

KINERJA OPERASIONAL PELAYANAN TERMINAL KABUPATEN GRESIK

Anak Agung Sagung Alit Widyastuty
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
adityawirayudha@yahoo.com

Abstrak

Terminal sebagai prasarana perhubungan darat yang sangat penting, yaitu sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang serta sebagai tempat persinggahan bagi bus-bus ditengah perjalanannya. Fungsi utama dari terminal yakni sebagai penyedia fasilitas masuk dan keluar dari obyek-obyek yang akan diangkut, penumpang atau barang, menuju dan dari sistem. Sesuai dengan fungsi terminal yang berperan dalam menunjang tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan, maka keberadaan terminal perlu direncanakan dengan baik agar dapat mengefektifkan dan mengoptimalkan kinerja dari terminal.

Fenomena yang terjadi saat ini adalah banyak calon penumpang dan penumpang yang naik dan

1. Titik konsentrasi penumpang dari segala arah yang berkumpul atau menuju ke sana, karena tujuan perjalanan di sekitar terminal atau yang akan berganti kendaraan.
2. Titik dispersi, yaitu tempat penyebaran penumpang ke segala penjuru kota atau keluar kota, atau ke beberapa tujuan khusus seperti *airport*, stasiun KA, dsb.
3. Titik tempat penumpang berganti moda angkutan.
4. Pusat pelayanan penumpang untuk naik dan turun kendaraan, menunggu, membeli karcis, dan beberapa keperluan yang bersangkutan dengan perjalanan.
5. Tempat untuk memproses kendaraan dan muatan

Manfaat yang akan diperoleh dengan adanya terminal (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1994: 93):

1. Sebagai tempat yang secara langsung dapat diketahui oleh penumpang sebagai tempat bertemunya berbagai jenis angkutan umum.
2. Sebagai tempat yang mudah untuk melakukan transfer antar berbagai moda dan pelayanan.
3. Sebagai fasilitas informasi bagi penumpang.
4. Sebagai tempat untuk mengendalikan pengoperasian angkutan.
5. Menghilangkan kendararaan umum berhenti di sembarang tempat dalam jangka waktu yang lama ('ngetem' di jalan).

Berdasarkan jenis materi yang diangkut, terminal dibedakan menjadi 2 (Kep. Menhub. No. 31 tahun, Pasal 1):

1. Terminal penumpang
Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang,

perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan angkutan umum.

2. Terminal barang
Terminal barang adalah prasarana transportasi bagi keperluan perpindahan barang dan pengiriman barang.

Berdasarkan Kep. Menhub No. 31 tahun 1995 Pasal 2, tentang Tipe dan Fungsi Terminal, mengklasifikasikan terminal penumpang menjadi tiga tipe, yaitu:

1. Tipe A, berfungsi melayani kendaraan untuk angkutan umum antar kota dan antar propinsi (AKAP) dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan dalam kota (ADK) dan angkutan pedesaan (ADES).
2. Tipe B, berfungsi melayani angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan dalam kota (ADK) dan/atau angkutan pedesaan (ADES).
3. Tipe C, berfungsi melayani angkutan dalam kota (ADK), dan/atau angkutan pedesaan (ADES).

Sedangkan terminal penumpang berdasarkan tingkat pelayanan yang dinyatakan dengan jumlah arus minimum kendaraan per satu satuan waktu mempunyai cirri-ciri sebagai berikut:

1. Terminal tipe A: 50-100 Kendaraan
2. Terminal tipe B: 25-50 Kendaraan
3. Terminal tipe C: 25 Kendaraan

Prasarana yang harus disediakan adalah sedemikian sehingga mampu mengantisipasi pelayanan ataupun pergerakan seperti yang dijelaskan pada Tabel berikut:

Tabel .1
Komponen Prasarana Yang Diperlukan
Untuk Setiap Aktifitas Yang Terjadi Di Dalam Terminal

No	Aktifitas	Komponen Prasarana yang Dibutuhkan
1	Kedatangan bus dari luar terminal	Lajur bus
2	Naiknya penumpang ke bus	Platform/berth/bus bay
3	Turunnya penumpang dari bus	Platform/berth/bus bay
4	Bus menunggu penumpang naik/turun	Platform/berth/bus bay
5	Penumpang menunggu bus	Platform atau ruang tunggu yang dilengkapi tempat duduk
6	Penumpang transfer bus	Platform/berth/bus-bay
7	Pembelian tiket	Kios tiket
8	Perawatan bus ringan	Platform khusus/bengkel kecil
9	Penyimpanan bus	Garasi terbuka/tertutup
10	Park & Ride	Areal parkir tertutup
11	Kiss & Ride	Lajur/platform untuk kendaraan/taxi

Sumber: Santoso, I (1996):5-17

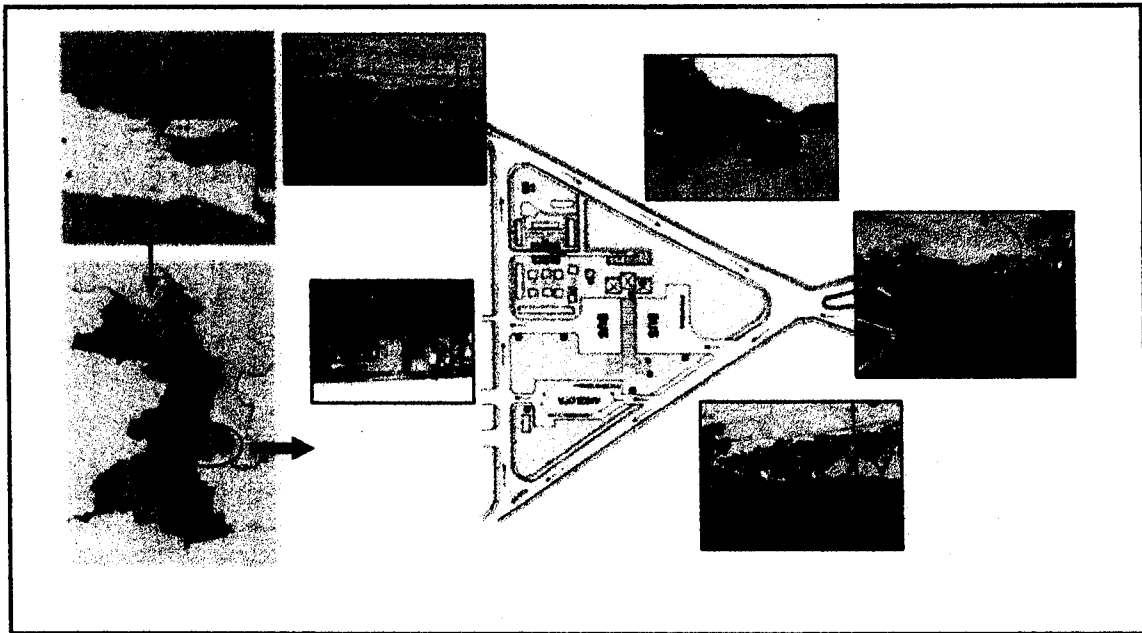
Terminal bus lama yang dimiliki Kabupaten Gresik sebelum Th. 1997 adalah Terminal Bus Sidomoro yang berada di Jl. Veteran, Kecamatan Gresik. Latar belakang relokasi terminal lama dikarenakan terminal sudah tidak dapat menampung perkembangan armada dan penumpang yang semakin meningkat dengan luasan terminal yang relatif kecil untuk standar terminal tipe B yaitu hanya 1,3 Ha.

Memperhatikan kondisi yang semakin serabut dan lokasi yang terbatas, sehingga dilakukan relokasi terminal bus ke pinggiran kota yaitu di Jl. Dr. Wahididn Sudirohusodo, Kecamatan Cerme, dengan nama Terminal Bunder yang beroperasi tahun 1997. Pemandangan lokasi terminal bus bagi Pemerintah Kabupaten Gresik ini dengan harapan dapat menanggulangi kemacetan dalam kota, meningkatkan kapasitas terminal, meningkatkan pelayanan, pemerataan pembangunan dan meningkatkan pendapatan asli daerah.

Hasil wawancara dengan sopir bus dan pengamatan awal rata-rata tiap hari bus yang masuk ke Terminal Bunder hanya mendapat 2 penumpang saja, bahkan tidak mendapat

penumpang. Selain itu, Terminal Bunder tidak memiliki jadwal keberangkatan dan kedatangan bus. Ditambah lagi bus-bus yang masuk ke terminal ngetem terlalu lama karena sepi penumpang. Demikian juga ruang tunggu penumpang acapkali terlihat kosong. Sepinya Terminal Bunder dari pengunjung mengakibatkan banyak penyedia jasa yang menutup dagangannya. Dari hasil pengamatan awal kios yang masih buka di Terminal Bunder hanya 35% saja dan sebagian besar agen travel. Fasilitas Terminal Bunder yang kurang terawat dan banyak fasilitas yang tidak berfungsi dengan semestinya menambah keengganan penumpang bus untuk ke Terminal Bunder. Kondisi ini mengakibatkan berkurangnya fungsi dan manfaat dari Terminal Gresik.

Melihat kondisi tersebut, perlu dilakukan studi untuk mengevaluasi kinerja Terminal Bunder. Dengan demikian, strategi yang sesuai bagi pengembangan Terminal Bunder dapat diidentifikasi sesuai dengan analisis perencanaan transportasi untuk menuju kepada tercapainya efektifitas dan pengoptimalan kinerja Terminal Bus Bunder.



Gambar 1. Peta lokasi dan layout terminal Bunder Gresik.

Identifikasi permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Penumpang bus kurang memanfaatkan Terminal Bunder sebagai tempat naik turunnya penumpang bus, dimana keadaan terminal acapkali terlihat kosong dan jumlah penumpang bus yang sedikit.
2. Fasilitas Terminal Bunder yang tidak berfungsi sepenuhnya baik dari aspek fisik dan non fisik, sehingga terminal terkesan kurang terawat dan suasana terminal menjadi kurang nyaman.
3. Lebih jauh lagi, kondisi tersebut dapat mengakibatkan berkurangnya nilai manfaat terminal bagi pemerintah daerah karena menurunnya pendapatan terminal, selain itu juga mengurangi nilai manfaat bagi pengguna lain seperti para penyedia jasa contohnya antara lain: para pedagang dan agen travel di Terminal Bunder.

Dari identifikasi permasalahan tersebut, dapat dirumuskan permasalahan yang nantinya akan diidentifikasi strategi yang sesuai dengan analisis yang akan dilakukan dalam penelitian, yaitu:

1. Bagaimanakah kinerja operasional Terminal Bunder di Kabupaten Gresik?
2. Apa penyebab dari permasalahan yang

timbul di Terminal Bunder di Kabupaten Gresik?

Tujuan Dari Penelitian ini adalah :

1. Mengevaluasi Kinerja Operasional Terminal di Kabupaten Gresik.
2. Menemukan permasalahan yang timbul di Terminal Kabupaten Gresik

METODE PENELITIAN

Rancangan penelitian yang digunakan adalah dengan pendekatan Deskriptif Kualitatif. Dengan menjabarkan dari aspek Spasial, Aspek Teknis dan Aspek penyebab permasalahan di terminal Bunder Gresik.

Populasi dari penelitian ini adalah sopir angkutan bis yang masuk dan keluar terminal juga dengan calon penumpang yang sedang menunggu di area tunggu terminal. Perhitungan pengambilan dengan metode sampling acak sederhana ini sebesar 10% dari jumlah populasi dianggap sudah mewakili. Sampel yang digunakan untuk sopir adalah 10% dari total bus yang masuk Terminal Bunder dan untuk masyarakat/penumpang sampel yang dianggap

mewakili yaitu 2 x jumlah sopir bus. Jumlah rata-rata bus yang masuk sebesar 217 bus, jadi total sampel sopir sebesar 21,7 responden. Untuk kemudahan perhitungan, sampel sopir dibulatkan sebesar 22 responden. Dengan

demikian sampel penumpang sebesar 44 responden.

Untuk lebih jelasnya akan di jabarkan pada tabel 2 di bawah ini.

Tabel. 2 tabel desain survey

No.	Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Sumber Data	Cara Survei	Metode
1.	Mengetahui aspek spasial	Kebijakan tata ruang	Kebijakan penggunaan lahan	RT/RW dan RT/RK	Survei sekunder dan primer	Analisis Deskriptif Kualitatif
2.	Mengetahui tingkat pelayanan terminal	Karakteristik penumpang bus	<ul style="list-style-type: none"> - Volume penumpang. - Waktu tunggu penumpang. - Pola perjalanan (asal tujuan) penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> - Hasil pengamatan di lapangan. - hasil wawancara penumpang. 	Survei primer	Analisis Deskriptif Kualitatif
		Kesesuaian fasilitas terminal	- Standar Terminal.	<ul style="list-style-type: none"> - data jenis fasilitas di Terminal Bunder - hasil wawancara. - Kep. Men. Hub. No. 31 Th. 1995 	Survei primer	Analisis Deskriptif Kualitatif
3.	Mengetahui penyebab masalah	Permasalahan di terminal	<ul style="list-style-type: none"> - Persepsi pemerintah, penumpang dan sopir bus mengenai tingkat pelayanan terminal saat ini. - Persepsi pemerintah, penumpang dan sopir bus terhadap penyebab permasalahan yang terjadi di terminal saat ini. 	- Hasil wawancara dengan pemerintah, penumpang bus dan sopir bus	Survei primer	Analisa Deskriptif Kualitatif

HASIL PENELITIAN

Analisis Aspek Spasial

Analisis aspek spasial adalah analisis kesesuaian lokasi terminal dan penggunaan lahan di sekitar terminal saat ini dengan rencana tata ruang yang akan dijabarkan dalam tabel di bawah ini

Tabel 3 analisis spasial kesesuaian lahan

1	Adanya peningkatan kelas terminal dari kelas C menjadi Kelas B	<ul style="list-style-type: none"> • Luasan terminal tidak memungkinkan untuk mengadakan perluasan dalam rangka pelaksanaan rencana RT/RW Kab. Gresik. • Arus kendaraan persatuan waktu kurang dari 25 kendaraan /jam • Fasilitas terminal tidak memadai 	Syarat menjadi terminal kelas B adalah : <ul style="list-style-type: none"> • jumlah arus minimum kendaraan persatuan waktu adalah 25 – 50 kendaraan. • Fungsi terminal kelas B melayani angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan dalam kota dan angkutan pedesaan. • Selain fasilitas utama sarana dan prasarana di terminal kelas B di lengkapi dengan fasilitas pendukung
2	Pembangunan terminal kargo di terminal Bunder Gresik	<ul style="list-style-type: none"> • Luasan terminal tidak memadai. • Area parker untuk kargo tidak ada. • Fasilitas pendukung terminal kargo tidak ada. 	<ul style="list-style-type: none"> • Terminal kargo adalah termasuk dalam terminal barang dimana prasarana transportasinya bagi keperluan perpindahan barang dan pengiriman barang. • Memerlukan area yang sangat luas. • Aksesibilitas tinggi

Analisis Aspek Teknis

Aspek analisis teknis adalah dengan menganalisis dari karakteristik penumpang dan tingkat pelayanan terminal.

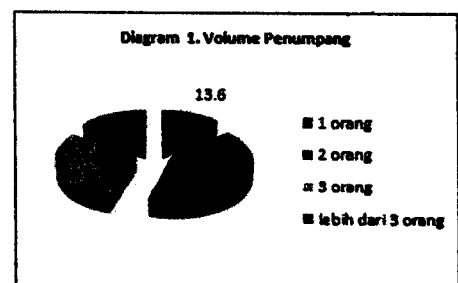
1. Analisis Karakteristik Penumpang.

Analisis karakteristik penumpang dilihat dari volume penumpang, waktu tunggu penumpang, pola pergerakan penumpang, frekuensi perjalanan dan keperluan perjalanan.

a. Volume penumpang

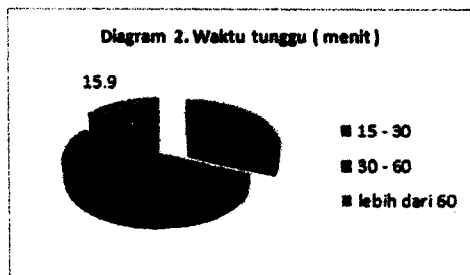
Dari hasil analisis volume penumpang, hampir separuh dari calon

penumpang yang ada di ruang tunggu terminal (40,9%) berjumlah 2 orang pengikut. sehingga diartikan bahwa setiap calon penumpang membawa 1 orang pengikut untuk bersama-sama melakukan perjalanan.



b. Waktu tunggu penumpang

Data yang diperoleh berdasarkan pengisian kuisioner yang disebarakan ke 44 responden yang merupakan calon penumpang di ruang tunggu penumpang. Dari hasil analisis waktu tunggu bus calon penumpang untuk mendapatkan bus yang diinginkan adalah lebih dari separuhnya (52,3%) adalah 30 menit-60 menit. Ini berarti waktu tunggu tidak terlalu lama untuk mendapatkan bus yang dituju.



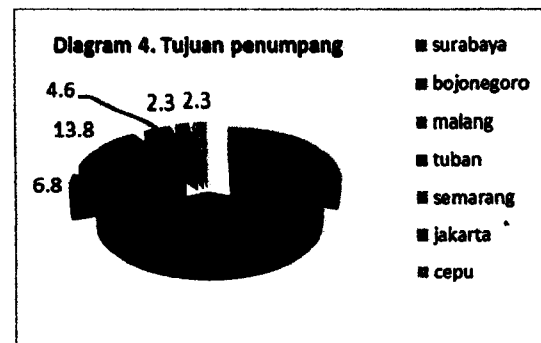
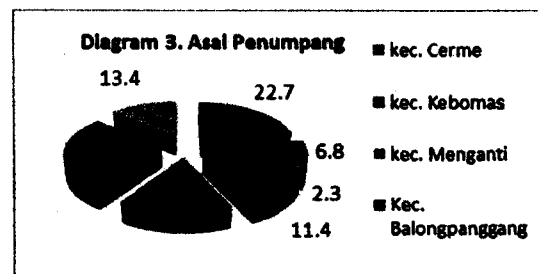
c. Pola pergerakan penumpang

Data yang diperoleh berdasarkan pengisian kuisioner yang disebarakan ke 44 responden yang merupakan calon penumpang di ruang tunggu penumpang.

Dari hasil analisis asal calon penumpang yang ada di ruang tunggu terminal adalah 27,4% berasal dari Kecamatan Duduksampeyan. Sehingga apabila Terjadi relokasi terminal di daerah Kecamatan Duduksampeyan sangatlah mendukung aktivitas pergerakan penduduknya.

Dari hasil analisis tujuan calon penumpang adalah 29,6% calon penumpang bertujuan untuk pergi

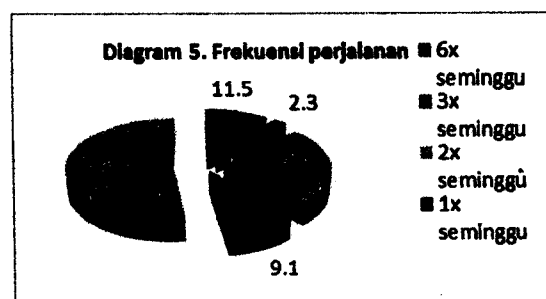
ke Surabaya. Akses dari terminal Bunder untuk Ke Surabaya, langsung melewati jalan Tol Pintu Gerbang Manyar menuju ke arah terminal Tambak Osowilangon lalu ke Terminal Purbaya Surabaya.



d. Frekuensi perjalanan

Data yang diperoleh berdasarkan pengisian kuisioner yang disebarakan ke 44 responden yang merupakan calon penumpang di ruang tunggu penumpang.

Dari hasil analisis frekuensi perjalanan di dapat 52,3% responden melakukan perjalanan dengan menggunakan jasa terminal Bunder.



e. **Keperluan perjalanan**

Data yang diperoleh berdasarkan pengisian kuisisioner yang disebarkan ke 44 responden yang merupakan calon penumpang di ruang tunggu penumpang.

Dari hasil analisis keperluan penumpang dalam berpergian adalah separuh dari responden (50%) mempunyai keperluan keluarga.



2. **Analisis Tingkat pelayanan Terminal**

Analisis tingkat pelayanan terminal dilihat dari system sirkulasi datang dan pergi bus, fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

1. **Sistem sirkulasi datang dan pergi bus**
System sirkulasi pergi dan datang bus dilihat dari Volume bus yang masuk ke terminal Bunder Gresik, dan waktu bus masuk dan keluar terminal.

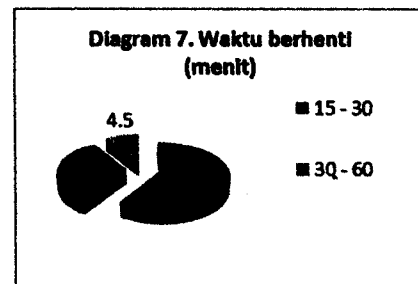
a. **Volume Bus**

Rata - rata volume bus yang masuk adalah 111 s/d 237 bus dalam satu hari (24 jam) sehingga jika dianalisis dengan kelas terminal maka persatuan waktu bus yang masuk ke terminal Bunder Gresik adalah $(111 + 237) / 2 = 174$ rata - rata jumlah bus yang masuk ke terminal $174 / 24 = 7.24$ dibulatkan 8 (delapan) bus yang masuk ke terminal Bunder tiap satuan waktunya. Sehingga dari hasil analisis maka terminal Bunder termasuk dalam terminal kelas C

b. **Waktu masuk dan keluar bus**

Waktu bus masuk dan keluar terminal oleh peneliti di rangkum menjadi waktu lamanya bus berhenti di terminal untuk menurunkan penumpang dan menaikkan penumpang.

Dari hasil analisis waktu berhenti bus di terminal Bunder Gresik adalah 29,5% bus memerlukan waktu untuk berhenti menurunkan dan menaikkan penumpang adalah 15 - 30 menit.



2. **Fasilitas terminal**

Fasilitas terminal terbagi menjadi fasilitas utama dan fasilitas pendukung.

Fasilitas utama terdiri dari jalur pemberangkatan kendaraan umum, jalur kedatangan kendaraan umum, tempat parkir kendaraan umum, bangunan kantor terminal, tempat tunggu calon penumpang dan pengantar, menara pengawas, loket penjualan tiket, penandaan, pelataran parkir kendaraan.

Fasilitas penunjang terdiri dari : kamar kecil/toilet, Musholah, kios / kantin, ruang pengobatan, ruang informasi dan pengaduan, telepon umum, tempat penitipan barang dan taman.

a. **Fasilitas utama**

Analisis fasilitas utama berdasarkan eksisting dengan peraturan yang ada, yang akan dijabarkan pada tabel 4.

Tabel 4 Analisis Fasilitas Utama Terminal Bunder Gresik.

1	Jalur pemberangkatan kendaraan umum	Adanya pemisahan antara jalur pemberangkatan untuk jalur bus, jalur angkutan antar kota, dan jalur kendaraan pribadi	Sudah terdapat pemisahan jalur kendaraan.
2	Jalur kedatangan kendaraan umum	Adanya pemisahan antara jalur pemberangkatan untuk jalur bus, jalur angkutan antar kota, dan jalur kendaraan pribadi	Sudah terdapat pemisahan jalur kendaraan.
3	Tempat parkir kendaraan umum	Luasan tempat parkir disesuaikan dengan tipe terminal A, B dan C	Luasan sudah memadai, terdapat perkerasan, tetapi tidak terdapat pemisahan jalur kendaraan
4	Bangunan kantor terminal	Terdapat bangunan kantor terminal	Sudah terdapat bangunan kantor terminal bersebelahan dengan jalur bus / platform/breth/bus way
5	Ruang tunggu calon penumpang / pengantar	Luasan tempat parkir disesuaikan dengan tipe terminal A, B dan C	Sudah terdapat ruang tunggu, dengan luasan yang sesuai dengan tipe C, hanya keadaannya yang kotor dan tidak terawat, kursi yang tersedia juga terbatas lebih banyak di pakai istirahat para pengasong.
6	Menara pengawas	Terdapat menara pengawas	Terdapat menara pengawas tetapi tidak digunakan secara maksimal. Jumlah menara pengawas ada 2. Di jalur kedatangan dan di jalur keberangkatan. Tetapi yang hanya digunakan hanya di jalur keberangkatan, karena berfungsi ganda sebagai tempat penarikan retribusi bus. Hal ini tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.
7	Loket penjualan karcis	Terdapat penjualan karcis masuk	Tidak terdapat loket penjualan karcis masuk terminal. Hal ini tidak sesuai dengan peraturan, sehingga dapat menimbulkan percampuran antara calon penumpang, pengantar dan pedagang asongan
8	Penandaan	Jelas, mudah di baca dan mudah dimengerti	Sudah terdapat penandaan di sekitar lingkungan terminal, tetapi kurang ditaati oleh para calon penumpang, pengantar dan pengguna kendaraan umum
9	Pelataran parkir kendaraan pengantar	Luasan tempat parkir disesuaikan dengan tipe terminal A, B dan C	Sudah terdapat tempat parkir untuk kendaraan pengantar hanya letaknya yang tertutup dan kurang jelas arah penandaan untuk masuk dan keluar kendaraan.

b. Fasilitas penunjang

Analisis penunjang berdasarkan keadaan eksisting dengan peraturan yang berlaku, yang akan dijabarkan pada tabel 5

Tabel 5. Analisis Fasilitas Penunjang Terminal Bunder Gresik

1	Kamar kecil/toilet	Berdasarkan keputusan menteri perhubungan no. 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, tercantum jenis-jenis fasilitas umum yang disesuaikan dengan tipe terminal	Kamar kecil/ toilet yang terdapat di terminal Bunder berjumlah 2 buah, keadaan kotor tidak terawat terkesan kumuh. Terdapat pemungutan retribusi untuk masuk ke toilet.
2	Musholah	Berdasarkan keputusan menteri perhubungan no. 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, tercantum jenis-jenis fasilitas umum yang disesuaikan dengan tipe terminal	Terdapat 1 (satu) Musholah dengan luasan yang memadai. Perletakan yang tidak sesuai dengan peruntukannya karena terletak di ujung jalur keberangkatan kendaraan umum sehingga tidak menjangkau dari seluruh area terminal
3	Kios/kantin	Berdasarkan keputusan menteri perhubungan no. 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, tercantum jenis-jenis fasilitas umum yang disesuaikan dengan tipe terminal	Terdapat kios dan kantin. Banyak kios di area parker kendaraan pengantar yang tutup hal ini dikarenakan jarangny calon pengantar yang menggunakan kendaraan pribadi.
4	Ruang pengobatan	Berdasarkan keputusan menteri perhubungan no. 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, tercantum jenis-jenis fasilitas umum yang disesuaikan dengan tipe terminal	Tidak terdapat ruang pengobatan. Tidak sesuai dengan peraturan.
5	Ruang informasi dan pengaduan	Berdasarkan keputusan menteri perhubungan no. 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, tercantum jenis-jenis fasilitas umum yang disesuaikan dengan tipe terminal	Terdapat ruang informasi dan pengaduan tetapi letaknya di dalam bangunan kantor terminal sehingga tidak menjangkau seluruh penumpang yang memerlukan informasi.
6	Telepon umum	Berdasarkan keputusan menteri perhubungan no. 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, tercantum jenis-jenis fasilitas umum yang disesuaikan dengan tipe terminal	Terdapat telepon umum tetapi tidak berfungsi
7	Tempat penitipan barang	Berdasarkan keputusan menteri perhubungan no. 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, tercantum jenis-jenis fasilitas umum yang disesuaikan dengan tipe terminal	Tidak terdapat tempat penitipan barang
8	Taman	Berdasarkan keputusan menteri perhubungan no. 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, tercantum jenis-jenis fasilitas umum yang disesuaikan dengan tipe terminal	Terdapat taman dalam terminal tetapi antara prosentase perkerasan dengan jenis tanaman, lebih banyak perkerasan di area terminal. Tanamana yang mendominasi adalah tanaman dengan jenis produktif (tanaman jati dan asem)

3. Permasalahan di Terminal

Untuk mendapatkan permasalahan di terminal merangkum dan meng-analisis dari hasil wawancara pemerintah, penumpang bus dan sopir bus.

Berdasarkan persepsi pemerintah, penumpang dan sopir bus dan juga dari hasil observasi dan penyebaran kuisioner, maka dianalisis permasalahan yang ada di terminal dijabarkan pada tabel 6 dibawah ini

Tabel 6. Analisis Permasalahan di Terminal

1	Tingkat pelayanan terminal	<ul style="list-style-type: none"> • Kurang disiplinnya sopir bus dalam hal waktu menurunkan dan menaikkan penumpang. • Kurang disiplinnya para pengguna kendaraan umum dan kendaraan pengantar. • Belum adanya tim/kru kebersihan terminal. • Tidak memadainya lokasi terminal karena tidak menjangkau. 	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu tunggu bis yang lama • Ruang tunggu yang kotor dan tidk aman karena banyak pedangan asongan • Toilet yang kotor dan air tidak mengalir dengan lancar • Kurang bervariasinya pedagang kios / kantin di ruang tunggu penumpang. • Waktu kedatangan dan keberangkatan bus yang tidak jelas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sedikitnya jumlah penumpang yang turun dan naik ke bus. • Waktu tunggu bus untuk mencari penumpang kurang • Jalur masuk ke terminal yang harus memutar. 	Analisis tingkat pelayanan di terminal Bunder Gresik masih belum maksimal, hal ini dilihat dari masih banyak keluhan dari pihak pemerintah, penumpang dan sopir bus.
2	Permasalahan yang ada di terminal	<ul style="list-style-type: none"> • Kurangnya activity support di sekitar lingkungan terminal 	<ul style="list-style-type: none"> • Sarana dan prasarana / fasilitas terminal yang tidak memadai 	<ul style="list-style-type: none"> • Kurangnya calon penumpang untuk menggunakan jasa bus 	Analisis permasalahan terminal adalah kurangnya activity support yang termasuk di dalamnya peningkatan fasilitas terminal, yang dapat meningkatkan animo masyarakat untuk pergi ke terminal dan menggunakan jasa angkutan umum

PEMBAHASAN

Hasil dari analisis kesesuaian lahan terminal dengan Rencana RTRW kab. Gresik adalah Tidak Sesuai. Sehingga perlu relokasi terminal Bunder ke lahan yang lebih luas dengan pertimbangan sebagai berikut :

aksesibilitas yang tinggi :

1. sesuai dengan rencana umum tata ruang
2. kapasitas jalan
3. keterpaduan dengan transportasi lain
4. tetap memperhatikan kelestarian lingkungan

5. terletak di daerah pinggir kota yang sentries sesuai dengan arah geografis lokasi pemasaran regional.

Memacu pada hal-hal diatas maka rekomendasi relokasi terminal Bunder Gresik berada di area kecamatan Duduksampeyan kabupaten Gresik. Selain untuk terminal penumpang juga dapat dikembangkan untuk terminal kargo. Didukung dengan adanya activity support yaitu stasiun Kereta Api jalur Surabaya, Gresik, Lamongan, Mojokerto.
Pembahasan aspek Teknis

1. Pemberian penandaan berupa pintu gerbang / tugu untuk memperjelas jalur untuk kendaraan
 2. Perlu adanya pemisahan jalur kendaraan sehingga kendaraan umum yang masuk lebih teratur, juga calon penumpang lebih mengerti dan mudah mendapatkan jalur kendaraan yang dituju
 3. Perlu adanya pembatasan antara calon penumpang dengan pedagang asing.
 4. Perlu adanya tim kebersihan terminal Bunder Gresik dan juga menambahkan jumlah bak / tong sampah.
 5. Perlu difungsikan kembali menara pengawas sesuai dengan fungsinya.
 6. Perlu adanya loket penjualan karcis
 7. Perlu adanya pengawasan di jalur-jalur tertentu, terutama jalur bus. Agar tidak membahayakan calon penumpang.
 8. Perlu adanya penandaan yang jelas.
9. Rekomendasi dari seluruh permasalahan yang sudah dianalisis adalah :
1. Peningkatan pelayanan terminal bunder gresik dengan menambahkan fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal bunder.
 2. Perlu adanya pemeliharaan secara berkelanjutan bagi fasilitas yang ada di terminal.
 3. Perlu adanya activity support untuk mendukung / meningkatkan animo masyarakat untuk datang ke terminal Bunder dan menggunakan jasa angkutan umum.
 4. Khusus untuk terminal bunder dika-renakan lokasi / area yang sekarang sudah tidak bisa dikembangkan lagi maka perlu relokasi terminal bunder ke tempat lain.
 5. Perlunya manajemen pelayanan terminal yang jelas dan transparan dalam usaha meningkatkan pelayanan terminal.

SIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan dari kompilasi data yang diperoleh dari lapangan adalah :

Kinerja operasional terminal Bunder Gresik

- a. Dilihat dari karakteristik penumpang
 - Volume penumpang yang masuk ke terminal berjumlah 2 (dua) orang (40,9%), waktu tunggu 30 menit – 60 menit (52,3%), asal penumpang dari kecamatan Dudusampeyan (27,4%), tujuan penumpang ke Surabaya (29,6%), frekuensi perjalanan 1x perbulan (52,3%) dan keperluan perjalanan untuk kepentingan keluarga (50%). Sehingga bias disimpulkan pelayanan terminal Bunder dari sisi calon penumpang masih kurang. Kelancarannya, frekuensi perjalanan, waktu tunggu dan kepentingan perjalanan masih belum menyangkup secara menyeluruh.
- b. Dilihat dari aspek kesesuaian fasilitas terminal
 - Kesesuaian fasilitas terminal dilihat dari peraturan dan eksisting yang ada masih banyak yang tidak sesuai kelengkapannya, seperti ruang loket masuk, ruang informasi, taman, ruang penitipan barang dan ruang pengobatan.
- c. Dilihat dari aspek spasial
 - Tipe terminal Bunder sekarang adalah tipe C yang dalam rencana RTRW akan ditingkatkan menjadi terminal tipe B dengan tambahan sebagai terminal Kargo. Hasil analisis aspek spasial, tidak sesuai peruntukkan lahannya sebagai terminal tipe B sehingga perlu relokasi tempat terminal di kawasan kecamatan Dudusampeyan. Kebijakan lokasi dilihat dari aspek aksesibilitas, dan activity support yang mendukung seperti berada di kawasan perdagangan dan stasiun kereta api.
- d. Dilihat dari kelancaran pengaturan sirkulasi datang dan berangkat bus
 - Volume bus yang masuk per satuan waktu adalah 8 bus/jam sehingga saat

ini dikategorikan masuk terminal tipe C. Waktu yang dibutuhkan masuk keluar terminal adalah 15 menit-30 menit sehingga bias di kategorikan pengaturan sirkulasi datang dan berangkat bus adalah lancar.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar I. (1997), *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*, Edisi yang disempurnakan, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.
- Santoso, I. (1996), *Perencanaan Prasarana Angkutan Umum*, Pusat Studi Transportasi dan Komunikasi, ITB.
- Warpani, Suwardjoko (1990), *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Jakarta.
- Morlok (1991), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Tamin O.Z. (2000), *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi Kedua, Penerbit ITB, Bandung.
- Anonim (1997), *Rekayasa Lalu Lintas; Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Lalu Lintas di Wilayah Perkotaan*, Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Nazir, Mohammad (1999), *Metode Penelitian*, Edisi Keempat, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta
- Diyah Fatimah (2004), studi evaluasi kinerja terminal bus Bunder di Kabupaten Gresik, Skripsi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Brawijaya Malang.
- Kep. Men.Hub. No.KM/31/Tahun 1995 tentang Terminal transportasi Jalan