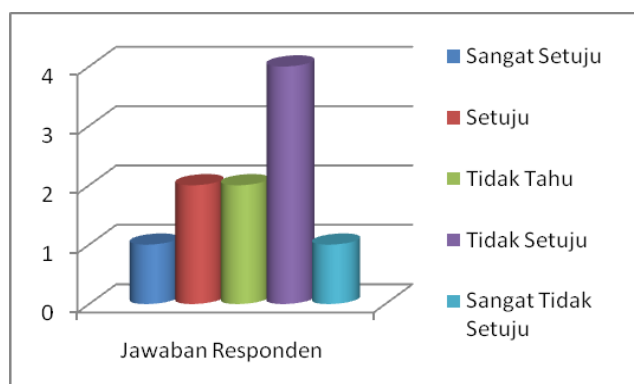
Dari hasil survey yang disebarkan melalui kuisisioner yang dibagikan kepada pengelola terminal (responden) dapat diketahui bahwa ketersediaan jaringan jalan yang terhadap lokasi terminal sudah sesuai.

4. Pembagian rute trayek angkutan umum yang ada saat ini sudah sesuai

Tabel 4.25
Persepsi Petugas Terhadap
Pembagian Rute Trayek Angkutan Umum

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	1	10.00
Setuju (4)	2	20.00
Tidak Tahu (3)	2	20.00
Tidak Setuju (2)	4	40.00
Sangat Tidak Setuju (1)	1	10.00
Jumlah	10	100

Sumber : hasil Pengolahan kuisisioner 2008



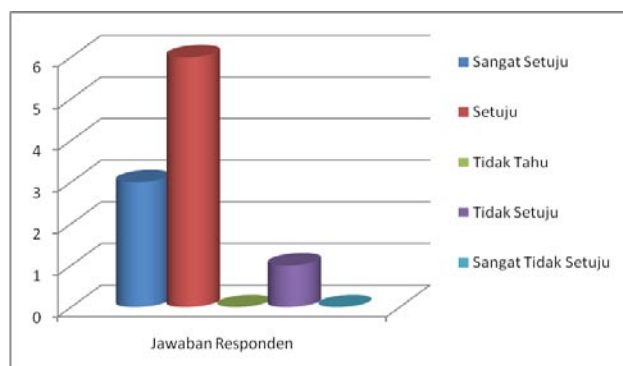
Dari hasil survey dan jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa pembagian rute trayek angkutan umum yang ada saat ini belum sesuai, hal ini dapat dilihat dari sebagian besar yang menjawab tidak setuju.

5. Luas lokasi terminal tidak sesuai dengan tingkat kebutuhan angkutan

Tabel 4.26
Persepsi Petugas Terhadap Luas Lokasi Terminal

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	3	30
Setuju (4)	6	60
Tidak Tahu (3)	0	0
Tidak Setuju (2)	1	10
Sangat Tidak Setuju (1)	0	0
Jumlah	10	100

Sumber : Hasil Pengolahan kuisioner 2008



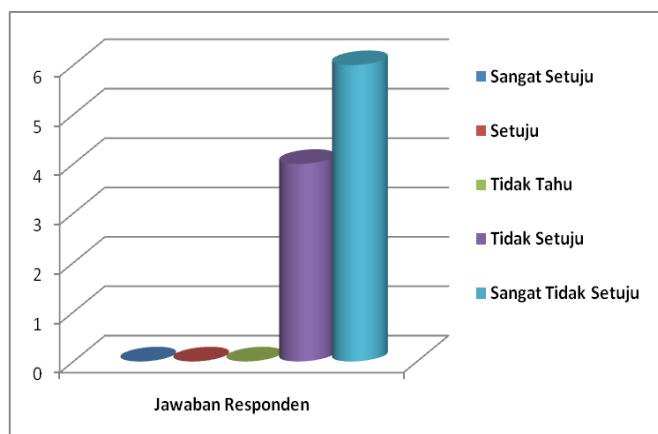
Dari hasil survei yang disebarakan melalui kuisioner kepada para pengelola terminal (responden) dapat diketahui bahwa luas terminal Rengasdengklok tidak sesuai dengan tingkat permintaan angkutan umum hal ini dapat dilihat dari sebagian besar responden menjawab setuju dan sangat setuju.

10. Lokasi terminal berada dibawah sub ordinasi terminal utama

Tabel 4.27
Persepsi Petugas Terhadap Keberadaan Sub Ordinasi Terminal Utama

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	0	0.0
Setuju (4)	0	0.0
Tidak Tahu (3)	0	0.0
Tidak Setuju (2)	4	40.0
Sangat Tidak Setuju (1)	6	60.0
Jumlah	10	100

Sumber : hasil Pengolahan kuisioner 2008



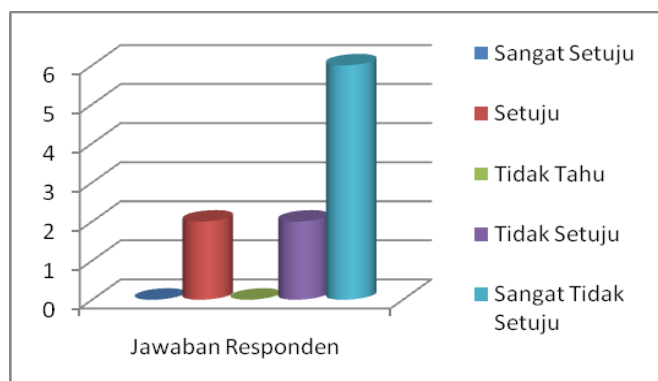
Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa lokasi terminal Rengasdengklok tidak berada dibawah sub ordinasi terminal primer utama hal ini dapat terlihat dari sebagian besar responden menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju.

6. Sarana dan parasarana yang disediakan untuk menunjang kegiatan transportasi sudah sesuai.

Tabel 4.28
Persepsi Petugas Terhadap
Sarana dan Prasarana Transportasi

Persepsi	Jumlah Responden	Persen (%)
Sangat Setuju (5)	0	0.0
Setuju (4)	2	20.0
Tidak Tahu (3)	0	0.0
Tidak Setuju (2)	2	20.0
Sangat Tidak Setuju (1)	6	60.0
Jumlah	10	100

Sumber : hasil Pengolahan kuisioner 2008



Dilihat dari jawaban diatas yang sebagian besar responden menjawab sangat tidak setuju maka dapat disimpulkan bahwa sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk menunjang kegiatan transportasi belum sesuai.

Kuisisioner Terbuka (Umum)

7. Karena para pengelola jalan raya tidak pernah memberikan sangsi (hanya menegur saja) kepada para pengemudi yang dianggap melakukan pelanggaran.
8. Upaya yang pernah dilakukan pengelola jalan raya supaya angkutan umum dan penumpang mau menggunakan terminal yaitu mengarahkan semua angkutan umum yang terdapat dikecamatan Rengasdengklok untuk menggunakan jalan arteri sekunder yang terdapat disebelah timur Kecamatan Rengasdengklok

Persepsi petugas sebagai pengelola jasa angkutan umum menunjukan rute angkutan umum, sarana dan prasarana untuk menunjang kelancaran transportasi belum cukup baik dan sesuai, maka dapat dikatakan bahwa petugas pengelola sebagai pemegang kebijakan belum bisa mengendalikan kondisi yang terjadi pada saat ini.

4.5. 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 system 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 4.29 dibawah ini :

Tabel 4.29

Evaluasi Penggabungan Antar Kriteria, Kondisi Eksisting dan Persepsi Masyarakat

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 : 23,14 .	Lokasi terminal terletak pada daerah dengan rentang R : 39.29	Jarak dari pusat kota (kegiatan) menuju lokasi terminal kurang mudah dijangkau oleh penumpang.	Di dalam terminal tidak ada penumpang	Jarak dari pusat kegiatan ke lokasi terminal	Lokasi Terminal Rengasdengklok tidak mudah dijangkau
Lokasi terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari system angkutan umum	Jumlah aliran pergerakan terbesar dari sistem angkutan umum dikecamatan Rengasdengklok berada di Desa Rengasdengklok Selatan (sekitar kawasan pasar).	lokasi terminal Rengasdengklok tidak terletak dengan jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	lokasi terminal Rengasdengklok tidak terletak dengan jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	Lokasi terminal Rengasdengklok tidak terletak dengan jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	Terminal tidak berada pada kawasan terbesar dari sistem angkutan umum
Lokasi Terminal harus terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota (lokal)	Rute Angkutan umum di Kecamatan Rengasdengklok berjumlah 3 trayek tetapi yang melewati/masuk Terminal Rengasdengklok hanya 1 trayek	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 tidak terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota
Lokasi terminal harus berada pada lokasi penumpang yang potensial untuk melakukan pergerakan, yatiu daerah dengan rentang R :190,53	Lokasi terminal Rengasdengklok berada pada daerah dengan rentang R: 331.32	lokasi terminal Rengasdengklok jauh dari lokasi penumpang.	lokasi terminal Rengasdengklok tidak terletak pada kawasan yang berpotensi oleh arus penumpang	-	Terminal Rengasdengklok jauh dari kawasan yang potensial oleh penumpang, karena tidak berada pada daerah yang memiliki rentang tertingi.
Terminal harus terkait dengan system jaringan jalan kolektor primer	Lokasi terminal terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer (jalan utama)	lokasi terminal Rengasdengklok 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	Kabupaten Karawang tidak mempunyai terminal primer utama	Terminal rengasdengklok tidak berada dibawah sub ordinasi terminal primer utama	-	Terminal Rengasdengklok tidak berada di bawah sub ordinasi terminal utama	lokasi terminal Rengasdengklok tidak sesuai dengan kriteria yang berlaku

Kriteria Terminal Berdasarkan Teori	Hasil Analisis Kondisi Eksisting	Persepsi			Kesimpulan
		Penumpang	Pengemudi	Petugas Jalan Raya	
Lokasi Terminal harus menampung <25 kendaraan/jam dengan kebutuhan ruang lahan sebesar 2.5 ha.	Lahan yang digunakan atau tersedia yaitu seluas 1,5 Ha	-	Luas lokasi terminal tidak sesuai dengan tingkat kebutuhan angkutan	Luas lokasi terminal tidak sesuai dengan tingkat kebutuhan angkutan	Lahan yang dibutuhkan belum sesuai dengan tingkat permintaan angkutan
Terminal harus terletak pada jaringan jalan yang memenuhi ukuran rentang tertingi yaitu R : 0.24.	Lokasi terminal berada di daerah R : 0.16		-	-	Terminal tidak berada pada daerah yang memiliki rentang tertinggi.
Lokasi terminal harus berada diluar kawasan pusat kota (CBD) dan terletak di daerah pinggiran kota.	Terminal terletak di desa Amansari	-	-	-	Terminal berada diluar kawasan CBD.
Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukan bagi kegiatan industri	Tidak ada kawasan industri	-	-	-	Terminal jauh dari kawasan industri
Lokasi terminal harus berada diluar daerah konservasi yang telah ditetapkan.	Tidak ada kawasan konservasi	-	-	-	Terminal jauh dari kawasan konservasi

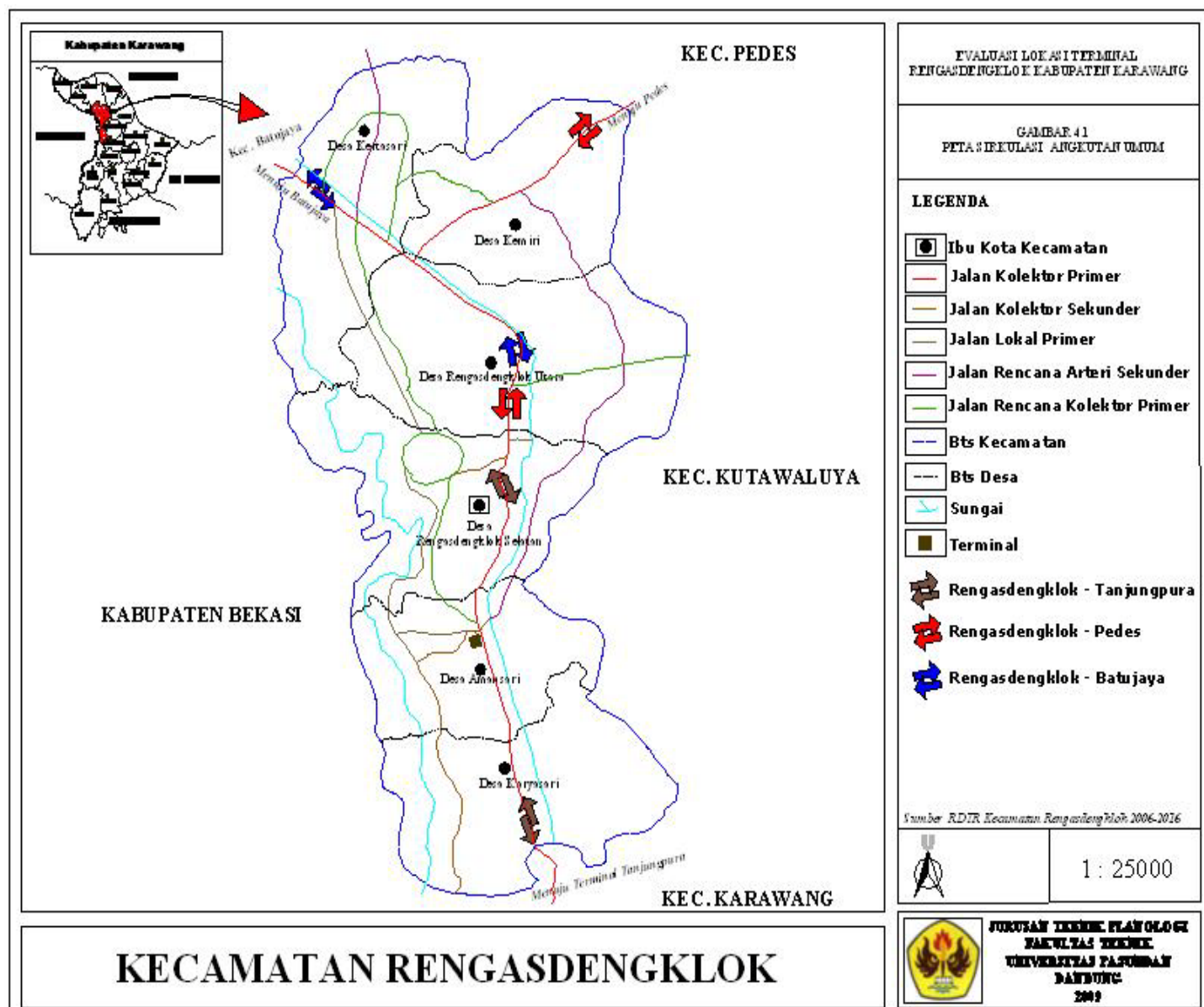
Sumber : Hasil Analisis 2008

4.6. Evaluasi Kondisi Eksisting Sirkulasi Pergerakan Rute Angkutan di Kecamatan Rengasdengklok

Ditinjau dari sirkulasi pergerakan yang terdapat dikecamatan Rengasdengklok ada tiga rute trayek yang melewati kecamatan Rengasdengklok diantaranya Tanjung Pura-Rengasdengklok, Rengasdengklok-Sungai Buntu dan Rengasdengklok-Batujaya.

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 Rengasdengklok 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.



4.7. Kesesuaian Antara Kriteria Lokasi Terminal Vs Terminal Rengasdengklok

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

Kesesuaian (Kelebihan Terminal Rengasdengklok)

1. Terkait dengan system jaringan jalan kolektor primer
2. Tidak ada kawasan industri
3. Tidak ada kawasan konservasi
4. Terminal terletak dipinggiran kota

Ketidaksesuaian (Kelemahan Terminal Rengasdengklok)

1. Dari segi lokasi semua kriteria lokasi di atas tidak terpenuhi
2. Lokasi terminal kurang mudah dijangkau oleh penumpang
3. Terminal tidak terletak pada lokasi penumpang yang potensial sehingga mengakibatkan tidak ada penumpang di dalam terminal
4. Sirkulasi rute angkutan umum yang tidak masuk kedalam terminal
5. Tidak terletak pada rute terbesar dari sistem angkutan umum
6. Lahan terminal yang tersedia yaitu 1.5 Ha
7. Tidak terletak di bawah sub ordinasi terminal primer utama
8. Fasilitas umum terminal sudah banyak yang rusak
9. Tidak ada ketegasan dari petugas dalam mengatur sistem angkutan
10. Persepsi supir angkutan umum yang enggan masuk terminal karena tidak ada penumpang di dalam terminal

Secara lokasi, terminal Rengasdengklok tidak 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.