

**TUGAS AKHIR  
(SKRIPSI)**

**KAJIAN PEMBERHENTIAN SEMENTARA  
ANGKUTAN UMUM 'TERMINAL BAYANGAN'  
DISEKITAR TERMINAL LANDUNGSARI  
KOTA MALANG**



**Disusun Oleh :  
RIZA HERFANI  
NIM. 04.24.015**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
(TEKNIK PLANOLOGI)  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
2012**



# INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Jalan Bendungan Sigura-gura No. 2 Malang Telp. (0341) 567154

---

## LEMBAR PERBAIKAN

Dalam sidang komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah Dan Kota :

Nama : Riza Herfani  
Nim : 04.24.015  
Hari / Tanggal Seminar : Senin, 13 Agustus 2012  
Judul : Kajian Pemberhentian Sementara Angkutan Umum Terminal Bayangan Di Sekitar Terminal Landungsari Kota Malang

Terdapat kekurangan yang meliputi :

1. Fokus Kajian : - Terminal Bayangan (penataan)
  - Transportasi (macet)
  - Perilaku
2. Capaian : - Identifikasi Perilaku
  - Penataan

Senin , 13 Agustus 2012  
Dosen Penguji I

Dr.Ir.Ibnu Sasongko, MT



# INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Jalan Bendungan Sigura-gura No. 2 Malang Telp. (0341) 567154

---

## LEMBAR PERBAIKAN

Dalam sidang komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah Dan Kota :

Nama : Riza Herfani  
Nim : 04.24.015  
Hari / Tanggal Seminar : Senin, 13 Agustus 2012  
Judul : Kajian Pemberhentian Sementara Angkutan Umum Terminal Bayangan Di Sekitar Terminal Landungsari Kota Malang

Terdapat kekurangan yang meliputi :

1. Analisis keterkaitan antar variabel
2. Keterkaitan antar analisis
3. Fokus kesimpulan kurang tajam

Senin , 13 Agustus 2012  
Dosen Penguji II

Nindya Sari, ST, MT



# INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Jalan Bendungan Sigura-gura No. 2 Malang Telp. (0341) 567154

---

## LEMBAR PERBAIKAN

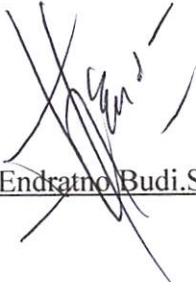
Dalam sidang komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah Dan Kota :

Nama : Riza Herfani  
Nim : 04.24.015  
Hari / Tanggal Seminar : Senin, 13 Agustus 2012  
Judul : Kajian Pemberhentian Sementara Angkutan Umum Terminal Bayangan Di Sekitar Terminal Landungsari Kota Malang

Terdapat kekurangan yang meliputi :

1. Analisis keterkaitan belum jelas
2. Fokus lokasi sebagai tempat (place) centered mapping
3. Siapa saja orang yang jadi (person centered mapping, narasumber)
4. Ratifikasi/gabungan semua hasil analisis
5. Data hasil survey kurang lengkap

Senin , 13 Agustus 2012  
Dosen Penguji III

  
Endratno Budi.S. ST



**Kajian Pemberhentian Sementara Angkutan Umum  
“Terminal Bayangan”  
Disekitar Terminal Landungsari Kota Malang**

**ABSTRAKSI**

Transportasi memiliki peranan penting yakni sebagai penunjang pertumbuhan perekonomian suatu daerah dan sebagai pendukung pengembangan wilayah, dengan melihat fenomena tersebut maka fasilitas penunjang transportasi harus dioptimalkan untuk menunjang aktivitas tersebut. Yang terjadi sekarang yaitu banyaknya fasilitas penunjang transportasi tidak berfungsi dengan baik, seperti halte yang dibangun tidak pada tempatnya, selain itu kendaraan umum yang menunggu penumpang tidak pada tempatnya atau aktivitas terminal bayangan, untuk itu perlu adanya kajian tentang terminal bayangan tersebut dan selanjutnya harus ada penanganan khusus untuk meminimalisir menjamurnya kegiatan aktivitas terminal bayangan diperkotaan.

Kajian ini menggunakan pendekatan teori sikap atau perilaku tentang tindakan-tindakan perilaku menyimpang yang biasanya terlihat pada perilaku pelaku aktivitas terminal bayangan, selanjutnya dengan menggunakan metode penghitungan LHR, kemudian dilanjutkan dengan perhitungan penentuan kapasitas jaringan jalan LOS. Sehingga dalam kajian ini juga menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan wawancara responden secara purposif (bukan secara acak) serta teknik analisis menggunakan deskriptif kualitatif dan pemetaan.

Hasil dari kajian yang telah dilakukan bahwa aktivitas terminal bayangan disekitar terminal Landungsari Kota Malang tersebut diakibatkan oleh ketidakdisiplinan dari para pelakunya baik dari sopir maupun dari penumpang serta operator angkutan dan pengelola, selain itu karakteristik pelaku terminal bayangan baik dari sopir angkutan maupun dari penumpang yang tidak disiplin sehingga aktivitas terminal bayangan tersebut sulit untuk ditangani, sehingga arahan penanganan terminal bayangan tersebut dapat dilakukan dengan berbasis sosial kemasyarakatan tanpa menggunakan pendekatan represif pada aktivitas terminal bayangan tersebut.

*Kata-kata kunci: Penanganan, Perilaku, Aktivitas*

**Kajian Pemberhentian Sementara Angkutan Umum  
“Terminal Bayangan”  
Disekitar Terminal Landungsari Kota Malang**

**ABSTRACT**

Transport has an important role as supporting the economic growth in an area and to support regional development, by looking at the phenomenon of transport support facilities should be optimized to support the event. What's happening now which is the number of supporting facilities of transportation are not functioning properly, such as bus stops are built out of place, but it is waiting for public transport passengers are not in place or terminal activity shadow, to the need for the study of shadows and subsequent terminal care must be specifically to minimize the proliferation activities of terminal activity in urban shadow.

This study uses theoretical approach attitudes or behavior about the actions of deviant behavior that is usually seen in the behavior of perpetrators of terminal activity shadow, then by using the method of calculating the LHR, then proceed with the calculation of the road network capacity LOS determination. So in this study also used the technique of data collection using the interview respondents in random order, and use descriptive qualitative analysis techniques and mapping.

The results of studies that have been made that the activity of the shadow around the terminal terminal Landungsari Malang is caused by the indiscipline of the principals of both the driver and passenger and freight operators and managers, in addition to the characteristics of the perpetrators of the shadow of both terminal and from the passenger transport drivers who do not discipline so that the shadow terminal activity are difficult to handle, so that the direction of the shadow of the terminal handling can be done without the use of social-based approach to the repressive activity of the terminal shadow.

*Key words: Handling, Behavior, Activity*

## KATA PENGANTAR

Kajian ini dilatarbelakangi oleh penambahan penduduk dan luas kota menyebabkan jumlah aktivitas lalu lintas juga meningkat. Sedangkan sistem lalu lintas mendekati jenuh, sehingga bertambahnya jumlah lalu lintas berpengaruh besar terhadap kemacetan lalu lintas, yang berarti pula bertambahnya waktu dan biaya perjalanan di dalam sistem lalu lintas tersebut. Transportasi memiliki peranan penting yakni sebagai penunjang pertumbuhan perekonomian suatu daerah dan sebagai pendukung pengembangan wilayah, dengan melihat fenomena tersebut maka fasilitas penunjang transportasi harus dioptimalkan untuk menunjang aktivitas tersebut. Yang terjadi sekarang yaitu banyaknya fasilitas penunjang transportasi tidak berfungsi dengan baik, seperti halte yang dibangun tidak pada tempatnya, selain itu kendaraan umum menunggu penumpang tidak pada tempatnya.

Terdapat banyak penyebab kemacetan di perkotaan salah satunya adalah adanya aktivitas dari terminal bayangan, seperti misalnya banyaknya angkutan-angkutan umum yang masih tidak tertib dalam melakukan aktivitasnya seperti menaikan dan menurunkan penumpang atau yg biasa di sebut “*ngetem*” di sembarang tempat atau istilah lainnya “*terminal bayangan*” dengan mengabaikan terminal angkutan resmi ataupun halte-halte yang sudah di siapkan oleh pemerintah kota maupun pemerintah daerah, Terminal bayangan di daerah perkotaan tersebut sangat sulit dicegah keberadaannya, seolah-olah memiliki kekuatan sendiri untuk mempertahankan kebiasaan buruk seperti itu yang akhirnya merugikan banyak orang dan juga dapat dikatakan menguntungkan sebagian orang, ibarat hukum ekonomi ada penawaran dan permintaan, walaupun aparat terkait sering melakukan razia rutin di beberapa titik terminal bayangan namun tetap saja efeknya hanya sementara dan terminal bayangan tersebut akan kembali lagi beroperasi seperti biasanya.

Selain jadi biang kemacetan, maraknya terminal bayangan angkutan umum di beberapa titik Kota Malang juga berisiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pada observasi awal saya terhadap aktivitas terminal di Kota Malang terdapat empat

titik rawan terminal bayangan di Kota Malang yaitu di dekat Terminal Landungsari, depan Polsek Belimbing, sekitar Terminal Gadang, dan di depan Stasiun Kota Baru. Dari empat titik terminal bayangan di Kota Malang tersebut yang menjadi objek kajian disini yaitu aktivitas terminal bayangan di sekitar Terminal Landungsari tepatnya di didepan gerbang masuk dari terminal tersebut dengan radius sekitar 100 meter dari Terminal Landungsari.

Puji syukur kehadiran Allah SWT, karena penulis telah diberikan jalan dan tenaga untuk dapat menyelesaikan tugas akhir ini, walaupun dengan waktu yang cukup lama. Ucapan terima kasih dan hormat penulis kepada kedua pembimbing Bapak Arief Setiyawan,ST,MT dan Ibu Ika Damayanti, ST atas waktu yang telah diluangkan untuk memberikan masukan dalam rangka perbaikan tugas akhir ini. Serta rasa terima kasih yang tulus juga penulis haturkan kepada Bapak Ibu dosen teknik Planologi atas diskusi dan semangat yang telah diberikan. Penulis juga tak lupa memberikan ucapan terima kasih kepada teman-teman Planologi ITN Malang.

Demikian dengan penuh rasa syukur kepada Allah SWT, Inshaallah penelitian ini dapat diamalkan dan berguna bagi banyak kalangan yang berkepentingan, terutama bagi Jurusan Teknik Planologi.

Malang, Agustus 2012

Penulis

## DAFTAR ISI

	Halaman
Abstraksi.....	i
Abstrack .....	ii
Kata Pengantar .....	iii
Daftar Isi .....	iii
Daftar Tabel .....	viii
Daftar Gambar .....	ix
Daftar Peta.....	x
Daftar Diagram.....	xi
Daftar Grafik .....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	4
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	5
1.3.1 Tujuan.....	5
1.3.2 Sasaran.....	5
1.4 Ruang Lingkup .....	5
1.4.1 Ruang Lingkup Materi .....	6
1.4.2 Ruang Lingkup Lokasi .....	7
1.5 Kerangka Pikir.....	9
1.6 Sistematika Pembahasan .....	11
<b>BAB II KAJIAN LITERATUR .....</b>	<b>12</b>
2.1 Tinjauan Pustaka .....	12
2.1.1 Sikap (Attitude, Kebiasaan) .....	12
2.1.2 Transportasi Perkotaan .....	16
2.1.3 Tinjauan Tentang Terminal Bayangan .....	17
2.1.4 Tinjauan Tentang Terminal .....	18
2.1.5 Tinjauan Menurut Undang-Undang RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan.....	32

<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>36</b>
3.1 Teknik Pengumpulan Data.....	36
3.1.1 Survey Primer.....	36
3.1.2 Survey Sekunder.....	40
3.2 Teknik Analisis.....	41
3.2.1 Analisis Deskriptif Kualitatif.....	40
3.2.2 Analisis Kapasitas Jaringan Jalan.....	44
3.3 Kerangka Kerja .....	45
<b>BAB IV GAMBARAN UMUM.....</b>	<b>52</b>
4.1 Karakteristik Pelaku Terminal Bayangan .....	55
4.1.1 Sopir Angkutan.....	55
4.1.2 Karakteristik Penumpang.....	57
4.1.3 Calo Penumpang.....	60
4.1.4 Dinas Perhubungan Darat.....	60
4.1.5 Polisi Lalu Lintas.....	61
4.2 Aktivitas Pelaku Terminal Bayangan.....	62
4.2.1 Jenis Kegiatan.....	62
4.2.2 Frekuensi Kegiatan .....	63
4.3 Ruang Yang Digunakan Pada Terminal Bayangan.....	66
4.3.1 Bahu Jalan.....	66
4.3.2 Pedestrian.....	68
4.3.3 Halaman Ruko .....	69
4.4 Laju Harian Rata-rata (LHR) .....	71
<b>BAB V ANALISIS ARAHAN PENANGANAN</b>	
<b>TERMINAL BAYANGAN.....</b>	<b>72</b>
5.1 Analisis Karakteristik Pelaku Terminal Bayangan .....	72
5.2 Analisis Keterkaitan Antar Variabel Karakteristik Perilaku.....	83
5.3 Analisis Kapasitas Jaringan Jalan (LOS) .....	86
5.4 Analisis Aktivitas Terminal Bayangan .....	99
5.4.1 Analisis Jenis Kegiatan.....	99
5.4.2 Analisis Frekuensi Kegiatan .....	100



5.5	Analisis Ruang Yang Digunakan Pada Aktivitas Terminal Bayangan .....	100
5.6	Pemetaan Perilaku/Behavior Mapping .....	103
5.7	Arahan Penanganan .....	111
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>		<b>112</b>
6.1	Kesimpulan .....	112
6.2	Rekomendasi .....	113

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1	Langkah-langkah Teknik Pemetaan Perilaku ..... 43
Tabel 3.2	Variabel Penelitian ..... 47
Tabel 3.3	Landasan Penelitian ..... 49
Tabel 4.1	Jumlah Sopir Berdasarkan Tingkat Pendidikan..... 55
Tabel 4.2	Jumlah Penumpang Berdasarkan Tingkat pendidikan..... 57
Tabel 4.3	Jumlah Penumpang Berdasarkan Mata Pencaharian ..... 59
Tabel 4.4	Data Jumlah Angkutan Kota dan Trayek..... 63
Tabel 4.5	Jumlah Armada..... 65
Tabel 4.6	Jarak Tempuh Trayek ..... 66
Tabel 4.7	LHR Model 1 ..... 71
Tabel 4.8	LHR Model 2..... 72
Tabel 4.9	LHR Model 3..... 73
Tabel 4.10	LHR Model 4..... 74
Tabel 5.1	Komposisi Jumlah Sopir Berdasarkan Tingkat Pendidikan ..... 73
Tabel 5.2	Jumlah Penumpang berdasarkan Tingkat pendidikan ..... 77
Tabel 5.3	Jumlah Penumpang Berdasarkan Mata Pencaharian ..... 78
Tabel 5.4	Matriks Hubungan Antar Variabel ..... 85
Tabel 5.5	LHR Model 1 ..... 88
Tabel 5.6	LHR Model 2..... 90
Tabel 5.7	LHR Model 3..... 92
Tabel 5.8	LHR Model 4..... 94

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3.1	Dua Cara Untuk Melakukan Pemetaan Perilaku ..... 42
Gambar 4.1	Lokasi Kajian..... 52
Gambar 4.2	Lokasi Aktivitas Terminal Bayangan ..... 54
Gambar 4.3	Motivasi Pemanfaatan Ruang ..... 57
Gambar 4.4	Penumpang Berdasarkan Tingkat Pendidikan ..... 58
Gambar 4.5	Jenis Kegiatan ..... 60
Gambar 4.6	Aktivitas Calo Penumpang ..... 60
Gambar 4.7	Aktivitas Polisi Lalu Lintas ..... 61
Gambar 4.8	Jenis Kegiatan ..... 62
Gambar 4.9	Frekuensi Kegiatan ..... 64
Gambar 4.10	Penampang Jalan Model 1 ..... 67
Gambar 4.11	Penampang Jalan Model 2 ..... 67
Gambar 4.12	Penampang Jalan Model 3 ..... 68
Gambar 4.13	Penggunaan Ruang Trotoar ..... 68
Gambar 4.14	Penggunaan Halaman Ruko..... 69
Gambar 5.1	Motivasi Sopir Angkutan..... 77
Gambar 5.2	Aktivitas Polisi Lalu Lintas ..... 81
Gambar 5.3	Penampang Jalan Model 1 ..... 101
Gambar 5.4	Penampang Jalan Model 2 ..... 101
Gambar 5.5	Penggunaan Bahu Jalan ..... 102
Gambar 5.6	Penampang Jalan Model 3 ..... 102
Gambar 5.7	Alur Behavior Mapping ..... 103
Gambar 5.8	Lokasi Behavior Mapping ..... 104
Gambar 5.9	Behavior Mapping Model A 1-3, B 1-3 ..... 105

## **DAFTAR PETA**

	<b>Halaman</b>
Peta 1.1	Orientasi Lokasi Studi ..... 8
Peta 4.1	Motivasi Angkutan Pada Aktivitas Terminal Bayangan ..... 70
Peta 5.1	Karakteristik Pelaku Terminal Bayangan..... 82

## DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.1	Kerangka Pikir.....	10
Diagram 3.2	Kerangka Kerja .....	46
Diagram 5.1	Jumlah Prosentase Sopir Berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	76
Diagram 5.2	Jumlah Penumpang Berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	78
Diagram 5.3	Jumlah Penumpang Berdasarkan Mata Pencaharian.....	79

## DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1	Jumlah Sopir Berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	56
Grafik 4.2	Jumlah Penumpang Berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	58
Grafik 4.3	Jumlah Penumpang Berdasarkan Mata Pencaharian.....	59
Grafik 5.1	LHR Model 1 .....	89
Grafik 5.2	LHR Model 2 .....	91
Grafik 5.3	LHR Model 3 .....	93
Grafik 5.4	LHR Model 4 .....	95





# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Daerah perkotaan merupakan konsentrasi penduduk dan berbagai kegiatan ekonomi dan sosial serta administrasi pemerintahan yang terletak pada lahan perkantoran yang relatif terbatas, meskipun daerah perkotaan mempunyai tingkat produktivitas yang lebih tinggi, ketersediaan prasarana dan sarana, fasilitas pelayanan ekonomi dan sosial serta berbagai kemudahan lain yang lebih luas, tetapi terdapat kecenderungan bahwa pembangunan fisik meningkat semakin pesat disamping itu terjadi arus urbanisasi dari daerah-daerah pedesaan yang relatif tinggi, sehingga menimbulkan kesemrawutan, kepadatan (penduduk, bangunan permanen, serta kegiatan-kegiatan ekonomi dan sosial) dan kemacetan (lalu lintas perkotaan akan mengakibatkan pemborosan).<sup>1</sup>

Pertambahan penduduk dan luas kota menyebabkan jumlah lalu lintas juga meningkat. Sedangkan sistem lalu lintas mendekati jenuh, sehingga bertambahnya jumlah lalu lintas berpengaruh besar terhadap kemacetan lalu lintas, yang berarti pula bertambahnya waktu dan biaya perjalanan di dalam sistem lalu lintas tersebut.<sup>2</sup> Transportasi memiliki peranan penting yakni sebagai penunjang pertumbuhan perekonomian suatu daerah dan sebagai pendukung pengembangan wilayah, dengan melihat fenomena tersebut maka fasilitas penunjang transportasi harus dioptimalkan untuk menunjang aktivitas tersebut, yang terjadi sekarang yaitu banyaknya fasilitas penunjang transportasi tidak berfungsi dengan baik, seperti halte yang dibangun tidak pada tempatnya, selain itu kendaraan umum yang menunggu penumpang tidak pada tempatnya.

Terdapat banyak penyebab kemacetan di perkotaan salah satunya adalah adanya aktivitas dari terminal bayangan, seperti misalnya banyaknya angkutan-angkutan umum yang masih tidak tertib dalam melakukan aktivitasnya seperti

---

<sup>1</sup> Adisasmita, Rahardjo. *Pembangunan pedesaan dan Perkotaan*. hlm.1-2

<sup>2</sup> H.Sukarto, *Transportasi Perkotaan dan Lingkungan*, Jurusan Teknik Sipil-Univ Pelita Harapan, 2006

menaikkan dan menurunkan penumpang atau yg biasa di sebut “ngetem” di sembarang tempat atau istilah lainnya “*terminal bayangan*” dengan mengabaikan terminal angkutan resmi ataupun halte-halte yang sudah di siapkan oleh pemerintah kota maupun pemerintah daerah.

Terminal bayangan di perkotaan tersebut sangat sulit dicegah keberadaannya, seolah-olah memiliki kekuatan sendiri untuk mempertahankan kebiasaan seperti itu yang akhirnya merugikan banyak orang dan juga dapat dikatakan menguntungkan sebagian orang, ibarat hukum ekonomi ada penawaran dan permintaan, walaupun aparat terkait sering melakukan razia rutin di beberapa titik terminal bayangan namun tetap saja efeknya hanya sementara dan terminal bayangan tersebut akan kembali lagi beroperasi seperti biasanya.

Di Kota Malang terdapat beberapa kasus adanya aktivitas terminal bayangan yang mengakibatkan ketidak lancaran lalulintas antara lain yaitu :

*27 September 2010 Malang Post*

*Malang-Terminal bayangan sudah menjadi momok bagi Kota Malang. Meski kali beberapa dilakukan operasi penertiban terminal bayangan yang banyak menjamur di Kota Malang kembali bermunculan seperti di perempatan Gadang, Kacuk, depan Stasiun Kota Baru dan lainnya. Sebelum Lebaran lalu, tim gabungan dari Dinas Perhubungan, Satpol PP, Denpom V/3 Brawijaya, dan polisi giat melakukan penertiban terminal bayangan. Usai lebaran terminal bayangan kembali muncul. Hari ini, rencananya tim gabungan akan menertibkan kembali terminal bayangan yang mulai tumbuh kembali.*

*20 Juli 2010 Malang Post*

*MALANG– Gendang penertiban terminal bayangan sudah ditabuh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Polresta Malang. Terminal bayangan di perempatan Gadang akan menjadi fokus pertama yang akan ditertibkan untuk dibersihkan dari angkutan dan mobil pribadi yang berhenti di lokasi itu. Sebelum melakukan penertiban terminal bayangan, Dishub bersama Polresta Malang melakukan sosialisasi terlebih dahulu kepada pengurus paguyuban sopir jalur angkot yang ada di Kota Malang. Sosialisasi UU. No. 9 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan itu digelar kemarin, di ruang sidang Balai Kota Malang.*

*13 Februari 2009 Malang Raya (arsip berita dan informasi regional)*

*Malang-Sejumlah terminal bayangan muncul di Kota Kepanjen menyusul ketidakefektifan terminal Talangagung. Keberadaan terminal Talangagung yang kurang strategis menyebabkan angkutan umum ogah menempati. Kenyamanan beberapa*



*titik di jalan raya di Kota Kepanjen mulai terganggu, akibat penumpukan angkutan umum*

*03 Maret 2009 Malang Raya (arsip berita dan informasi regional)*

*Malang-Guna memaksimalkan kesepakatan bersama untuk membersihkan terminal gadang dari terminal bayangan yang berlaku efektif mulai hari ini, Dinas Perhubungan Kota Malang akan mengerahkan tim gabungan secara besar-besaran. Tak kurang dari 65 personil akan di terjunkan di Terminal Gadang dan sekitarnya untuk menyapu sopir-sopir yang masih tetap membandel dan tidak mematuhi kesepakatan bersama yang ditandatangani sabtu (28/2) lalu.*

Hukum *supply and demand* terjadi disini, artinya calon penumpang yang sedang menunggu itu membutuhkan angkutan umum dengan cepat dan segera memperoleh tempat duduk yaitu dengan cara memposisikan dirinya pada lokasi yang strategis tanpa memperdulikan resiko yang akan terjadi, disisi lain para pengemudi angkutan merasa bahwa situasi demikian itu akan memberikan keuntungan bagi dirinya yaitu mengangkut penumpang sebanyak-banyaknya sehingga meningkatkan pendapatannya.

Selain jadi biang kemacetan, maraknya terminal bayangan angkutan umum di beberapa titik Kota Malang juga berisiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pada observasi awal saya terhadap aktivitas terminal di Kota Malang terdapat empat titik rawan terminal bayangan di Kota Malang yaitu disekitar Terminal Landungsari, depan Polsek Belimbing, disekitar Terminal Gadang, dan disekitar Stasiun Kota Baru. Dari empat titik terminal bayangan di Kota Malang tersebut yang menjadi objek kajian disini yaitu aktivitas terminal bayangan disekitar Terminal Landungsari tepatnya didepan gerbang masuk dari terminal tersebut dengan radius sekitar 100 meter dari Terminal Landungsari. Hal ini menarik untuk dikaji karena sangat jelas terlihat sebagian sopir tidak melakukan aktivitas menunggu penumpang atau ngetem didalam terminal malah melakukannya di luar terminal resmi, apa yang sebenarnya terjadi, Mengapa para sopir angkutan tersebut melakukan aktivitasnya diluar terminal, banyak pertanyaan yang muncul kenapa hal tersebut terjadi, padahal pemerintah daerah telah menyediakan terminal beserta fasilitas yang terdapat didalamnya, hal ini pun menjadi dasar

kajian disini untuk mengamati 1 titik aktivitas terminal bayangan disekitar Terminal Landungsari Kota Malang. Keadaan ini sangat rawan kemacetan dan kecelakaan, karena sopir angkutan sering menurunkan dan menaikkan penumpang diarea tersebut. Melihat fakta-fakta yang terjadi pada kasus terminal bayangan tersebut, perlu adanya kajian tentang terminal bayangan yang menghasilkan output berupa arahan penanganan terminal bayangan di Kota Malang, agar tidak terjadi konflik antara pemerintah sebagai pengelola, pihak operator swasta pemegang usaha trayek kendaraan umum serta para pengguna kendaraan umum tersebut.

## 1.2 Rumusan Masalah

Pada dasarnya dapat dikatakan bahwa perkembangan perkotaan yang pesat menjadi salah satu faktor pembentuk kemacetan di perkotaan karena mobilitas para penduduk perkotaan tersebut secara otomatis juga mengalami peningkatan sehingga kebutuhan pergerakannya pun meningkat melebihi kapasitas sistem transportasi yang ada sehingga terjadi penumpukan pergerakan pada titik-titik tertentu pada waktu yang bersamaan. Di Kota Malang terdapat beberapa titik rawan kemacetan yang diakibatkan oleh aktivitas terminal bayangan biasanya berada pada daerah-daerah keramaian seperti tempat-tempat perbelanjaan atau mall, pasar tradisional, maupun pada daerah sekitar kampus.

Terdapat beberapa permasalahan yang ada pada terminal bayangan yaitu : Pertama, sikap atau kebiasaan para sopir angkutan kota yang menaikin dan menurunkan penumpang (*reload*) di sembarang tempat khususnya pada terminal bayangan yang menggunakan badan jalan. Sikap maupun kebiasaan para sopir angkutan kota yang menaikin dan menurunkan penumpang di terminal bayangan tersebut, menggunakan sebagian badan jalan yang mengakibatkan laju kendaraan pengguna jalan lain menjadi berkurang. Akibatnya terjadi kemacetan di sekitar terminal bayangan, padahal aparat terkait sering kali melakukan razia pada terminal bayangan tersebut. Tetapi tetap saja tidak dapat mencegah adanya aktivitas terminal bayangan sehingga menjadikan aktivitas penumpang maupun sopir angkutan kota mendukung keberadaan terminal bayangan. Kedua, sebagian

pengguna terminal bayangan yaitu penumpang pun ikut berperan dalam aktivitas terminal bayangan karena penumpang tidak mau berlama-lama menunggu angkutan didalam terminal, akibatnya terjadi simbiosis mutualisme atau saling menguntungkan antara sopir angkutan dan penumpang, padahal di sisi lain sebagian pengguna jalan pun menjadi terganggu akibat adanya aktivitas dari terminal bayangan tersebut. Sehingga dari beberapa permasalahan di atas dapat dirumuskan bagaimana arahan penanganan terminal bayangan di Kota Malang khususnya yang terdapat disekitar Terminal Landungsari agar tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas pada kawasan tersebut.

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

#### **1.3.1 Tujuan**

Tujuan dari kajian pemberhentian sementara kendaraan umum "terminal bayangan" disekitar Terminal Landungsari Kota Malang adalah membuat arahan penanganan terminal bayangan di Kota Malang, sehingga dapat mengurangi atau menata ulang sistem yang telah berjalan pada aktivitas terminal bayangan tersebut maupun menghilangkan terminal bayangan itu yang menjadi salah satu faktor pembentuk kemacetan pada titik-titik tertentu dijalan raya khususnya disekitar Terminal Landngsari Kota Malang.

#### **1.3.2 Sasaran**

Sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Identifikasi karakteristik pelaku terminal bayangan
2. Identifikasi aktivitas pelaku pada terminal bayangan
3. Analisis jalan yang digunakan untuk aktivitas terminal bayangan berdasarkan perhitungan LOS
4. Arahan penanganan terminal bayangan disekitar Terminal Landungsari Kota Malang

### **1.4 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup pada penelitian ini dibagi menjadi ruang lingkup materi dan ruang lingkup lokasi.

### 1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi berisi tentang materi – materi yang diperlukan untuk melakukan kajian pemberhentian sementara kendaraan umum “terminal bayangan” di Kota Malang dalam perspektif tata ruang yang berhubungan dengan keberadaan terminal bayangan di Kota Malang untuk mengurangi atau menghilangkan terminal bayangan. Adapun lingkup materinya sebagai berikut yaitu :

#### A. Terminal Bayangan

Terminal bayangan adalah tempat di mana angkutan umum melakukan aktivitas menaik dan menurunkan penumpang maupun menunggu calon penumpang yang biasanya di sebut ngetem atau ”reload”. Pada bagian ini dibahas karakteristik dari para pelaku pada terminal bayangan yaitu sopir angkutan umum, penumpang, calo penumpang, Dinas Perhubungan Darat, Kepolisian pada aktivitas terminal bayangan disekitar terminal Landungsari, serta kondisi sosial ekonomi yaitu berupa tingkat pendidikan, jenis mata pencaharian, tingkat sosial kemasyarakatan, tingkat pemahaman tentang tertib berlalu-lintas.

#### B. Aktivitas

Terminal bayangan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan oleh para pelaku pada terminal bayangan tersebut, seperti kegiatan para sopir di terminal bayangan yang terintegrasi oleh para calo penumpang di sekitar terminal bayangan tersebut, pada bagian ini di bahas mengenai aktivitas yang rutin dilakukan oleh para sopir angkutan umum dan para penumpang disekitar terminal bayangan yaitu seperti jenis kegiatan para pelaku terminal bayangan, waktu kegiatan, frekuensi kegiatan.

#### C. Ruang

Ruang mempunyai arti yang penting bagi kehidupan manusia. Semua kehidupan dan kegiatan manusia sangat berkaitan erat dengan aspek ruang. Adanya hubungan antara manusia dengan suatu objek, baik secara visual maupun secara indra pendengar, indra perasa, indra penciuman akan selalu menimbulkan kesan ruang. Imanuel Kant berpendapat bahwa “ Ruang



bukanlah sesuatu yang objektif sebagai hasil pemikiran dan perasaan manusia” sedangkan filsuf Plato berpendapat bahwa “Ruang adalah suatu kerangka atau wadah dimana objek dan kejadian tertentu berada”. Yang dimaksud ruang disini adalah hubungan manusia dengan ruang secara lingkungan dibagi 2 yaitu, Hubungan Dimensional serta Hubungan Psikologi dan Emosional.

#### D. Arahan Penanganan

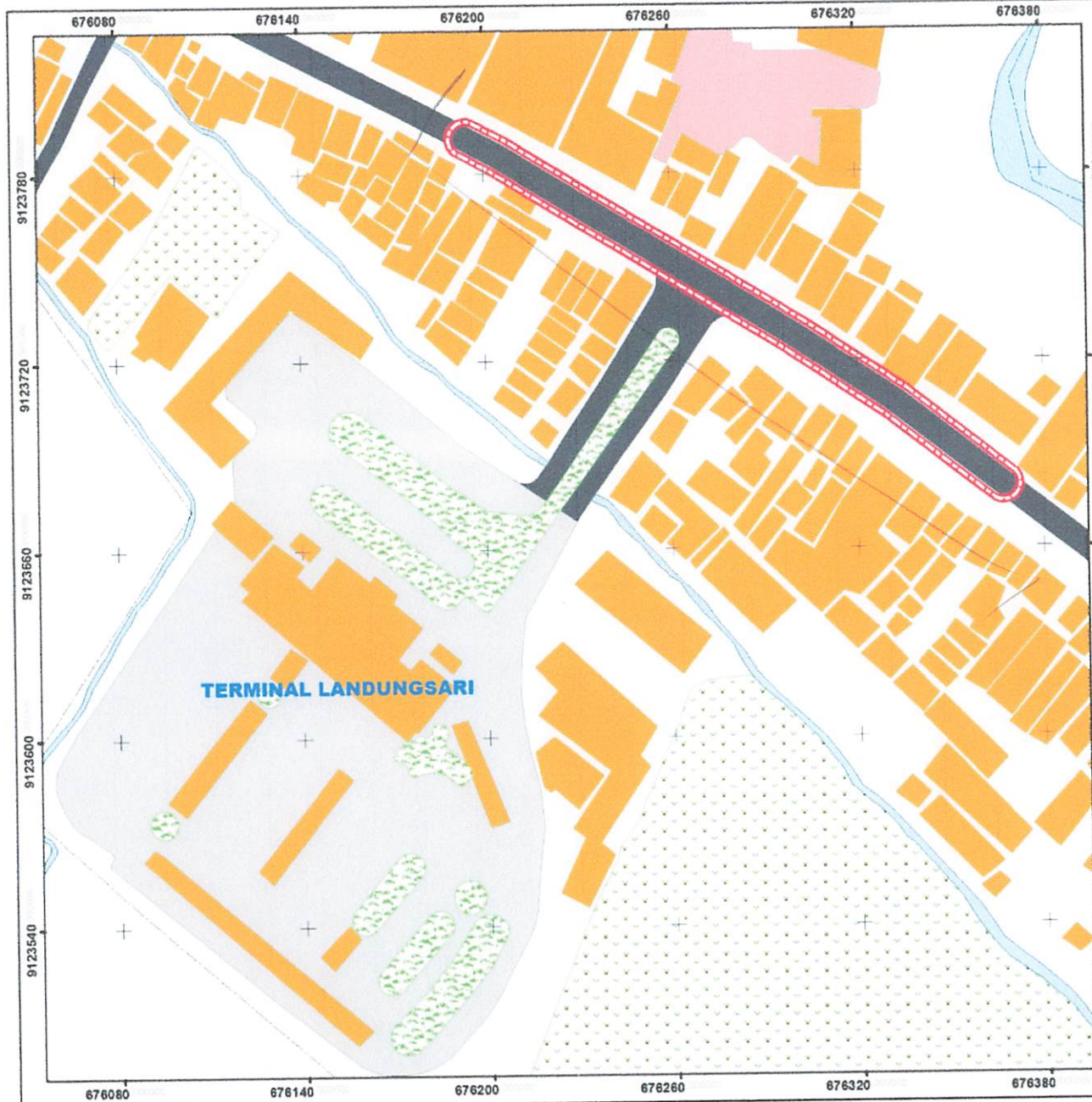
Arahan penanganan adalah kegiatan berupa upaya melakukan tindakan akibat adanya aktivitas terminal bayangan tersebut yang jika tidak diatasi maka akan semakin menjamur dan mengganggu kelancaran arus lalu lintas serta pengguna jalan lain.

#### 1.4.2 Ruang Lingkup Lokasi

Ruang lingkup lokasi adalah tempat dimana dilakukannya sebuah penelitian sehingga dapat mengetahui batasan lokasi dari penelitian tersebut. Adapun lokasi penelitian tersebut adalah terminal bayangan di depan terminal Landungsari Kota Malang, dengan batas – batas wilayah Kota Malang yaitu :

- Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang
- Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang
- Utara : Kecamatan Singosari dan Kec. Karangploso Kabupaten Malang
- Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 1.1



JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
 2012

KAJIAN PEMBERHENTIAN SEMENTARA  
 ANGKUTAN UMUM "TERMINAL BAYANGAN"  
 DISEKITAR TERMINAL LANDUNGSARI  
 KOTA MALANG

Judul : **ORIENTASI LOKASI STUDI**

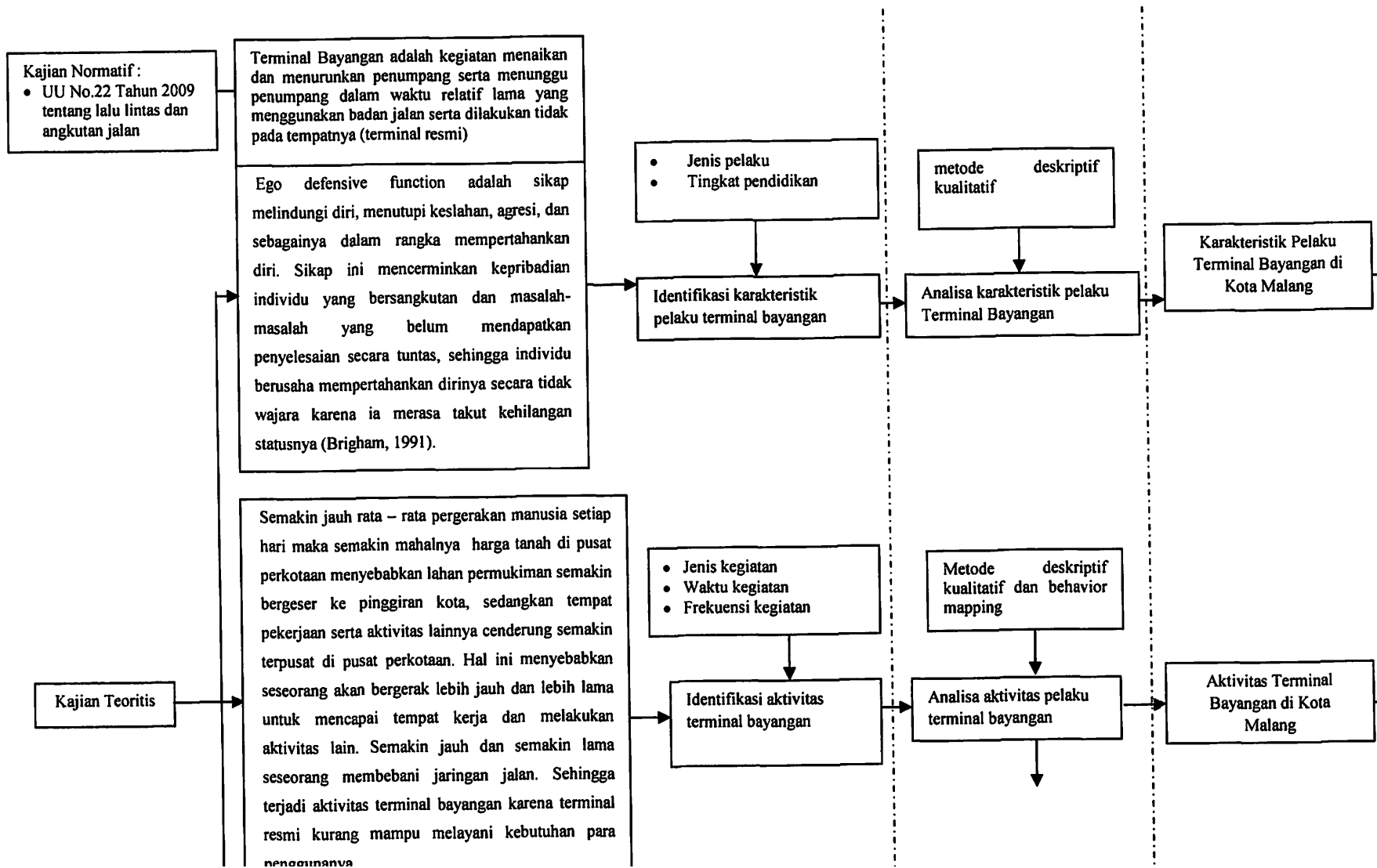
Legenda:

- Batas kota
- Jalan
- Sungai
- RTH
- Bangunan
- Sawah
- Tanah Kosong
- Terminal

Sumber : - RTRW Kabupaten Malang 2011  
 - Google Earth Tele Atlas 2011

No. Peta : <b>1-1</b>		Insert 
Skala 		

## 1.5 Kerangka Pikir



Ruang mempunyai arti yang penting bagi kehidupan manusia. Semua kehidupan dan kegiatan manusia sangat berkaitan erat dengan aspek ruang. Adanya hubungan antara manusia dengan suatu objek, baik secara visual maupun secara indra pendengar, indra perasa, indra penciuman akan selalu menimbulkan kesan ruang. Imanuel Kant berpendapat bahwa "Ruang bukanlah sesuatu yang objektif sebagai hasil pemikiran dan perasaan manusia" sedangkan filsuf Plato berpendapat bahwa "Ruang adalah suatu kerangka atau wadah dimana objek dan kejadian tertentu berada". Yang dimaksud ruang disini adalah hubungan manusia dengan ruang secara lingkungan dibagi 2 yaitu, Hubungan Dimensional serta Hubungan Psikologi dan Emosional.

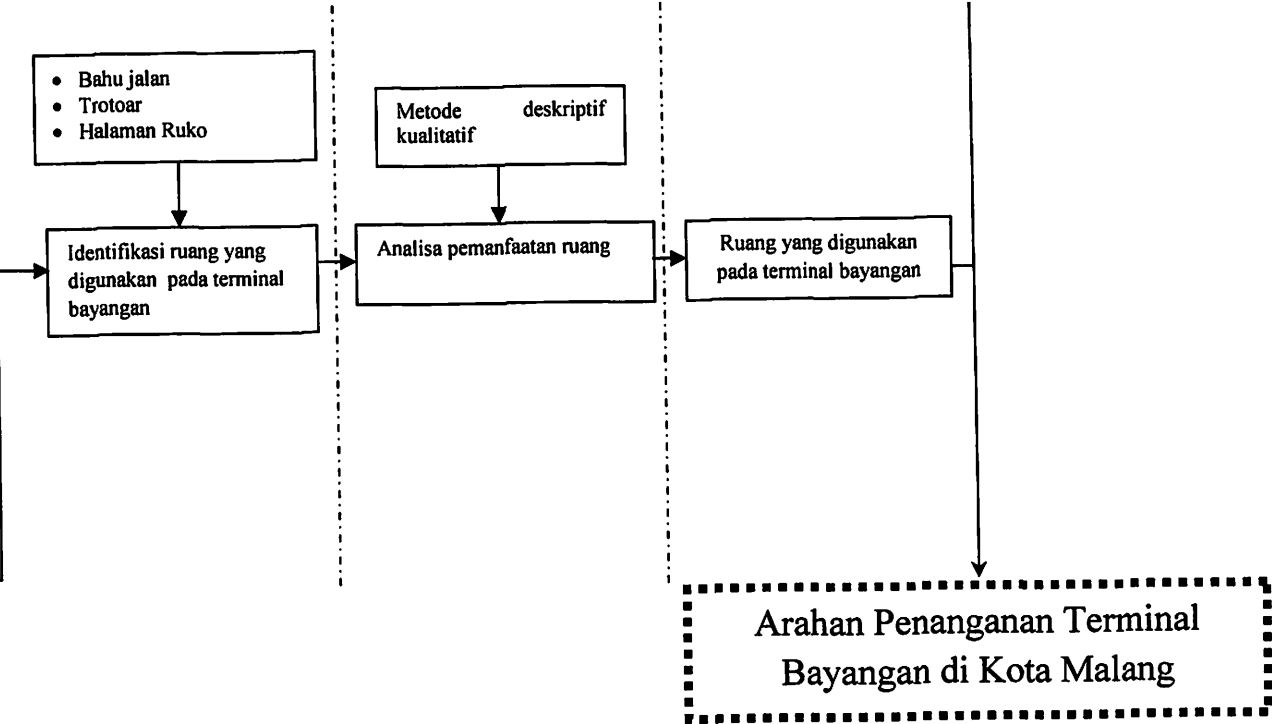


Diagram 1.1

## **1.6 Sistematika Pembahasan**

### **Bab I Pendahuluan**

Pada bab ini memuat tentang keterangan dan penjelasan mengenai kegiatan penelitian, terdiri dari: latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup, kerangka pikir, dan sistematika pembahasan.

### **Bab II Kajian Literatur**

Dalam bab ini mengulas teori yang digunakan dalam mendukung penelitian, yang terdiri dari : Sikap (Attitude, Kebiasaan), Transportasi Perkotaan, Terminal Resmi, UU RI No. 22 THN. 2009.

### **Bab III Metodologi Penelitian**

Dalam bab ini menyajikan metode yang digunakan dalam tahapan proses penelitian meliputi teknik pengumpulan data, teknik analisis, landasan penelitian, serta kerangka kerja.

### **Bab IV Gambaran Umum**

Dalam bab ini dijelaskan mengenai gambaran umum di daerah penelitian berupa data yang didapat dari hasil survey lapangan yang berhubungan dengan aktivitas terminal bayangan pada daerah tersebut.

### **Bab V Analisis**

Bab ini menjelaskan proses analisis yang digunakan dalam upaya pencapaian sasaran berupa : analisis karakteristik pelaku pada aktivitas terminal bayangan dan analisis kapasitas jaringan jalan.

**Bab VI** Dalam bab ini memuat tentang kesimpulan hasil analisis yang telah dilakukan dan rekomendasi berupa arahan penanganan aktivitas terminal bayangan.

## **BAB II**

### **KAJIAN LITERATUR**

#### **2.1 Kajian Literatur**

Pada sub bab ini menjelaskan tentang teori yang digunakan sebagai alat bantu dalam proses penelitian yang didapat dari berbagai literatur. Pokok bahasan yang dibahas yaitu tentang sikap atau perilaku, kemudian teori tentang transportasi perkotaan serta teori tentang terminal resmi dikarenakan acuan dalam pembahasan aktivitas terminal bayangan terkait dengan terminal resmi mengingat lokasi studi terletak dekat dengan terminal resmi Landungsari, sehingga diharapkan dapat menghasilkan arahan penanganan aktivitas terminal bayangan pada kawasan tersebut.

##### **2.1.1 Sikap (Attitude, Kebiasaan)**

###### **A. Pengertian**

Masalah sikap merupakan masalah yang urgen dalam bidang psikologi sosial. Beberapa ahli mengemukakan pengertian tentang sikap, diantaranya (dalam Azwar, 1988):

###### **1. Thurstone**

Berpandangan bahwa sikap merupakan suatu tingkatan afek, baik itu bersifat positif maupun bersifat negatif dalam hubungannya dengan obyek-obyek psikologis.

###### **2. Kimball Young (1945)**

Menyatakan bahwa sikap merupakan suatu predisposisi mental untuk melakukan suatu tindakan.

###### **3. Fishbein & Ajzen (1975)**

Menyebutkan bahwa sikap sebagai predisposisi yang dipelajari untuk merespon secara konsisten dalam cara tertentu berkenaan dengan obyek tertentu.



#### 4. Sherif & Sherif (1956)

Sikap menentukan keajegan dan kekhasan perilaku seseorang dalam hubungannya dengan stimulus manusia atau kejadian-kejadian tertentu. Sikap merupakan suatu keadaan yang memungkinkan timbulnya suatu perbuatan atau tingkah laku, yaitu sikap merupakan kecenderungan untuk bertindak untuk bereaksi terhadap rangsang. Oleh karena itu manifestasi sikap tidak dapat langsung dilihat, akan tetapi harus ditafsirkan terlebih dahulu sebagai tingkah laku yang masih tertutup.<sup>1</sup>

#### **B. Komponen Sikap**

Pada hakekatnya sikap adalah merupakan suatu interelasi dari berbagai komponen, dimana komponen-komponen tersebut menurut Allport (dalam Mar'at, 1981) ada tiga, yaitu:

##### 1. Komponen Kognitif

Yaitu komponen yang tersusun atas dasar pengetahuan atau informasi yang dimiliki seseorang tentang obyek sikapnya. Dari pengetahuan ini kemudian akan terbentuk suatu keyakinan tertentu tentang obyek sikap tersebut.

##### 2. Komponen Afektif

Yaitu yang berhubungan dengan rasa senang dan tidak senang. Jadi sifatnya evaluatif yang berhubungan erat dengan nilai-nilai kebudayaan atau sistem nilai yang dimilikinya.

##### 3. Komponen Konatif

Yaitu merupakan kesiapan seseorang untuk bertingkah laku yang berhubungan dengan obyek sikapnya. Dengan demikian sikap seseorang pada suatu obyek sikap merupakan manifestasi dari konstelasi ketiga komponen tersebut yang saling berinteraksi untuk memahami, merasakan dan berperilaku terhadap obyek sikap. Ketiga komponen itu saling berinteraksi dan konsisten satu dengan lainnya. Jadi, terdapat pengorganisasian secara internal diantara ketiga komponen tersebut.

---

<sup>1</sup> TriDayakinsi&Hudaniah,"Psikologi sosial"UMM,(2003), hal 113

Disamping pendapat tersebut di atas, ada pendapat lain yang menyatakan bahwa sikap melibatkan satu komponen yaitu komponen afek seperti yang dikemukakan Thrustone. Komponen afek atau perasaan tersebut memiliki dua sifat, yaitu positif atau negatif. Individu yang mempunyai perasaan positif terhadap suatu obyek psikologis dikatakan menyukai obyek tersebut atau mempunyai sikap yang favorable terhadap obyek itu. Sedangkan individu yang mempunyai perasaan negatif terhadap suatu obyek psikologis dikatakan mempunyai sikap yang unfavorable terhadap obyek tersebut. Dalam sikap yang positif reaksi seseorang cenderung untuk mendekati atau menyenangi obyek tersebut, sedangkan dalam sikap yang negatif orang cenderung untuk menjauhi atau menghindari obyek tersebut.

### **C. Karakteristik Sikap**

Menurut Brigham (1991) ada beberapa cirri sifat (karakteristik) dasar dari sikap, yaitu:

1. Sikap disimpulkan dari cara-cara individu bertingkah laku;
2. Sikap ditunjukkan mengarah kepada obyek psikologis atau kategori, dalam hal ini skema yang dimiliki orang menentukan bagaimana mereka mengkategorikan target obyek dimana sikap diarahkan;
3. Sikap dipelajari;
4. Sikap mempengaruhi perilaku. Mengukuhi suatu sikap yang mengarah pada suatu obyek memberikan satu alasan untuk berperilaku mengarah pada obyek itu dengan suatu cara tertentu.

### **D. Fungsi Sikap**

Menurut Katz (1960 dalam Worchel, dkk., 2000) ada empat fungsi sikap:

1. Utilitarian function: sikap memungkinkan seseorang untuk memperoleh atau memaksimalkan ganjaran (reward) atau persetujuan dan meminimalkan hukuman. Dengan kata lain, sikap dapat berfungsi sebagai penyesuaian sosial, missal seseorang dapat memperbaiki ekspresi dari sikapnya terhadap sesuatu obyek tertentu untuk mendapatkan persetujuan atau dukungan.

2. Knowledge function: sikap membantu dalam memahami lingkungan (sebagai skema) dengan melengkapi ringkasan evaluasi tentang obyek dan kelompok obyek atau segala sesuatu yang dijumpai di dunia ini.
3. Value-expressive function: sikap kadang-kadang mengkomunikasikan nilai dan identitas yang dimiliki seseorang terhadap orang lain.
4. Ego defensive function: sikap melindungi diri, menutupi kesalahan, agresi, dan sebagainya dalam rangka mempertahankan diri. Sikap ini mencerminkan kepribadian individu yang bersangkutan dan masalah-masalah yang belum mendapatkan penyelesaian secara tuntas, sehingga individu berusaha mempertahankan dirinya secara tidak wajar karena ia merasa takut kehilangan statusnya (dalam Brigham, 1991).

#### **E. Pembentukan dan Perubahan Sikap**

Pada dasarnya sikap bukan merupakan suatu pembawaan, melainkan hasil interaksi antara individu dengan lingkungannya sehingga sikap bersifat dinamis. Faktor pengalaman besar peranannya dalam pembentukan sikap.

Sikap dapat pula dinyatakan sebagai hasil belajar, karenanya sikap dapat mengalami perubahan. Sesuai dengan yang dinyatakan oleh Sherif & Sherif (1956) bahwa sikap dapat berubah karena kondisi dan pengaruh yang diberikan. Sebagai hasil dari belajar sikap tidaklah terbentuk dengan sendirinya karena pembentukan sikap senantiasa akan berlangsung dalam interaksi manusia berkenaan dengan obyek tertentu.

Lebih tegas, menurut Bimo Walgito (1980) bahwa pembentukan dan perubahan sikap akan ditentukan oleh dua faktor, yaitu:

1. Faktor Internal (individu itu sendiri), yaitu cara individu dalam menganggapi dunia luarnya dengan selektif sehingga tidak semua yang datang akan diterima atau ditolak.
2. Faktor Eksternal, yaitu keadaan-keadaan yang ada di luar individu yang merupakan stimulus untuk membentuk atau mengubah sikap.

Sementara itu Mednick, Higgins & Kirschenbaum (1975) menyebutkan bahwa pembentukan sikap dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu:

- a. Pengaruh sosial, seperti norma dan kebudayaan
- b. Karakter kepribadian individu
- c. Informasi yang selama ini diterima individu

Ketiga faktor ini akan berinteraksi dalam pembentukan sikap.

### 2.1.2 Transportasi Perkotaan

Ofyar Z. Tamin mengatakan bahwa beberapa kecenderungan lain yang perlu dicermati, yang akan sangat mempengaruhi transportasi perkotaan, adalah sebagai berikut :

- A. Semakin jauh rata – rata pergerakan manusia setiap hari : semakin mahalnya' harga tanah di pusat perkotaan menyebabkan lahan permukiman semakin bergeser ke pinggiran kota, sedangkan tempat pekerjaan cenderung semakin terpusat di pusat perkotaan. Hal ini menyebabkan seseorang akan bergerak lebih jauh dan lebih lama untuk mencapai tempat kerja. Semakin jauh dan semakin lama seseorang membebani jaringan jalan, semakin tinggi pula kontribusinya terhadap kemacetan.
- B. Semakin banyak wanita yang bekerja : tidak dapat disangkal lagi, kebutuhan keluarga pada masa sekarang tidak hanya bias ditunjang oleh penghasilan suami saja. Perlu ada tambahan lain, dan ini menyebabkan istri juga harus bekerja, yang berakibat sehingga menyebabkan semakin banyaknya pergerakan yang dilakukan oleh keluarga.
- C. Semakin banyak pelajar dan mahasiswa : kecenderungan persaingan yang semakin ketat di masa mendatang menyebabkan pendidikan berkelanjutan seperti kursus, pelatihan, pendidikan bergelar paruh waktu menjadi suatu keharusan bagi seseorang yang telah bekerja. Kecenderungan ini menyebabkan terjadi pergerakan tambahan kepusat kota, tempat biasanya pusat pendidikan tersebut berlokasi.
- D. Semakin banyak wisatawan : tingginya tekanan yang dirasakan oleh setiap orang yang tinggal di daerah perkotaan menyebabkan rekreasi menjadi suatu kebutuhan utama. Sudah barang tentu hal ini pun menyebabkan semakin banyaknya pergerakan.



### 2.1.3 Tinjauan Tentang Terminal Bayangan

Definisi terminal bayangan secara etimologi adalah tempat untuk menaikan dan menurunkan penumpang atau barang pada tempat yang tidak sesuai dengan peruntukannya atau di luar terminal resmi, biasanya terminal bayangan ini berlokasi tidak jauh dari terminal resmi atau berada di pintu masuk terminal resmi, yang melibatkan sopir angkutan, penumpang, calo penumpang, kepolisian, dinas perhubungan darat. Etimologi sendiri artinya adalah penyelidikan mengenai asal-usul kata (istilah) serta pembahasannya/pembatasannya.<sup>2</sup>

Secara umum pelaku terminal bayangan terbagi dari beberapa unsur pembentuk yaitu :

#### A. Sopir Angkutan

Peran dari sopir angkutan disini yaitu sebagai supply artinya sopir angkutan sebagai penyedia moda angkutan pada aktivitas terminal bayangan di mana sopir angkutan tersebut memberhentikan kendaraannya dan menunggu penumpang yang tidak sesuai peruntukannya atau tidak pada tempatnya, sehingga akibat dari tindakan tersebut maka terbentuklah aktivitas ilegal terminal bayangan.

#### B. Penumpang

Untuk penumpang sebagai demand artinya penumpang sebagai penunjang dari tindakan sopir yang ngetem atau melakukan aktivitas pada terminal bayangan tersebut, sehingga keberadaan penumpang di sini juga dapat diartikan sebagai pendukung adanya aktivitas ilegal terminal bayangan tersebut.

#### C. Calo Penumpang

Peran dari calo penumpang di sini yaitu memanfaatkan keadaan dari aktivitas terminal bayangan tersebut artinya calo penumpang melihat adanya peluang di mana para calo penumpang tersebut berperan sebagai orang yang membantu calon penumpang dalam mencari angkutan untuk penumpang tersebut sesuai dengan trayek yang di inginkan dengan

---

<sup>2</sup> Pius A Partanto, M Dahlan Al Barry, Kamus Ilmiah Populer, Arloka Surabaya, hal 162

mendapatkan bayaran/upah uang dari sopir angkutan yang akan diberikan pada calo penumpang jika angkutan terisi setengah penuh maupun penuh penumpang, hal ini terjadi atas dasar motivasi ekonomi dari sudut pandang calo penumpang.

#### D. Dinas Perhubungan Darat

Peran dari Dinas Perhubungan Darat yang merupakan instansi terkait dalam hal adanya aktivitas terminal bayangan tersebut yaitu sebagai pelaku penertiban yang menjadi lingkup tugas kedinasannya, hal ini karena aktivitas ilegal terminal bayangan tersebut melakukan aktivitas tidak pada tempatnya, padahal terminal resmi lokasinya sangat dekat dari aktivitas terminal bayangan.

#### E. Kepolisian

Peran dari kepolisian disini sebagai pelaku penertiban artinya tugas dari lingkup kedinasannya juga berperan dalam hal penanganan aktivitas terminal bayangan tersebut.

### 2.1.4 Tinjauan Tentang Terminal

Dalam pencapaian pembangunan nasional peranan transportasi memiliki posisi yang penting, maka perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam suatu kesatuan sistem terpadu. Untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib maka ditempat-tempat tertentu perlu dibangun dan diselenggarakan terminal. Terminal adalah titik dimana penumpang/ barang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen penting dalam sistem transportasi. Terminal ini bukan saja merupakan komponen fungsional dari sistem tapi juga sering merupakan prasarana yang memerlukan biaya yang besar dan titik dimana kemacetan yang mungkin terjadi. Untuk terlaksananya keterpaduan antar infrastruktur moda secara lancar dan tertib.

Secara umum peranan dari terminal sebagai prasarana perkotaan mempunyai dua tujuan utama,

- Sebagai alat untuk mengarahkan pembangunan perkotaan

- Sebagai prasarana kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

#### A. Definisi Terminal

Beberapa pengertian tentang terminal, yaitu:

1. Pengertian tentang terminal biasanya dapat pula dikatakan sebagai tempat pemberhentian, pangkalan atau depo, menurut Soewardjoko Warpani,<sup>3</sup>

Sebuah terminal mempunyai empat fungsi pokok, yaitu:

- a. Menyediakan akses kendaraan yang bergerak pada jalur khusus.
  - b. Menyediakan tempat dan kemudahan perpindahan/ pergantian moda angkutan dari kendaraan yang bergerak pada jalur khusus ke moda angkutan lain.
  - c. Menyediakan sarana simpul lalu lintas, tempat konsolidasi lalu lintas.
  - d. Menyediakan tempat untuk menyimpan kendaraan.
2. Menurut Soerono Soekanto (1984: 124), pengertian terminal barang dan penumpang yang pada dasarnya merupakan tempat untuk memuat dan menurunkan orang atau barang.
  3. Pengertian yang tegas dan jelas tentang terminal dapat dilihat melalui penegasan pemerintah yang tertulis dalam konsep Keputusan Bersama Tiga Menteri No. 109 tahun 1980 sebagai berikut:
    - a. Terminal adalah prasarana angkutan umum, tempat kendaraan umum untuk mengambil dan menurunkan penumpang, tempat pertukaran jenis angkutan yang terjadi sebagai akibat tuntutan efisiensi perangkutan.
    - b. Terminal adalah tempat pengendalian dan pengawasan serta pengaturan sistem perijinan arus angkutan penumpang dan barang.
    - c. Titik simpul terjadinya putus arus yang merupakan prasarana angkutan. Tempat kendaraan umum menaikan dan menurunkan penumpang atau barang baik inti atau antar moda transportasi

---

<sup>3</sup> Suwardjoko Warpani, Merencanakan Sistem Perangkutan, ITB Bandung, 1990, hal 60

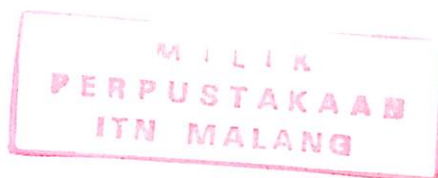
sebagai akibat adanya pergerakan manusia dan barang serta efisiensi transportasi.

- d. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus-arus angkutan penumpang dan barang.
- e. Prasarana angkutan dan merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang.
- f. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan wilayah kota dan lingkungan.

Ukuran terminal sangat beragam, dari yang sangat luas menyediakan berbagai macam sarana toko, rumah makan, bank atau tempat menukar uang, imigrasi, beacukai, dan penginapan sampai yang sangat sederhana yang hanya tempat konsolidasi lalu lintas. Terminal sangat terkait erat dengan angkutan umum untuk penumpang tidak sama dengan terminal barang. Keragaman ukuran dan kelengkapan sarana terminal bergantung pada fungsi dan peranan terminal yang bersangkutan.

4. Terminal transportasi merupakan :

- a. Titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum.
  - b. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas.
  - c. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang barang.
  - d. Unsur tata ruang yang mencapai peranan penting bagi sistem efisiensi kehidupan kota.
5. Menurut Morlok, terminal adalah *the point at which passenger and freight enter and leave the sistem.*
6. Menurut Khisty (1990), terminal adalah nodes dimana perjalanan dan pengangkutannya bermula dan berakhir, serta umumnya memiliki komponen-komponen pokok seperti tempat parkir, tempat naik/turun penumpang dan atau barang dan tempat pemberhentian kendaraan (bis).





## B. Fungsi Terminal

Fungsi utama dari terminal adalah untuk menyediakan fasilitas masuk dan keluar dari obyek-obyek yang akan diangkut menuju dan dari sistem. Adapun terminal mempunyai fungsi diantaranya:

1. Fungsi terminal secara umum dapat dijabarkan sebagai berikut:
  - a. Tempat berkumpul dan menunggu calon penumpang.
  - b. Tempat untuk naik dan menurunkan penumpang.
  - c. Tempat mengumpulkan penumpang di dalam kelompok-kelompok berukuran ekonomis.
  - d. Tempat untuk penumpang berpindah kendaraan dari jenis satu ke jenis yang lain, tempat menyimpan kendaraan dan komponen lain, memelihara dan menentukan tugas selanjutnya.
2. Fungsi terminal menurut E.K Morlok<sup>4</sup>,  
 Adalah sebagai tempat penyediaan fasilitas keluar dan masuk dari obyek-obyek yang akan diangkut, penumpang maupun barang, menuju dan dari sistem.
3. Sedangkan berdasarkan pendapat Ir. Iskandar Abubakar, Msc, Ahmad Yani, A.TD dan Edy Sutiono,A.TD, fungsi dari terminal angkutan jalan ada 3 unsur yaitu:<sup>5</sup>
  - a. Fungsi terminal bagi penumpang  
 Adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan yang lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas-fasilitas parkir kendaraan pribadi.
  - b. Fungsi terminal bagi pemerintah  
 Adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum.

<sup>4</sup> Edward K.Morlok, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, 1995.hal 299

<sup>5</sup> Biro Bina Pengembangan Sarana Perekonomian Daerah, Buku Pedoman Pembinaan Manajemen Angkutan Umum,1990,hal 117-119

c. Fungsi terminal bagi operator/ pengusaha

Adalah untuk pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

4. Menurut Surat Keputusan Tiga Menteri pada Pasal 40 ayat (2) mengelompokkan terminal penumpang menjadi tiga fungsi yaitu:

- a. Terminal Penumpang Tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi, dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota, dan angkutan pedesaan.
- b. Terminal Penumpang Tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota, dan/atau angkutan pedesaan.
- c. Terminal Penumpang Tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

C. Jenis Terminal

Terminal apabila dilihat dari jenisnya dapat dipaparkan menjadi dua jenis dimana pada masing-masing jenisnya memiliki arti yaitu antara lain:

1. Terminal Penumpang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan antar moda transportasi serta pengantaran kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum.
2. Terminal Barang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan antar moda transportasi.

D. Klasifikasi Terminal

Sedangkan untuk klasifikasi terminal pada dasarnya dibagi menjadi empat klasifikasi penting yang berdasarkan dari beberapa sumber yaitu:

- Klasifikasi terminal berdasarkan peranannya.
- Klasifikasi terminal berdasarkan fungsinya.
- Klasifikasi terminal berdasarkan jenis angkutannya.
- Klasifikasi terminal berdasarkan daerah kewenangannya.

- Klasifikasi terminal berdasarkan lokasinya.

Dari beberapa klasifikasi terminal yang terdapat di atas dapat dijabarkan seperti yang terdapat dibawah ini:

1. Berdasarkan perannannya:

- Terminal primer adalah terminal untuk pelayanan arus barang dan penumpang (jasa angkutan) yang terjangkau regional.
- Terminal sekunder adalah terminal untuk pelayanan arus penumpang dan barang (jasa angkutan) yang bersifat lokal dan atau melengkapi kegiatan terminal primer.

2. Berdasarkan fungsinya:

- Terminal utama yaitu tempat terputusnya arus barang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut:
  - Berfungsi sebagai alat pengatur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang jarak jauh dengan volume yang tinggi.
  - Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 8 ton/unit angkutan 40 penumpang/unit.
- Terminal madya adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang dengan ciri sebagai berikut:
  - Berfungsi sebagai alat pengatur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang jarak sedang dengan volume sedang.
  - Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 5 ton/unit angkutan atau 20 penumpang/unit.
- Terminal cabang adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang dengan ciri sebagai berikut:
  - Berfungsi sebagai alat pengatur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang jarak pendek dengan volume kecil.
  - Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 2,5 ton/unit angkutan atau 10 penumpang/unit.

### 3. Berdasarkan jenis angkutan

- a. Terminal penumpang yaitu terminal untuk menaikkan atau menurunkan penumpang.

Faktor-faktor yang perlu diperhatikan adalah:

- Jumlah kedatangan kendaraan persatuan unit.
- Berapa lama masing-masing kendaraan boleh berada didalam terminal.
- Fasilitas yang perlu ada.

- b. Terminal barang yaitu terminal untuk perpindahan (bongkar muat) barang dari moda angkutan satu ke moda angkutan yang lainnya. Kapasitas terminal serta fasilitas yang diadakan harus direncanakan dengan baik, jangan sampai terminal menjadi bottle neck dalam aliran barang.

Faktor-faktor yang perlu diperhatikan adalah:

- Jenis barang yang menggunakan fasilitas terminal.
- Jumlah barang (ton/hari) dari masing-masing jenis barang.
- Jumlah truk yang masuk terminal untuk bongkar muat.
- Alat bongkar muat yang cocok untuk masing-masing jenis barang.
- Fasilitas pelayanan untuk sopir dan sebagainya.

- c. Terminal khusus yaitu suatu terminal yang dipengaruhi oleh sifat-sifat barang yang diangkut.

- d. Terminal truk yaitu terminal yang sesuai dengan kebutuhan, dinyatakan dengan jumlah truk yang dapat diparkir/ menunggu dalam satuan waktu dengan ciri-ciri sebagai berikut:

- Sebagai tempat beristirahat setelah pengemudi secara terus menerus mengemudi selama 4 jam atau lebih yaitu 25 kendaraan/jam
- Sebagai tempat menunggu, sebelum waktunya diperbolehkan masuk jalan-jalan dalam kota yaitu 50 kendaraan.

#### 4. Daerah kewenangan terminal<sup>6</sup>

##### a. Daerah manfaat terminal

Daerah yang diperuntukkan bagi kegiatan utama terminal yaitu bongkar muat barang dengan baik, turun penumpang serta parkir kendaraan (umum) dan diamankan dari penggunaan lainnya yang mengganggu kegiatan tersebut. Daerah manfaat terminal terdiri dari amplacement yaitu seluas lahan yang diberikan konstruksi perkerasan dengan penggunaan hanya untuk kegiatan bongkar muat barang maupun naik turunnya penumpang serta tempat parkir kendaraan penumpang.

##### b. Daerah milik terminal

Daerah diluar manfaat terminal, secara status dimiliki oleh terminal diperuntukkan bagi kegiatan yang menunjang kegiatan terminal, dibatasi dengan pagar untuk menunjukkan wilayah terminal. Peruntukkan daerah milik terminal terdiri dari:

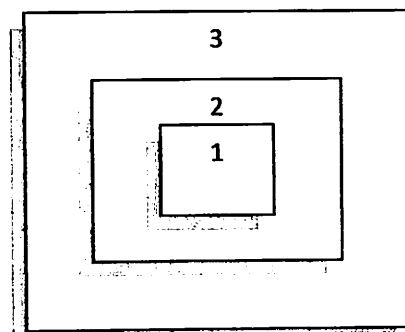
- Bangunan/ ruang tunggu terminal
- Pergudangan (untuk terminal angkutan barang)
- Bangunan kantor terminal
- Pergudangan lain yang diizinkan sesuai dengan kepentingannya (Kios-kios, restaurant, WC, taman dan lain-lain)

#### 5. Daerah pengawasan terminal

Yaitu daerah/ areal di luar daerah milik terminal, lahannya secara status tidak dimiliki oleh terminal tetapi penggunaan dan peruntukannya diawasi agar tidak mengganggu kegiatan terminal dan sistem lalu lintas secara keseluruhan. Hal-hal yang mengganggu kegiatan ini misalnya mobil umum yang menunggu penumpang di luar terminal, bongkar muat dan parkir kendaraan diluar terminal sehingga mengganggu lalu lintas di jaringan jalan yang menghubungkan terminal.

---

<sup>6</sup> Suwardjoko Warpani, "Merencanakan Sistem Perangkutan" Penerbit ITB Bandung, (1990), hal 32



Keterangan:

1. Daerah manfaat terminal
2. Daerah milik terminal
3. Daerah pengawasan terminal

*Sumber: Surat Keputusan Tiga Menteri*

Penggolongan berdasarkan letak terminal terhadap trayek angkutan yang dilayani memperhatikan kekhususan banyaknya kendaraan yang memiliki trayek angkutan atau akhiran dan trayek perlintasan yang dilayani oleh terminal tersebut.

- Terminal awal atau akhir (O-D)

Adalah terminal yang melayani sedikitnya 60% angkutan dengan trayek yang berawalan atau berakhir pada terminal tersebut.

- Terminal lintas

Adalah terminal yang melayani 60% angkutan dengan trayek tidak berawalan atau berakhir pada terminal tersebut.

#### E. Kriteria Penentuan Lokasi Terminal

Pembangunan terminal penumpang harus mempertimbangkan berbagai faktor, sehingga dalam perencanaan dan pembangunannya nanti tidak menimbulkan masalah baru dalam sistem transportasi dimana terminal itu direncanakan. Ada beberapa kriteria yang dapat menjadi pertimbangan yaitu;

Berdasarkan SK Menhub No.31 Tahun 1991 tentang tipe-tipe terminal dan persyaratan lokasi terminal.

##### 1. Persyaratan lokasi terminal Tipe A (AKAP) Pasal 11

- a. Terkait pada sistem jaringan jalan nasional.
- b. Terletak pada lokasi sedemikian rupa sehingga merupakan bagian yang integral dengan sistem angkutan lainnya.
- c. Terletak didaerah pinggir kota yang sentral sesuai dengan arah geografis lokasi pemasaran regional.
- d. Terletak pada lokasi sedemikian rupa sehingga tingkat kebisingan polusi udara tidak mengganggu lingkungan hidup sekitarnya.

- e. Terletak dilokasi sedemikian rupa sehingga dapat dicapai secara langsung dengan cepat aman dan murah oleh pemakai jasa angkutan regional.
2. Persyaratan lokasi terminal Tipe B (AKDP) Pasal 12
    - a. Terkait pada sistem jaringan jalan propinsi.
    - b. Terletak pada lokasi sedemikian rupa sehingga dengan mudah berada dibawah sub ordinat terminal utama untuk melengkapi pelayanan terminal utama.
    - c. Terletak pada lokasi sedemikian rupa sehingga merupakan bagian yang integral dengan sistem angkutan lainnya.
    - d. Terletak didaerah pinggir kota tersebut sesuai dengan arah geografis lokasi pemasaran regional.
    - e. Terletak pada lokasi sedemikian rupa sehingga tingkat kebisingan dan polusi udara tidak mengganggu lingkungan hidup sekitarnya.
    - f. Terletak dilokasi sedemikian rupa sehingga dapat dicapai secara langsung dengan cepat aman dan murah oleh pemakai jasa angkutan regional.
  3. Persyaratan lokasi terminal Tipe C (local) Pasal 13
    - a. Terkait pada sistem jaringan jalan kabupaten/ kotamadya.
    - b. Terletak pada lokasi sedemikian rupa sehingga dengan mudah berada dibawah sub ordinat terminal madya untuk melengkapi pelayanan terminal madya.
    - c. Terletak pada lokasi sedemikian rupa sehingga merupakan bagian yang integral dengan sistem angkutan lainnya.
    - d. Terletak dilokasi sedemikian rupa sehingga dapat dicapai secara langsung dengan cepat aman dan murah oleh pemakai jasa angkutan lokal.
    - e. Lokasi terminal tidak mengganggu kelestarian lingkungan disekitarnya.
    - f. Terletak diwilayah kabupaten dan dalam jaringan trayek pedesaan.



#### F. Kriteria Pembangunan Terminal

Dalam rancang bangun terminal penumpang harus mempertimbangkan:<sup>7</sup>

1. Fasilitas penumpang yang disyaratkan.
2. Pembatasan yang jelas antara lingkungan kerja terminal dengan lokasi peruntukan lainnya, misalnya pertokoan, perkantoran, sekolah dan sebagainya.
3. Pemisahan antara lalu lintas kendaraan dan pergerakan orang dalam terminal.
4. Pemisahan yang jelas antara jalur angkutan antar kota antar propinsi, antar kota dalam propinsi, angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan.
5. Manajemen lalu lintas di dalam terminal dan di daerah pengawasan terminal.

#### G. Kriteria Perancangan Terminal

Adapun kriteria perancangan terminal sebagai berikut:

##### 1. Sirkulasi Lalu lintas

- a. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar dan dapat bergerak dengan mudah.
- b. Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan.
- c. Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

Sistem sirkulasi kendaraan di dalam terminal ditentukan berdasarkan:

- Jumlah arah perjalanan.
- Frekwensi perjalanan.
- Waktu yang diperlukan untuk turun/ naik penumpang.

Sistem sirkulasi ini juga ditata dengan memisahkan jalur bis dan kendaraan dalam kota dengan jalur antar kota.

2. Turun naik penumpang dan parkir bus; harus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi bis dan dengan memperhatikan keamanan.

---

<sup>7</sup> Sukarno, op.cit., hal 124



### 3. Luas bangunan

Luas bangunan ditentukan menurut kebutuhan pada jam puncak berdasarkan kegiatan adalah;

- a. Kegiatan sirkulasi penumpang, pengantar, penjemput, sirkulasi barang, dan pengelola terminal.
- b. Macam tujuan dan jumlah trayek, motivasi perjalanan, kebiasaan penumpang dan fasilitas penunjang.

### 4. Tata ruang; dalam dan luar terminal harus memberikan kesan yang nyaman dan akrab. Luas pelataran terminal ditentukan berdasarkan kebutuhan pada jam puncak;

- a. Frekuensi keluar masuk kendaraan.
- b. Kecepatan waktu naik turun penumpang.
- c. Kecepatan waktu bongkar/ muat barang.
- d. Banyaknya jurusan yang perlu ditampung dalam sistem jalur.

### 5. Sistem parkir kendaraan

Harus ditata sedemikian rupa sehingga rasa aman, mudah dicapai lancar dan tertib. Ada beberapa jenis sistem tipe dasar pengaturan platform, teluk dan parkir; adalah:

#### a. Membujur

Dengan platform yang membujur memasuki teluk pada ujung yang satu dan berangkat pada ujung yang lain. Ada 3 jenis yang dapat digunakan dalam pengaturan membujur yaitu: satu jalur, dua jalur dan *shallow tooth*.

#### b. Teluk lurus

Teluk tegak lurus bis-bis diparkir dengan muka menghadap ke *platform*, maju memasuki teluk berbalik keluar. Ada beberapa jenis teluk tegak lurus ini yaitu tegak lurus terhadap *platform* dan membentuk sudut dengan *platform*.

### H. Standar Kebutuhan Fasilitas Terminal

Dalam sub bab pembahasan ini diketahui struktur bangunan seperti apa saja yang dibutuhkan didalam terminal penumpang dalam proses membantu pergerakan yang terjadi didalamnya. Di dalam terminal dapat dibagi menjadi

dua fasilitas yaitu fasilitas utama terminal dan fasilitas penunjang dalam terminal, sedangkan untuk penjabarannya dapat dilihat seperti yang ada dibawah ini.

- Terminal utama: 50-100 kendaraan/jam & kebutuhan ruangnya  $\pm$  10 Ha.
  - Terminal madya: 25-50 kendaraan/jam & kebutuhan ruangnya  $\pm$  5 Ha.
  - Terminal cabang: 25 kendaraan/jam & kebutuhan ruangnya  $\pm$  2,5 Ha.
1. Luas fasilitas penumpang angkutan jalan raya
    - a. Terminal utama harus memiliki fasilitas sebagai berikut:
      - Areal keberangkatan.
      - Areal kedatangan.
      - Areal lintas/ sirkulasi.
      - Areal tunggu atau parkir.
      - Areal ruang tunggu penumpang.
    - b. Luas untuk fasilitas pendukung penunjang
      - Kantor operasional terminal 126m<sup>2</sup>
      - Tower atau menara pengawas lengkap dengan pengeras suara dengan ukuran panjang 3m dan lebar 2m terletak diatas kantor terminal atau berdiri sendiri dengan syarat dapat memantau jalur kedatangan dan keberangkatan 6m<sup>2</sup>.
    - c. Pos pengecekan/ pemeriksaan KPS/ TPR dengan panjang 3 m dan lebar 2m<sup>2</sup>-6m<sup>2</sup>.
    - d. Ada papan pengumuman mengenai petunjuk jurusan, jadwal perjalanan, tarif dan lain sebagainya.
    - e. Loket penjualan tiket dengan panjang 2 m dan lebar 1,50m
    - f. Kios/ kantin/ restaurant: 60% dari ruang tunggu penumpang.
    - g. Musholla tergantung jumlah jalur.
    - h. WC umum/ kamar mandi lengkap dengan fasilitas air adalah 60% dari luas Musholla.
    - i. Ada instalasi listrik (power house).
    - j. Ruang jaga/ piket/ keamanan dan pemadam kebakaran: 42 m<sup>2</sup>.
    - k. Ruang pertolongan pertama: 45m<sup>2</sup>.

- l. Ruang informasi/ penerangan: 12 m<sup>2</sup>.
- m. Parkir kendaraan pengunjung dan pangkalan taxi: 480 m<sup>2</sup>.
- n. Bengkel: 150 m<sup>2</sup>.
- o. Ruang istirahat 50m<sup>2</sup>.
- p. Fasilitas penggudangan yang memadai buat penitipan barang penumpang adalah 25m<sup>2</sup>.
- q. Jalan lingkungan.
- r. Penghijauan/ taman: 30% dari luas lahan.

#### I. Sirkulasi Dalam Terminal

Sirkulasi kendaraan di dalam terminal harus diatur sesuai dengan jalur yang ada, yaitu jalur kedatangan, keberangkatan, jalur pejalan kaki dan jalur parkir sehingga tidak terjadi kemacetan di dalam terminal. Sirkulasi yang perlu diperhatikan di dalam terminal adalah sebagai berikut:<sup>8</sup>

1. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah.
2. Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan.
3. Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.
4. Pergerakan bis kota dan kendaraan pribadi dan taksi.  
Pergerakan bis kota dan kendaraan pribadi dan taksi dalam menurunkan dan menaikkan penumpang harus dipisahkan.
5. Sistem pemberhentian bis  
Secara umum ada dua tipe pemberhentian bus yaitu sistem pemberhentian segaris dan sistem pemberhentian ujung. Pola sistem pemberhentian bis hendaknya sebagai berikut:
  - a. Pemberhentian bis di jalur keberangkatan dan jalur kedatangan sebaiknya memakai sistem perhentian segaris karena jumlah bis yang

---

<sup>8</sup> Iskandar Abubakar, Ir, Et al, Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib, PT Bukit Mayana, Jakarta, 1995. hal 76

berhenti di jalur ini terlalu banyak dan bis duluan yang datang akan berangkat lebih dulu.

- b. Sedangkan untuk perhentian di areal parkir memakai sistem pemberhentian ujung karena jumlah bis yang diparkir cukup banyak.

#### 6. Gerbang masuk dan keluar terminal

Agar pergerakan kendaraan dalam terminal tidak terganggu ataupun mengganggu lalulintas di luar terminal maka letak dan kondisi gerbang terminal harus memperhatikan:

- a. Gerbang masuk dan gerbang keluar harus terpisah dengan tegas baik dengan memakai pulau jalan atau dengan memberi jarak.
- b. Jarak gerbang masuk ke jalan diusahakan cukup jauh agar apabila terjadi kemacetan di jalur kedatangan, antrian bis tidak keluar dari terminal.

Untuk menghindari kemacetan di persimpangan jalan penghubung ke terminal diupayakan tidak terjadi silang kendaraan.

### **2.1.5 Tinjauan Menurut Undang-Undang RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan**

Pada pasal 1 terdapat penjelasan, yaitu sebagai berikut :

- A. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
- B. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
- C. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
- D. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling berhubungan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- E. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
- F. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
- G. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
- H. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
- I. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
- J. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
- K. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
- L. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
- M. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
- N. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- O. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.
- P. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.

Q. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.

Selanjutnya pada pasal 33 tentang fungsi, klasifikasi, dan tipe terminal yaitu :

1. Untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan Terminal.
2. Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa Terminal penumpang dan/atau Terminal barang.

Pada pasal selanjutnya yaitu pasal 34 disebutkan bahwa :

1. Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe A, tipe B, dan tipe C.
2. Setiap tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibagi dalam beberapa kelas berdasarkan intensitas Kendaraan yang dilayani.

Selanjutnya pada pasal 36 disebutkan bahwa Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek.

Pada pasal 40 ayat 2 disebutkan bahwa Pengoperasian Terminal meliputi kegiatan :

1. Perencanaan;
2. Pelaksanaan; dan
3. Pengawasan operasional Terminal.

Selanjutnya pada pasal berikut yaitu pasal 41 disebutkan bahwa :

1. Setiap penyelenggara Terminal wajib memberikan pelayanan jasa Terminal sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan.
2. Pelayanan jasa Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan retribusi yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pada pasal 118 tentang berhenti yaitu Selain Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, setiap Kendaraan Bermotor dapat berhenti di setiap Jalan, kecuali:

1. Terdapat rambu larangan berhenti dan/atau Marka Jalan yang bergaris utuh;
2. Pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau
3. Di jalan tol.

Pada pasal 126 dijelaskan bahwa Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang :

1. Memberhentikan Kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan;
2. Mengetem selain di tempat yang telah ditentukan;
3. Menurunkan Penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak; dan/atau
4. Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

Dalam melakukan penelitian diperlukan metodologi penelitian agar pembahasannya menjadi terstruktur sehingga dapat melakukan proses penelitian yang benar dan menghasilkan output yang sesuai dengan yang diharapkan serta tidak lupa melakukan proses analisa yang akan menghasilkan output tersebut.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan maksud bahwa peneliti berusaha memahami dan menafsirkan makna suatu peristiwa tingkah laku pengguna jalan dan angkutan umum dalam situasi dan tempat serta waktu tertentu menurut perspektif peneliti sendiri. Menurut Faisal (1992 : 22) penelitian kualitatif ini dilakukan karena ingin menelaah secara intensif, mendalam, detail dan komprehensif, sehingga fenomena yang ada dan berpengaruh dapat ditelusuri dan diteleeh termasuk hubungan antar fenomena yang ada di lapangan.

Penelitian kualitatif adalah salah satu metode penelitian yang bertujuan untuk mendapatkan pemahaman tentang kenyataan melalui proses berpikir induksi. Melalui penelitian kualitatif peneliti dapat mengenali subjek, merasakan apa yang mereka alami dalam kehidupan sehari-hari.<sup>1</sup>

#### **3.1 Teknik Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data merupakan salah satu prosedur untuk mendapatkan kondisi nyata pada suatu penelitian. Metode pengumpulan data terdiri dari teknik observasi lapangan dan wawancara, yaitu dengan melakukan pendekatan langsung pada studi yang dilakukan dengan:

##### **3.1.1 Survey Primer**

Survey primer yaitu survey yang dilakukan dengan turun langsung ke lapangan atau objek penelitian. Dalam pengumpulan data primer dilakukan dengan dua langkah, yaitu:

---

<sup>1</sup> Basrowi., dan Suwandi. *Memahami penelitian Kualitatif*. Rineka cipta 2008



## 1. Observasi

Observasi awal telah dilakukan oleh peneliti dalam menentukan lokasi penelitian, dimana lokasi yang dipilih yaitu aktivitas terminal bayangan di sekitar Terminal Landungsari Kota Malang.

Observasi yaitu penilaian subjektif oleh peneliti terhadap subjek penelitian. Observasi yang dimaksud yaitu dengan melihat langsung di lapangan seperti apa yang menjadi alasan mengapa para sopir angkutan umum melakukan aktivitas menaikan dan menurunkan penumpang di terminal bayangan tersebut, sehingga peneliti dapat langsung mengetahui aktivitas rutin apa saja yang biasa terjadi di terminal bayangan.

### A. Wawancara

Wawancara merupakan cara pengumpulan data dengan jalan tanya-jawab yang dikerjakan dengan sistematis dan berlandaskan kepada tujuan penelitian. Wawancara adalah suatu bentuk komunikasi verbal dengan bertujuan untuk memperoleh informasi yang berlangsung secara lisan dimana dua orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi atau keterangan. Berdasarkan golongannya, wawancara terbagi menjadi 2 (dua) golongan yaitu wawancara tertutup yang bentuk pertanyaannya sedemikian rupa sehingga jawaban dari narasumber sangat terbatas dan wawancara terbuka yang bentuk pertanyaannya sedemikian rupa sehingga jawaban dari narasumber tidak terbatas dan dapat berupa cerita panjang, (Koentjaraningrat, 1977)<sup>2</sup>

Menurut Spradley, 1979 (dalam Sanapiah Faisal 1990 : 44) responden secara umum disarankan memenuhi persyaratan yaitu :

- Mereka yang menguasai atau memahami sesuatu melalui proses enkulturasi sehingga sesuatu itu bukan sekedar diketahui tetapi juga dihayati

---

<sup>2</sup> Koentjaraningrat (ed.) 1977. *Metode-metode Penelitian Masyarakat*. cetakan II, Jakarta : PT. Gramedia

- Mereka yang tergolong masih berkecimpung atau terlibat pada kegiatan yang tengah diteliti
- Mereka yang mempunyai kesempatan atau waktu yang memadai untuk diminta informasi
- Mereka yang tidak cenderung menyampaikan informasi hasil “kemasannya” sendiri
- Mereka yang pada mulanya tergolong “*cukup asing*” akan peneliti sehingga lebih menggairahkan untuk dijadikan semacam “*guru*” atau narasumber

Pemilihan responden atau situasi sosial tertentu dengan sendirinya perlu dilakukan secara purposif (bukan secara acak), yaitu atas dasar apa yang peneliti ketahui tentang elemen-elemen yang ada. Tentunya bila responden jatuh pada subyek yang benar-benar menguasai permasalahan barangkali tidak diperlukan lagi melacak informasi berikutnya.<sup>3</sup>

Sasaran yang diperlukan untuk pengumpulan data ditunjukan kepada responden yang terdiri dari para pengemudi angkutan umum, para penumpang angkutan umum, dan pedagang di sekitar aktivitas terminal bayangan. Sumber data dalam penelitian ini adalah sumber yang dapat memberikan informasi secara langsung yaitu yang menguasai permasalahan, mengalami permasalahan, penyebab permasalahan dan tentunya memiliki kejujuran di dalam kesediaannya dalam memberikan informasi, dengan menggunakan teknik pendekatan dan sikap dari sumber informasi tadi. Mengutamakan perspektif *emic*, yaitu pendapat responden dari pada pendapat peneliti sendiri (*etic*)

Wawancara dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui :

- Sejauh mana peran pemerintah kota yaitu aparat terkait dalam melakukan antisipasi terhadap aktivitas terminal bayangan dalam

---

<sup>3</sup> Koentjaraningrat (ed.) 1977. *Metode-metode Penelitian Masyarakat*. cetakan II, Jakarta : PT. Gramedia

hal pengawasan maupun penindakan terhadap oknum-oknum pada aktivitas terminal bayangan

- Peran pengguna terminal bayangan di pengaruhi fasilitas di terminal resmi yang kurang memadai bagi penggunanya
- Ruang-ruang yang digunakan sebagai tempat aktivitas terminal bayangan
- Pendapat dari pengguna terminal bayangan sebagai masukan untuk rekomendasi penanganan aktivitas terminal bayangan
- Fasilitas pendukung terminal resmi sudah cukup mampu melayani kebutuhan penggunanya

Pada wawancara ini sampel diambil dengan maksud tidak mesti menjadi wakil dari seluruh populasi, tetapi sampel memiliki pengetahuan yang cukup serta mampu menjelaskan keadaan sebenarnya tentang obyek penelitian. Sampel dalam penelitian kualitatif dapat menjadi responden (jika menggunakan interview), dapat berupa kejadian (jika menggunakan observasi), jika menggunakan teknik dokumentasi, maka sampel dapat berupa bahan-bahan dokumenter, prasasti, legenda, cerita rakyat, dan sebagainya. Hal ini seperti ungkapan Burhan Bungin (2001:173).

Dengan menggunakan asumsi peneliti, wawancara dilakukan terhadap 42 responden secara langsung dengan berpedoman pada garis-garis besar pertanyaan yang dibuat oleh peneliti, tidak menutup kemungkinan nantinya pertanyaan pada responden akan bertambah sesuai dengan kondisi di lokasi yang diteliti.

- Pengemudi Angkutan Umum (20 responden)

Garis besar daftar pertanyaan untuk wawancara :

- Sudah Berapa lama jadi pengemudi/sopir ?
- Maaf, latar belakang pendidikan anda ?
- Apa alasan utama, sehingga anda harus ngetem di terminal bayangan ?
- Pukul berapa anda mulai ngetem ?

- Apa terdapat kegiatan pungutan liar (pungli) ?
- Apa anda menggunakan jasa calo untuk mencari penumpang ?
- Penumpang Angkutan Umum (20 responden)
  - Maaf, latar belakang pendidikan anda ?
  - Apa profesi anda ?
  - Apa alasan utama anda, sehingga harus menggunakan angkutan yang ngetem di terminal bayangan ?
  - Pukul berapa anda mulai beraktivitas ?
- Instansi terkait seperti Dinas Perhubungan
  - Sejak kapan aktivitas terminal bayangan di sekitar terminal Landungsari mulai ada ?
  - Seberapa besar pengaruh aktivitas terminal bayangan terhadap kinerja instansi tersebut ?
  - Tindakan apa yang sudah dilakukan untuk mencegah aktivitas terminal bayangan tersebut ?
- Kepala Terminal Landungsari Kota Malang
  - Seberapa besar pengaruh aktivitas terminal bayangan tersebut terhadap terminal resmi Landungsari?
  - Apa saja tindakan yang telah ditempuh pada aktivitas terminal bayangan tersebut?

### 3.1.2 Survey Sekunder

Survey Sekunder yaitu melakukan pencarian data-data pada instansi terkait, biasanya data tersebut berbentuk dokumen yang selanjutnya digunakan untuk menunjang survey primer. Survei sekunder pada penelitian ini akan di tujukan pada instansi seperti Dinas Perhubungan Darat.



## 3.2 Teknik Analisis

Teknik analisa yang digunakan pada penelitian ini menggunakan tahapan metode analisa, metode analisis merupakan cara yang digunakan untuk menganalisis data di lapangan dan diharapkan dapat memperoleh hasil yang diinginkan. Pada teknik analisis kualitatif data yang disajikan berwujud kata dan bukan rangkaian angka (Miles dan Huberman, 1992)

### 3.2.1 Analisis Deskriptif Kualitatif

Dalam penelitian ini salah satu analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif. Analisis ini bersifat kualitatif. Data dari penelitian kualitatif terdiri dari deskripsi yang rinci tentang situasi, interaksi, peristiwa, orang dan perilaku yang teramati atau nukil-nukilan langsung dari seorang tentang pengalaman, pikiran, sikap, dan keyakinannya atau petikan-petikan dokumen, surat dan rekaman-rekaman lainnya<sup>4</sup>. Data dalam penelitian kualitatif biasanya lebih berwujud kata, beberapa kata, kalimat, beberapa kalimat, alinea, dan urutan alinea daripada sekedar berwujud angka. Informasi yang akan dituangkan dapat juga berupa gambar kesimpulan dari pengkajian masalah, berupa model-model verbal yang bersifat kualitatif. Analisa ini digunakan untuk menjelaskan beberapa point yang terkait yaitu :

#### 1. Analisis Karakteristik Pelaku Terminal Bayangan

Analisis karakteristik pelaku terminal bayangan adalah mengidentifikasi karakteristik pelaku pada aktivitas terminal bayangan. Dilihat dari tingkat pendidikan, alasan sopir angkutan ngetem di terminal bayangan, frekuensi ngetem, motivasi sopir angkutan, alasan penumpang menggunakan jasa angkutan yang ngetem di terminal bayangan. Pada analisa ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dimana peneliti melakukan pengamatan langsung di lokasi studi dan melakukan wawancara pada pelaku di terminal bayangan.

#### 2. Analisis Aktivitas Terminal Bayangan

Analisis terhadap aktivitas dan jenis kegiatan di terminal bayangan, yaitu dilihat dari (1) sifat interaksi antar sopir angkutan dan penumpang; (2) Tingkat

---

<sup>4</sup> Bakri Masykuri, Metodologi Penelitian Kualitatif - Tinjauan Teoritis dan Praktis (Surabaya : Lembaga Penelitian Universitas Malang-Visipres, 2003), hal.163

persaingan sopir angkutan dalam mendapatkan penumpang; (3) jika ada, seberapa besar pengaruh calo penumpang terhadap aktivitas terminal bayangan. Pada analisis ini peneliti menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif dengan melakukan pengamatan langsung di lokasi studi serta melakukan wawancara terhadap para pelaku di terminal bayangan dan melakukan behavior mapping di lokasi studi tersebut.

### 3. Analisis Pemanfaatan Ruang

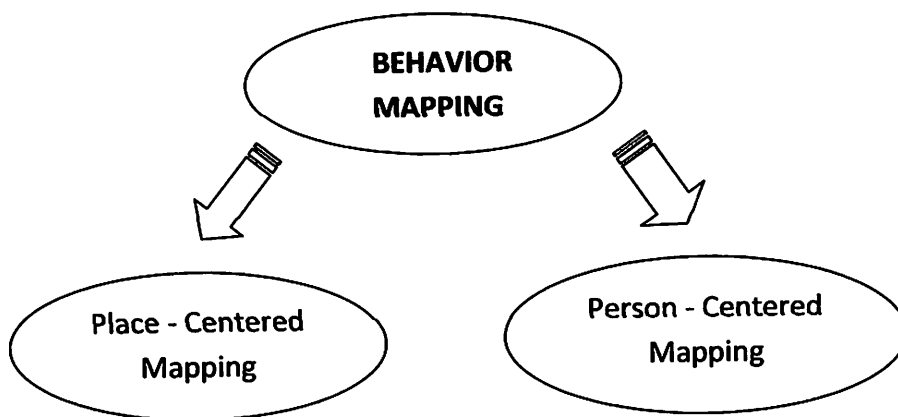
Analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi ruang yang terbentuk akibat adanya aktivitas pemanfaatan ruang. Dilihat dari jumlah angkutannya, dengan melakukan pengamatan langsung di lokasi studi dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif sehingga selanjutnya peneliti dapat melakukan behavior mapping pada lokasi yang diteliti.

### 4. Teknik Pemetaan Perilaku (behavior mapping)

Teknik pengumpulan data atau survey menggunakan teknik pemetaan perilaku (behavior mapping). Pemetaan dimaksudkan untuk memperoleh suatu bentuk informasi mengenai suatu fenomena perilaku individu atau sekelompok masyarakat yang terkait dengan sistem spasialnya. Pemetaan perilaku ini dapat dilakukan secara langsung pada saat dan tempat dimana dilakukan pengamatan atau dilakukan berdasarkan catatan-catatan lapangan yang telah dilakukan. Menurut Ittelson, pemetaan perilaku secara umum akan mengikuti prosedur yang terdiri dari 5 elemen dasar yaitu :

- a. Sketsa dasar dari area atau wadah yang akan diobservasi.
- b. Definisi yang jelas tentang bentuk-bentuk perilaku yang akan diamati, dihitung, dideskripsikan, dan didiagramkan
- c. Rencana waktu yang jelas pada saat kapan pengamatan akan dilakukan.
- d. Prosedur sistematis yang jelas harus diikuti selama observasi.
- e. Sistem coding yang efisien untuk lebih mengefisienkan pekerjaan selama observasi.

Terdapat dua cara untuk melakukan pemetaan perilaku seperti dijelaskan pada gambar dibawah ini :



Gambar 3.1

### Dua Cara Untuk Melakukan Pemetaan Perilaku

Teknik pemetaan yang dipilih adalah *place-centered mapping* yaitu teknik yang digunakan untuk mengetahui bagaimana individu atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan, mengakomodasikan perilakunya dalam waktu, tempat, dan situasi tertentu. Teknik ini menekankan pada suatu tempat yang spesifik. Ada beberapa langkah yang harus diikuti dengan teknik *place-centered mapping* yaitu sebagai berikut :

Tabel 3.1 Langkah-langkah Teknik Pemetaan Perilaku (*place-centered mapping*)

No	Uraian	Keterangan
1.	Langkah ke 1	Membuat sketsa dari lokasi setting (wadah kegiatan) yang meliputi seluruh elemen fisik yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pengguna ruang tersebut, elemen fisik yang dimaksud yaitu rambu lalu lintas yang berupa tanda larangan parkir atau stop, toserba/swalayan, marka jalan, pos gardu polisi lalu lintas, trotoar(side walk).
2.	Langkah ke 2	Membuat daftar perilaku yang akan akan diamati lalu menentukan simbol atau tanda sketsa atas setiap perilaku, yang dimaksud daftar perilaku disini yaitu berbagai macam perilaku dominan yang dilakukan oleh para pelaku di terminal bayangan.
3.	Langkah ke 3	Dalam kurun waktu tertentu peneliti mencatat berbagai perilaku yang terjadi dalam tempat tersebut dengan menggambarkan simbol-simbol pada peta dasar yang telah disiapkan.

### 3.2.2 Analisis Kapasitas Jaringan Jalan

Pada analisis kapasitas jaringan jalan harus dimulai dengan pengumpulan data LHR atau data laju harian rata-rata dengan mengambil sampel harian pada lokasi studi, selanjutnya data LHR tersebut diolah untuk menentukan kapasitas jaringan jalan pada lokasi studi tersebut, dengan menggunakan rumus :

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

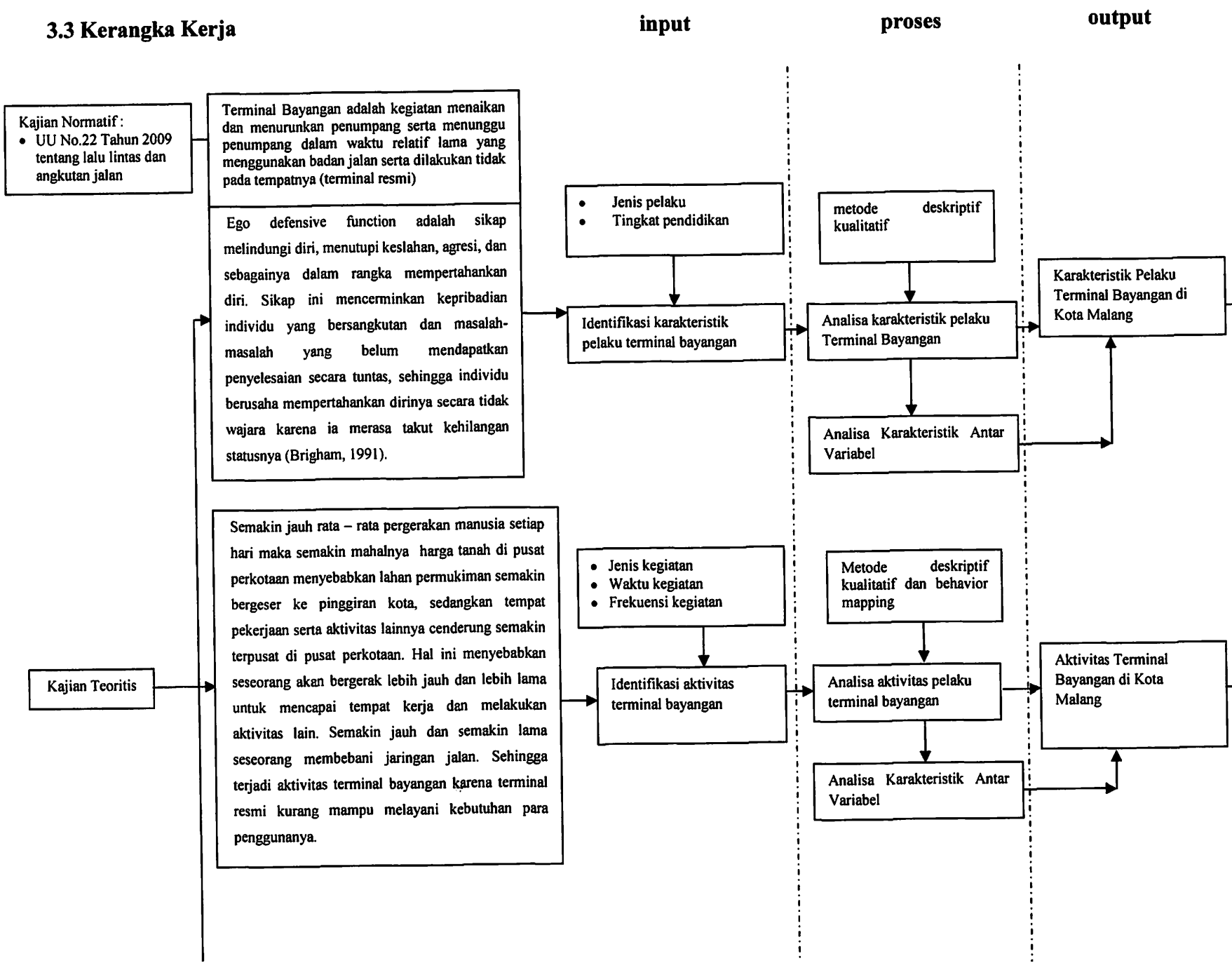
Dimana :

- C : Kapasitas
- C<sub>0</sub> : Kapasitas dasar (smp/jam)
- FC<sub>w</sub> : Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas
- FC<sub>sp</sub> : Faktor penyesuaian pemisahan arah
- FC<sub>sf</sub> : Faktor penyesuaian hambatan samping
- FC<sub>cs</sub> : Faktor penyesuaian ukuran kota

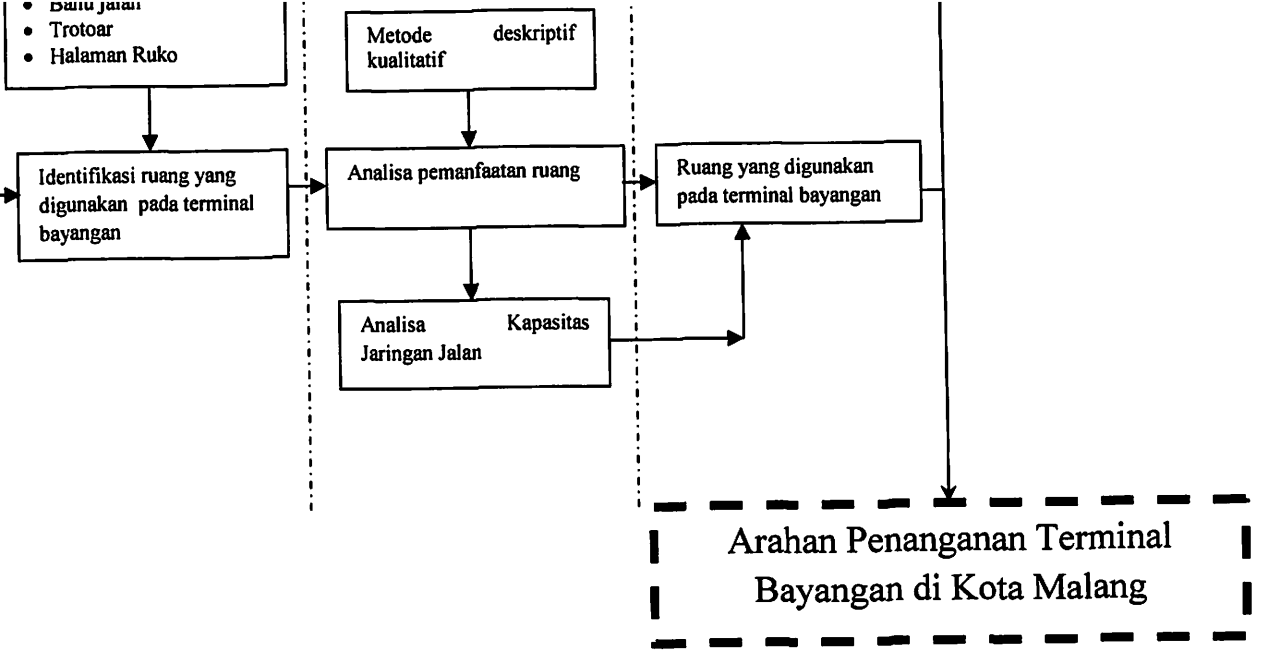
( Sumber : book " Perencanaan dan permodelan Transportasi " Ofyar Z. Tamin. )



### 3.3 Kerangka Kerja



aspek ruang. Adanya hubungan antara manusia dengan suatu objek, baik secara visual maupun secara indra pendengar, indra perasa, indra penciuman akan selalu menimbulkan kesan ruang. Imanuel Kant berpendapat bahwa "Ruang bukanlah sesuatu yang objektif sebagai hasil pemikiran dan perasaan manusia" sedangkan filsuf Plato berpendapat bahwa "Ruang adalah suatu kerangka atau wadah dimana objek dan kejadian tertentu berada". Yang dimaksud ruang disini adalah hubungan manusia dengan ruang secara lingkungan dibagi 2 yaitu, Hubungan Dimensional serta Hubungan Psikologi dan Emosional.



**Diagram 3.2**

**Tabel 3.2**  
**Variabel Penelitian**

No	SASARAN	TINJAUAN TEORI	VARIABEL	VARIABEL AMATAN
1	Identifikasi karakteristik pelaku terminal bayangan	Ego defensive function adalah sikap melindungi diri, menutupi kesalahan, agresi, dan sebagainya dalam rangka mempertahankan diri. Sikap ini mencerminkan kepribadian individu yang bersangkutan dan masalah-masalah yang belum mendapatkan penyelesaian secara tuntas, sehingga individu berusaha mempertahankan dirinya secara tidak wajar karena ia merasa takut kehilangan statusnya.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik sopir angkutan umum</li> <li>• Karakteristik penumpang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tingkat pendidikan</li> <li>• Motivasi sopir</li> <li>• Tingkat pendidikan</li> <li>• Jenis mata pencaharian</li> </ul>
2	Identifikasi aktivitas pelaku terminal bayangan	Semakin jauh rata – rata pergerakan manusia setiap hari maka semakin mahalnya harga tanah di pusat perkotaan menyebabkan lahan permukiman semakin bergeser ke pinggiran kota, sedangkan tempat pekerjaan serta aktivitas lainnya cenderung semakin terpusat di pusat perkotaan. Hal ini menyebabkan seseorang akan bergerak lebih jauh dan lebih lama untuk mencapai tempat kerja dan melakukan aktivitas lain. Semakin jauh dan semakin lama seseorang membebani jaringan jalan. Sehingga terjadi aktivitas terminal bayangan karena terminal resmi kurang mampu melayani kebutuhan para penggunanya.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jenis kegiatan</li> <li>• Frekuensi kegiatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ngetem bagi sopir angkutan</li> <li>• Penggunaan bahu jalan</li> <li>• Jenis trayek</li> </ul>

Hasil Rumusan

Bersambung...

3	Identifikasi ruang yang digunakan pada terminal bayangan	Ruang mempunyai arti yang penting bagi kehidupan manusia. Semua kehidupan dan kegiatan manusia sangat berkaitan erat dengan aspek ruang. Adanya hubungan antara manusia dengan suatu objek, baik secara visual maupun secara indra pendengar, indra perasa, indra penciuman akan selalu menimbulkan kesan ruang. Imanuel Kant berpendapat bahwa “ Ruang bukanlah sesuatu yang objektif sebagai hasil pemikiran dan perasaan manusia” sedangkan filsuf Plato berpendapat bahwa “Ruang adalah suatu kerangka atau wadah dimana objek dan kejadian tertentu berada”. Yang dimaksud ruang disini adalah hubungan manusia dengan ruang secara lingkungan dibagi 2 yaitu, Hubungan Dimensional serta Hubungan Psikologi dan Emosional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahu jalan</li> <li>• Trotoar</li> <li>• Halaman Ruko/toko/rumah pribadi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luas dan lebar bahu jalan yang digunakan</li> <li>• Luas dan lebar trotoar yang terpakai</li> <li>• Luas dan lebar halaman ruko/toko/rumah pribadi yang digunakan</li> </ul>
4	Mengidentifikasi konsep arahan penangan terminal bayangan di sekitar Terminal Landungsari Kota Malang		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik pelaku terminal bayangan</li> <li>• Aktivitas pelaku terminal bayangan</li> <li>• Ruang yang digunakan pada terminal bayangan</li> </ul>	

Hasil Rumusan

**Tabel 3.3 Landasan Penelitian**

No	Sasaran	Teori	Variabel	Variabel Amatan	Sumber	Survey	Analisa	Metode	Output
1	Identifikasi karakteristik pelaku terminal bayangan	Ego defensive function adalah sikap melindungi diri, menutupi kesalahan, agresi, dan sebagainya dalam rangka mempertahankan diri. Sikap ini mencerminkan kepribadian individu yang bersangkutan dan masalah-masalah yang belum mendapatkan penyelesaian secara tuntas, sehingga individu berusaha mempertahankan dirinya secara tidak wajar karena ia merasa takut kehilangan statusnya.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik sopir angkutan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tingkat Pendidikan</li> <li>• Motivasi menjadi sopir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara</li> <li>• Observasi langsung</li> </ul>	Primer	Analisa karakteristik pelaku Terminal Bayangan	Metode deskriptif kualitatif	Karakteristik Pelaku Terminal Bayangan di Kota Malang
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik penumpang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tingkat pendidikan</li> <li>• Jenis mata pencaharian</li> </ul>					

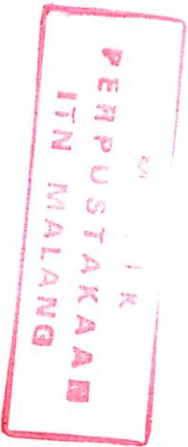
Bersambung...

Hasil Rumusan

2	Identifikasi aktivitas pelaku terminal bayangan	Semakin jauh rata – rata pergerakan manusia setiap hari maka semakin mahalnya harga tanah di pusat perkotaan menyebabkan lahan permukiman semakin bergeser ke pinggiran kota, sedangkan tempat pekerjaan serta aktivitas lainnya cenderung semakin terpusat di pusat perkotaan. Hal ini menyebabkan seseorang akan bergerak lebih jauh dan lebih lama untuk mencapai tempat kerja dan melakukan aktivitas lain. Semakin jauh dan semakin lama seseorang membebani jaringan jalan. Sehingga terjadi aktivitas terminal bayangan karena terminal resmi kurang mampu melayani kebutuhan para penggunanya.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jenis kegiatan</li> <li>• Frekuensi kegiatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ngetem</li> <li>• Penggunaan bahu jalan</li> <li>• Jenis trayek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara</li> <li>• Observasi langsung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Primer</li> </ul>	Analisa aktivitas terminal bayangan	Metode deskriptif kualitatif	Aktivitas Terminal Bayangan di Kota Malang
---	---	--	--	---	---	--	-------------------------------------	------------------------------	--

Hasil Rumusan

Bersambung...

3	Identifikasi ruang yang digunakan pada terminal bayangan	Ruang mempunyai arti yang penting bagi kehidupan manusia. Semua kehidupan dan kegiatan manusia sangat berkaitan erat dengan aspek ruang. Adanya hubungan antara manusia dengan suatu objek, baik secara visual maupun secara indra pendengar, indra perasa, indra penciuman akan selalu menimbulkan kesan ruang. Imanuel Kant berpendapat bahwa “ Ruang bukanlah sesuatu yang objektif sebagai hasil pemikiran dan perasaan manusia” sedangkan filsuf Plato berpendapat bahwa “Ruang adalah suatu kerangka atau wadah dimana objek dan kejadian tertentu berada”. Yang dimaksud ruang disini adalah hubungan manusia dengan ruang secara lingkungan dibagi 2 yaitu, Hubungan Dimensional serta Hubungan Psikologi dan Emosional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahu jalan</li> <li>• Trotoar</li> <li>• Halaman Ruko</li> </ul> 		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara</li> <li>• Observasi langsung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Primer</li> <li>• Sekunder</li> </ul>	Analisa pemanfaatan ruang	Metode deskriptif kualitatif	Ruang yang digunakan pada terminal bayangan
4	Mengidentifikasi konsep arahan penanganan terminal bayangan di sekitar Terminal Landungsari Kota Malang		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik pelaku terminal bayangan</li> <li>• Aktivitas pelaku terminal bayangan</li> <li>• Ruang yang di gunakan pada aktivitas terminal bayangan</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara</li> <li>• Wawancara</li> <li>• Wawancara</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Primer</li> <li>• Primer</li> <li>• Primer</li> </ul>	Analisis Interaktif dan teknik pemetaan perilaku (Behavior Mapping)	Metode deskriptif kualitatif	Konsep arahan penanganan aktivitas terminal bayangan di sekitar Terminal Landungsari Kota Malang

Hasil Rumusan

## **BAB IV**

### **GAMBARAN UMUM**

Kota Malang memiliki beberapa terminal yaitu untuk jalur bus, Terminal Arjosari melayani rute ke seluruh jurusan kota-kota utama di pulau Jawa, Bali, NTB dan Sumatera baik kelas ekonomi maupun eksekutif. Terminal Gadang melayani rute Malang-Lumajang, Malang-Blitar-Tulungagung-Trenggalek. Namun, saat ini keberadaan Terminal Gadang telah digantikan oleh Terminal Hamid Rusdi yang terletak kurang lebih 2 KM di sebelah timur Terminal Gadang. Sedangkan Terminal Landungsari melayani rute Malang-Kediri, Malang-Jombang dan Malang-Tuban.

Adapun 2 sub terminal lainnya adalah Sub-Terminal Madyopuro di bagian timur Kota Malang, tepatnya di daerah Madyopuro (dekat Sawojajar) dan Sub-Terminal Mulyorejo yang terletak di sebelah barat daya Kota Malang, tepatnya di daerah Mulyorejo Kecamatan Sukun.

Kelima terminal ini terhubung dengan berbagai angkutan kota (biasa disebut angkot). Sebagai contoh, Arjosari-Gadang (AG) (saat ini huruf G diganti dengan huruf H untuk Hamid Rusdi), Hamid Rusdi-Landungsari (HL), Arjosari-Landungsari (AL), dan lain sebagainya termasuk juga dengan angkutan kota yang menuju sub-terminal terdapat 25 trayek angkot di Kota Malang dengan jumlah seluruh angkutan kota sekitar 2.216 kendaraan dan 80% wilayah Kota Malang dilalui oleh ke-25 trayek angkot tersebut.

Terminal Landungsari memiliki keunikan tersendiri dimana tepat di depan gerbang terminal tersebut yaitu di Jalan Raya Landungsari bertumpuk maupun angkutan umum yang menunggu penumpang biasanya disebut aktivitas terminal bayangan, adapun batas-batas wilayah dari Terminal Landungsari adalah sebagai berikut,

- Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang
- Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang
- Utara : Kecamatan Singosari dan Kec. Karangploso Kabupaten Malang

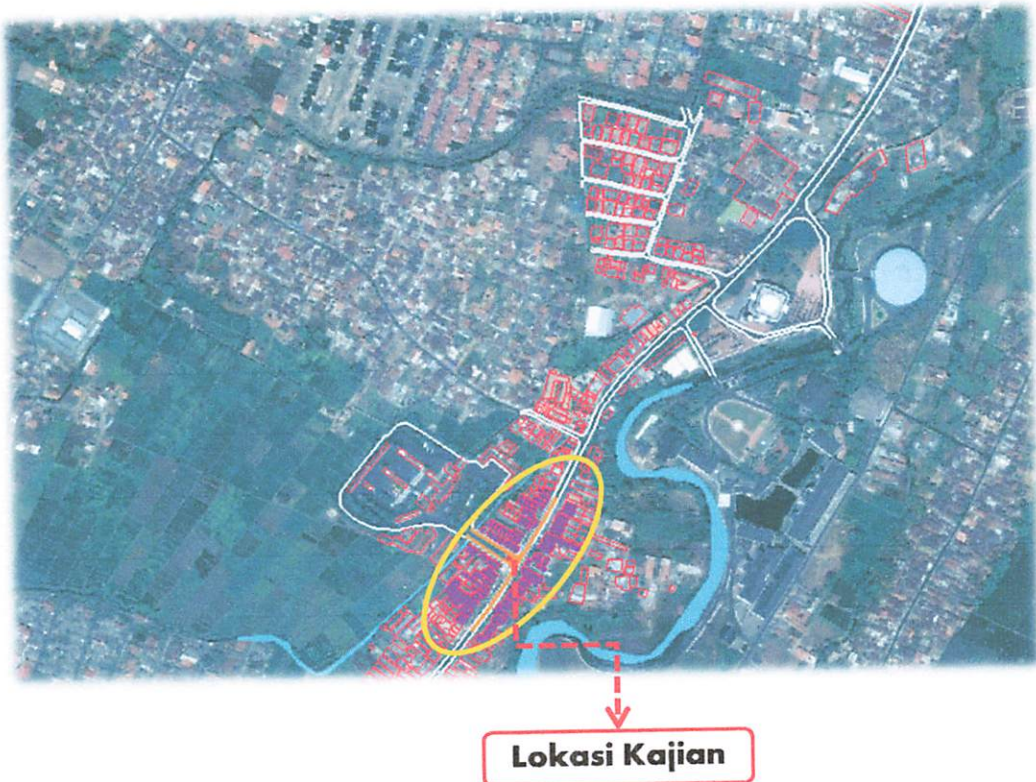


- Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang

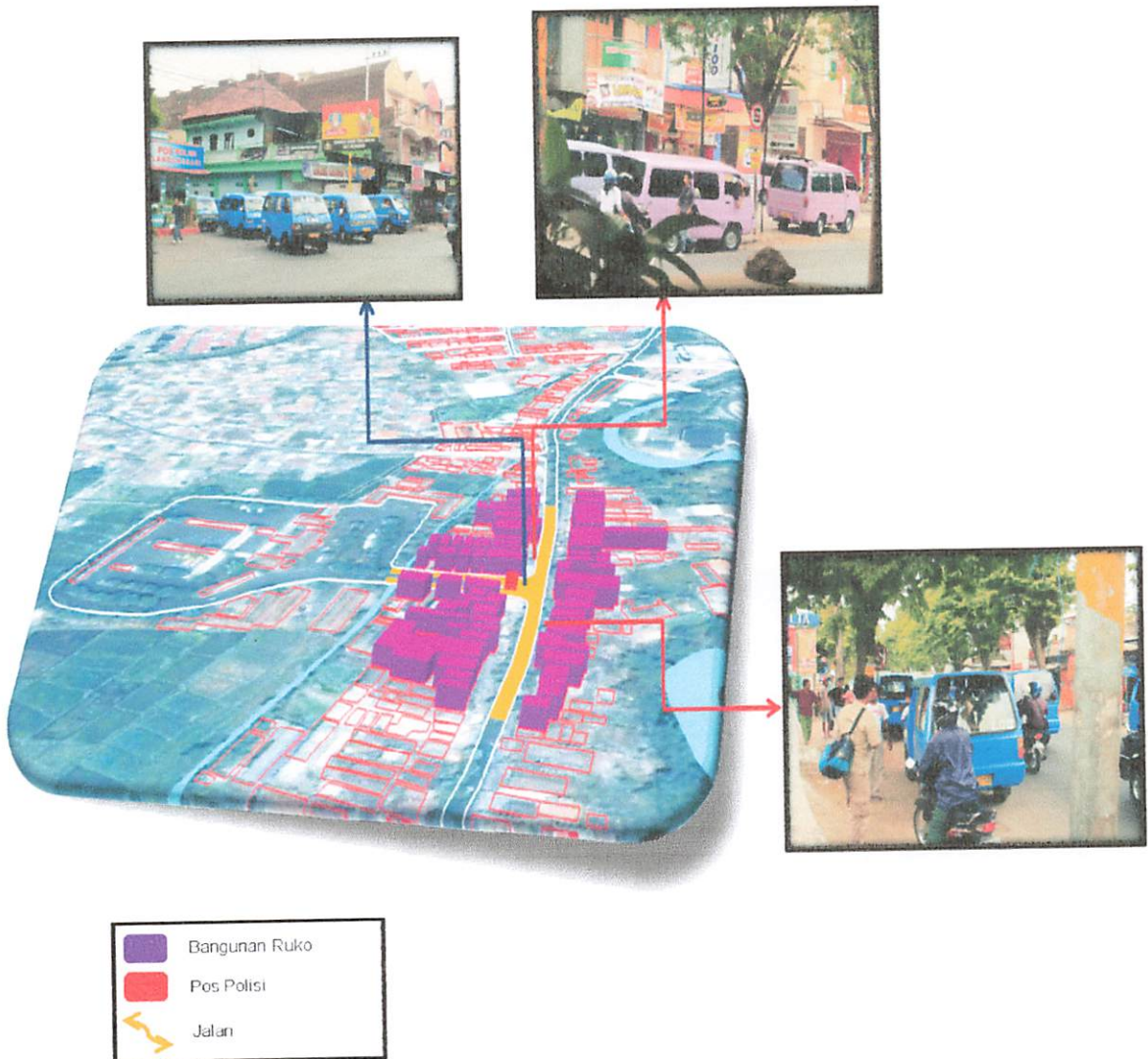
Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.1 dan 4.2 Mengenai gambaran kawasan dan pemanfaatan lahan di sekitar Terminal Landungsari Kota Malang.

Disekitar Terminal Landungsari atau tepatnya di depan gerbang Terminal Landungsari terdapat aktivitas angkutan umum yang menunggu penumpang atau menaikan dan menurunkan penumpang (ngetem) tidak didalam kawasan Terminal Landungsari melainkan diluar terminal tersebut, kegiatan ini biasa disebut terminal bayangan sehingga mengganggu pengguna jalan lain yang mengakibatkan terhambatnya kecepatan kendaraan dan terjadinya penumpukan kendaraan di sekitar terminal tersebut pada jam-jam tertentu/jam padat kendaraan, dan terlihat sekali pada saat akhir pekan dimana kendaraan yang menuju ke Malang dari arah Batu maupun sebaliknya akan bertumpuk di sekitar terminal tersebut pada jam-jam tertentu saat arus padat kendaraan, Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

**Gambar 4.1**



**Gambar 4.2**  
**Lokasi Aktivitas Terminal Bayangan**



Gambar diatas menunjukkan lokasi aktivitas terminal bayangan disekitar terminal Landungsari Kota Malang.

#### 4.1 Karakteristik Pelaku Terminal Bayangan

Pada bab ini akan dijelaskan tentang analisis karakteristik sopir angkutan dan karakteristik penumpang sebagai pelaku terminal bayangan.

##### 4.1.1 Sopir Angkutan

Karakteristik terminal bayangan dilihat dari pola perilaku dan jenis aktivitas sopir yang dilakukan dalam pemanfaatan ruang terminal. Para sopir yang membuat terminal dan daerah sekitarnya menjadi lebih hidup dengan kegiatan yang dilakukan oleh mereka.

Karakteristik sopir merupakan tabiat atau kebiasaan yang mengarahkan tindakan setiap sopir, peran dari sopir angkutan disini yaitu sebagai supply artinya sopir angkutan sebagai penyedia moda angkutan pada aktivitas terminal bayangan di mana sopir angkutan tersebut memberhentikan kendaraannya dan menunggu penumpang yang tidak sesuai peruntukannya atau tidak pada tempatnya, sehingga akibat dari tindakan tersebut maka terbentuklah aktivitas ilegal terminal bayangan, untuk mengetahui karakteristik sopir, maka perlu diketahui beberapa hal yaitu :

##### A. Tingkat pendidikan

Menurut hasil survey, tingkat pendidikan sopir angkutan yang beroperasi di terminal landungsari masih cukup rendah. Hampir sebagian besar tingkat pendidikan sopir di terminal landungsari hanya sampai pada tingkat SMP/SLTP.

Berdasarkan hasil wawancara terhadap 20 responden yang telah dilakukan, diperoleh data tingkat pendidikan sopir angkutan umum adalah tamatan SMA sebanyak 6, tamatan SMP sebanyak 10, tamatan SD sebanyak 2, sedangkan tidak tamat SD bahkan tidak sekolah sebanyak 2. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

**Tabel 4.1**  
**Jumlah Sopir Berdasarkan Tingkat Pendidikan**

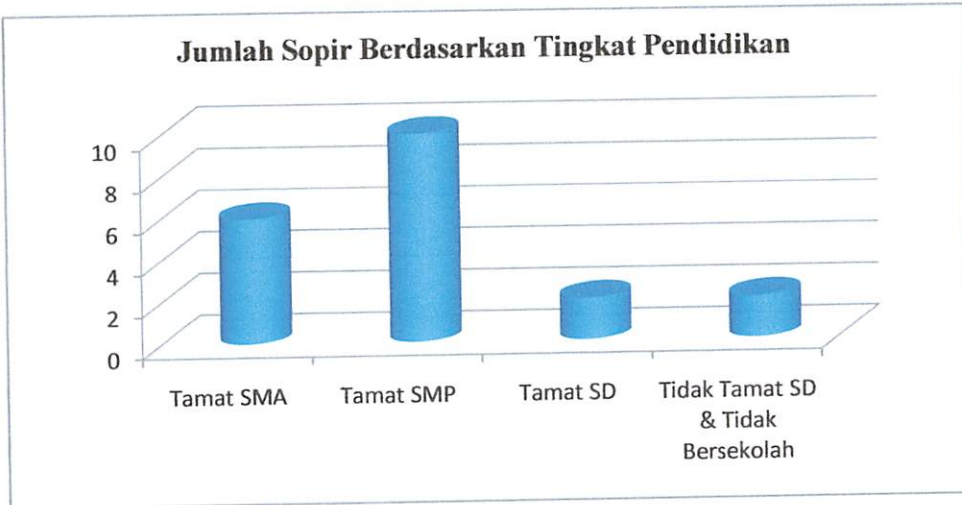
	<b>Jumlah</b>
Tamat SMA	6
Tamat SMP	10
Tamat SD	2
Tidak tamat SD & tidak pernah sekolah	2
<b>Total</b>	<b>20</b>

Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012



Jumlah sopir dengan tingkat pendidikan paling tinggi adalah tamat SMP, dan yang paling kecil adalah tidak tamat SD dan tidak pernah sekolah.

Grafik 4.1



#### B. Motivasi Sopir Angkutan

Motivasi para sopir angkutan umum dalam pemanfaatan ruang bahu jalan di sekitar Terminal Landungsari merupakan tindakan perilaku menyimpang yang dilakukan secara bersama – sama dengan para sopir lain sehingga mendapat penguatan dari lingkungan mereka sendiri, sehingga para sopir melakukan aktivitas ngetem di bahu jalan tersebut dengan durasi waktu yang tidak tentu, alasan lain yaitu posisi ngetem yang menurut para sopir angkutan sangat strategis untuk mendapatkan penumpang sebanyak – banyaknya tanpa membuang banyak waktu daripada ngetem di dalam Terminal Landungsari.

Dari motivasi pemanfaatan ruang ini dipengaruhi oleh supply-demand oleh para sopir maupun para pengguna angkutan yaitu penumpang, kembali lagi berbicara mengenai motivasi ekonomi bagi sopir dan efisiensi waktu bagi penumpang sehingga aktivitas terminal bayangan tersebut terus berlangsung.

**Gambar 4.3**  
**Motivasi Pemanfaatan Ruang**



*Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012*

#### 4.1.2 Penumpang

Karakter terminal bayangan juga dilihat dari pola perilaku dan jenis aktivitas penumpang yang dilakukan dalam pemanfaatan ruang terminal bayangan. Para penumpang merupakan bagian yang cukup penting dalam aktivitas terminal bayangan.

Karakteristik penumpang merupakan tabiat atau kebiasaan yang mengarah pada tindakan perilaku menyimpang setiap penumpang. Untuk penumpang sebagai demand artinya penumpang sebagai penunjang dari tindakan sopir yang ngetem atau melakukan aktivitas pada terminal bayangan tersebut, sehingga keberadaan penumpang di sini juga dapat diartikan sebagai pendukung adanya aktivitas ilegal terminal bayangan tersebut. Untuk mengetahui karakteristik penumpang, maka perlu diketahui beberapa hal mengenai tingkat pendidikan, jenis mata pencaharian dan tingkat pendapatan.

##### A. Tingkat Pendidikan

Menurut hasil survey yang telah dilakukan dilihat dari tingkat pendidikan penumpang angkutan yang memanfaatkan aktivitas di terminal bayangan tersebut beraneka ragam. Hampir sebagian besar tingkat pendidikan penumpang di terminal bayangan tersebut tamat SMA

Berdasarkan hasil wawancara terhadap 20 responden yang telah dilakukan kepada para penumpang, diperoleh data tingkat pendidikan penumpang angkutan umum adalah tamatan SMA sebanyak 8, tamatan

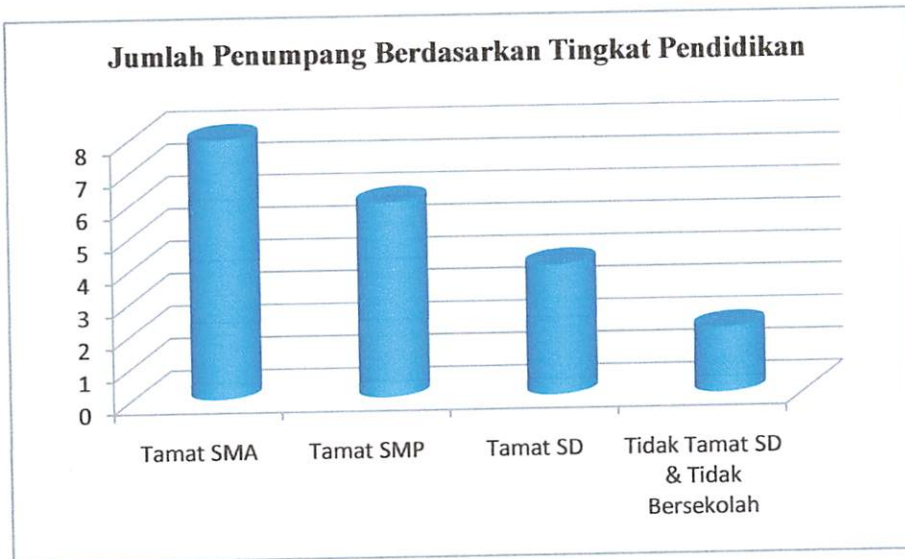
SMP sebanyak 6, tamatan SD sebanyak 4, sedangkan tidak tamat SD bahkan tidak sekolah sebanyak 2. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

**Tabel 4.2**  
**Jumlah Penumpang Berdasarkan Tingkat Pendidikan**

Tingkat Pendidikan	Jumlah
Tamat SMA	8
Tamat SMP	6
Tamat SD	4
Tidak tamat SD & tidak pernah sekolah	2
<b>Total</b>	<b>20</b>

Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012

**Grafik 4.2**



**Gambar 4.4**  
**Penumpang Berdasarkan Tingkat Pendidikan**



Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012

MILIK  
PERPUSTAKAAN  
ITN MALANG



## B. Jenis mata pencaharian

Dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap 20 responden pengguna angkutan umum yaitu para penumpang, dilihat dari jenis mata pencaharian dari para penumpang yang memanfaatkan keberadaan aktivitas terminal bayangan di sekitar Terminal Landungsari Kota Malang tersebut sebagian besar berprofesi sebagai karyawan/pegawai yang biasanya tidak mau berlama-lama di terminal resmi karena alasan efisiensi waktu, adapula yang berprofesi sebagai pedagang di pasar, tenaga pengajar/guru, buruh pabrik.

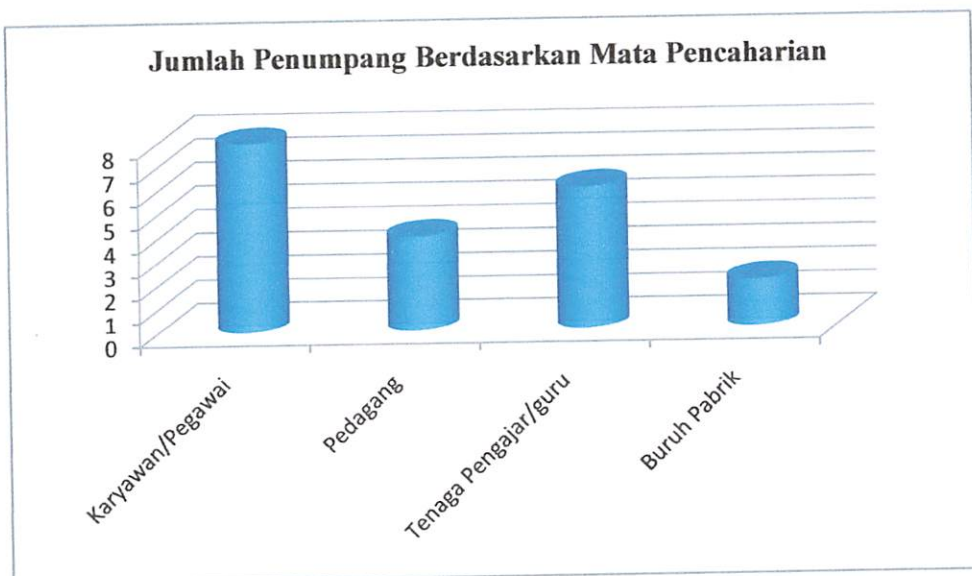
Berdasarkan hasil wawancara terhadap 20 responden tersebut didapat data tingkat jenis mata pencaharian penumpang angkutan umum yaitu karyawan/pegawai sebanyak 8, pedagang sebanyak 4, tenaga pengajar/guru sebanyak 6, buruh pabrik sebanyak 2. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

**Tabel 4.3**  
**Jumlah Penumpang Berdasarkan Mata Pencaharian**

Tingkat Pendidikan	Jumlah
Karyawan/Pegawai	8
Pedagang	4
Tenaga pengajar/guru	6
Buruh pabrik	2
<b>Total</b>	<b>20</b>

Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012

**Grafik 4.3**



### 4.1.3 Calo Penumpang

Dari hasil observasi di lokasi studi terlihat peran dari calo penumpang di sini yaitu memanfaatkan keadaan dari aktivitas terminal bayangan tersebut artinya calo penumpang melihat adanya peluang di mana para calo penumpang tersebut berperan sebagai orang yang membantu calon penumpang dalam mencari angkutan untuk penumpang tersebut sesuai dengan trayek yang di inginkan dengan mendapatkan bayaran/upah uang dari sopir angkutan yang akan diberikan pada calo penumpang jika angkutan terisi setengah penuh maupun penuh penumpang, hal ini terjadi atas dasar motivasi ekonomi dari sudut pandang calo penumpang.

Untuk biaya jasa calo penumpang biasanya sopir memberikan sejumlah upah berkisar Rp.500-Rp.1500 hingga angkot terisi penuh atau hampir penuh penumpang tergantung suasana hati sopir angkot tersebut, ditengah perjalanan pada titik-titik tertentu terdapat pungutan oleh salah satu anggota paguyuban para sopir angkot untuk masing-masing trayek biasanya berkisar Rp.1000-Rp.2000/hari.

**Gambar 4.6**  
**Aktivitas Calo Penumpang**



*Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012*

### 4.1.4 Dinas Perhubungan Darat

Dari hasil pengamatan peneliti di lokasi studi peran dari Dinas Perhubungan Darat yang merupakan instansi terkait dalam hal adanya aktivitas terminal bayangan tersebut yaitu sebagai pelaku penertiban yang menjadi lingkup tugas kedinasannya, hal ini karena aktivitas ilegal terminal bayangan



tersebut melakukan aktivitas tidak pada tempatnya, padahal terminal resmi lokasinya sangat dekat dari aktivitas terminal bayangan.

Sedangkan pada petugas terminal resmi, hanya mengatur atau melakukan fungsi kontrol kegiatan di dalam terminal resmi sehingga untuk aktivitas terminal bayangan yang ada di sekitar terminal landungsari atau di luar terminal resmi landungsari tersebut petugas terminal Landungsari tidak memiliki wewenang untuk menertibkan aktivitas terminal bayangan tersebut.

#### 4.1.5 Polisi Lalu Lintas

Dari hasil pengamatan dilapangan bahwa sebenarnya adanya petugas kepolisian yang berjaga pada pos polisi Landungsari cukup membuat aktivitas terminal bayangan tersebut menjadi terganggu, bahkan sesekali petugas mendatangi aktivitas terminal bayangan tersebut untuk membubarkannya karena aktivitasnya telah mengakibatkan kemacetan di sekitar kawasan Landungsari tersebut, akan tetapi ketika polisi selesai berjaga pada pos polisi Landungsari tersebut maka aktivitas terminal bayangan akan kembali di lokasi tersebut, sehingga peran dari kepolisian disini sebagai pelaku penertiban artinya tugas dari lingkup kedinasannya juga berperan dalam hal penanganan aktivitas terminal bayangan tersebut.

**Gambar 4.7**  
**Aktivitas Polisi Lalu Lintas**



*Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012*

## 4.2 Aktivitas Pelaku Terminal Bayangan

Aktivitas pelaku terminal bayangan yang dimaksud yaitu sekumpulan orang yang melakukan aktivitas atau kegiatan yaitu menunggu (ngetem), menaikan maupun menurunkan penumpang di sembarang tempat yang tidak sesuai dengan peruntukannya. Lokasi terminal bayangan yang dimaksud terletak di sekitar Terminal Landungsari Kota Malang, dimana aktivitas tersebut berpotensi mengganggu pengguna jalan lain yang juga melintasi jalan tersebut. Adapun terdapat beberapa pembahasan mengenai aktivitas terminal bayangan tersebut seperti jenis kegiatan pada terminal bayangan tersebut, waktu kegiatan dan frekuensi kegiatan.

### 4.2.1 Jenis kegiatan

Hasil pengamatan pada aktivitas terminal bayangan di sekitar Terminal Landungsari tersebut para pelakunya yaitu sopir maupun penumpang tidak banyak melakukan aktivitas karena para sopir mendapat jasa pencari penumpang atau biasa disebut calo penumpang untuk segera menaiki angkot yang dibutuhkan oleh penumpang sesuai rute tujuan masing-masing, ketika angkot terisi penuh atau hampir penuh maka sopir segera melanjutkan perjalanannya dan terus berlanjut seperti itu.

Untuk biaya jasa calo penumpang biasanya sopir memberikan sejumlah upah berkisar Rp.500-Rp.1500 hingga angkot terisi penuh atau hampir penuh penumpang tergantung suasana hati sopir angkot tersebut, ditengah perjalanan pada titik-titik tertentu terdapat pungutan oleh salah satu anggota paguyuban para sopir angkot untuk masing-masing trayek biasanya berkisar Rp.1000-Rp.2000/hari.

**Gambar 4.8**  
Jenis Kegiatan



*Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012*

Tabel 4.4  
Data Jumlah Angkutan Kota (Mikrolet) dan Trayek/Jalur  
Di Kota Malang

No	Jenis Angkutan	Nama Jalur/Trayek	Rute Trayek
1	Angkot/Mikrolet	AL	Arjosari - Landungsari
2	Angkot/Mikrolet	AH	Arjosari - Hamid Rusdi
3	Angkot/Mikrolet	AT	Arjosari - Tidar
4	Angkot/Mikrolet	ASD	Arjosari - Sarangan - Dieng
5	Angkot/Mikrolet	CKL	Cemorokandang - Landungsari
6	Angkot/Mikrolet	MK	Madyopuro - Karang Besuki
7	Angkot/Mikrolet	MMA	Madyopuro - Mangliawan - Arjosari
8	Angkot/Mikrolet	ABB	Arjosari - Borobudur - Bunulrejo
9	Angkot/Mikrolet	AJH	Arjosari - Janti - Hamid Rusdi
10	Angkot/Mikrolet	ABH	Arjosari - Borobudur - Hamid Rusdi
11	Angkot/Mikrolet	TSG	Tawangmangu - Sukarno Hatta - Gasek
12	Angkot/Mikrolet	JPK	Joyogrand - Piranha - Karangploso
13	Angkot/Mikrolet	AMH	Arjosari - Mergosono - Hamid Rusdi
14	Angkot/Mikrolet	HML	Hamid Rusdi - Mergosono - Landungsari
15	Angkot/Mikrolet	TGT	Tlogowaru - Gadang - lwt. Tirtosari
16	Angkot/Mikrolet	HA	Hamid Rusdi - Arjosari
17	Angkot/Mikrolet	HL	Hamid Rusdi - Landungsari
18	Angkot/Mikrolet	TST	Tlogowaru - Sarangan - Tasikmadu
19	Angkot/Mikrolet	MT	Madyopuro - Tlogowaru
20	Angkot/Mikrolet	ADL	Arjosari - Dinoyo - Landungsari
21	Angkot/Mikrolet	LDH	Landungsari - Dinoyo - Hamid Rusdi
22	Angkot/Mikrolet	LH	Landungsari - Hamid Rusdi
23	Angkot/Mikrolet	HM	Hamid Rusdi - Madyopuro
24	Angkot/Mikrolet	MKS	Madyopuro - Klayatan - Sukun
25	Angkot/Mikrolet	MM	Madyopuro - Mulyorejo

Sumber : DISHUB Kota Malang

#### 4.2.2 Frekuensi kegiatan

Berdasarkan pengamatan dilapangan bahwa dikawasan aktivitas terminal bayangan tersebut sudah dimulai sekitar pukul 06.00 wib pagi, bahkan ada beberapa angkot mulai beroperasi dan telah berada di terminal bayangan tersebut sekitar pukul 05.30 wib pagi, biasanya pengguna jasa angkutan pada jam tersebut yaitu pedagang yang menuju atau dari pasar dan pekerja pabrik.

Frekuensi ngetem angkutan pada terminal bayangan tersebut sesuai dengan trayek yang melewati Terminal Landungsari seperti angkot AL, CKL, HML, HL, ADL, LDH, LH. Adapun pembagian sesi frekuensi yaitu pagi hari

aktivitas terminal bayangan di mulai sekitar pukul 06.00-09.00 wib selanjutnya pada siang hari dimulai sekitar pukul 10.00-14.00 wib dan pada petang hingga malam hari sekitar pukul 15.00-20.00 wib. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini :

1. Sesi I : 06.00-09.00 wib = 3 jam
2. Sesi II : 10.00-14.00 wib = 4 jam
3. Sesi III : 15.00-20.00 wib = 5 jam

**Gambar 4.9**  
**Frekuensi Kegiatan**



*Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012*

**Tabel 4.5**  
**Jumlah Armada Masing-masing Trayek**  
**Di Kota Malang**

No	Nama Jalur	Jumlah
1	AH	300
2	ADL	118
3	LDH	170
4	HA	160
5	MM	68
6	AJH	81
7	ABH	84
8	AMH	217
9	CKL	89
10	LH	118
11	AL	106
12	HML	45
13	HL	108
14	HM	62
15	TSG	10
16	ASD	45
17	AT	53
18	TGT	6
19	MK	62
20	ABB	65
21	JPK	60
22	TST	86
23	MT	17
24	JDM	51
25	MKS	11
<b>Jumlah</b>		<b>2192</b>

*Sumber : DISHUB Kota Malang*

Tabel 4.6  
Jarak Tempuh Masing-masing Trayek  
Di Kota Malang

No	Nama Jalur	Jarak Tempuh (km)
1	AH	14
2	ADL	14.5
3	LDH	15.2
4	HA	14.6
5	MM	15.2
6	AJH	17.6
7	ABH	26
8	AMH	15.7
9	CKL	22
10	LH	16.5
11	AL	17.2
12	HML	17.8
13	HL	15.6
14	HM	8
15	TSG	10
16	ASD	10
17	AT	18
18	TGT	6
19	MK	11.3
20	ABB	16
21	JPK	10
22	TST	15.7
23	MT	8.7
24	JDM	12.7
25	MKS	6.7

Sumber : DISHUB Kota Malang

### 4.3 Ruang Yang Digunakan Pada Terminal Bayangan

Penguasaan ruang pada aktivitas terminal bayangan tersebut menggunakan perangkat jalan seperti bahu jalan, trotoar atau pedestrian serta sebagian menggunakan halaman ruko yang ada hampir di sepanjang jalan Raya Tlogomas di sekitar Terminal Landungsari, di bawah ini penjelasan lebih rinci mengenai pembahasan ruang yang digunakan pada aktivitas terminal bayangan tersebut.

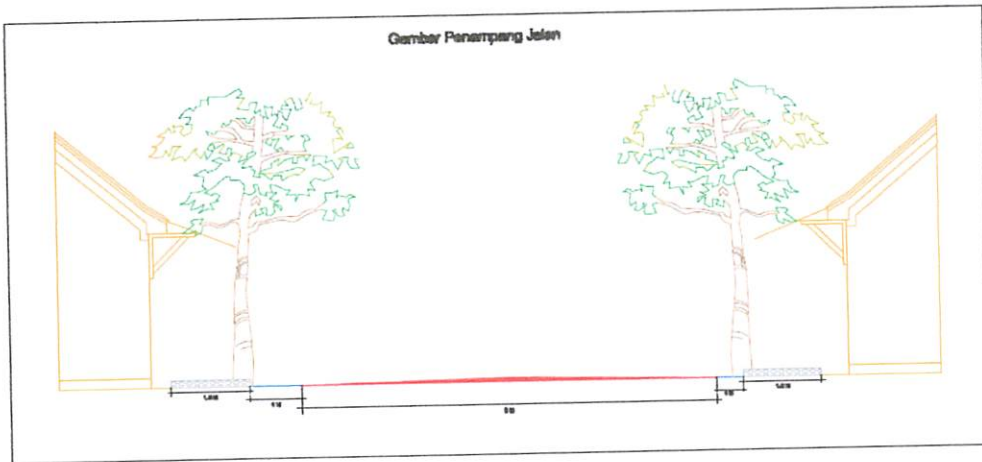
#### 4.3.1 Bahu jalan

Pemanfaatan ruang pada bahu jalan digunakan sebagai area ngetem bagi para sopir angkutan dimana bahu jalan tersebut digunakan sebagai tempat

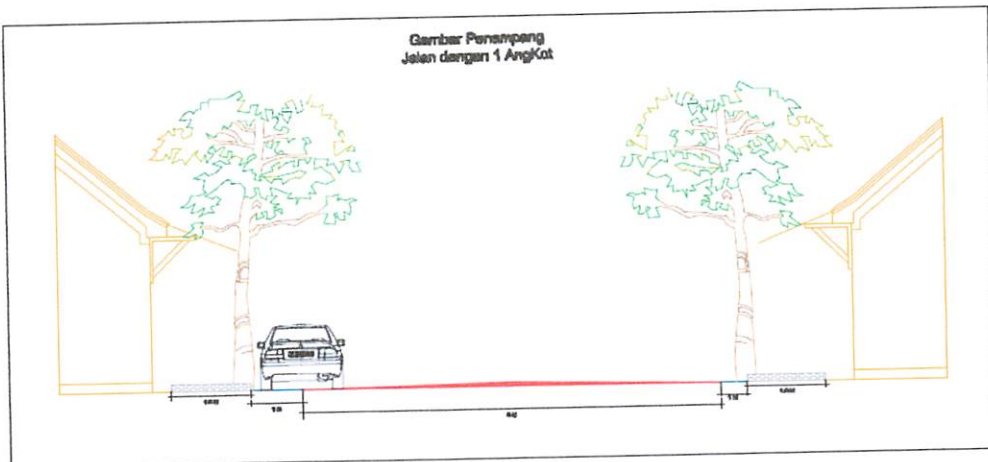


untuk menaik dan menurunkan penumpang, sehingga ketika angkutan umum tersebut memenuhi bahu jalan maka aktivitas tersebut akan mengganggu pengguna jalan lain sehingga dapat menimbulkan kemacetan disekitar terminal bayangan tersebut pada jam tertentu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar penampang jalan dibawah ini :

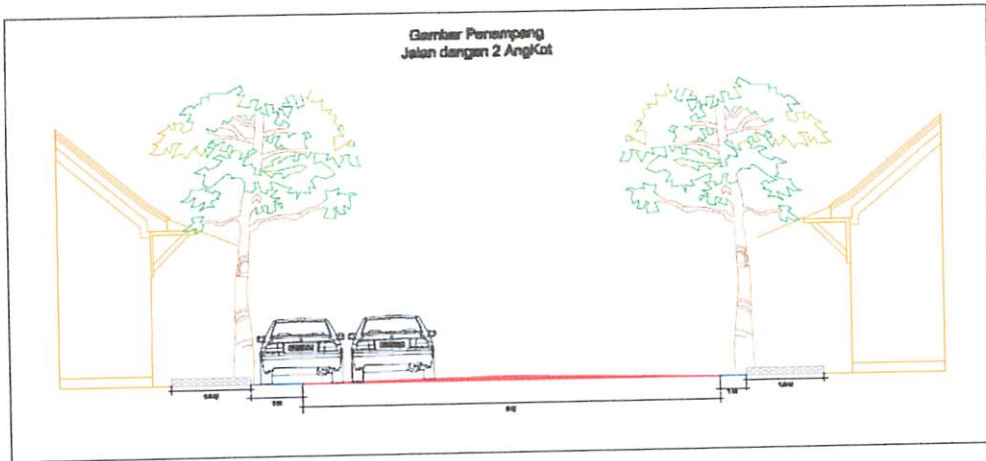
**Gambar 4.10**  
**Penampang Jalan Model 1**



**Gambar 4.11**  
**Penampang Jalan Model 2**



**Gambar 4.12**  
**Penampang Jalan Model 3**



#### 4.3.2 Pedestrian

Pada pemanfaatan ruang trotoar atau pedestrian dilakukan secara langsung karena para sopir angkutan kota ngetem dan memarkirkan kendaraan mereka pada bahu jalan tersebut, keadaan ini menjadikan pengguna trotoar menjadi terganggu dan tidak nyaman ketika melewati beberapa titik berkumpulnya angkutan kota tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini :

**Gambar 4.13**  
**Penggunaan Ruang Trotoar**



*Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012*



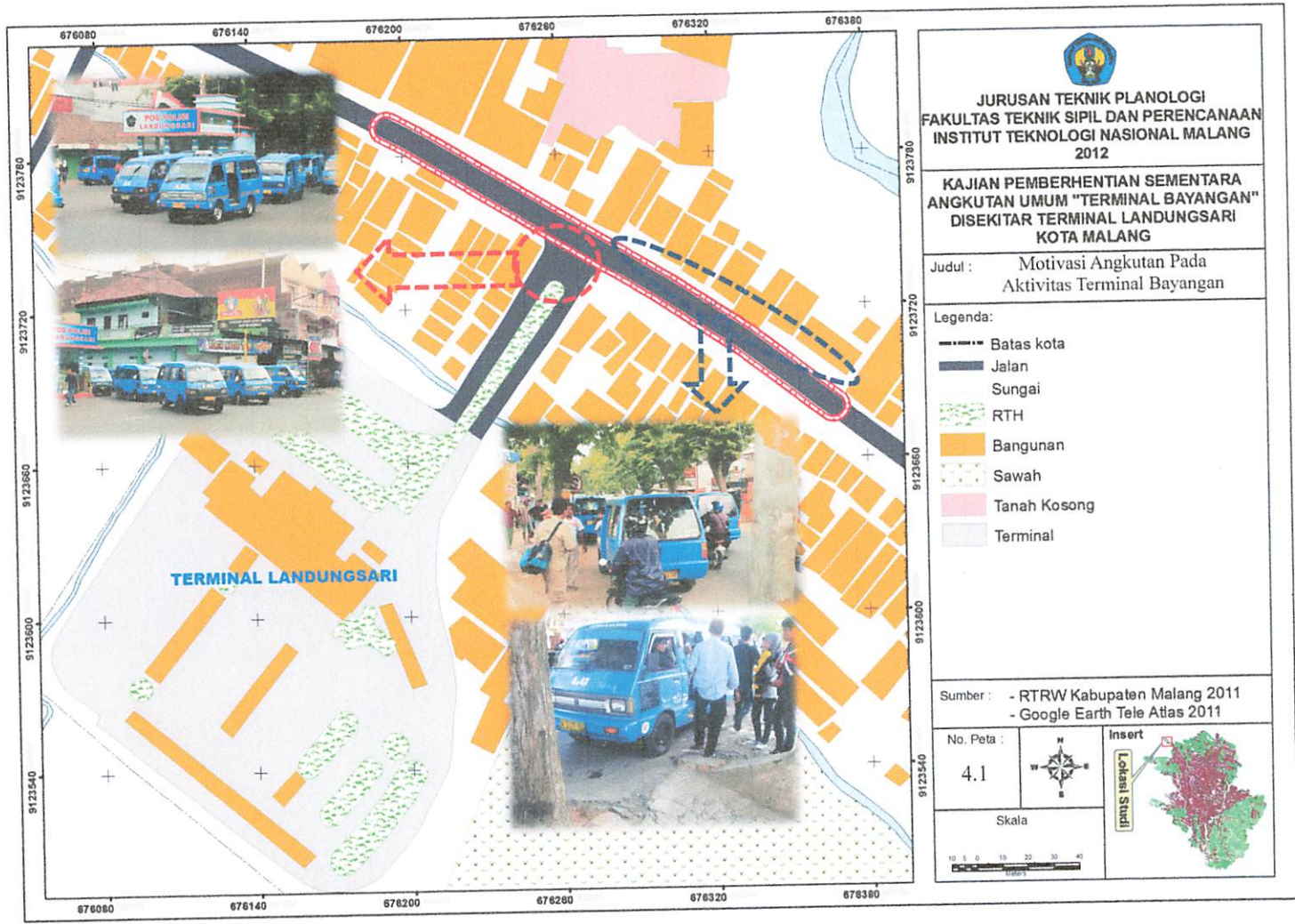
### 4.3.3 Halaman Ruko

Untuk pemanfaatan ruang pada halaman ruko juga dijadikan tempat menaikan dan menurunkan penumpang sekaligus penumpang berikutnya, sehingga halaman ruko juga tidak lepas dari aktivitas terminal bayangan di sekitar Terminal Landungsari tersebut, kegiatan tersebut secara otomatis mengganggu kegiatan akses pemilik ruko maupun pengunjung pada ruko tersebut, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini :

**Gambar 4.14**  
**Penggunaan Ruang Halaman Ruko**



*Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012*



JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
 2012

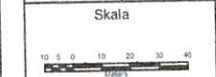
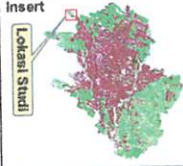
**KAJIAN PEMBERHENTIAN SEMENTARA  
 ANGKUTAN UMUM "TERMINAL BAYANGAN"  
 DISEKITAR TERMINAL LANDUNGSARI  
 KOTA MALANG**

Judul : Motivasi Angkutan Pada  
 Aktivitas Terminal Bayangan

- Legenda:
- Batas kota
  - Jalan
  - Sungai
  - RTH
  - Bangunan
  - Sawah
  - Tanah Kosong
  - Terminal

Sumber : - RTRW Kabupaten Malang 2011  
 - Google Earth Tele Atlas 2011

No. Peta :  
 4.1



#### 4.4 Laju Harian Rata-rata (LHR)

Pada bagian ini menampilkan data laju harian rata-rata dimana data ini selanjutnya akan digunakan dan diolah untuk menentukan serta mengetahui kapasitas jaringan jalan (LOS) di Jalan Raya Tlogomas tersebut.

Tabel 4.7  
Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
(Arah Batu-Malang, Pada Hari Kamis)

Jenis Kendaraan / Waktu	LV (Smp 1.00)				HV (Smp 1.20)		MC (Smp 0.35)	Jumlah
	Angkot	Mobil	Pickup/box	Taksi	Truk	Bus	Sepeda Motor	
06.00-06.15	6	12	1	1	1		21	28.70
06.16-06.30	5	16	1	1	1		17	30.15
06.31-06.45	8	20	5	2	1		25	44.95
06.46-07.00	12	27	3	2	1	1	55	65.45
07.01-07.15	16	31	2	1	2		62	74.10
07.16-07.30	13	22	1	3	1	1	57	61.15
07.31-07.45	14	18	2	1	2		46	53.50
07.46-08.00	17	26	1	2	1	1	81	75.55
08.01-08.15	20	35	3	2	3	2	99	98.25
08.16-08.30	32	42	5	1	7	1	118	129.70
08.31-08.45	24	62	8	2	4	2	123	143.85
08.46-09.00	15	34	4	1	4	1	115	99.05
12.00-12.15	18	46	2	3	2	1	83	100.45
12.16-12.30	21	51	2	1	1	1	90	107.70
12.31-12.45	15	29	5	4	2	2	131	101.25
12.46-13.00	18	31	2	3	3	1	110	96.10
16.00-16.15	15	40	4	2	4	2	128	110.60
16.16-16.30	12	36	3	2	2	1	115	95.65
16.31-16.45	10	32	2	2	1	1	102	82.90
16.46-17.00	16	53	5	4	2	2	121	122.75
19.00-19.15	8	37	2	1	2	1	57	70.35
19.16-19.30	6	24	1	2	1	2	43	49.25
19.31-19.45	9	31	3	1	3	1	32	58.80
19.46-20.00	11	20	2	3	2	1	28	48.20

Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012

Legenda : LV = LIGHT VEHICLE  
HV = HIGH VEHICLE  
MC = MOTORCYCLE

Tabel 4.8  
Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
(Arah Malang-Batu, Pada Hari Kamis)

Jenis Kendaraan / Waktu	LV (Smp 1.00)				HV (Smp 1.20)		MC (Smp 0.35)	Jumlah
	Angkot	Mobil	Pickup/box	Taksi	Truk	Bus	Sepeda Motor	
06.00-06.15	5	12	2	1	1		18	27.50
06.16-06.30	7	10	4	1	1		23	31.25
06.31-06.45	9	15	3	1	1		20	36.20
06.46-07.00	10	22	1	2	2	1	41	51.75
07.01-07.15	13	26	2	1	1		38	56.50
07.16-07.30	11	29	3	1	3	2	40	61.60
07.31-07.45	16	24	2	2	2		57	66.35
07.46-08.00	15	37	1	2	1	2	65	78.95
08.01-08.15	20	45	4	3	1	1	113	112.75
08.16-08.30	22	60	2	6	7	1	121	140.75
08.31-08.45	16	67	6	1	1	1	143	141.25
08.46-09.00	18	85	3	2	2	1	133	156.95
12.00-12.15	20	41	4	2	1	1	98	102.50
12.16-12.30	22	50	6	2	1	1	78	108.50
12.31-12.45	18	61	3	3	2	2	83	116.45
12.46-13.00	25	58	2	1	1	1	75	113.45
16.00-16.15	17	45	4	1	2	1	135	116.65
16.16-16.30	15	55	2	1	1	1	122	116.90
16.31-16.45	11	43	1	3	3	1	111	100.45
16.46-17.00	14	48	5	2	2	2	145	122.15
19.00-19.15	12	38	2	2	1	1	54	74.10
19.16-19.30	9	29	1	1	1	2	48	58.00
19.31-19.45	11	26	2	2	1	1	36	54.80
19.46-20.00	10	22	5	3	2	1	29	52.55

Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012

terangan : LV = LIGHT VEHICLE  
HV= HIGH VEHICLE  
MC= MOTORCYCLE

Tabel 4.9  
Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
(Arah Batu-Malang, Pada Hari Sabtu)

Jenis Kendaraan / Waktu	LV (Smp 1.00)				HV (Smp 1.20)		MC (Smp 0.35)	Jumlah
	Angkot	Mobil	Pickup/box	Taksi	Truk	Bus	Sepeda Motor	
06.00-06.15	8	13	3	2	1	1	26	37.30
06.16-06.30	10	15	2	1	1	1	37	43.15
06.31-06.45	9	16	1	1	1	2	54	49.30
06.46-07.00	12	18	2	2	2	1	78	64.50
07.01-07.15	14	16	3	1	1	2	139	86.05
07.16-07.30	22	22	6	1	5	1	159	112.85
07.31-07.45	19	23	5	1	1	1	180	113.20
07.46-08.00	20	36	7	2	3	4	219	149.45
08.01-08.15	26	38	8	1	1	1	221	152.55
08.16-08.30	23	40	5	3	2	1	190	140.70
08.31-08.45	24	45	6	2	1	2	203	151.45
08.46-09.00	22	38	4	4	1	1	124	113.60
12.00-12.15	28	45	7	4	3	2	107	126.85
12.16-12.30	23	48	4	2	1	2	114	120.30
12.31-12.45	18	32	2	3	2	1	142	107.90
12.46-13.00	15	37	3	2	1	2	119	102.05
16.00-16.15	18	44	6	4	1	2	131	121.25
16.16-16.30	17	37	5	3	2	1	111	104.05
16.31-16.45	21	33	3	1	1	1	101	95.55
16.46-17.00	15	50	6	2	1	3	121	119.95
19.00-19.15	14	38	4	4	2	2	61	85.75
19.16-19.30	11	26	3	3	1	1	40	59.20
19.31-19.45	9	36	3	5	1	2	30	66.90
19.46-20.00	12	22	1	2	1	1	29	49.35

Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012

Terangan : LV = LIGHT VEHICLE

HV= HIGH VEHICLE

MC= MOTORCYCLE



Tabel 4.10  
Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
(Arah Malang-Batu, Pada Hari Sabtu)

Jenis Kendaraan / Waktu	LV (Smp 1.00)				HV (Smp 1.20)		MC (Smp 0.35)	Jumlah
	Angkot	Mobil	Pickup/box	Taksi	Truk	Bus	Sepeda Motor	
06.00-06.15	10	13	2	2	2		20	36.40
06.16-06.30	12	11	3	2	2		25	39.15
06.31-06.45	17	15	3	2	2		32	50.60
06.46-07.00	14	12	2	3	3	2	35	46.85
07.01-07.15	16	11	1	1	1	1	33	41.75
07.16-07.30	20	31	3	1	2	2	116	98.00
07.31-07.45	25	20	1	1	1	1	146	99.30
07.46-08.00	23	32	2	1	1	1	185	123.95
08.01-08.15	20	40	2	3	2	2	120	109.40
08.16-08.30	23	55	3	1	1	2	132	129.40
08.31-08.45	20	68	4	1	1	2	151	147.05
08.46-09.00	27	75	7	4	2	2	146	166.50
12.00-12.15	21	52	8	5	3	2	127	134.05
12.16-12.30	22	64	6	2	1	1	88	126.00
12.31-12.45	24	70	3	2	1	1	95	133.45
12.46-13.00	23	68	3	1	2	2	88	128.20
16.00-16.15	20	41	5	4	2	1	146	123.50
16.16-16.30	18	53	3	3	1	2	133	124.75
16.31-16.45	16	45	2	2	2	2	122	110.10
16.46-17.00	13	50	2	2	1	1	156	122.80
19.00-19.15	12	40	2	2	2	1	67	81.85
19.16-19.30	14	32	2	3	2	1	55	72.65
19.31-19.45	13	30	3	4	1	1	49	68.35
19.46-20.00	11	27	1	6	1	1	40	60.20

Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012

Legenda : LV = LIGHT VEHICLE

HV = HIGH VEHICLE

MC = MOTORCYCLE

**BAB V**  
**ANALISIS**  
**ARAHAN PENANGANAN TERMINAL BAYANGAN**

**5.1 Analisis Karakteristik Pelaku Terminal Bayangan**

Pada bab ini akan dijelaskan tentang analisis karakteristik sopir angkutan dan karakteristik penumpang sebagai pelaku terminal bayangan.

**A. Sopir Angkutan**

Karakteristik terminal bayangan dilihat dari pola perilaku dan jenis aktivitas sopir yang dilakukan dalam pemanfaatan ruang terminal bayangan. Para sopir yang membuat terminal bayangan dan daerah sekitarnya menjadi lebih hidup dengan kegiatan yang dilakukan oleh mereka. Karakteristik sopir merupakan tabiat atau kebiasaan yang mengarahkan tindakan setiap sopir. Untuk mengetahui karakteristik sopir, maka perlu diketahui beberapa hal mengenai tingkat pendidikan dan motivasi menjadi sopir angkutan.

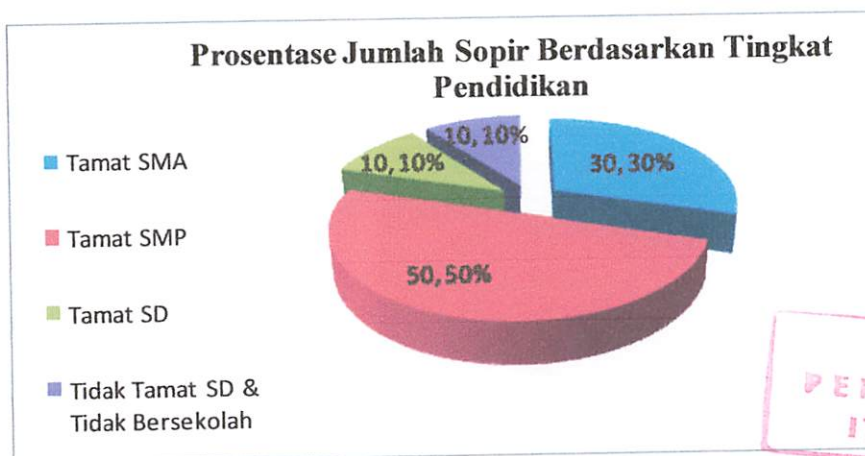
Dilihat dari latar belakang pendidikan sebagian sopir angkutan yang melakukan aktivitas pada terminal bayangan tersebut memiliki tingkat pendidikan rendah hal ini mempengaruhi perilaku mereka yang pada akhirnya mengabaikan larangan berhenti yang telah terpasang di jalan tersebut, hal ini membuktikan bahwa tingkat pendidikan juga mempengaruhi pola perilaku yang di kategorikan sebagai perilaku menyimpang ditambah lagi dengan dukungan dari teman-teman seprofesi maupun lingkungan sekitar sebagai sopir angkutan.

Dari data yang ada menyebutkan tingkat pendidikan paling tinggi yaitu tamat SMA, tetapi dari 20 sopir angkutan yang berhasil diwawancarai hanya 30% yang mengaku tamat SMA, sedangkan yang hanya tamat SMP mencapai 50% memiliki tingkat tertinggi pada prosentase ini, ditambah yang hanya tamat SD 10% dan tidak tamat SD serta tidak pernah bersekolah 10%.

Dikalangan para sopir angkutan, tingkat pendidikan tidaklah begitu penting yang dipentingkan yaitu niat dan keahlian mengendarai kendaraan, tetapi tidak menutup kemungkinan mereka menyekolahkan anak-anaknya

setinggi mungkin untuk dapat merubah ekonomi keluarga menjadi lebih baik tapi tidak menutup kemungkinan juga anak laki-laki mereka menjadi sopir angkutan pada generasi berikut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram prosentase di bawah ini :

Diagram 5.1



Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

Sedangkan mengenai Motivasi sopir angkutan dalam memanfaatkan bahu jalan sebagai tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang serta menunggu atau ngetem penumpang selanjutnya yaitu berdasar atas motivasi ekonomi dimana sopir ingin mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya dan akan kembali secepatnya pada terminal bayangan tersebut tanpa harus menunggu berlama-lama di antrian pada terminal resmi landungsari, hal ini menunjukkan bahwa aktivitas tersebut dapat membantu mendapatkan penghasilan perhari yang lebih.

Sedangkan mengenai motivasi sopir angkutan, motivasi aktivitas terminal bayangan tersebut dipengaruhi oleh lokasi yang strategis untuk mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya dengan bantuan oleh para calo penumpang, dapat terlihat jelas lokasi strategis yang digunakan sopir angkutan tersebut yaitu bahu jalan dimana bahu jalan tersebut memiliki lebar kurang lebih 1 meter, untuk satu kendaraan saja bahu jalan tersebut terpakai penuh apalagi ketika angkutan tersebut sampai berjajar kesamping yang akhirnya memakan jalan utama sehingga pengguna jalan lain pasti terganggu dengan



adanya aktivitas terminal bayangan tersebut, hal ini akan bertambah parah ketika pada akhir pekan atau musim libur, dimana kendaraan yang melewati jalan raya tlogomas tepat di depan terminal landungsari tersebut padat kendaraan baik dari arah malang kota menuju arah kota batu maupun sebaliknya dan tidak jarang kendaraan-kendaraan besar seperti bis maupun truk kerap kali mengalami kesulitan melewati daerah tersebut karena kendaraan yang cukup padat.

Hal ini mengindikasikan bahwa lokasi yang tepat dan strategis untuk mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya yaitu pada terminal bayangan tersebut yang aktivitasnya menggunakan bahu jalan di sekitar terminal landungsari, Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini :

**Gambar 5.1**  
**Motivasi Sopir Angkutan**



*Sumber : Hasil Survey 2012*

## **B. Penumpang Angkutan**

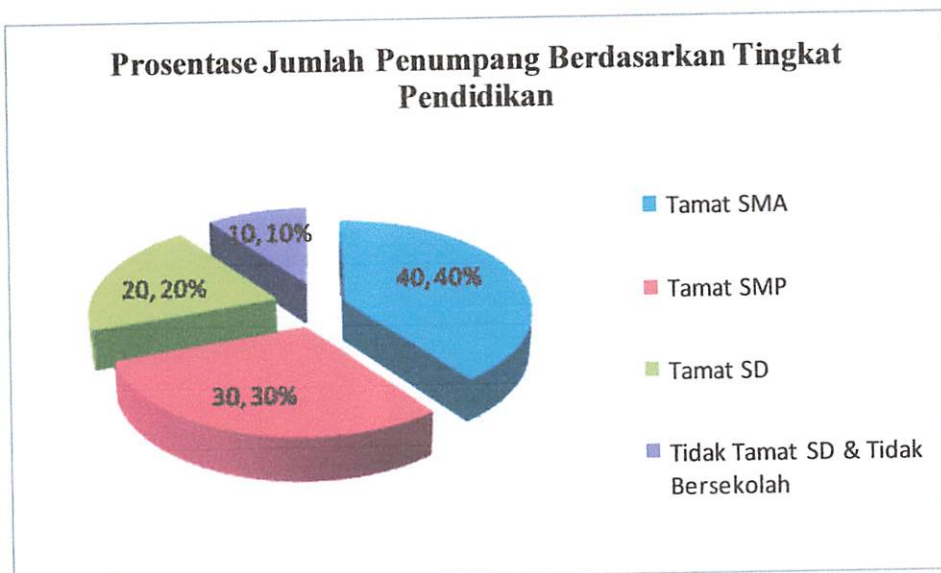
Karakter terminal bayangan juga dilihat dari pola perilaku dan jenis aktivitas penumpang yang dilakukan dalam pemanfaatan ruang terminal. Para penumpang merupakan bagian yang cukup penting dalam aktivitas terminal bayangan. Karakteristik penumpang merupakan tabiat atau kebiasaan yang mengarahkan tindakan setiap penumpang. Untuk mengetahui karakteristik penumpang, maka perlu diketahui beberapa hal mengenai tingkat pendidikan, jenis mata pencaharian dan tingkat pendapatan.

Dapat dilihat dari latarbelakang pendidikan para penumpang angkutan yang memanfaatkan adanya aktivitas terminal bayangan tersebut yaitu terjadinya hubungan saling membutuhkan atau dalam istilah biologi simbiosis mutualisme antara sopir angkutan dan calon penumpang dimana lazim terjadi penumpang tidak mau menunggu berlama-lama untuk menunggu angkutan yang dibutuhkan sesuai trayek masing-masing angkutan yang ada, disitulah terjadi aksi saling menguatkan terbentuknya aktivitas terminal bayangan tersebut.

Dari data yang berhasil didapatkan terhadap 20 responden yang telah dilakukan kepada para penumpang, diperoleh data tingkat pendidikan penumpang angkutan umum adalah tamatan SMA sebanyak 40%, tamatan SMP sebanyak 30%, tamatan SD sebanyak 20%, sedangkan tidak tamat SD bahkan tidak sekolah sebanyak 10%.

Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pendidikan terakhir penumpang hanya sedikit pengaruhnya terhadap aktivitas terminal bayangan tersebut karena penumpang lebih mengutamakan efisiensi waktu dalam menggunakan jasa angkutan umum.

Diagram 5.2

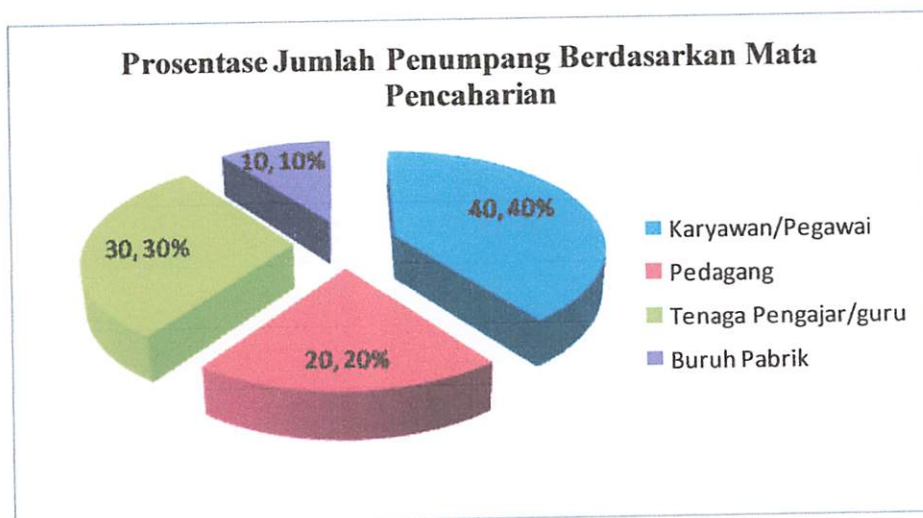


Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

Sedangkan jika dilihat dari latarbelakang pendidikan para calon penumpang maupun penumpang yang memanfaatkan adanya aktivitas terminal bayangan tersebut diantaranya yang memiliki nilai prosentase yaitu tenaga pengajar/guru sebanyak 30% selanjutnya karyawan/pegawai sebanyak 40% disusul pedagang dengan 20% dan buruh pabrik sebanyak 10%.

Hal ini menunjukkan bahwa jenis mata pencaharian penumpang hanya sedikit pengaruhnya terhadap aktivitas terminal bayangan tersebut karena penumpang lebih mengutamakan efisiensi waktu dalam menggunakan jasa angkutan umum, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram di bawah ini :

Diagram 5.3



Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

### C. Calo Penumpang

Dari hasil observasi di lokasi studi terlihat peran dari calo penumpang di sini yaitu memanfaatkan keadaan dari aktivitas terminal bayangan tersebut artinya calo penumpang melihat adanya peluang di mana para calo penumpang tersebut berperan sebagai orang yang membantu calon penumpang dalam mencari angkutan untuk penumpang tersebut sesuai dengan trayek yang diinginkan dengan mendapatkan bayaran/upah uang dari sopir angkutan yang akan diberikan pada calo penumpang jika angkutan terisi setengah penuh

maupun penuh penumpang, hal ini terjadi atas dasar motivasi ekonomi dari sudut pandang calo penumpang.

Untuk biaya jasa calo penumpang biasanya sopir memberikan sejumlah upah berkisar Rp.500-Rp.1500 hingga angkot terisi penuh atau hampir penuh penumpang tergantung suasana hati sopir angkot tersebut, ditengah perjalanan pada titik-titik tertentu terdapat pungutan oleh salah satu anggota paguyuban para sopir angkot untuk masing-masing trayek biasanya berkisar Rp.1000-Rp.2000/hari. Hal ini mengindikasikan bahwa calo penumpang memanfaatkan keadaan dimana aktivitas terminal bayangan tersebut berada sehingga faktor motivasi ekonomilah yang terlihat jelas pada karakter calo penumpang tersebut dalam aktivitas terminal bayangan.

#### **D. Dinas Perhubungan Darat**

Dari hasil pengamatan peneliti di lokasi studi peran dari Dinas Perhubungan Darat yang merupakan instansi terkait dalam hal adanya aktivitas terminal bayangan tersebut yaitu sebagai pelaku penertiban yang menjadi lingkup tugas kedinasannya, hal ini karena aktivitas ilegal terminal bayangan tersebut melakukan aktivitas tidak pada tempatnya, padahal terminal resmi lokasinya sangat dekat dari aktivitas terminal bayangan.

Sedangkan pada petugas terminal resmi, hanya mengatur atau melakukan fungsi kontrol kegiatan di dalam terminal resmi sehingga untuk aktivitas terminal bayangan yang ada di sekitar terminal landungsari atau di luar terminal resmi landungsari tersebut petugas terminal Landungsari tidak memiliki wewenang untuk menertibkan aktivitas terminal bayangan tersebut.

Dapat dilihat di sini bahwa aktivitas terminal bayangan tersebut terjadi karena adanya kelemahan sistem manajemen pengelolaan terminal yang menjadi tugas kedinasan dari Dinas Perhubungan Darat.

#### **E. Polisi Lalu Lintas**

Dari hasil pengamatan dilapangan bahwa sebenarnya adanya petugas kepolisian yang berjaga pada pos polisi Landungsari cukup membuat aktivitas terminal bayangan tersebut menjadi terganggu, bahkan sesekali petugas mendatangi aktivitas terminal bayangan tersebut untuk membubarkannya



karena aktivitasnya telah mengakibatkan kemacetan di sekitar kawasan Landungsari tersebut, akan tetapi ketika polisi selesai berjaga pada pos polisi Landungsari tersebut maka aktivitas terminal bayangan akan kembali di lokasi tersebut, sehingga peran dari kepolisian disini sebagai pelaku penertiban artinya tugas dari lingkup kedinasannya juga berperan dalam hal penanganan aktivitas terminal bayangan tersebut.

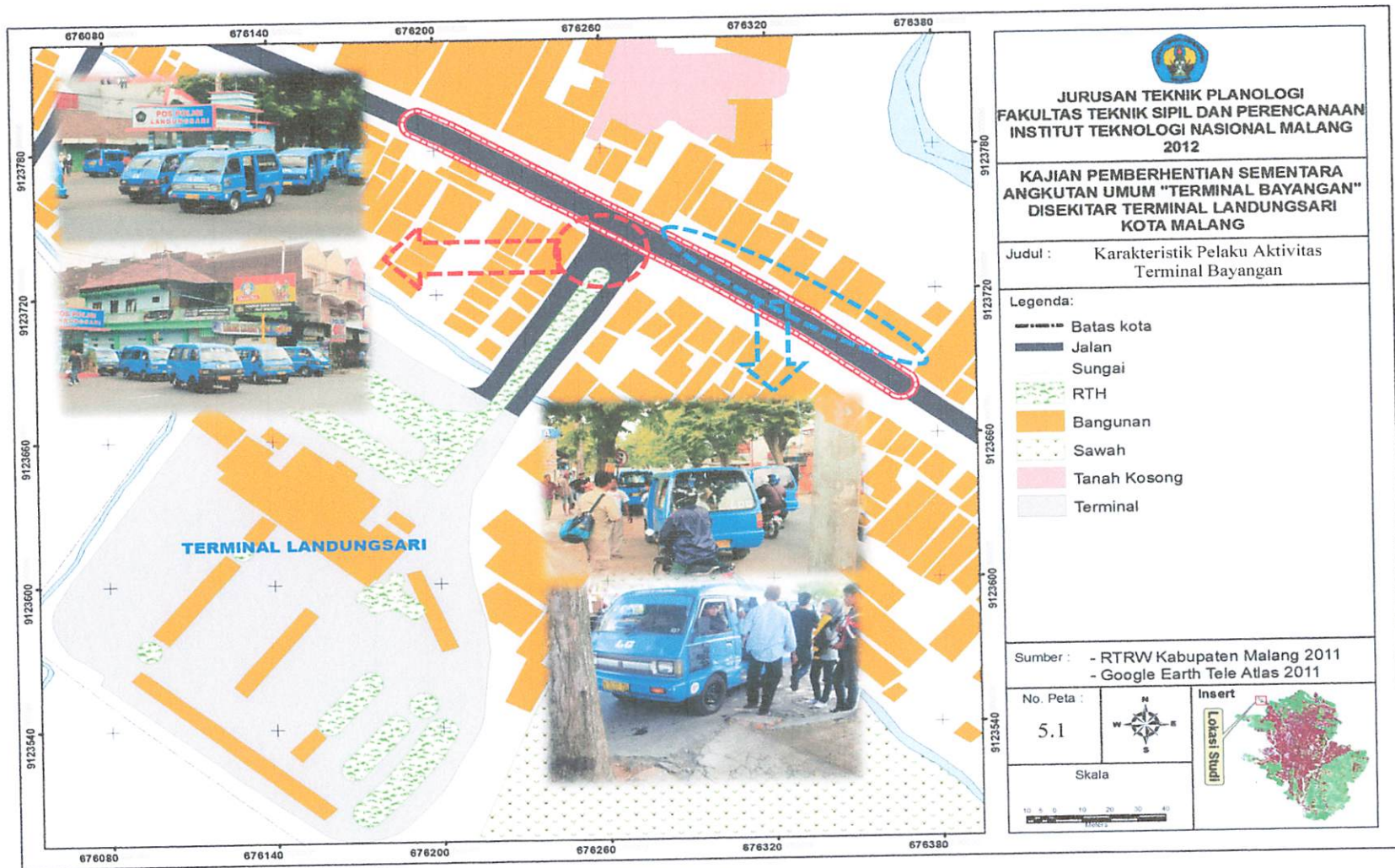
Terlihat jelas bahwa ketika petugas berada atau sedang dalam tugas di pos jaga Landungsari berkisar antara pukul 07.00-08.00 pagi maka aktivitas terminal bayangan tersebut akan terganggu tetapi apabila pos tersebut sedang tidak ada yang berjaga maka aktivitas terminal bayangan tersebut akan kembali lagi beraktivitas dan terus akan seperti berlangsung seperti itu.

**Gambar 5.2**  
**Aktivitas Polisi Lalu Lintas**



*Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012*





## **5.2 Analisis Keterkaitan Antar Variabel Karakteristik Perilaku Pelaku Aktivitas Terminal Bayangan**

Analisis pada bagian ini menjelaskan keterkaitan antara variabel utama pada aktivitas terminal bayangan tersebut, dimana variabel karakteristik perilaku yang menjadi pembahasan utamanya, karena terlihat jelas bahwa perilakulah juga yang menjadi salah satu faktor pembentuk adanya aktivitas terminal bayangan tersebut.

### **A. Karakter Sopir Dengan Karakter Penumpang, Aktivitas Sopir, Aktivitas Penumpang dan Aktivitas Terminal Bayangan**

- Untuk keterkaitan pada karakter sopir dengan karakter penumpang yaitu terjadi hubungan langsung diantara sopir dan penumpang untuk saling mendukung pada aktivitas yang dilakukan.
- Pada karakter sopir dengan aktivitas sopir dimana antara sopir angkutan satu dengan yang lain memiliki sifat perilaku yang berbeda tetapi saling mempengaruhi untuk melakukan aktivitas pada terminal bayangan tersebut.
- Untuk karakter sopir dengan aktivitas penumpang yaitu terjadi situasi yang menguntungkan karena penumpang lebih terfokus pada efisiensi waktu.
- Pada karakter sopir dengan aktivitas terminal bayangan yaitu kekuatan lingkungan dimana aktivitas terminal bayangan tersebut berlangsung akan mempengaruhi tindakan-tindakan yang terjadi pada aktivitas terminal bayangan tersebut.

### **B. Karakter Penumpang Dengan Karakter Sopir, Aktivitas Sopir, Aktivitas Penumpang dan Aktivitas Terminal Bayangan**

- Untuk keterkaitan antara karakter penumpang dengan karakter sopir terjadi tindakan intervensi dari karakter perilaku sopir sehingga penumpang cenderung terpengaruh dengan keadaan tersebut.
- Pada karakter penumpang dengan aktivitas sopir dimana perilaku sopir terkadang semauanya dalam melakukan profesinya sebagai sopir angkutan sehingga penumpang akan melakukan tindakan beralih ke angkutan lain.

- Untuk karakter penumpang dengan aktivitas penumpang yaitu terjadinya sikap maupun tindakan yang berdasar pada efisiensi waktu penumpang tersebut.
- Pada karakter penumpang dengan aktivitas terminal bayangan yaitu kurangnya kesadaran diri pribadi yang mengakibatkan kurangnya pula kesadaran diri public dalam hal aktivitas terminal bayangan tersebut.

C. Aktivitas Sopir Dengan Karakter Sopir, Karakter Penumpang, Aktivitas Penumpang, dan Aktivitas Terminal Bayangan

- Aktivitas terminal bayangan yang didalamnya terdapat aktivitas sopir, karakter sopir, karakter penumpang, aktivitas penumpang maupun aktivitas terminal bayangan itu sendiri menunjukkan tindakan yang terjadi secara alami karena didukung oleh lingkungan sekitar dimana terdapat celah ruang untuk melakukan aktivitas terminal bayangan tersebut sehingga faktor motivasi berperan dalam tindakan tersebut karena kurangnya pengawasan dari pihak yang terkait.

D. Aktivitas Penumpang Dengan Karakter Sopir, Karakter Penumpang, Aktivitas Terminal Bayangan

- Aktivitas terminal bayangan tersebut terlihat jelas dengan adanya aktivitas penumpang, karakter sopir, Karakter penumpang pada aktivitas terminal bayangan tersebut mengindikasikan usaha untuk mendefinisikan perilaku mereka yang nampaknya diragukan karena sebenarnya bertentangan dengan aturan yang ada.

E. Aktivitas Terminal Bayangan Dengan Karakter Sopir, Karakter Penumpang, Aktivitas Sopir dan Aktivitas Penumpang

- Aktivitas terminal bayangan tersebut melibatkan karakter sopir, karakter penumpang, aktivitas sopir serta aktivitas penumpang sehingga terjadi interaksi antara satu dengan yang lain, puncak dari interaksi ini ialah terjadinya aktivitas terminal bayangan tersebut yang bersifat dinamis dan akan berlangsung secara terus-menerus sebelum ada tindakan untuk menanganinya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :



**Tabel 5.4**  
**Matriks Hubungan Antar Variabel**

	<b>Karakter Sopir</b>	<b>Karakter Penumpang</b>	<b>Aktivitas Sopir</b>	<b>Aktivitas Penumpang</b>	<b>Aktivitas Terminal Bayangan</b>
<b>Karakter Sopir</b>		Pada karakter sopir terhadap penumpang biasanya sopir agak sedikit berlama-lama di terminal bayangan berharap angkutannya terisi penuh hal ini biasanya menyebabkan penumpang beralih ke angkutan lain dengan trayek yang sama.	Dari sisi karakter sopir angkutan yang melakukan aktivitas terminal bayangan tersebut tidak menyadari atau sedikit menyadari bahwa adanya sistem supply-demand/permintaan-penawaran dilakukan tidak pada tempatnya atau disorientasi lokasi.	Untuk karakter sopir terhadap aktivitas penumpang akan sedikit menunggu sopir karena sopir masih melakukan aktivitas singkat lain seperti ngobrol dengan sopir lainnya maupun dengan calo penumpang	Sopir tidak banyak melakukan aktivitas karena para sopir mendapatkan jasa pencari penumpang atau biasa disebut calo penumpang untuk segera menaiki angkutan yang dibutuhkan oleh penumpang sesuai rute tujuan masing-masing, ketika angkot terisi penuh atau hampir penuh maka sopir segera melanjutkan perjalanan trayeknya dan akan terus berlanjut seperti itu. <i>Lanjutan</i>
<b>Karakter Penumpang</b>	Pada sisi karakter penumpang terhadap karakter sopir biasanya sedikit berinteraksi hal ini disebabkan oleh angkutan yang telah terisi penuh maupun penumpang merasa kurang nyaman saat		Dari sisi karakter penumpang terhadap aktivitas sopir biasanya kebanyakan penumpang perempuan merasa tidak nyaman ketika sopir angkutan merokok sembari mengemudikan angkutannya	Penumpang tidak banyak melakukan aktivitas karena penumpang biasanya tidak menunggu lama untuk menaiki angkutan sehingga karakter penumpang disini bersifat kondisional	Terdapatnya keberadaan calo penumpang di terminal bayangan tersebut sedikit banyak membantu penumpang dalam aktivitas terminal bayangan tersebut

Sumber : Hasil Analisa

*Bersambung.....*

	berada di dalam angkutan				
<b>Aktivitas Sopir</b>	Terminal bayangan dapat memperlihatkan adanya sikap saling mendukung serta mempengaruhi untuk menguatkan perilaku dikalangan sopir.	Adanya sikap saling mendukung serta mempengaruhi untuk menguatkan perilaku dikalangan sopir.		Terminal bayangan memperlihatkan adanya sikap saling mempengaruhi untuk saling menguatkan perilaku dikalangan sopir maupun penumpang.	Terjadi sikap saling mempengaruhi diantara para sopir tersebut sehingga aktivitas sopir berbanding lurus dengan aktivitas terminal bayangan.
<b>Aktivitas Penumpang</b>	Penumpang tidak banyak melakukan aktivitas karena penumpang biasanya tidak menunggu lama untuk menaiki angkutan sehingga karakter penumpang disini bersifat kondisional	Penumpang biasanya tidak menunggu lama untuk menaiki angkutan sehingga karakter penumpang disini bersifat kondisional	Aktivitas penumpang biasanya tidak menunggu lama untuk menaiki angkutan sehingga karakter penumpang disini bersifat kondisional		Terjadi sikap saling membutuhkan antara penumpang terhadap keberadaan aktivitas terminal bayangan tersebut dalam hal efisiensi waktu dan berlangsung secara berkelanjutan
<b>Aktivitas Terminal Bayangan</b>	Jika dilihat dari sistem yang terjadi menunjukkan bahwa adanya sikap melindungi diri, menutupi kesalahan, agresi, dan sebagainya dalam rangka mempertahankan diri, sikap ini mencerminkan kepribadian individu yang bersangkutan dan masalah-masalah yang belum mendapatkan penyelesaian secara tuntas, sehingga individu berusaha mempertahankan dirinya secara tidak wajar karena ia merasa takut kehilangan statusnya		Pada dasarnya sikap bukan merupakan suatu pembawaan, melainkan hasil interaksi antara individu dengan lingkungannya sehingga sikap bersifat dinamis. Faktor pengalaman besar peranannya dalam pembentukan sikap.		

Sumber : Hasil Analisa

Rumusan : Dari tabel matriks hubungan antar variabel diatas menunjukkan korelasi antar variabel yaitu sikap/perilaku sopir dan penumpang berpengaruh positif karena motivasi ekonomilah yang jadi faktor utama dari sudut pandang sopir serta motivasi efisiensi waktu jika dilihat dari sudut pandang penumpang pada aktivitas terminal bayangan namun berpengaruh negatif pada aktivitas terminal resmi dan ruang disekitar aktivitas terminal bayangan tersebut hal ini dapat dikategorikan sebagai pengaruh total karena pengaruh langsung maupun pengaruh tak langsung terjadi pada aktivitas terminal bayangan tersebut. Variabel diatas dinamakan variabel laten merupakan konsep abstrak yang berhubungan dengan perilaku orang, sikap, perasaan motivasi. Variabel laten diamati melalui variabel teramati atau biasa disebut indikator dengan dasar sebab akibat. Jadi aktivitas terminal bayangan disekitar Terminal Landungsari tersebut merupakan suatu bentuk aktivitas ilegal yang menyalahi aturan akan tetapi disisi lain akan menjadi legal ketika terjadinya hubungan antar sopir dan penumpang serta didukung oleh keadaan disekitar maupun lingkungan dimana terjadinya aktivitas terminal bayangan tersebut.

### 5.3 Analisis Kapasitas Jaringan Jalan (LOS)

Analisis kapasitas jaringan jalan disini digunakan untuk mengetahui seberapa besar kapasitas jaringan jalan raya Tlogomas sebagai acuan untuk menentukan arahan penanganan aktivitas terminal bayangan pada kawasan tersebut.

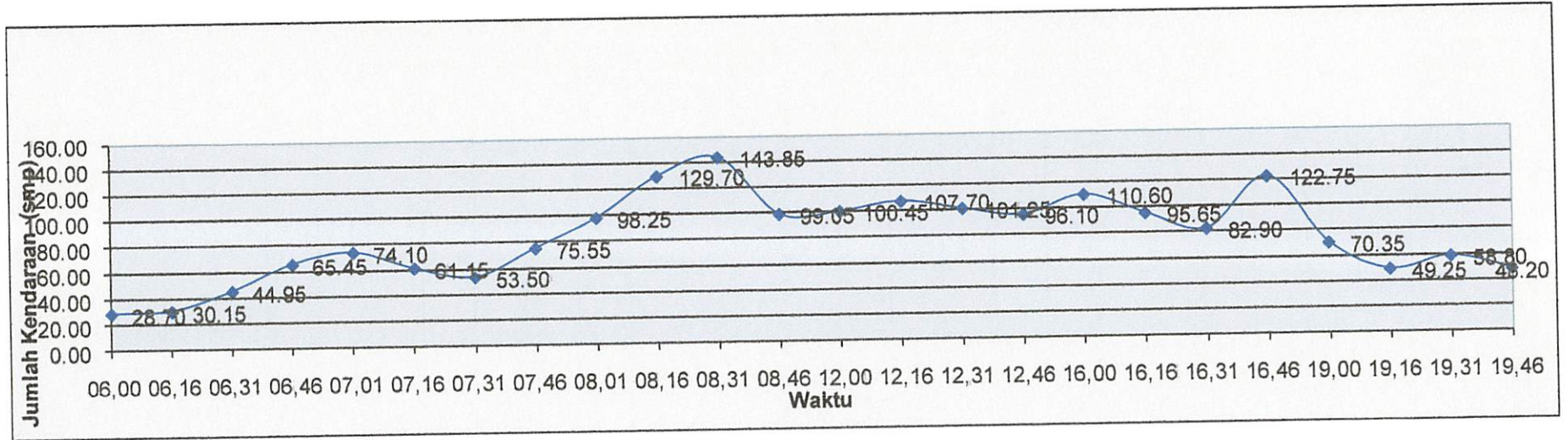
Tabel 5.5  
Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
(Arah Batu-Malang, Pada Hari Kamis)

Jenis Kendaraan / Waktu	LV (Smp 1.00)				HV (Smp 1.20)		MC (Smp 0.35)	Jumlah
	Angkot	Mobil	Pickup/box	Taksi	Truk	Bus	Sepeda Motor	
06.00-06.15	6	12	1	1	1		21	28.70
06.16-06.30	5	16	1	1	1		17	30.15
06.31-06.45	8	20	5	2	1		25	44.95
06.46-07.00	12	27	3	2	1	1	55	65.45
07.01-07.15	16	31	2	1	2		62	74.10
07.16-07.30	13	22	1	3	1	1	57	61.15
07.31-07.45	14	18	2	1	2		46	53.50
07.46-08.00	17	26	1	2	1	1	81	75.55
08.01-08.15	20	35	3	2	3	2	99	98.25
08.16-08.30	32	42	5	1	7	1	118	129.70
08.31-08.45	24	62	8	2	4	2	123	143.85
08.46-09.00	15	34	4	1	4	1	115	99.05
12.00-12.15	18	46	2	3	2	1	83	100.45
12.16-12.30	21	51	2	1	1	1	90	107.70
12.31-12.45	15	29	5	4	2	2	131	101.25
12.46-13.00	18	31	2	3	3	1	110	96.10
16.00-16.15	15	40	4	2	4	2	128	110.60
16.16-16.30	12	36	3	2	2	1	115	95.65
16.31-16.45	10	32	2	2	1	1	102	82.90
16.46-17.00	16	53	5	4	2	2	121	122.75
19.00-19.15	8	37	2	1	2	1	57	70.35
19.16-19.30	6	24	1	2	1	2	43	49.25
19.31-19.45	9	31	3	1	3	1	32	58.80
19.46-20.00	11	20	2	3	2	1	28	48.20

Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012

eterangan : LV = LIGHT VEHICLE  
HV= HIGH VEHICLE  
MC= MOTORCYCLE

Grafik 5.1  
 Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
 (Arah Batu-Malang, Pada Hari Kamis)



Tabel 5.6  
Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
(Arah Malang-Batu, Pada Hari Kamis)

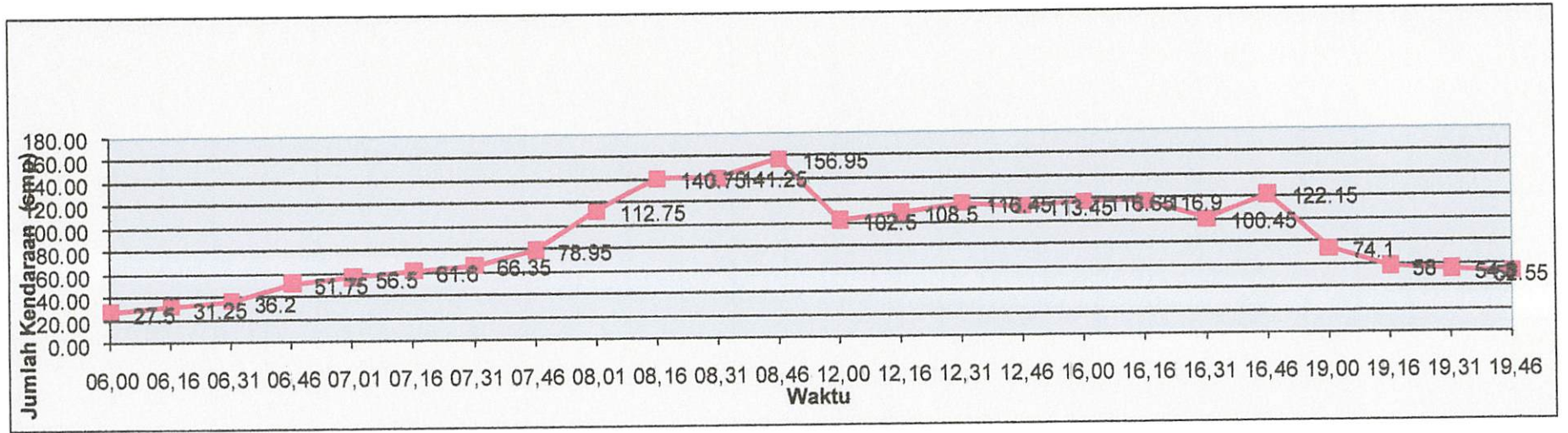
Jenis Kendaraan / Waktu	LV (Smp 1.00)				HV (Smp 1.20)		MC (Smp 0.35)	Jumlah
	Angkot	Mobil	Pickup/box	Taksi	Truk	Bus	Sepeda Motor	
06.00-06.15	5	12	2	1	1		18	27.50
06.16-06.30	7	10	4	1	1		23	31.25
06.31-06.45	9	15	3	1	1		20	36.20
06.46-07.00	10	22	1	2	2	1	41	51.75
07.01-07.15	13	26	2	1	1		38	56.50
07.16-07.30	11	29	3	1	3	2	40	61.60
07.31-07.45	16	24	2	2	2		57	66.35
07.46-08.00	15	37	1	2	1	2	65	78.95
08.01-08.15	20	45	4	3	1	1	113	112.75
08.16-08.30	22	60	2	6	7	1	121	140.75
08.31-08.45	16	67	6	1	1	1	143	141.25
08.46-09.00	18	85	3	2	2	1	133	156.95
12.00-12.15	20	41	4	2	1	1	98	102.50
12.16-12.30	22	50	6	2	1	1	78	108.50
12.31-12.45	18	61	3	3	2	2	83	116.45
12.46-13.00	25	58	2	1	1	1	75	113.45
16.00-16.15	17	45	4	1	2	1	135	116.65
16.16-16.30	15	55	2	1	1	1	122	116.90
16.31-16.45	11	43	1	3	3	1	111	100.45
16.46-17.00	14	48	5	2	2	2	145	122.15
19.00-19.15	12	38	2	2	1	1	54	74.10
19.16-19.30	9	29	1	1	1	2	48	58.00
19.31-19.45	11	26	2	2	1	1	36	54.80
19.46-20.00	10	22	5	3	2	1	29	52.55

Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012

Keterangan : LV = LIGHT VEHICLE  
HV= HIGH VEHICLE  
MC= MOTORCYCLE



Grafik 5.2  
 Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
 (Arah Malang-Batu, Pada Hari Kamis)



Tabel 5.7  
Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
(Arah Batu-Malang, Pada Hari Sabtu)

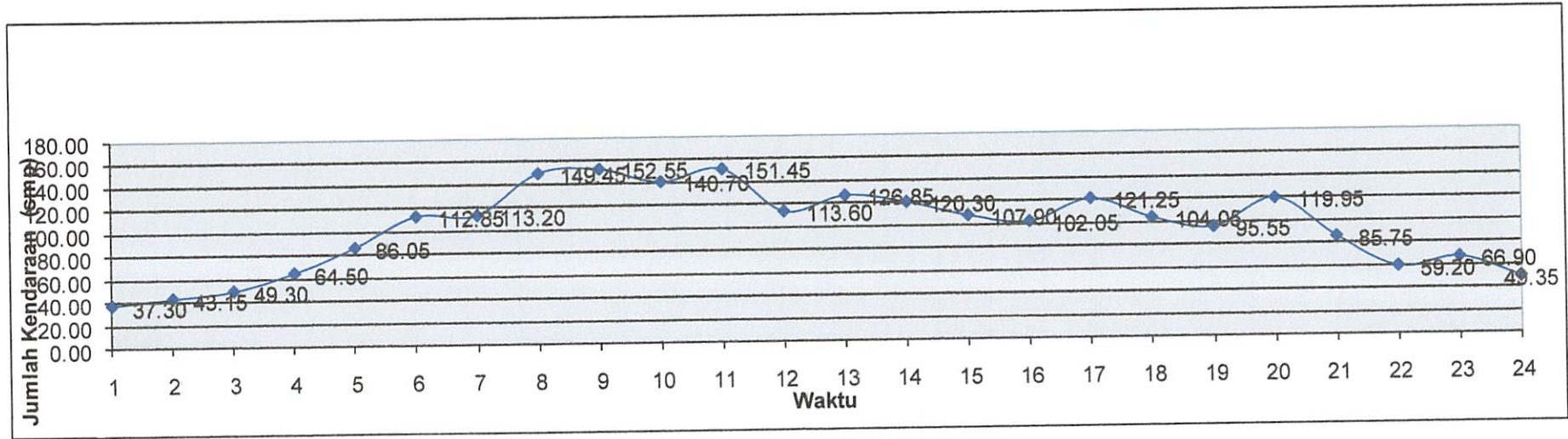
Jenis Kendaraan / Waktu	LV (Smp 1.00)				HV (Smp 1.20)		MC (Smp 0.35)	Jumlah
	Angkot	Mobil	Pickup/box	Taksi	Truk	Bus	Sepeda Motor	
06.00-06.15	8	13	3	2	1	1	26	37.30
06.16-06.30	10	15	2	1	1	1	37	43.15
06.31-06.45	9	16	1	1	1	2	54	49.30
06.46-07.00	12	18	2	2	2	1	78	64.50
07.01-07.15	14	16	3	1	1	2	139	86.05
07.16-07.30	22	22	6	1	5	1	159	112.85
07.31-07.45	19	23	5	1	1	1	180	113.20
07.46-08.00	20	36	7	2	3	4	219	149.45
08.01-08.15	26	38	8	1	1	1	221	152.55
08.16-08.30	23	40	5	3	2	1	190	140.70
08.31-08.45	24	45	6	2	1	2	203	151.45
08.46-09.00	22	38	4	4	1	1	124	113.60
12.00-12.15	28	45	7	4	3	2	107	126.85
12.16-12.30	23	48	4	2	1	2	114	120.30
12.31-12.45	18	32	2	3	2	1	142	107.90
12.46-13.00	15	37	3	2	1	2	119	102.05
16.00-16.15	18	44	6	4	1	2	131	121.25
16.16-16.30	17	37	5	3	2	1	111	104.05
16.31-16.45	21	33	3	1	1	1	101	95.55
16.46-17.00	15	50	6	2	1	3	121	119.95
19.00-19.15	14	38	4	4	2	2	61	85.75
19.16-19.30	11	26	3	3	1	1	40	59.20
19.31-19.45	9	36	3	5	1	2	30	66.90
19.46-20.00	12	22	1	2	1	1	29	49.35

Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012

terangan : LV = LIGHT VEHICLE  
HV= HIGH VEHICLE  
MC= MOTORCYCLE



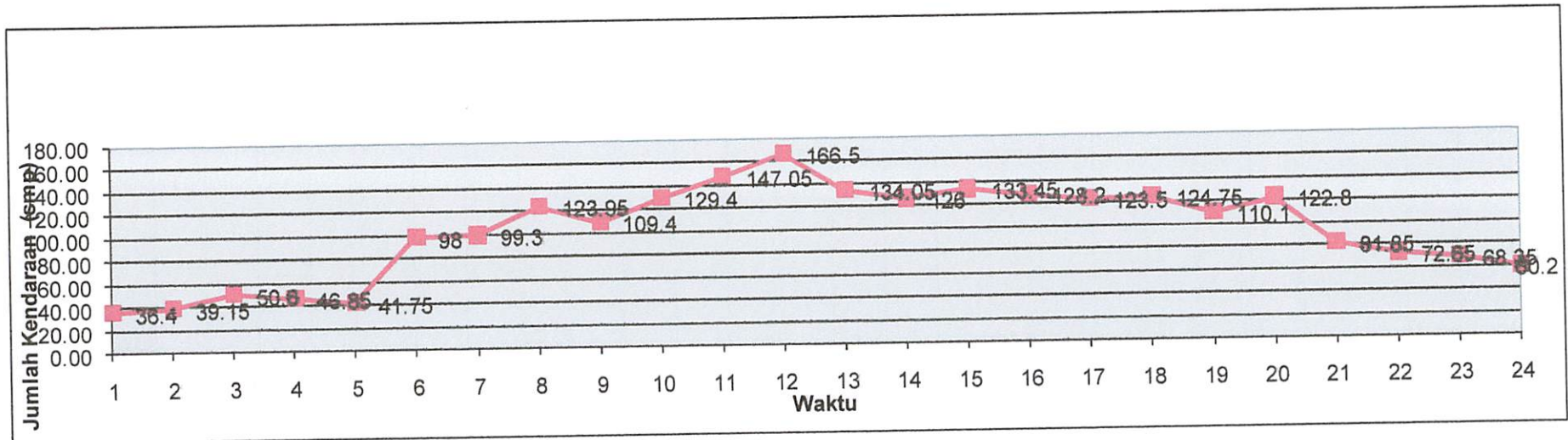
Grafik 5.3  
 Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
 (Arah Batu-Malang, Pada Hari Sabtu)



**Tabel 5.8**  
**Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas**  
**(Arah Malang-Batu, Pada Hari Sabtu)**

Jenis Kendaraan / Waktu	LV (Smp 1.00)				HV (Smp 1.20)		MC (Smp 0.35)	Jumlah
	Angkot	Mobil	Pickup/box	Taksi	Truk	Bus	Sepeda Motor	
06.00-06.15	10	13	2	2	2		20	36.40
06.16-06.30	12	11	3	2	2		25	39.15
06.31-06.45	17	15	3	2	2		32	50.60
06.46-07.00	14	12	2	3	3	2	35	46.85
07.01-07.15	16	11	1	1	1	1	33	41.75
07.16-07.30	20	31	3	1	2	2	116	98.00
07.31-07.45	25	20	1	1	1	1	146	99.30
07.46-08.00	23	32	2	1	1	1	185	123.95
08.01-08.15	20	40	2	3	2	2	120	109.40
08.16-08.30	23	55	3	1	1	2	132	129.40
08.31-08.45	20	68	4	1	1	2	151	147.05
08.46-09.00	27	75	7	4	2	2	146	166.50
12.00-12.15	21	52	8	5	3	2	127	134.05
12.16-12.30	22	64	6	2	1	1	88	126.00
12.31-12.45	24	70	3	2	1	1	95	133.45
12.46-13.00	23	68	3	1	2	2	88	128.20
16.00-16.15	20	41	5	4	2	1	146	123.50
16.16-16.30	18	53	3	3	1	2	133	124.75
16.31-16.45	16	45	2	2	2	2	122	110.10
16.46-17.00	13	50	2	2	1	1	156	122.80
19.00-19.15	12	40	2	2	2	1	67	81.85
19.16-19.30	14	32	2	3	2	1	55	72.65
19.31-19.45	13	30	3	4	1	1	49	68.35
19.46-20.00	11	27	1	6	1	1	40	60.20

Grafik 5.4  
 Laju Harian Rata-rata Jalan Raya Tlogomas  
 (Arah Malang-Batu, Pada Hari Sabtu)



- **Analisa Kapasitas Jaringan Jalan Raya Tlogomas**

**Analisa kapasitas ruas jalan**

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

Dimana :

- C : Kapasitas  
 Co : Kapasitas dasar (smp/jam)  
 FCw : Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas  
 FCsp : Faktor penyesuaian pemisahan arah  
 FCsf : Faktor penyesuaian hambatan samping  
 FCcs : Faktor penyesuaian ukuran kota

(Sumber : book " Perencanaan dan permodelan Transportasi " Ofyar Z. Tamin. )

**1. Lokasi Jalan Raya Tlogomas**

Tipe jalan : Jalan dua lajur tanpa pembatas median

Lebar jalan : 8 m

Gangguan samping : Sedang

**Perhitungan Kapasitas Ruas Jalan Raya Tlogomas  
Kota Malang Tahun 2012**

No	Parameter	Kondisi	Nilai
1	Kapasitas Dasar (smp/jam)	2/2 UD	2900
2	Faktor koreksi lebar jalan	8 m	1.14
3	Faktor koreksi gangguan samping	sedang	0.86
4	Faktor koreksi pembagian arah	50-50	1
5	faktor koreksi ukuran kota	< 0.1 juta jiwa	0.86
<b>kapasitas aktual (smp/jam)</b>			<b>2445,1176</b>

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012

**Parameter untuk tingkat pelayanan jalannya adalah sebagai berikut :**

- 0.35 LOS A** : *Ukuran standart*  
 Diartikan arus bebas, volume rendah, kecepatan tinggi, pengemudi boleh memilih kecepatan yang dikehendakinya asal sesuai dengan peraturan yang berlaku
- 0.35 - 0.5 LOS B** : *Ukuran standart desain jalan luar kota* Diartikan stabil, kecepatan sedikit terbatas, volume sedang
- 0.5 - 0.75 LOS C** : *Ukuran standart desain dalam kota* Diartikan arus stabil, kecepatan dikontrol oleh lalu lintas
- 0.75 - 0.9 LOS D** : Diartikan sudah mendekati arus tidak stabil dengan kecepatan rendah
- 0.9 - 1.00 LOS E** : Diartikan arusnya tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda – beda volume dan sudah mendekati kapasitas
- lebih dari 1 LOS F** : Diartikan arus sudah terlambat, kecepatan sangat rendah, volume sudah diatas kapasitas dan sudah banyak berhenti.

( Sumber : book " Perencanaan dan permodelan Transportasi " Ofyar Z. Tamin. )

Sedangkan untuk tingkat pelayanan persimpangan dapat diukur dengan menggunakan derajat kejenuhan, dimana semakin besar derajat kejenuhan maka semakin besar pula waktu tundaan/delay (smp/detik) yang berarti tingkat pelayanan persimpangan tersebut semakin buruk dan begitu pula sebaliknya.

- **Tingkat Pelayanan Jalan**

1. **Lokasi Jalan Raya Tlogomas (arah Batu-Malang, pada hari kamis)**

Adapun faktor yang diketahui untuk menghitung dan mengetahui tingkat pelayanannya adalah sebagai berikut :

kapasitas jaringan jalan  $C = 2445,11$  smp/jam

Volume lalu lintas  $1948,40$  smp/jam

Jadi tingkat pelayanannya

$LOS = V/C$

$= 1948,40 / 2445,1176$

= 0,79

Termasuk : LOS D

## **2. Lokasi Jalan Raya Tlogomas (arah Malang-Batu, pada hari Kamis)**

Adapun faktor yang diketahui untuk menghitung dan mengetahui tingkat pelayanannya adalah sebagai berikut :

kapasitas jaringan jalan C = 2445,11 smp/jam

Volume lalu lintas 2098,30 smp/jam

Jadi tingkat pelayanannya

$$\text{LOS} = V/C$$

$$= 2098,30 / 2445,11$$

$$= 0,85$$

Termasuk : LOS D

## **3. Lokasi Jalan Raya Tlogomas (arah Batu-Malang, pada hari Sabtu)**

Adapun faktor yang diketahui untuk menghitung dan mengetahui tingkat pelayanannya adalah sebagai berikut :

kapasitas jaringan jalan C = 2445,11 smp/jam

Volume lalu lintas 2373,20 smp/jam

Jadi tingkat pelayanannya

$$\text{LOS} = V/C$$

$$= 2373,20 / 2445,11$$

$$= 0,9$$

Termasuk : LOS E

## **4. Lokasi Jalan Raya Tlogomas (arah Malang-Batu, pada hari Sabtu)**

Adapun faktor yang diketahui untuk menghitung dan mengetahui tingkat pelayanannya adalah sebagai berikut :

kapasitas jaringan jalan C = 2445,11 smp/jam

Volume lalu lintas 2374,25 smp/jam

Jadi tingkat pelayanannya

$$\begin{aligned} \text{LOS} &= V/C \\ &= 2374,25 / 2445,11 \\ &= 0,9 \\ \text{Termasuk : LOS E} \end{aligned}$$

#### **5.4 Analisis Aktivitas Terminal Bayangan**

Analisis Aktivitas pelaku terminal bayangan yang dimaksud yaitu sekumpulan orang yang melakukan aktivitas atau kegiatan yaitu menunggu (ngetem), menaik maupun menurunkan penumpang di sembarang tempat yang tidak sesuai dengan peruntukannya. Lokasi terminal bayangan yang dimaksud terletak di sekitar Terminal Landungsari Kota Malang, dimana aktivitas tersebut berpotensi mengganggu pengguna jalan lain yang juga melintasi jalan tersebut.

Adapun terdapat beberapa pembahasan mengenai analisa aktivitas terminal bayangan tersebut seperti jenis kegiatan pada terminal bayangan tersebut, waktu kegiatan dan frekuensi kegiatan.

##### **5.4.1 Analisis Jenis kegiatan**

Hasil pengamatan pada aktivitas terminal bayangan di sekitar Terminal Landungsari tersebut para pelakunya yaitu sopir maupun penumpang tidak banyak melakukan aktivitas karena para sopir mendapat jasa pencari penumpang atau biasa disebut calo penumpang untuk segera menaiki angkot yang dibutuhkan oleh penumpang sesuai rute tujuan masing-masing, ketika angkot terisi penuh atau hampir penuh maka sopir segera melanjutkan perjalanannya dan terus berlanjut seperti itu.

Untuk biaya jasa calo penumpang biasanya sopir memberikan sejumlah upah berkisar Rp.500-Rp.1500 hingga angkot terisi penuh atau hampir penuh penumpang tergantung suasana hati sopir angkot tersebut, ditengah perjalanan pada titik-titik tertentu terdapat pungutan oleh salah satu anggota paguyuban para sopir angkot masing-masing trayek biasanya berkisar Rp.1000-Rp.2000/hari.

#### 5.4.2 Frekuensi kegiatan

Berdasarkan pengamatan dilapangan bahwa dikawasan aktivitas terminal bayangan tersebut sudah dimulai sekitar pukul 06.00 wib pagi, bahkan ada beberapa angkot mulai beroperasi dan telah berada di terminal bayangan tersebut sekitar pukul 05.30 wib pagi, biasanya pengguna jasa angkutan pada jam tersebut yaitu pedagang yang menuju atau dari pasar dan pekerja pabrik.

Frekuensi ngetem angkutan pada terminal bayangan tersebut sesuai dengan trayek yang melewati Terminal Landungsari seperti angkot AL, CKL, HML, HL, ADL, LDH, LH. Adapun pembagian sesi frekuensi yaitu pagi hari aktivitas terminal bayangan di mulai sekitar pukul 06.00-09.00 wib selanjutnya pada siang hari dimulai sekitar pukul 10.00-14.00 wib dan pada petang hingga malam hari sekitar pukul 15.00-20.00 wib. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini :

1. Sesi I : 06.00-09.00 wib = 3 jam
2. Sesi II : 10.00-14.00 wib = 4 jam
3. Sesi III : 15.00-20.00 wib = 5 jam

Kemudian menurut kepala terminal resmi Landungsari sebanyak 60% angkutan ngetem didalam terminal sisanya sebanyak 40% ngetem di terminal bayangan disekitar terminal Landungsari tersebut, berarti dari 7 trayek yang melewati terminal Landungsari berjumlah sekitar 754 armada, sekitar 300 armada yang melakukan aktivitas di terminal bayangan dengan sistem rotasi.

#### 5.5 Analisis Ruang Yang Digunakan Pada Terminal Bayangan

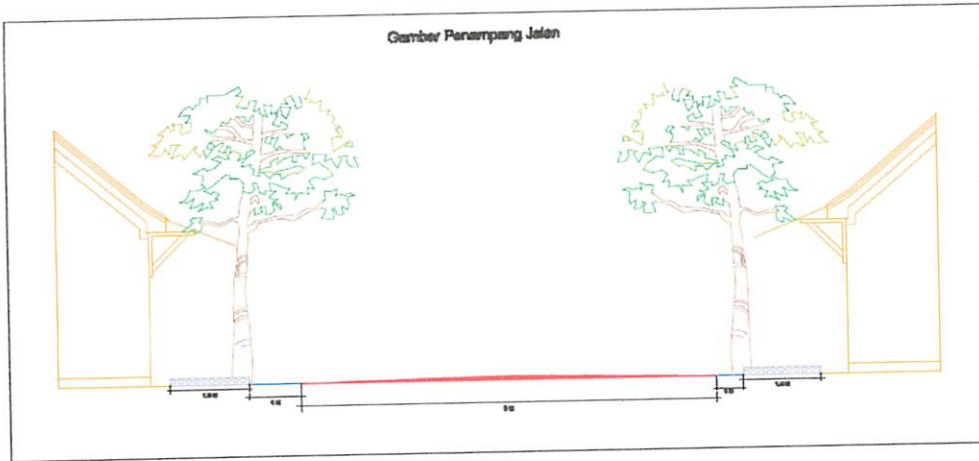
Penguasaan ruang pada aktivitas terminal bayangan tersebut menggunakan perangkat jalan seperti bahu jalan, trotoar atau pedestrian serta sebagian menggunakan halaman ruko yang ada hampir di sepanjang jalan Raya Tlogomas di sekitar Terminal Landungsari, di bawah ini penjelasan lebih rinci mengenai pembahasan ruang yang digunakan pada aktivitas terminal bayangan tersebut.

Pemanfaatan ruang pada bahu jalan digunakan sebagai area ngetem bagi para sopir angkutan dimana bahu jalan tersebut digunakan sebagai tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang, sehingga ketika angkutan umum tersebut memenuhi bahu jalan maka aktivitas tersebut akan mengganggu pengguna jalan



lain sehingga dapat menimbulkan kemacetan disekitar terminal bayangan tersebut pada jam tertentu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar penampang jalan dibawah ini :

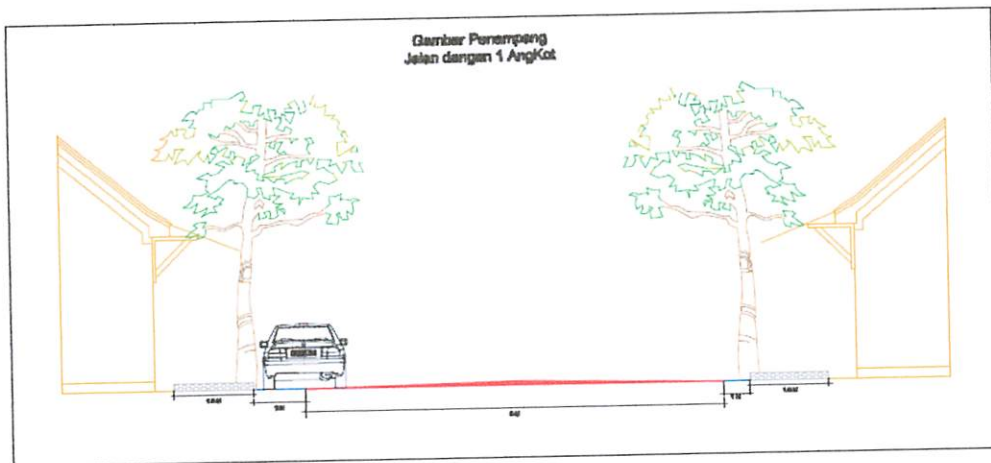
**Gambar 5.3**  
**Penampang Jalan Model 1**



*Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012*

Gambar diatas menunjukkan ketika tidak adanya angkutan yang ngetem pada bahu jalan sehingga hal ini bisa dikategorikan sebagai kondisi bahu jalan yang bersih dari angkutan yang sedang melakukan aktivitas terminal bayangan pada bahu jalan tersebut, keadaan normal ini jarang terjadi pada lokasi kajian ini dilakukan.

**Gambar 5.4**  
**Penampang Jalan Model 2**



*Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012*

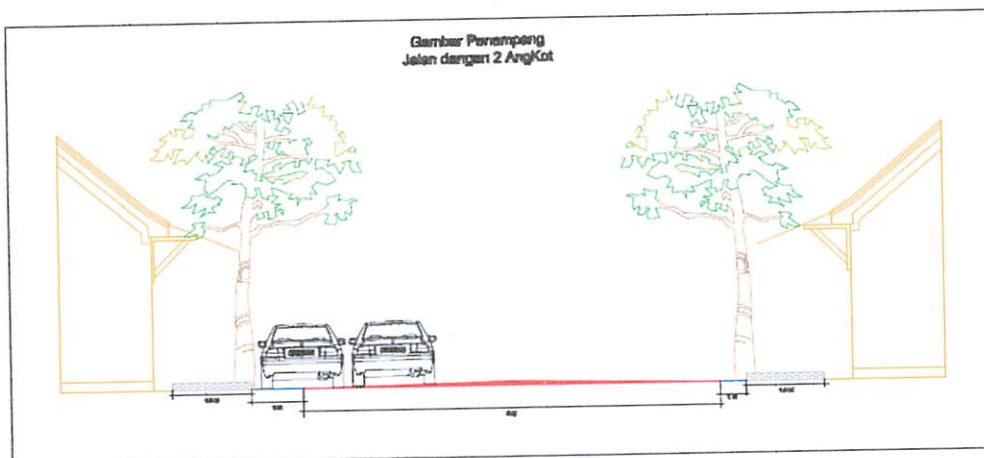
Gambar diatas menunjukkan keadaan pada saat angkutan melakukan aktivitas terminal bayangan dibahu jalan, terlihat jelas pada saat angkutan tersebut ngetem dibahu jalan telah memakan sedikit badan jalan, hal ini mulai mengganggu pengguna jalan lain yang juga melewati jalan tersebut sehingga kecepatan kendaraan lain mulai berkurang mengingat jalur pada jalan tersebut seringkali padat disaat jam puncak aktivitas pengguna jalan lain dan keadaan ini sering terjadi pada kajian ini, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini :

**Gambar 5.5**  
**Penggunaan Bahu Jalan**



*Sumber : Survey Lapangan Tahun 2012*

**Gambar 5.6**  
**Penampang Jalan Model 3**



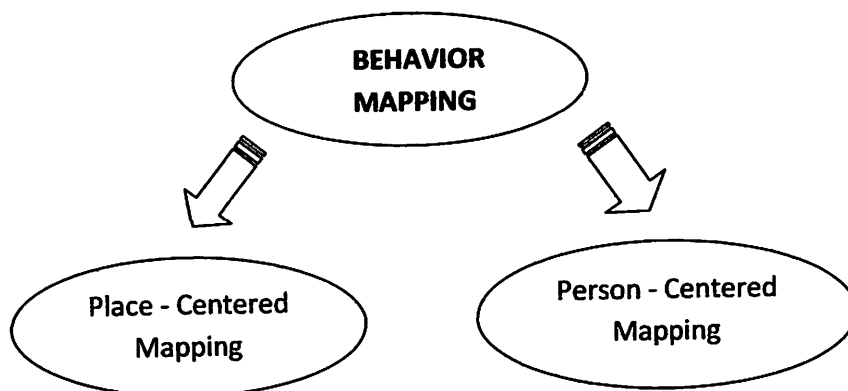
*Sumber : Hasil Analisis Tahun 2012*

Gambar diatas menunjukkan pada saat dimana angkutan melakukan aktivitas terminal bayangan dengan menggunakan bahu jalan, keadaan ini sangat mengkhawatirkan pengguna jalan lain karena angkutan telah menggunakan hampir separuh badan jalan untuk melakukan aktivitas terminal bayangan tersebut, jika hal ini terjadi maka akan mengakibatkan kemacetan dengan durasi waktu yang tidak terduga karena jalan tersebut cukup padat dan ramai dari kedua arahnya.

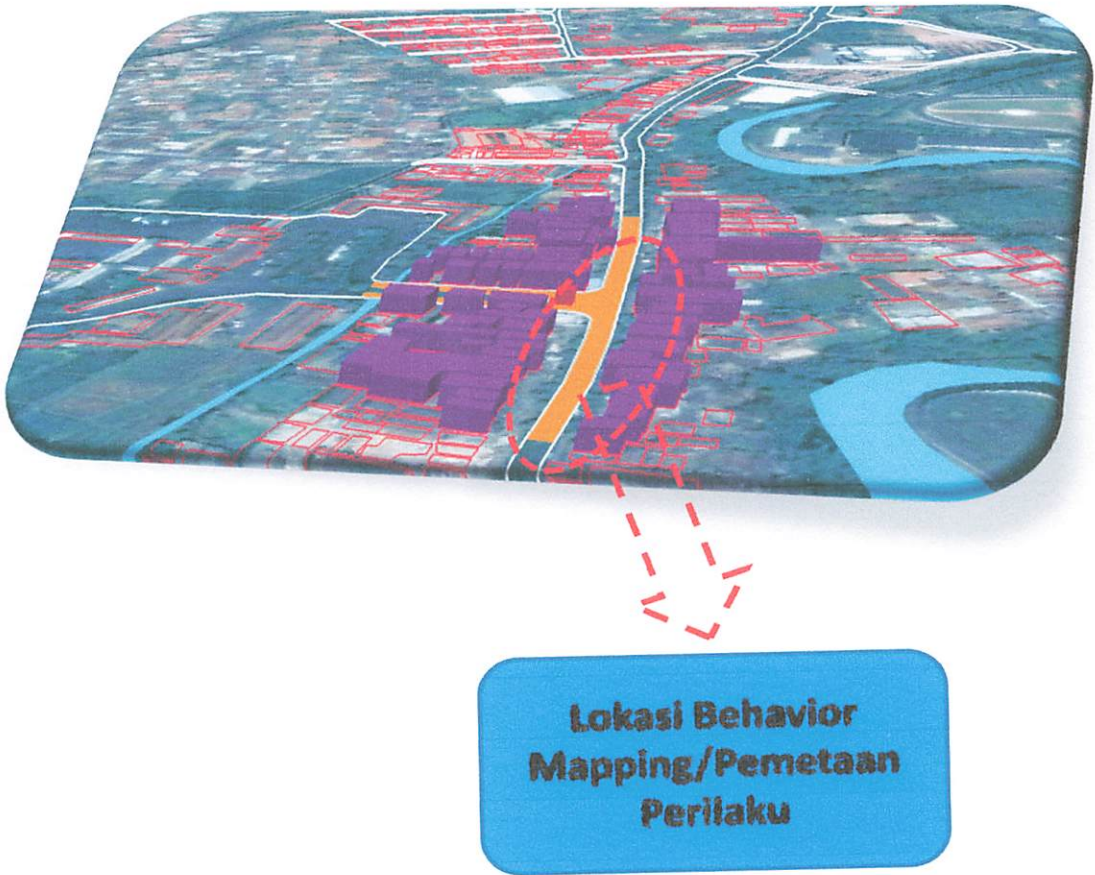
### 5.6 Pemetaan Perilaku/Behavior Mapping

Pada sub bab ini menjelaskan hasil dari observasi serta analisis behavior mapping/pemetaan perilaku pada lokasi kajian aktivitas terminal bayangan, Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini :

**Gambar 5.7**  
**Alur Behavior Mapping/Pemetaan Perilaku**



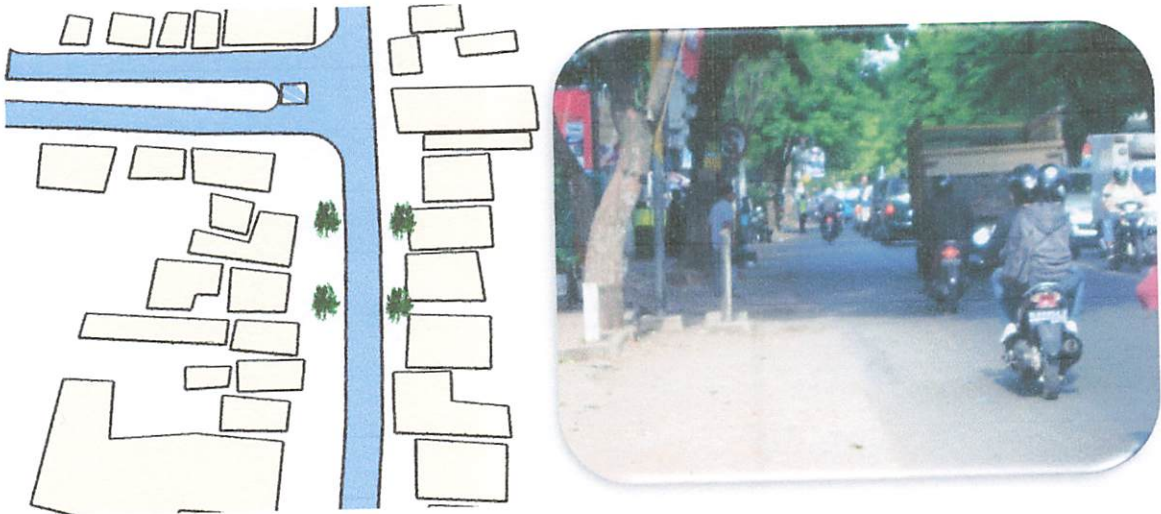
**Gambar 5.8**  
**Lokasi Behavior Mapping/Pemetaan Perilaku**



## A. Place - Centered Mapping

**Gambar 5.9**  
**Behavior Mapping/Pemetaan Perilaku**

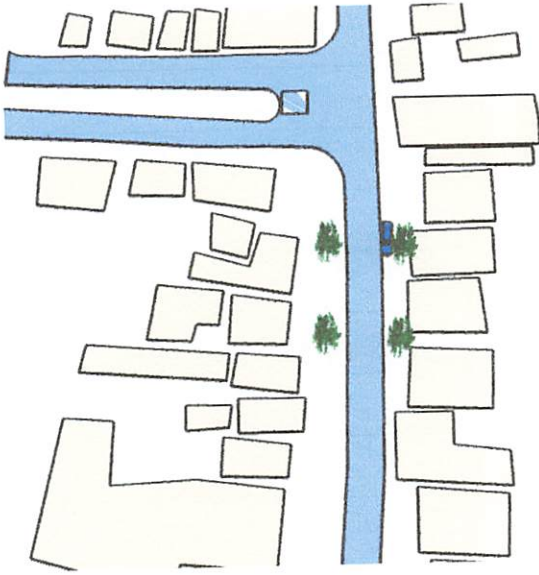
langkah ke-1



Keadaan seperti yang terlihat diatas yaitu lokasi dimana biasanya aktivitas terminal bayangan melakukan aktivitasnya, tetapi pada gambar diatas tersebut belum menampakkan adanya aktivitas terminal bayangan, artinya disini adalah ketika belum adanya aktivitas terminal bayangan maka kondisi arus lalu lintas tidak terganggu dan tidak nampak pula menumpuknya angkutan pada ruas jalan tersebut.

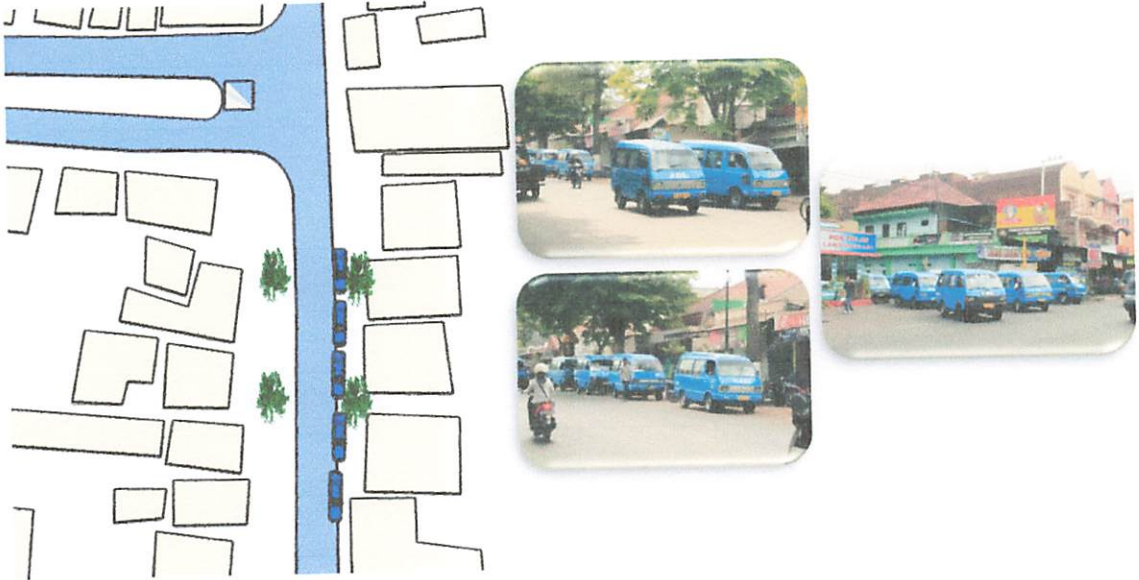


## langkah ke-2



Keadaan seperti yang tergambar diatas menunjukkan lokasi tersebut telah menunjukkan aktivitasnya sebagai terminal bayangan yang awalnya hanya terdapat 2 angkutan di lokasi tersebut, hal ini mengindikasikan bahwa lokasi tersebut menjadi tempat yang dianggap strategis bagi para sopir karena sopir memotong jalan dari penumpang yang hendak masuk ke dalam terminal sehingga aksi dari sopir tersebut juga dimanfaatkan oleh calon penumpang.

## langkah ke-3



Keadaan seperti yang tergambar diatas menunjukkan bahwa ternyata lokasi tersebut sangat strategis dalam mendapatkan penumpang dengan lebih cepat dan efisien daripada menunggu di dalam terminal resmi, hal ini mengindikasikan bahwa lokasi tersebut telah menjadi lokasi aktivitas terminal bayangan yang akhirnya mengganggu pengguna jalan lain, mengakibatkan kemacetan pada ruas jalan tersebut serta merusak keindahan kota karena sangat tidak teratur dan terkesan kumuh.

## B. Person – Centered Mapping

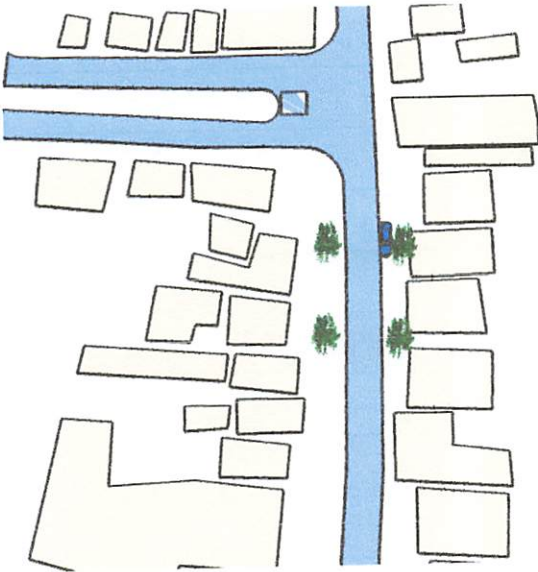
### Langkah ke-1



Keadaan yang tergambar seperti diatas terlihat bahwa belum terlihat adanya aktivitas terminal bayangan serta tidak nampak pula gangguan pada ruas jalan tersebut sehingga arus kendaraan pada ruas jalan tersebut juga tidak mengalami gangguan.

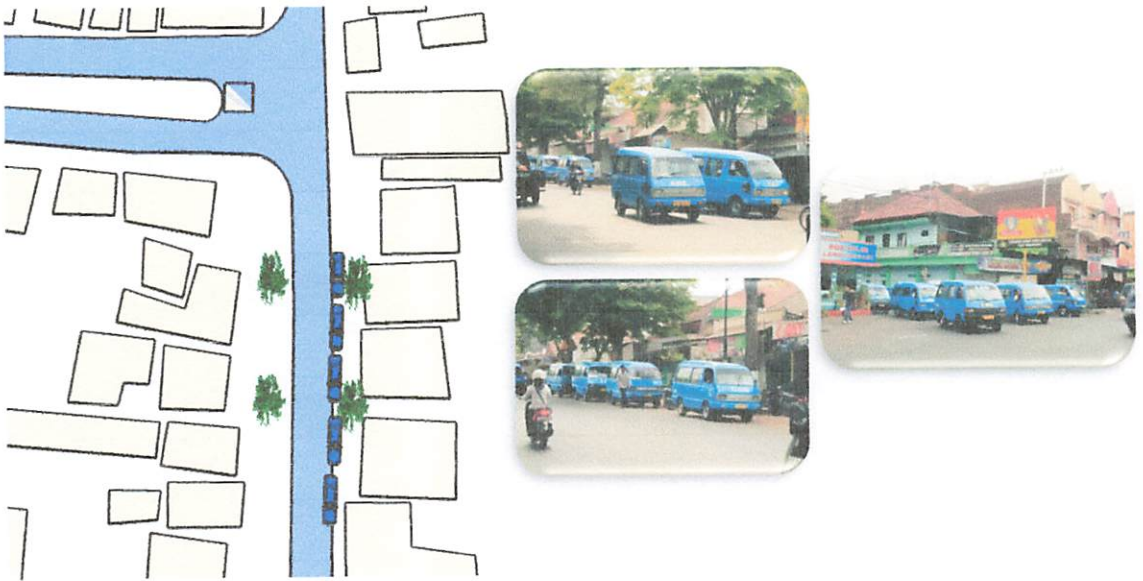


## langkah ke-2



Keadaan seperti yang tergambar diatas menunjukkan bahwa berawal dari 1 atau 2 angkutan yang melakukan aktivitas menaik dan menurunkan penumpang pada terminal bayangan tersebut sehingga hal ini mengakibatkan penumpang memilih untuk tidak masuk kedalam terminal resmi karena sudah ada angkutan yang menunggu di terminal bayangan tersebut ditambah lagi adanya calo penumpang maka keadaan ini menjadi keadaan yang saling mendukung.

langkah ke-3



Keadaan seperti yang tergambar diatas menunjukkan bahwa ternyata aktivitas terminal bayangan yang berawal dari 1 bahkan 2 angkutan akhirnya menjadi kolektif dengan berbagai macam tujuan trayek karena dengan menunggu atau melakukan aktivitas di terminal bayangan lebih efektif dan efisien dalam mendapatkan penumpang. Kondisi seperti ini mengakibatkan terganggunya pengguna jalan lain serta dapat menimbulkan kemacetan akibat dari aktivitas terminal bayangan tersebut serta merusak keindahan kota dan menimbulkan kesan kumuh pada kawasan tersebut.

### **5.7 Arahan Penanganan Aktivitas Terminal Bayangan**

Berdasarkan dari analisis yang telah di buat maka arahan yang tepat menurut peneliti dalam menangani adanya aktivitas terminal bayangan disekitar Terminal Landungsari Kota malang yaitu memberikan pemahaman dan pengetahuan yang luas mengenai fungsi dan manfaat penggunaan terminal resmi Landungsari melalui seminar atau workshop yang melibatkan operator, pengelola, pengguna yaitu sopir angkutan umum, penumpang, calo penumpang, Forum Lalulintas yang beranggotakan Dinas Perhubungan Darat, Kepolisian, Militer serta SKPD.

Dengan arahan tersebut diharapkan agar pemahaman tentang tertib berlalulintas serta keselamatan (safety) para pengguna jalan maupun para pelaku aktivitas terminal bayangan agar mendapat perhatian lebih dari segenap pengguna jalan maupun aparat pemerintah terkait.

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

Kajian utama dalam penelitian ini adalah memberikan arahan dalam upaya penanganan aktivitas terminal bayangan di sekitar Terminal Landungsari serta untuk meminimalisir kemacetan di kawasan Terminal Landungsari Kota Malang tersebut. Untuk itu, dalam kajian ini setiap proses pada bidang kajian yang ditinjau untuk diperoleh tahapan yang logis dan berhubungan satu sama lain.

Berdasarkan dari identifikasi lapangan yang ada, hasil analisis yang telah dilakukan dan temuan studi yang didapat pada penelitian ini dapat ditarik kesimpulan serta pada bab ini juga menjelaskan tentang arahan penanganan pada aktivitas terminal bayangan tersebut.

#### **6.1 Kesimpulan**

Sub bab ini akan menguraikan beberapa kesimpulan akhir yang didapatkan oleh peneliti yang diolah dari hasil survey dan analisis yang telah dilakukan maka kesimpulannya antara lain :

1. Aktivitas terminal bayangan disekitar Terminal Landungsari tersebut akibat ketidakdisiplinan pengelola, operator, penumpang.
2. Karakteristik perilaku penumpang angkutan yang tidak mau berlama-lama dalam menunggu angkutan dengan harus masuk kedalam terminal resmi.
3. Calon penumpang yang tidak suka antri dan berlama-lama menunggu angkutan (efesiensi waktu).
4. Karakteristik perilaku sopir angkutan yang tidak mau menunggu penumpang didalam terminal resmi karena penumpang lebih banyak menunggu di luar terminal.
5. Sopir angkutan terkadang menghindari dari kewajiban retribusi terminal, sedangkan sopir harus memenuhi target setoran ditambah lagi target pribadi harian.
6. Adanya aktivitas calo penumpang mendukung dan memanfaatkan peluang adanya aktivitas terminal bayangan tersebut karena motivasi ekonomi

7. Kelemahan pada manajemen terminal serta kurangnya fungsi pengawasan dari instansi terkait.

## 6.2 Rekomendasi

Penelitian dengan tema ini membutuhkan beberapa tindakan dan studi lanjutan. Untuk tindakan berikut yang dapat dilakukan seperti :

- a. Adanya pemanfaatan ruang bahu jalan sebagai tempat aktivitas terminal bayangan karena aktivitas ngetem angkutan dilakukan tidak pada tempatnya, maka perlu adanya kajian terhadap karakter pengguna jalan di ruas Jalan Tlogomas sekitar Terminal Landungsari.
- b. Adanya pemanfaatan ruang secara maksimal oleh pelaku terminal bayangan, maka perlu kajian mengenai pembentukan ruang akibat adanya aktivitas terminal bayangan baik dari operato, pengelola, maupun pengguna.

Adapun studi lanjutan yang dapat dilakukan untuk melanjutkan studi yang telah ada, sebagai berikut:

- a. Karakter dan atribut ruang terminal bayangan
- b. Identifikasi pembentukan ruang akibat aktivitas terminal bayangan (PKL).



## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. *Pembangunan perdesaan dan Perkotaan*. hlm.1-2
- H.Sukarto, *Transportasi Perkotaan dan Lingkungan*, Jurusan Teknik Sipil-Univ Pelita Harapan, 2006
- Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, ITB Bandung, 1990, hal 60
- Edward K.Morlok, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, 1995.hal 299
- Biro Bina Pengembangan Sarana Perekonomian Daerah, *Buku Pedoman Pembinaan Manajemen Angkutan Umum*, 1990, hal 117-119
- Suwardjoko Warpani, "Merencanakan Sistem Perangkutan" Penerbit ITB Bandung, (1990), hal 32
- Iskandar Abubakar, Ir, Et al, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib*, PT Bukit Mayana, Jakarta, 1995. hal 76
- Basrowi,. dan Suwandi. *Memahami penelitian Kualitatif*. Rineka cipta 2008
- Koentjaraningrat (ed.) 1977. *Metode-metode Penelitian Masyarakat*. cetakan II, Jakarta : PT. Gramedia
- Bakri Masykuri, *Metodologi Penelitian Kualitatif - Tinjauan Teoritis dan Praktis* (Surabaya : Lembaga Penelitian Universitas Malang-Visipres, 2003), hal.163

LAMPIRAN





PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

PT. BNI (PERSERO) MALANG  
BANK NIAGA MALANG

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145  
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

**LEMBAR PERSETUJUAN  
LAYAK JILID BUKU HITAM**

Tugas Akhir Mahasiswa :

Nama : RIZA HERFANI

NIM : 04.24.015

Judul Tugas Akhir :

**KAJIAN PEMBERHENTIAN SEMENTARA ANGKUTAN UMUM  
TERMINAL BAYANGAN DI SEKITAR LANDUNGSARI KOTA MALANG**

Hari/ Tgl Seminar : 11 AGUSTUS 2012

Dinyatakan : **Layak / Tidak Layak**

Untuk Tugas Akhirnya dijadikan 'Buku Hitam' (Syarat Mengikuti Sidang  
Komprehensif) dengan catatan sebagai berikut :

Contoh :

- Materi kurang layak
- Metodologi kurang sesuai
- Apabila dirasa perlu, dapat menggunakan kertas terpisah.

---

---

---

---

---

Pembimbing I

(ARIEF SETIYAWAN, ST, MT)

Pembimbing II

(IKA DAMAYANTI, ST)





PT. BNI (PERSERO) MALANG  
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145  
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

**LEMBAR PERSETUJUAN  
LAYAK SIDANG KOMPREHENSIF**

**Tugas Akhir Mahasiswa :**

Nama : RIZA HERFANI

NIM : 04.24.015

**Judul Tugas Akhir :**

**KAJIAN PEMBERHENTIAN SEMENTARA ANGKUTAN UMUM  
TERMINAL BAYANGAN DI SEKITAR LANDUNGSARI KOTA MALANG**

**Hari/ Tgl Seminar : 8 AGUSTUS 2012**

Dinyatakan : **Layak / Tidak Layak**

**Untuk Tugas Akhirnya dijadikan 'Buku Hitam' (Syarat Mengikuti Sidang  
Komprehensif) dengan catatan sebagai berikut :**

**Contoh :**

- Materi kurang layak
- Metodologi kurang sesuai
- Apabila dirasa perlu, dapat menggunakan kertas terpisah.

---

---

---

---

---

**Pembimbing I**

  
(ARIEF SETIYAWAN, ST, MT)

**Pembimbing II**




  
(IKA DAMAYANTI, ST)

## LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

NAMA : Riza Herfani  
 NIM : 04.24.015  
 JUDUL : Kajian Pemberhentian Sementara Angkutan Kota "Terminal Bayangan" Di Kota Malang  
 PEMBIMBING I: Arief Setiyawan, ST. MT

NO	TANGGAL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
	8/8-2012	-Perbaiki Tinjauan Literatur -Perbaiki bab V Analisis	
	9/8-2012	-Perbaiki pemetaan perilaku -Tambahkan Rekomendasi	
	10/8-2012	Acc Sidang	

**LEMBAR ASISTENSI  
TUGAS AKHIR**



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

NAMA : Riza Herfani  
 NIM : 04.24.015  
 JUDUL : Kajian Pemberhentian Sementara Angkutan Kota "Terminal Bayangan" Di Kota Malang  
 PEMBIMBING II : Ika Damayanti, ST

NO	TANGGAL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
	8/8-2012	- Perbaiki Bab IV Gambaran Umum - Tambahkan ATAHAN di bab V	
	9/8-2012	- Perbaiki tata tulis/redaksi onal	
	10/8 '12	ACC sidang kompetensi	

**BERITA ACARA SEMINAR HASIL**


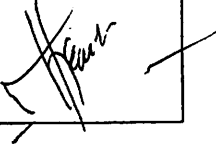
**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL  
MALANG**

Hari/Tanggal : Rabu, 8 Agustus 2012

Judul : Kajian Pemberhentian Sementara Angkutan Umum Terminal Bayangan Disekitar Terminal Landungsari Kota Malang

Nama : Riza Herfani

NIM : 04.24.015

Penguji	Pertanyaan dan Saran	Tanggapan	Ttd
1.Ir. A. Nurul Hidayati, MTP	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tambahkan tinjauan tentang terminal bayangan</li><li>• Komponen pelaku masih kurang, perlu ditambahkan lagi</li><li>• Rumusan kajian belum sesuai dengan sasaran</li><li>• Perbaiki rekomendasi</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Masukan-revisi</li><li>• Masukan-revisi</li><li>• Masukan-revisi</li><li>• Masukan-revisi</li></ul>	
2.Endratno Budi.S, ST	<ul style="list-style-type: none"><li>• Perjelas lagi tentang kegunaan perhitungan LOS</li><li>• Pendekatan behavior mapping diperjelas lagi</li><li>• Apa hubungan karakteristik dengan perilaku pada aspek pelaku terminal bayangan</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Masukan-revisi</li><li>• Masukan-revisi</li><li>• Masukan-revisi</li></ul>	

Mengetahui,

Pembimbing I

  
Arief Setyawan, ST, MT

Pembimbing II

  
Ika Damayanti, ST

**DAFTAR ABSENSI MENGIKUTI  
UJIAN SKRIPSI / SIDANG KOMPREHENSIF  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI / PWK**

Nama Mahasiswa : RIZA HERFANI  
NIM : 04.24.015



NO.	NAMA MAHASISWA & NIM	JUDUL SKRIPSI	TTD PENGULI
1.	PIRESNA GANANTA 03.24.013	STRATEGI PENGEMBANGAN MAWASANA PERIKHATAN KECAKHTAN BADAS KABUPATEN KEDIRI	1. 2. 3.
2.	HALIM MANSYUR 04.24.040	STUDI KELAYAKAN KOTA PALANGGARAYA SEBAGAI PUSAT PEMERINTAHAN IBU KOTA	1. 2. 3.
3.	Andre Ansmotollah 06.24.038	Identifikasi Ruang Publik yang terdampak berdasarkan intervensi masyarakat Islam Tegalwang dengan Hindu Torpati	1. 2. 3.
4.	GAODEDUA LECUIA DA CRUZ COSTA 07.24.004	PENELITIAN PRIORITAS PERBAIKAN JALAN DI JL. SOEKARNO HATTA, JL. MT. HARJONO, JL. T. LUGOMAS, JL. GATJAHARA DAN JL. SUMBERSADI KEC. LUMOWARU KOTA MALANG	1. 2. 3.
5.	LALU LUDAH SOROGA 04.24.027	PELATAAN LANDMARK BERDASARKAN KARAKTER MAWASANA DI KOTA MATARAM	1. 2. 3.

Mengetahui  
Sekretaris Jurusan

Ariet Setiawan, ST, MTP



NATIONAL INSTITUTE OF TECHNOLOGY  
MALANG

Bendungan Sigura-gura Street No.2 Malang Phone 0341- 551431 Ext. 261

ITN LANGUAGE LABORATORY

This certifies that

RIZA HERFANI

has taken

TOEFL- EQUIVALENT TEST

administered

by ITN LANGUAGE LABORATORY

APRIL 27, 2009

EXAMINEE'S SCORE RECORD

Section 1	Section 2	Section 3	Total Score
43	42	43	426

SCALED SCORES



Head of Language Laboratory

MALANG, Addy Utomo, M.Pd  
NIP.Y.102 87 00162





### PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam Seminar Hasil tingkat Sarjana Jurusan Teknik Planologi / Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : RABU  
Tanggal : 8 AGUSTUS 2012

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : RIZA HERFANI  
NIM : 04.24.015

Perbaikan tersebut meliputi :

- Hub Sasaran vs Analisis LOS. } kedar. dukay & Kegunaan?
- Analisis Kapasitas vs LOS }  
↓  
jadi Rekomendasi.
- Ruang diluar badan jalan harus dipertimbangkan vs LOS pedestrian.  
→ Sasaran.
- Analisis perilaku → Polaku + Ruang + Waktu. ada justifikasi.  
↓  
kuantifikasi
- Karakteristik pengguna dg perilaku & Aktivitas. ok.  
mis. sopir → dibedakan - waktu.  
- kepemilikan kendaraan.  
- sistem ngotem & tidak.  
- penumpang → dari luar kota & Tak.  
• Terburu? atau tidak.
- Araban vs Sasaran.  
↓  
Rigid & Detail
- Motivas. ?? → perilaku → Wawancara → Konsistensi
- Identifikasi: Polaku → Sopir → Polaris setgas terminal/Dishub. } (Hykup materi!!  
→ Petugas → Parkir & calo  
→ Penumpang

Dosen Pembimbing/Penguji

ARIEF SETIAWAN, ST, MT





INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

Jl. Bendungan Sigura - gura 2  
MALANG

## PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam Seminar Hasil tingkat Sarjana Jurusan Teknik Planologi / Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : SELAS

Tanggal : 7 AGUSTUS 2012

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : RIZA HERFANI

NIM : 04.24.0

Perbaikan tersebut meliputi :

1. Buat def. terminal bayangan → kegiatan

↳ pelaku

↳ peritaku?

langsung

perugas

terdampak

perumpang pgs.  
sopir  
formal  
informal  
PKL  
pejalan  
toto / LL  
sekitar  
pensi  
partir  
caho

2. Data sesuai dgn sasaran → bpe data yg tdk dimasukkkan!  
→ analisis masis blm mencerminkan analisis

3. Rumusan bagian blm berkaitan dgn sasaran.

4. Rekomendasi blm mencerminkan hal itu.

Desen Pembimbing/Penguji

IR. A. NURUL HIDAYATI, MTP



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

Jl. Bendungan Sigura - guru 2  
MALANG

## PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam Seminar Hasil tingkat Sarjana Jurusan Teknik Planologi / Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : SELAS

Tanggal : 7 AGUSTUS 2012

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

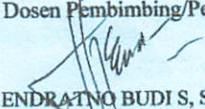
Saudara : RIZA HERFANI

NIM : 04.24.0

Perbaikan tersebut meliputi :

- ⊙ Pendekatan *behavioral mapping*
  - untuk apa? → teori??
  - Operasionalnya
    - place <sup>cm</sup> Lokasi mana saja yg dicak? *dasar?*
    - person <sup>cm</sup> siapa saja yg dicak? *pentingnya?*
    - FOKUS PETA ⊕ kuantifikasi ⊕ interpretasi
- ⊙ LOS, kok hente mau sasaran? brnt apa?
  - LOS pedestrian??
- ⊙ Aja pengaruh hente
  - kankerisme pengguna → Perilaku!
  - Penumpang?

Dosen Pembimbing/Penguji

  
ENDRATNO BUDI S, ST





# INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Kampus I : Jl.Bendungan Sigura-gura No.2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax.(0341) 553015 Malang 65145

Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

## DESIGN SURVEY DINAS PERHUBUNGAN

**NAMA** : Riza Herfani

**NIM** : 04.24.015

**PERIHAL** : Pengumpulan data untuk Tugas Akhir

**JUDUL** : Kajian Pemberhentian Sementara Angkutan Umum Terminal Bayangan  
Disekitar Terminal Landungsari Kota Malang

Adapun data yang diperlukan sebagai berikut :

<b>DATA YANG DI PERLUKAN</b>	<b>BENTUK DATA</b>
1. Jumlah Trayek Angkutan 2. Jumlah armada masing-masing trayek	1. Tabel, Uraian, Peta 2. Tabel, Uraian



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA



---

FORM WAWANCARA  
DINAS PERHUBUNGAN  
Ka. Bidang Angkutan

I. Identitas Responden

Nama : I GUSTI NGURAH  
Jabatan : KA. BIDANG ANGKUTAN

II. Daftar Pertanyaan

1. Bagaimana pendapat bapak tentang aktivitas terminal bayangan yang ada di sekitar terminal Landungsari Kota Malang ?



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA



---

FORM WAWANCARA  
Ka. Terminal Landungsari  
Kota Malang

I. Identitas Responden

Nama : Bapak SUDJAK  
Jabatan : KA. TERMINAL LANDUNGSARI

II. Daftar Pertanyaan

1. Bagaimana pendapat bapak tentang aktivitas terminal bayangan yang ada di sekitar terminal Landungsari Kota Malang ?



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA



---

FORM WAWANCARA  
PENGEMUDI ANGKUTAN UMUM

I. Identitas Responden

Nama : MUJIANTO ⇒ TRAYEK : CKL

II. Daftar Pertanyaan

1. Alamat : Jl. simp. Candi Panggung  
Kecamatan : Kelurahan :
2. Pendidikan Terakhir : SMP
3. Alasan Tidak Masuk Terminal :
4. Jumlah Ngetem Dalam Sehari :



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA



---

FORM WAWANCARA  
PENUMPANG ANGKUTAN UMUM

I. Identitas Responden

Nama : MARNI  
Pekerjaan : KARYAWAN SWASTA

II. Daftar Pertanyaan

1. Alamat : JL. MT. HARYONO  
Kecamatan : Kelurahan :
2. Pendidikan Terakhir : SMA
3. Alasan Tidak Masuk Terminal :





INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA



---

FORM WAWANCARA  
CALO PENUMPANG

I. Identitas Responden

Nama : TOPAN  
Pekerjaan : CALO PENUMPANG

II. Daftar Pertanyaan

1. Alamat : JL. MT. HARYONO GG.7  
Kecamatan : Kelurahan :
2. Pendidikan Terakhir : SD
3. Alasan Menjadi Calo Penumpang : Tidak memiliki keahlian lain.

## PERSEMBAHAN'KU

Alhamdulillah kepada ALLAH SWT atas anugerah yang diberikan kepada hamba dengan pemberian umur panjang dan kesehatan dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

Untuk **ABAH & MAMA** terima kasih telah dengan sangat sabar merawat dari kecil hingga sekarang telah menjadi seorang **SARJANA**, terima kasih atas segala bentuk dukungan yang

**ABAH & MAMA** berikan kepada anak laki-laki' mu ini...

Untuk kakak **RINA** terima kasih pengertian & perhatiannya slama ini serta dukungan finansial yang kadang tak terduga masuk di rekening'ku...hahaha

Untuk keluarga besar **RIZA KATE** se-Kalimantan Timur & se-Kalimantan Selatan, Keluarga di-Samarinda, Kutai Kertanegara, Muara Muntai, Banjarmasin, Amuntai Terimakasih telah mendoakan agar saya selalu mendapatkan perlindungan dari ALLAH SWT...

Untuk dosen wali saya Pak Agung terimakasih telah membimbing saya dalam menempuh perkuliahan hingga akhirnya mendapatkan gelar sarjana...

Untuk dosen pembimbing tugas akhir saya Pak Arief & Bu Ika terimakasih telah membimbing saya dalam menyelesaikan tugas akhir ini dengan penuh kesabaran...

Untuk Bu Nurul terimakasih telah memberikan motivasi & perhatiannya samapai akhirnya saya telah menyelesaikan tugas akhir ini...

Untuk Pak Koko, Pak Tomo Pak Tri, Pak Budi, Bu Mira, Bu Maria, Bu Fanita, Bu Nindya, Mba Puji, Mba Virta terimakasih atas dukungan & semangat dalam menyelesaikan perkuliahan ini...(walaupun lama 8 tahun pak-bu..hehehehe)

Untuk Bang Reza terima kasih banyak atas waktu, dukungan, diskusi, motivasi yang sangat membantu saya dalam menyelesaikan tugas akhir ini

### To All My Best Friend :

Arfan : Stop sudah baku tipu dengan itu permainan online yg tidak berguna, ayo move on garap proposal-hasil-sidang kompre...

Niden : Tempo sudah garap tugas akhir, stop baku tipu dengan tu bbn...

Ano : Stop sudah sementara itu proyek, kaka pu skill tu mahal dia pu harga jadi sebaiknya ka2 selesaikan dulu tugas akhir, supaya ka2 tambah skill, tempo selesaikan itu PKN...

Yanto\_meo : Mental tidak ada, kuat rencana no realisasi,  
kuat baku tipu orang pu anak perempuan lewat telpon, susah  
bujuk klo lagi tidur (masa tidur 18 jam sehari, manusia ka  
kucing tu), hahahaha..tempo kumpul sudah tu laporan PKN,,  
Izzy : Anak TIMLES yang tasiram di malang dia ini sudah,  
cepat selesaikan itu PKN, Bu Fanita menunggu'nu....  
Dody(sang\_gitarisINDIE) : ganti profesi mas ya jd  
konsultan, katanya anak INDIE...hahahaha

### To All Pasukan Koboi Periode ke-2 :

Rahim : Kuat baku bujuk di telpon, kuat tasalah kirim sms,  
km pikir ak dinas perijinan kah,,hahaha(laki-laki tipologi  
futsal akhh)

Aviq : Kita lulus wal,,ku akui perjuangan tak kenal lelah'nu  
wal,hebaat.....

Deny : Stop dengan kau punya binggung2 itu e bikin panik  
saja..haha

Fajrin : Kau punya gaya lugu itu bikin cair suasana memang,  
tingkatkan wal seni lenong'nu itu,,haha

Ricken : kuat bikin diri keras, sebentar dapat bungkus dari  
saya baru kau rasa,,haha (laki-laki Rastafarian akhhh)

Om Moe : Om pu brewok tu memang itu sudah kuncinya,  
potong kaaaa kasih tipis, kita ngeri juga liatnya,hahae...Owh  
iya om pu mulut manis tu macam penjual obat saja,,hehehe

Uza, Toro, Bang Satriadi, Bang Taufik'97, Bang Tulus,  
Andre, Maman...saling mendukung di langkah akhir yang



susah didapat pada kesempatan akhir, hanya tugas akhir saja yang bisa mendekatkan,,(serba akhir akhh)hahaha

Untuk semua yang tidak bisa di sebut satu persatu, terimakasih atas semua yang telah diberikan ke saya...

Tak ada gading yang tak retak, tak ada yang sempurna karena kesempurnaan hanya milik yang Maha Kuasa ALLAH SWT...



Salam Saya,  
**RIZA'KATE\_KT'BORNEO**