
Evaluasi Kinerja Dan Kapasitas Terminal Regional Daya Kota Makassar

Andi Ismail Mahibuddin¹, Andi Arifuddin Iskandar², Rosdiana Yafendi³

^{1,2,3}Jurusan Teknik Sipil, Fakultas teknik

Prodi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Patempo

✉ andiismailmahibuddin@gmail.com

Abstract

One form of the passenger terminal is the makassar power regional terminal.

The purpose of this study is to evaluate functionality and the makassar power regional terminal capacity. Direct field observations or surveys, documenting in and out of bus vehicles, and spreading through questionnaire's are ways to get primary data. According to the terminal operational clock, the data collection lasts for seven days with a total of ten hours each day. Based on the findings of the investigation, the maximum bus volume was recorded on Thursday with the volume of 25 buses and the highest frequency value of 27 vehicles per hour at 20 to 9:00 p.m. With the headway ratarata 10.85 minutes, the highest departure on Monday with the headway average of 4.64 minutes. The highest load factor is Wednesday with a percentage of 38.65 % Hypothetical tests came back with ar square of 0.118, which is significant

Variables independently affect variables by 11.8 %.Based on accounting for the capacity of vehicles in the departure area, the parking lot in the departure area would increase ata 10% increase in the coming year.

Abstrak

Salah satu bentuk terminal penumpang adalah Terminal Regional Makassar Daya. Tujuan studi ini adalah untuk mengevaluasi fungsionalitas dan kapasitas Terminal Regional Daya Makassar. Pengamatan atau survei langsung di lapangan, pendokumentasian keluar masuknya kendaraan bus, dan penyebaran kuisioner kepada penumpang merupakan cara-cara untuk mendapatkan data primer. Menurut jam operasional terminal, pengumpulan data berlangsung selama tujuh hari dengan total sepuluh jam setiap hari. Berdasarkan temuan investigasi, volume bus maksimum tercatat pada hari Kamis dengan volume 25 bus dan nilai frekuensi tertinggi yaitu 27 Kendaraan/Jam pada pukul 20.00–21.00. Dengan headway rata-rata 10,85 menit, headway keberangkatan tertinggi pada hari senin dengan rata-rata headway sebesar 4,64 menit.

Load factor tertinggi adalah hari Rabu dengan persentase sebesar 38,65 % Hasil pengujian hipotesis didapatkan nilai R Square sebesar 0,118 yang berarti variable independen mempengaruhi variable dependen sebesar 11,8 %. Dari hasil perhitungan kapasitas kendaraan pada area keberangkatan di dapatkan hasil yaitu, Pelataran parkir pada area keberangkatan akan maksimum pada kenaikan 10 % pada tahun ke 5 yang akan datang.

Kata kunci : *Kinerja, Fasilitas Dan Kapasitas Terminal*

PENDAHULUAN

Kegiatan yang dilakukan oleh manusia berkembang dan menjadi lebih beragam seiring perkembangan kota yang cepat. Kita memerlukan suatu sistem yang mengontrol pergerakan karena efek dari aktivitas yang lebih bervariasi mengakibatkan pergerakan manusia yang semakin bervariasi. Perundang-undangan yang mengatur sistem transportasi Indonesia sudah mengatur tentang hal ini.

Salah satu komponen penting dari sistem transportasi adalah pintu keluar masuknya orang dan barang adalah terminal. Terminal penumpang adalah bagian dari prasarana tepi jalan untuk mengangkut orang antara moda transportasi, dalam moda transportasi, dan mengendalikan kedatangan dan keberangkatan angkutan umum. Mengingat tujuan tersebut, dapat dikatakan bahwa terminal penumpang melakukan pelayanan publik dengan membantu mengatur arus mobil pada trayek yang sering digunakan masyarakat.

Daerah signifikan yang memiliki ikatan kuat dengan daerah Sulawesi lainnya adalah Kota Makassar yang terletak di Provinsi Sulawesi Selatan. Laju pembangunan yang cepat di semua disiplin ilmu, terutama di bidang sosial-ekonomi, didorong oleh ekspansi ekonomi yang signifikan. Dalam keadaan ini, aktivitas sehari-hari orang berkembang dan menjadi lebih mudah diakses dan sangat mobile. Akibatnya, kebutuhan pengolahan dan pengelolaan sarana dan prasarana harus terus meningkat guna

mengatasi masalah transportasi.

Terminal Daya Regional (TRD) Kota Makassar, terminal penumpang kelas A, melayani Angkutan Kota (ANGKOT), Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan Angkutan Perdesaan (ANGKUDES) melalui angkutan umum. Daya Terminal Regional (TRD) adalah salah satu terminal di Indonesia yang dikelola oleh Perusda, dan Manajemen Perusahaan Daerah Terminal Metro Makassar (PD. TMM). Perda ini yang berdasarkan Peraturan Daerah Kota Ujung Pandang Nomor 16 Tahun 1999 Tentang Pembentukan PD. Terminal Metro Makassar, menggantikan Unit Pelaksana Teknis Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Makassar. Calon pemudik dan pendampingnya, serta pihak-pihak dengan badan usaha di lingkup Terminal Regional Daya diakomodasi selama beroperasi selama kurang lebih sebelas tahun. Akibat ketiadaan angkutan dan calon penumpang yang mengakses terminal, kondisi Terminal Regional Daya bahkan sempat mati suri. Banyak warung yang didirikan sebagai sarana pendukung terkena dampak dari masalah ini.

Pengamatan langsung di lapangan mengungkapkan beberapa permasalahan di sekitar Terminal Regional Makassar Daya, antara lain sebagai berikut:

1. Fasilitas terminal tidak terpelihara dengan baik dan tidak memenuhi syarat pelayanan terminal penumpang tipe A.
2. Tidak berfungsinya, Terminal Regional Daya sebagaimana layaknya sebuah terminal yang kita harapkan.
3. Tidak adanya sirkulasi yang jelas di terminal karena pola pergerakan jenis kendaraan umum dan pribadi yang cenderung tidak terarah dan merata.
4. Orang yang tidak berkepentingan juga terlibat dalam pengaturan penumpang, sehingga penumpang dan pemilik Perusahaan Otobus (PO) merasa terbebani oleh ulah orang atau oknum preman tersebut, akhirnya PO memilih ruas Jalan Perintis Kemerdekaan (Daya) sebagai terminal Bayangan.

Oleh sebab itu, Terminal Regional Daya membutuhkan perencanaan sesuai dengan standar perencanaan terminal tipe A, Terminal Regional Daya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Untuk mewujudkan keterpaduan intra dan antar moda yang lancar dan tertib, diperlukan sebuah terminal dengan dukungan aksesibilitas dan sistem sirkulasi yang baik secara internal (antar bagian wilayah kota) maupun eksternal (antar kota) guna mengatur sistem pergerakan secara efektif dan efisien. Sehingga tidak menimbulkan adanya terminal bayangan akibat dari ketidaknyamanan bagi penumpang dan pengguna jasa. Maka yang menjadi perhatian utama dari penelitian ini adalah penurunan fungsi Terminal Regional Daya berdasarkan aspek fisik terminal terkait dengan fasilitas dan sirkulasi kendaraan.

METODE PENELITIAN

Data primer dan data sekunder keduanya diperlukan untuk analisis data. Data yang diperlukan antara lain:

1. *Data Primer*

Merupakan data yang didapatkan dengan cara observasi atau pengambilan langsung dari hasil survei di lapangan, survey dilakukan pada tanggal 6 Maret - 12 Maret 2023 data tersebut yaitu sebagai berikut:

- a. Moda transportasi yang dikaji untuk pengambilan data yaitu bus AKAP dan AKDP yang masuk pada terminal Regional Daya pada area keberangkatan bus dengan mencatat jumlah bus, jumlah penumpang dan jumlah kursi, sesuai dengan jam operasional terminal yaitu jam 05:00 - 10:00 WITA untuk kedatangan bus dan jam 17:00 - 22:00 WITA untuk keberangkatan bus.
- b. Dalam analisis kesesuaian fasilitas menggunakan kuesioner, mengacu pengolahan data dalam penelitian ini dilakukan masing-masing dengan menggunakan program SPSS dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2015. Penumpang yang berada di Terminal Regional Daya diberikan kuesioner untuk diisi sebagai bagian dari studi yang dilakukan dengan cara ini. Tujuan kuesioner adalah untuk mengukur tingkat minat, kepuasan, dan kinerja layanan responden

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah informasi cadangan yang dikumpulkan dari literatur kinerja operasional terminal. Itu juga dapat diperoleh dengan mencari materi di buku-buku yang mendukung topik yang dianalisis. Informasi tambahan yang diperlukan meliputi:

- Layout Terminal Regional Daya Makassar.
- Data fasilitas yang ada pada Terminal Regional Daya Makassar.

3. Teknik Sampling

Sugiyono (2017:81) menjelaskan bahwa dalam melakukan penelitian terdapat strategi pengambilan sampel yang digunakan untuk memilih sampel yang akan digunakan dalam penelitian. Karena tidak mungkin untuk mengumpulkan seluruh populasi yang dipertimbangkan, metode sampel diadopsi. Jika suatu penelitian menggunakan sampel data yang akan dihitung secara kasar dan memiliki tingkat ketergantungan tertentu.

Rumus Slovin, sebagai berikut, diterapkan oleh penulis dalam penelitian ini:

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

Informasi:

Ukuran sampel (n) adalah jumlah responden.

N = Ukuran populasi,

E = Persentase akurasi yang masih diperbolehkan untuk kesalahan sampling

Rumus Slovin memiliki klausa berikut:

Nilai e = 0,1 (10%) populasi besar

Nilai e = 0,2 (20%) populasi kecil

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Volume kedatangan bus

No	Hari / Tanggal	Volume Bus AKAP	Volume Bus AKDP	Jumlah
1	Senin, 6 Maret 2023	5	23	28
2	Selasa, 7 Maret 2023	6	31	37
3	Rabu, 8 Maret 2023	2	24	26
4	Kamis, 9 Maret 2023	7	32	39
5	Jum'at, 10 Maret 2023	6	29	35
6	Sabtu, 11 Maret 2023	5	25	30
7	Minggu, 12 Maret 2023	7	29	36

Tabel 2. Volume keberangkatan bus

No	Hari / Tanggal	Volume Bus AKAP	Volume Bus AKPD	Jumlah
1	Senin, 6 Maret 2023	16	46	62
2	Selasa, 7 Maret 2023	21	53	74
3	Rabu, 8 Maret 2023	22	59	81
4	Kamis, 9 Maret 2023	24	62	86
5	Jum'at, 10 Maret 2023	15	56	71
6	Sabtu, 11 Maret 2023	14	64	78
7	Minggu, 12 Maret 2023	23	50	73

Tabel 3. Jumlah Penumpang dan kapasitas kursi (Seat)

No	Hari / Tanggal	Jumlah Penumpang	Kapasitas Kursi (seat)	Jumlah Penumpang	Kapasitas Kursi (seat)
		Kedatangan		Keberangkatan	
1	Senin,6 Maret 2023	223	798	758	1774
2	Selasa,7 Maret 2023	327	1073	828	2134
3	Rabu, 8 Maret 2023	261	744	945	2376
4	Kamis,9 Maret 2023	242	1124	969	2513
5	Jum'at,10 Maret 2023	286	1010	761	2066
6	Sabtu, 11 Maret 2023	281	830	762	2298
7	Minggu,12 Maret 2023	261	1024	815	2112

Tabel 4. Volume kendaraan pada hari sibuk (Kamis)

Hari / Tanggal	Kedatangan / Keberangkatan	Selang Waktu	Volume Kendaraan Bus (per jam)	Rata-Rata
Kamis 9 Maret 2023	Kedatangan	05:00-06:00	7	8
		06:00-07:00	13	
		07:00-08:00	6	
		08:00-09:00	9	
		09:00-10:00	4	
	Keberangkatan	17:00-18:00	8	
		18:00-19:00	18	
		19:00-20:00	16	
		20:00-21:00	27	
		21:00-22:00	17	

Tabel 5. Headway rata – rata kedatangan dan keberangkatan

No	Hari / Tanggal	Headway Rata -Rata Kedatangan	Headway Rata -Rata Keberangkatan
1	Senin,6 Maret 2023	9.61	4.64
2	Selasa,7 Maret 2023	7.81	3.76
3	Rabu, 8 Maret 2023	10.85	3.68
4	Kamis,9 Maret 2023	6.87	3.05
5	Jum'at,10 Maret 2023	7.86	4.07
6	Sabtu, 11 Maret 2023	9.37	3.67
7	Minggu,12 Maret 2023	7.11	3.89

Tabel 6. *Load Faktor*

No	Hari / Tanggal	Jumlah Penumpang	Kapasitas Tempat Duduk	Load Factor (%)
1	Senin,6 Maret 2023	981	2572	38,14
2	Selasa,7 Maret 2023	1155	3207	36,01
3	Rabu, 8 Maret 2023	1206	3120	38,65
4	Kamis,9 Maret 2023	1211	3637	33,30
5	Jum'at,10 Maret 2023	1047	3076	34,04
6	Sabtu, 11 Maret 2023	1043	3128	33,34
7	Minggu,12 Maret 2023	1076	3136	34,31

HASIL PENGAMATAN

Terdapat terminal bayangan, banyak bus yang menaikkan dan menurunkan penumpang pada terminal bayangan seperti yang ada pada depan Mall Daya *Grand Square*, hal tersebut mempengaruhi jumlah penumpang dan kendaraan yang masuk ke dalam Terminal Regional Daya, sehingga instansi terkait perlu menindak lanjuti atau menangani masalah tersebut dengan cara memberikan sanksi tegas kepada pelanggar.



Sumber 1 Data hasil Penelitian

Gambar 1 Terdapat terminal bayangan, banyak bus yang menaikkan dan menurunkan penumpang pada terminal.

Adanya sekelompok penjual buah yang menawarkan dagangannya ke penjual dengan cara mendatangi penumpang atau pengguna jasa Terminal Regional Daya sehingga banyak penumpang yang merasa terganggu dengan kehadiran mereka oleh sebab itu beberapa penumpang memilih terminal bayangan sebagai tempat untuk menunggu bis, sehingga instansi terkait perlu mengadakan tindakan seperti menyediakan tempat jualan atau kios bagi para pedagang buah agar tidak menimbulkan ketidaknyamanan bagi penumpang atau pengguna jasa Terminal Regional Daya.



Sumber 2 Data hasil Penelitian

Gambar 2 Adanya sekelompok penjual buah yang menawarkan dagangannya ke penjual dengan cara mendatangi penumpang atau pengguna jasa Terminal Regional Daya.

Adanya beberapa fasilitas yang tidak sesuai dengan standar terminal tipe A, seperti penerangan yang kurang, sehingga pihak pengelola perlu melakukan tindakan seperti memperbaiki dan menambah penerangan sesuai dengan standar terminal tipe A, agar pengguna jasa merasa nyaman dan aman.



Sumber 3 . Data hasil Penelitian

Gambar 3 . Adanya beberapa fasilitas yang tidak sesuai dengan standar terminal tipe A.

Terminal tidak beroperasi 24 jam, sehingga bus yang datang sebelum jam operasional terminal tidak masuk ke dalam terminal sehingga mempengaruhi volume kedatangan kendaraan, sehingga pihak pengelola dan instansi terkait harus melakukan tindakan seperti mengoperasikan terminal 24 jam atau menambah jam operasional terminal.



Sumber 4 Data hasil Penelitian

Gambar 4 Terminal tidak beroperasi 24 jam, sehingga bus yang datang sebelum jam operasional terminal tidak masuk ke dalam terminal.

Tidak adanya perpindahan moda transportasi yang efektif seperti saat penumpang yang datang ke terminal dengan menggunakan angkot dimana angkot tersebut menurunkan penumpang pada depan gedung terminal utama sehingga penumpang harus berjalan kaki dan mengangkat barang yang

dibawanya atau menggunakan jasa orang untuk mengangkat barang yang mereka bawa untuk di naikkan ke bus yang digunakan, sehingga penumpang merasa tidak nyaman bahkan harus mengeluarkan biaya tambahan untuk memberikan upah kepada orang yang mengangkat barang mereka.



Sumber 4 Data hasil Penelitian

Gambar 4 Tidak adanya perpindahan moda transportasi yang efektif seperti saat penumpang yang datang ke terminal.

PENUTUP

Setelah perdebatan dan analisis data, Kinerja pelayanan fasilitas dapat dilihat dari hasil uji R square dengan nilai yang didapatkan yaitu 0,118 (18%) yang berarti variable dependen yaitu tingkat kepentingan sebesar 11,8% serta dengan melihat hasil uji t dengan nilai yang didapatkan yaitu nilai sig. 0,001 kurang dari 0.05 dan nilai thitung 3,471 lebih dari ttabel yang berarti bahwa ada pengaruh variable independen yaitu tingkat kepentingan terhadap variable dependen yaitu tingkat kepuasan.

Berdasarkan hasil survey, kapasitas terpakai pada area keberangkatan bus yaitu 343,75 m², sedangkan kapasitas parkir yang tersedia pada area keberangkatan bus sebesar 1.629 m².

Disarankan bagi pihak pengelola Terminal agar memberlakukan peraturan ketat untuk menjaga suasana positif di Terminal. Dan bagi pihak pengelola agar memperbaiki fasilitas yang kurang memadai memperbaiki sirkulasi kendaraan demi kenyamanan jasa Terminal.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terimakasih juga ditujukan kepada:

- Prof.Dr.Muh.Yunus,M.pd, Selaku Rektor Universitas Patompo,Makassar.
- Dr.Ir. Andi Arifuddin Iskandar, M.P, IPM, bertindak sebagai dekan fakultas sains dan teknologi universitas Patompo, Makassar.
- Ibu Ir. Rosdiana Yafendi,M.T bertindak sebagai Wakil Dekan Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Patompo,Makassar.
- Bapak Drs. Markus Rappun, M.T sebagai Ketua Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Patompo, Makassar.
- Bapak dan Ibu dosen di lingkungan Fakultas Sains dan Teknologi.

DAFTAR PUSTAKA

- Ghosali ,Imam (2005) Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS.Semarang; Universitas Diponegoro.
- Ghosali,Imam (2011), Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS.Semarang; Universitas Diponegoro.
- Karamoy,Ary Edwin,2005,Evaluasi Kinerja Terminal Bis Harjamukti Cirebon.Skripsi. Bandung: Universitas Kristen Maratanaha.
- Republik Indonesia,1995.Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.43 Tahun 1993, Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Jurnal SAINTEK Patompo

Publisher by Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Patompo

E-ISSN: 3021-7113

Vol. 1 No. 1 Juli 2023

Savitri,A.Ardhiza,2017.Tinjaun Perencanaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Malengkeri.Skripsi.Makassar:Universitas Hasanuddin