

**PERSEPSI MASYARAKAT TENTANG SARANA DAN
PRASARANA TERMINAL BANDARAYA PAYUNG SEKAKI
DI KOTA PEKANBARU**

SKRIPSI



Disusun oleh

YOHANA DWI PUTRI

Nim : 80711

**JURUSAN PENDIDIKAN GEOGRAFI
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
KERJA SAMA UNIVERSITAS RIAU - NEGERI PADANG
PEKANBARU**

2011

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI
PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP SARANA DAN PRASARANA
TERMINAL BANDARAYA PAYUNG SEKAKI DI KOTA PEKANBARU

Nama : Yohana Dwi Putri
Nim/BP : 80711/2006
Prodi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Fakultas Ilmu Sosial

Pekanbaru, 23 April 2011

Disetujui Oleh

Pembimbing I


Drs. RIDWAN AHMAD, M.Si
194808161978021001

Pembimbing II


Drs. KHAIRANI, M. Si
195801131986021001

Ketua Jurusan Geografi


Dr. Paus Iskarni, M.Pd
19630513 198903 1003

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

Dinyatakan lulus ujian setelah dipertahankan didepan Tim Penguji Skripsi
Program Studi Pendidikan Geografi Jurusan Geografi Fakultas Kerjasama Universitas
Riau dan FIS Universitas Negeri Padang

PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP SARANA DAN PRASARANA TERMINAL BANDARAYA PAYUNG SEKAKI DI KOTA PEKANBARU

Nama : Yohana Dwi Putri
Nim/BP : 80711/2006
Prodi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Fakultas Ilmu Sosial

Pekanbaru, 23 April 2011

Disetujui Oleh :

Tim Penguji

1. Ketua : Drs. Ridwan Ahmad, M. Si
2. Sekretaris : Drs. Khairani, M. Si
3. Anggota : Dra. Yurni Suasti, M. Si
4. Anggota : Drs. Tugiman, M. S
5. Anggota : Febriandi, SPd, M. Si

Tanda Tangan



The block contains five handwritten signatures, each written over a horizontal line. The signatures are in black ink and appear to be cursive or semi-cursive. The first signature is the largest and most prominent, followed by four smaller ones below it.



UNIVERSITAS NEGERI PADANG
FAKULTAS ILMU-ILMU SOSIAL
JURUSAN GEOGRAFI

Jalan Prof. Dr. Hamka, Air Tawar Padang - 25131 Telp. 0751-7875150

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yohana Dwi Putri
NIM/TM : 80811 / 2006
Program Studi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : FIS UNP

Dengan ini menyatakan, bahwa Skripsi saya dengan judul
Persepsi masyarakat terhadap Sarana dan Prasarana Terminal Bandara
Pangung Sekaki di Kota Pekanbaru

Adalah benar merupakan hasil karya saya dan bukan merupakan plagiat dari karya orang lain. Apabila suatu saat terbukti saya melakukan plagiat maka saya bersedia diproses dan menerima sanksi akademis maupun hukum sesuai dengan hukum dan ketentuan yang berlaku, baik di institusi UNP maupun di masyarakat dan negara.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan rasa tanggung jawab sebagai anggota masyarakat ilmiah.

Diketahui oleh,
Ketua Jurusan Geografi

Dr. Paul Iskarni, M.Pd

NIP. 19630513.1989.03.1003

Saya yang menyatakan,



YOHANA DWI PUTRI

ABSTRAK

Yohana Dwi Putri (2011) :Persepsi Masyarakat Tentang Sarana dan Prasarana Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru.

Terminal Bandaraya Payung Sekaki Merupakan Terminal Bertipe A, yang disediakan oleh Pemerintah untuk prasarana kota pekanbaru. Dalam pemanfaatannya Terminal Bandaraya Payung Sekaki tidak berjalan seperti yang diharapkan, pengguna jasa angkutan lebih tertarik naik di luar terminal induk, Hal demikianlah yang menyedot perhatian pengguna jasa hingga akhirnya terminal menjadi sepi.

Penelitian ini bertujuan untuk (1) Mengetahui Informasi, Mendeskripsikan mengenai Persepsi Masyarakat Tentang Sarana dan Prasarana Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru, (2) Apa Hambatan-hambatan yang di temui Pada Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru, dan (3) Bagaimana Upaya yang dilakukan untuk Meningkatkan Kualitas Pemanfaatan Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru.

Metode Penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Informan penelitian terdiri dari Dinas Perhubungan, Pegawai Trans metro, Organda, Penumpang, Supir, Agen, dan Pedagang. Teknik Pengumpulan data melalui observasi,wawancara,dan dokumentasi.

Hasil Penelitian menemukan bahwa (1) Persepsi Masyarakat Tentang sarana dan prasarana Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru sudah masuk Pada kriteria sebagai pendukung dalam pemanfaatan Terminal Bandaraya Payung Sekaki, dimana Fasilitas Sarana dan Prasarana telah di sediakan sesuai dengan terminal yang Bertipe A. Dengan Fasilitas yang disediakan berupa Fasilitas utama dan Fasilitas pendukung (2) Hambatan – hambatan yang di temui pada Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru, di temui Pada Pengoperasiannya, dimana timbulnya ketertarikan penumpang untuk lebih memilih naik di simpang pintu keluar terminal atau lebih dikenal dengan terminal bayangan dan semakin maraknya travel liar yang lebih menjanjikan perjalanan secara efektif dan efisien dari segi waktu dan biaya. Hal demikianlah yang sebenarnya menyedot perhatian penumpang untuk menggunakan terminal Bandaraya Payung Sekaki yang telah di sediakan semaksimal mungkin. (3) Upaya yang di lakukan oleh pemerintah untuk meningkatkan pemanfaatan kualitas terminal Bandaraya Payung Sekaki adalah dengan tetap melakukan penertiban yang dilakukan oleh: PJR, DLLAJ, DISHUB. Mencari solusi terbaik memecahkan permasalahan terminal Bandaraya Payung Sekaki Agar bisa di dimanfaatkan secara optimal, salah satunya dengan cara menambah pola pengoperasian terminal dengan membuka zona – zona pelayanan atau titik-titik pengoperasian di luar dari terminal namun tetap mengarahkan pengoperasian di dalam terminal,dengan syarat di tidak ada PO yang melakukan pengoperasian di luar dari ketentuan yang telah di tetapkan.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah swt, karena atas limpahan rahmat, nikmat serta hidayahnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“PERSEPSI MASYARAKAT TENTANG SARANA DAN PRASARANA TERMINAL BANDARAYA PAYUNG SEKAKI DI KOTA PEKANBARU”**. Penulis menyadari skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan baik dari segi materi maupun teknik penulisannya. Semua ini karena keterbatasan kemampuan dan pengalaman yang ada pada penulis. Berkat bantuan dosen pembimbing dan semua pihak yang terkait akhirnya tulisan ini dapat diselesaikan sebagaimana adanya. kemudian tidak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Drs. Ridwan Ahmad, Selaku pembimbing I dan Bapak Drs. Khairani M.Pd Selaku Pembimbing II yang memberi dorongan, informasi, petunjuk dan arahan yang dapat memperkaya pengetahuan penulis sehingga menuju ke arah pengembangan.
2. Bapak Drs. Tugiman M.si, Ibu Dra. Yurni Suasti M.si, Bapak Febriandi S.pd M.si, selaku penguji sekaligus pembimbing yang memberi kritikan, saran, bimbingan, dan koreksi bagi penulis untuk kesempurnaan skripsi ini.
3. Bapak Rektor dan Pembantu Rektor Universitas Negeri Padang dan Universitas Negeri Riau.

4. Bapak Dekan Beserta Staf dan Karyawan FIS UNP dan UNRI yang telah memberikan izin penelitian di Kecamatan Payung Sekaki Kota Pekanbaru.
5. Bapak Kepala KESBANGLINMAS Kota Pekanbaru.
6. Kepala Dinas Perhubungan, BPN, BPS, yang telah memberikan informasi, referensi, yang sangat berharga bagi penulis.
7. Teristimewa Ayahanda Yanuarias dan Ibunda Supartimah, orang tua yang penulis hormati dan cintai yang telah memberi dukungan secara moril dan materil, serta senantiasa memberi doa mengiringi kesuksesan anaknya penuh pengorbanan tak terhingga.
8. Seluruh keluarga besar ku yang selalu memberi semangat pantang menyerah.
9. Teman-teman seperjuangan BP 06 jurusan geografi, yang memberikan keyakinan untuk dapat menyelesaikan skripsi ini
10. Serta pihak-pihak yang membantu dalam penyelesaian skripsi ini.

Penulis adalah manusia yang tak luput dari kesalahan sehingga masih banyak kesalahan dan kelemahan baik dari segi materi maupun penyajian penulisan skripsi ini. Oleh karena itu saran dan kritik dari pembaca sangat diharapkan sehingga membawa kesempurnaan dimasa yang akan datang. Akhirnya pada ALLAH SWT jualah penulis memohon dan bersujud, sehingga keikhlasan dan kesabaran selalu di limpahkan. Terimakasih dan semoga skripsi ini dapat berguna bagi semua.

Pekanbaru, Januari 2011

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II TINJAUAN KEPUSTAKAAN.....	8
A. Kajian Teori.....	8
B. Kerangka Konseptual	28
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	29
A. Jenis Penelitian	29
B. Informan Penelitian	29
C. Jenis Data.....	31
D. Teknik Pengumpulan Data	31
E. Teknik Analisa	32
F. Teknik Menguji Keabsahan Data.	33
BAB 1V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	35

A.	Deskripsi Wilayah Penelitian	35
B.	Persepsi Masyarakat Tentang Sarana Dan Prasarana Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru	41
BAB V1	PENUTUP.....	103
A.	Kesimpulan.....	103
B.	Saran.....	106
DAFTAR PUSTAKA		

DAFTAR TABEL

Tabel I. 1. Daya Tampung Terminal Mayang Terurai di Kota Pekanbaru	3
Tabel I. 2. Frekuensi Kendaraan yang Keluar Masuk Terminal Mayang Terurai	4
Tabel IV. 1. Batas Wilayah Administrasi Kota Pekanbaru	36
Tabel IV. 2. Jumlah dan Luas Kecamatan di Kota Pekanbaru Tahun 2009...	38
Tabel IV. 3. Luas, Jumlah dan Kepadatan Penduduk Menurut Kelurahan Kecamatan Payung Sekaki	39
Tabel IV. 4. Jarak Pekanbaru Sebagai kota Tingkat II	40

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 : Paradigma Kerangka Konseptual	27
Gambar 2 : Peta Administratif Kota Pekanbaru Provinsi Riau	37
Gambar 3 : Jalur Keberangkatan dan jalur Kedatangan Terminal Bandaraya Payung Sekaki.....	41
Gambar 4 : Tempat Parkir Kendaraan Umum Terminal Bandaraya Payung Sekaki.	44
Gambar 5 : Bangunan Kantor Terminal Bandaraya Payung Sekaki.	46
Gambar 6 : Tempat Tunggu Penumpang Terminal Bandaraya Payung Sekaki	48
Gambar 7 : Menara Terminal Bandaraya Payung Sekaki	49
Gambar 8 : Loker Penjualan Karcis atau Tiket Terminal Bandaraya Payung Sekaki	50
Gambar 9 : Papan Pengawasan Trayek Terminal Bandaraya Payung Sekaki.....	53
Gambar 10 : Pelantaran Parkir Kendaraan Roda Dua dan Kendaraan Roda Empat Terminal Bandaraya Payung Sekaki	54
Gambar 11 : Toilet Terminal Bandaraya Payung Sekaki	57
Gambar 12 : Mushalla Terminal Bandaraya Payung Sekaki.....	60
Gambar 13 : Kantin dan Kios Terminal Bandaraya Payung Sekaki	61
Gambar 14 : Ruang Pengobatan Terminal Bandaraya Payung Sekaki.....	64
Gambar 15 : Ruang Informasi Terminal Bandaraya Payung Sekaki.....	65
Gambar 16 : Tempat Telepon Umum Dan Kantor Trans Metro	67
Gambar 17 : Tempat Penitipan Barang Terminal Bandaraya Payung Sekaki	69

Gambar 18 :	Taman Terminal Bandaraya Payung Sekaki.....	71
Gambar 19 :	Lokasi Jalan raya yang berada pada Terminal Bandaraya Payung Sekaki pada segitiga emas	73
Gambar 20 :	Bus Trans Metro dan Travel Liar	76
Gambar 21 :	Kantor Trans Metro Terminal Bandaraya Payung Sekaki.....	78
Gambar 22 :	Tempat Pengambilan Tiket Masuk Terminal Bandaraya Payung Sekaki	79
Gambar 23 :	Pelantara Menuju Bangunan Kantor, Gedung Lantai 1,dan Halaman Terminal Bandaraya Payung Sekaki	81
Gambar 24 :	Ruang Tunggu Penumpang didalam Kantor dan Ruang Tunggu Penumpang di Luar Kantor	83
Gambar 25 :	Ruangan Bagian Pengawasan	85
Gambar 26 :	Wawancara dengan Kepala Bagian Sarana dan Prasarana Transportasi dan Informasi yaitu Bapak. Arifin HS.....	86
Gambar 27 :	Wawancara Dengan Ibu Nining anjar, Selaku kepala Ship Bagian Kebersihan Lingkungan	89
Gambar 28 :	Bapak Taufik Suherman,Selaku kepala Bagian Transmetro.(wawancara 02 Januari 2011)	90
Gambar 29 :	Bapak Muklis safi, 60 tahun, selaku salah seorang Penjaga Toilet.....	91
Gambar 30 :	Kantor Penjaga Pintu Masuk dan Mobil Patroli Dinas Perhubungan	92
Gambar 31 :	Peta Lokasi Penelitian Terminal Bandaraya Payung Sekaki....	102

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran:

1. Pedoman Wawancara
2. Nama-Nama Responden Penelitian Terminal Bandaraya
3. Surat Izin Penelitian

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota Pekanbaru merupakan salah satu kota yang terdapat di Provinsi Riau yang sedang berkembang dan menjalankan fungsinya. Baik sebagai salah satu pusat pelayanan, pusat perhubungan antar daerah maupun sebagai salah satu pusat perdagangan dan industri dari daerahnya. Untuk mendukung fungsi dan peranan tersebut, perlu persiapan prasarana yang berupa terminal representatif dan memadai sesuai dengan kemampuan . Salah satu upaya pemerintah kota pekanbaru dalam mengembangkan terminal yang representatif itu adalah dengan membangun terminal baru yang menyediakan sarana dan prasarana kota serta penataan ruang yang berwawasan lingkungan bersih dan sehat , dimana terminal merupakan salah satu prasarana yang sangat komplek di dalamnya terdapat banyak kegiatan seperti:

1. Titik simpul (konsentrasi) dari jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum.
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan, dan pengoperasian kendaraan angkutan umum.
3. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi guna memperlancar arus penumpang.
4. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota dalam menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas.(Dirjen Perhubungan Darat,1998)

Untuk itu sangat diperlukan perhatian khusus dalam pengembangan terminal dengan memperhatikan lingkungan seperti peningkatan infrastruktur, tempat jual beli, sarana mandi dan kakus, tempat pembuangan sampah dan sebagainya. Sehingga fungsi terminal sebagai pusat pengalihan serta distribusi aktivitas ekonomi kota pekanbaru dapat terwujud dengan baik. Upaya pemerintah kota pekanbaru dalam mengembangkan terminal yang representatif itu adalah dengan membangun terminal baru yang berlokasi di Jalan Air Hitam dengan nama Terminal Bandaraya Payung Sekaki (AKAP), yang merupakan relokasi dari Terminal Mayang Terurai. Secara teori, pembangunan terminal Bandaraya Payung Sekaki berdasarkan teori lokasi terminal dengan model *Nearside Terminating* yaitu mengembangkan terminal yang berada ditepi kota (Dirjen perhubungan darat, 1998) dengan tujuan untuk memperluas tatanan kota dan memperlancar perekonomian masyarakat, dan untuk mengurangi kemacetan kota di terminal mayang terurai yang terletak dipusat kota dan pasar cikpuan.

Keberadaan terminal Mayang Terurai atau terminal lama sudah dianggap tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan tingkat perkembangan kota yang semakin terus meningkat dengan pesat, seperti letaknya yang terdapat diareal pasar cikpuan pekanbaru, dengan kondisi yang sempit, padat dan macet, akibat lalu lintas kendaraan yang semakin meningkat. Oleh karena itu dengan tidak memadainya kapasitas penampungan kendaraan baik untuk mengalirkan atau menampung kendaraan yang berhenti (parkir) mengakibatkan kendaraan yang memasuki terminal menjadi terhambat pada

jalan (antri) dan pada akhirnya parkir ditepi jalan. Untuk lebih jelasnya tabel 1.1 berikut akan memperlihatkan daya tampung Terminal Mayang Terurai dikota Pekanbaru.

Tabel 1.1 Daya tampung Terminal Mayang Terurai di Kota Pekanbaru

NO	JENIS ANGKUTAN	Daya Tampung (Unit)
1	Angkutan Kota (ANGKOT)	25
2	Angkutan Pedesaan (ANGDES)	25
3	AKAP	5
4	AKDP	30
JUMLAH		85

Sumber: Dishub Kota Pekanbaru 1995

Dari tabel 1.1 di atas memperlihatkan bahwa Terminal Mayang Terurai yang berada dipusat kota tersebut merupakan terminal tipe C. Dengan posisi terminal tersebut yang berdekatan dengan Pasar Raya (cik puan) berakibat pembauran transportasi lokal seperti angkutan kota, hal tersebut menyebabkan kemacetan dan kerawanan lalu lintas pada jalan-jalan utama di Kota Pekanbaru. disamping antrian bus yang datang dan berangkat yang menggunakan ruas jalan disekitar terminal serta banyaknya angkutan kota dan pedesaan yang menaikkan dan menurunkan penumpang juga semakin menambah intensitas kemacetan disekitar kawasan terminal lama. Hal ini disebabkan oleh semakin bertambahnya jumlah angkutan umum. Untuk mengetahui jumlah angkutan umum yang keluar masuk Terminal Mayang Terurai dapat di lihat pada tabel berikut.

Tabel 1.2 Frekuensi Kendaraan yang keluar masuk Terminal Mayang Merurai

NO	JENIS KENDARAAN	JUMLAH
1	Angkutan Kota (ANGKOT)	183
2	Angkutan Pedesaan (ANGDES)	325
3	AKAP	75
4	AKDP	127
JUMLAH		710

Sumber: Dishub Kota Pekanbaru 1995

Dari tabel di atas terlihat bahwa banyaknya jumlah angkutan umum yang berada dan keluar masuk terminal setiap harinya di terminal Mayang Terurai Kota Pekanbaru sebanyak 325 kendaraan untuk pedesaan (ANGDES), untuk kendaraan jenis angkot sebanyak 183, kendaraan AKAP 75 Dan 127 untuk jenis kendaraan AKDP. Kondisi ini berakibat pada kapasitas yang ada di terminal lama ini sudah sangat tidak memadai untuk menampung jumlah angkutan umum yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Oleh karena itu sudah saatnya terminal lama dipindahkan ke Terminal Bandaraya Payung Sekaki yang berlokasi di Jalan Air Hitam di Kota Pekanbaru.

Pemindahan terminal lama ke terminal baru yang lebih akrab dikenal dengan sebutan AKAP ini sudah didukung oleh ketersediaan lahan yang memadai, terbukti dengan luas area yang lebih luas dari pada terminal lama, namun pada kenyataannya terminal baru saat ini belum berfungsi secara optimal sesuai dengan fungsinya sebagai wadah penampungan kendaraan transportasi roda 4 khususnya bus. Hal ini terbukti dengan masih banyaknya penumpang yang enggan naik turun terminal AKAP. Alasan keengganan

penumpang naik turun di terminal dikarenakan oleh penumpang harus naik angkot lagi untuk sampai ke terminal, apabila ingin berangkat dari sana, dan sebaliknya apabila penumpang turun disana hal yang samapun tidak jauh berbeda, namun lebih dipersulit dengan angkot yang dijadikan transportasi keluar terminal sedikit langka (sepi), meskipun saat ini telah disediakan Bus Way seperti Trans Metro namun penyediaan sarana belum memuaskan seperti yang di harapkan, selain membutuhkan waktu yang lama untuk masuk dan keluar terminal akibat kelangkaan transportasi pendukung, jumlah ongkos yang semakin keluar menjadi beberapa kali lipat dari harga angkot biasa.

Inilah yang mengakibatkan penumpang lebih cenderung naik dan turun kendaraan ditempat atau simpang-simpang ramai, atau pintu keluar masuk Kota Pekanbaru, ditambah lagi saat ini semakin marak dan di gemarinya penumpang menggunakan travel-travel liar, dengan mudahnya travel tersebut menjemput dan mengantar penumpang dari rumah dan mengantar sampai ke alamat tujuan, angkutan tersebut menambah semakin meningkatnya ketertarikan penumpang dengan mengunjungi terminal tembak atau lebih tepatnya sebagai terminal bayangan. Penumpang menuju sumbar lebih menyenangi naik disimpang panam garuda sakti dari pada naik di terminal baru, hal itulah yang terjadi pada beberapa titik simpang pintu keluar masuk Kota Pekanbaru.

Dengan banyaknya penumpang yang turun naik kendaraan di terminal bayangan mengakibatkan terminal AKAP Bandara Payung Sekaki menjadi

sepi dari penumpang. Hal ini jelas bertentangan dengan keputusan menteri perhubungan No.31 Tahun 1995 Pasal 20 yang menyebutkan bahwa “Terminal harus dipelihara untuk menjamin agar terminal dapat berfungsi sesuai dengan fungsi pokoknya” Dengan kondisi ini maka diperlukan berbagai upaya dari semua pihak baik pemerintah, pemilik angkutan umum, sopir maupun masyarakat untuk dapat memanfaatkan terminal yang sudah dibangun tersebut.

Berdasarkan penjelasan diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan menuangkan kedalam bentuk skripsi dengan judul “**PERSEPSI MASYARAKAT TENTANG SARANA DAN PRASARANA TERMINAL BANDARAYA PAYUNG SEKAKI DI KOTA PEKANBARU**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis kemukakan diatas, maka perumusan masalah yang akan diteliti yaitu: Bagaimana Persepsi Masyarakat Tentang Sarana dan Prasarana Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru, Hambatan-hambatan apa saja yang ditemui pada Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru, dan Bagaimana Upaya yang dilakukan untuk Meningkatkan Kualitas Pemanfaatan Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru.

C. Tujuan penelitian

Berdasarkan perumusan masalah diatas, tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk Mengetahui Informasi, Mendeskripsikan mengenai Persepsi Masyarakat Tentang sarana dan prasarana Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru.
2. Apa Hambatan-hambatan yang di temui pada Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru.
3. Bagaimana Upaya yang dilakukan untuk Meningkatkan Kualitas Pemanfaatan Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru.

D. Manfaat penelitian

Sesuai dengan tujuan penelitian, maka penelitian ini diharapkan berguna untuk:

1. Sebagai salah satu Syarat untuk menyelesaikan Pendidikan dan mendapatkan Gelar Sarjana Pendidikan (s.pd) di jurusan Geografi.
2. Sebagai Informasi bagi pemerintah kota Pekanbaru untuk lebih menjadikan Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru sebagai terminal yang Efektif dan Efisien.
3. Sebagai Informasi bagi Pengguna jasa transportasi mengenai situasi Terminal yang baru.

BAB II

LANDASAN TEORITIS

A. Kajian Teori

1. Persepsi

Menurut Thoha (2006) Persepsi pada hakikatnya adalah proses kognitif yang dialami oleh sikap orang didalam memahami informasi tentang lingkungannya baik lewat penglihatan, pendengaran, penghayatan, perasaan, dan penciuman. sedangkan menurut Gitosudarmo (2000) persepsi diartikan sebagai suatu proses memperhatikan dan menyeleksi, mengorganisasikan dan menafsirkan stimulus lingkungan. Proses memperhatikan dan penyeleksi terjadi karena setiap panca indra diharapkan banyak stimulus lingkungan.

Menurut Mulyana (2006) Persepsi adalah proses yang memungkinkan suatu organisme menerima dan menganalisis informasi. sedangkan menurut Jalaludin (2004) persepsi adalah pengalaman tentang objek, peristiwa atau hubungan yang diperoleh dengan mengumpulkan informasi dan menafsirkan pesan.

Dari defenisi di atas dapat disimpulkan bahwa persepsi merupakan proses interval individu untuk memilih, mengorganisasikan suatu pengalaman, pengamatan oleh individu kelompok atau secara masa terhadap suatu objek dengan demikian mereka dapat memberikan tanggapan terhadap apa yang dilihat dan apa yang didengar.

Begitu juga dengan persepsi masyarakat terhadap sarana dan prasarana yang ada di Terminal Bandaraya Payung Sekaki pasti juga akan menghasilkan persepsi yang berbeda-beda walaupun objeknya sama.

2. Pengertian Terminal

Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan umum.

Setiap kota ataupun wilayah haruslah memiliki wadah transportasi yang berupa terminal karena disanalah terjadi arus bolak balik masyarakat dalam melakukan berbagai kegiatan.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1998) terminal adalah:

- a. Titik simpul terjadinya putus arus yang merupakan sarana angkutan, tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang, tempat perpindahan penumpang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi akibat adanya arus pergerakan manusia serta tuntutan efisiensi transportasi.
- b. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan, dan pengoperasian sistem angkutan umum.
- c. Prasarana angkutan dan merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan barang atau penumpang.
- d. Untuk tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan wilayah atau kota dan lingkungan.

Menurut peraturan pemerintah No.31 Tahun 1995 Pasal 1 terminal dibagi atas dua :

- a. Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
- b. Terminal barang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

Berdasarkan pengertian terminal maka ditarik kesimpulan bahwa terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan umum. Pengertian terminal Bandaraya Payung Sekaki juga telah sesuai menurut Dirjen Perhubungan Darat (1998) dan menurut peraturan pemerintah No. 31 Tahun 1995 Pasal 1.

3. Syarat-Syarat Lokasi Sebuah Terminal

Pemilihan Lokasi Terminal adalah Langkah-langkah untuk minimalisasi biaya sehingga lokasi terminal tersebut memiliki angka banding pada manfaat dan biaya besar. Untuk mendapatkan lokasi terminal yang optimal maka perlu diketahui syarat atau kriteria dari pemilihan lokasi terminal.

Adapun Syarat-syarat Penentuan Lokasi Terminal adalah:

1. Berada pada titik kritis pergantian moda angkutan, biasanya terletak pada percabangan jalan, simpang jalan arteri, perpotongan antara dua kelas jalan, dan sebagainya.
2. Pada (rencana) konsenterasi tempat ada tujuan perjalanan, biasanya disuatu daerah xised use, yaitu daerah yang sekaligus terdapat pemusatan pada pemukiman penduduk, Kantor, pasar, atau sekolah.
3. Kesesuaian dengan pola kota.
4. Ketersediaan fasilitas dan utilitas penunjang.
5. Harga tanah relatif murah.
6. Sedapat mungkin menempel dan segera dapat terlihat pada jalan utama.
7. Kesesuaian dengan rencana detail kota, tata guna lahan, zoning kemungkinan perubahan peruntukan ijin, kemungkinan menutup suatu jalan dan membuka jalan baru, efek dari building codes, dan sebagainya.
8. Pembangunan terminal dianjurkan dapat membawa perbaikan kampung dan lingkungan.
9. Karakteristik site dan lingkungan yang mendukung, termasuk bentuk dan ukuran kaplingnya, topografi, kualitas lingkungan, dampak banjir, dan populasi terminal itu sendiri.
10. Ketersediaan utilitas pendukung.
11. Harga dan biaya pembebasan tanah relatife murah

12. Kemudahan dengan berjalan kaki, Dirjen Perhubungan Darat (1998).

Berdasarkan syarat – syarat lokasi sebuah terminal maka dapat di tarik kesimpulan bahwa Pada Pembangunan Terminal Bandaraya Payung Sekaki syarat – syarat penentuan lokasi belum seluruhnya memenuhi kriteria yang diharapkan, itu terbukti dari terminal tersebut yang memiliki angka banding pada manfaat dan biaya besar.

4. Teori Penentuan Lokasi Terminal

Teori Lokasi adalah ilmu yang menyelidiki tata ruang (spatial order) kegiatan ekonomi, atau ilmu yang menyelidiki alokasi geografis dari sumber-sumber yang potensial, serta hubungannya dengan pengaruhnya terhadap keberadaan berbagai macam usaha/kegiatan lain baik ekonomi maupun sosial (Tarigan Robinson, Drs, M.R.P, 2005)

Peraturan pemerintah Nomor 31 Tahun 1995, bahwa penentuan lokasi terminal penumpang dilakukan dengan memperhatikan kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan. Pada prinsipnya terminal penumpang tipe A, tipe B, dan tipe C ditetapkan dengan memperhatikan:

- a. Rencana umum tata ruang
- b. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar terminal
- c. Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda
- d. Kondisi topografi lokasi terminal
- e. Kelestarian lingkungan

Terminal Bandaraya Payung Sekaki merupakan terminal bertipe A adapun syarat terminal tipe A pada Terminal Bandaraya Payung Sekaki adalah sebagai berikut:

1. Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas propinsi.
2. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas-III A.
3. Jarak dua antar terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 30 km di pulau sumatera.
4. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha.
5. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar kendaraan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 m di Pulau Sumatera.

Tingkat aksesibilitas adalah tingkat kemudahan untuk mencapai suatu lokasi ditinjau dari lokasi lain disekitarnya, tingkat aksesibilitas antara lain dipengaruhi oleh jarak, kondisi prasarana perhubungan, ketersediaan berbagai saran penghubungan termasuk frekuensinya dan tingkat keamanan serta kenyamanan untuk melalui jalur tersebut. (Tarigan Robinson, Drs, M.R.P, 2005)

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1998) Faktor-faktor yang perlu diperhatikan dalam penentuan lokasi terminal antara lain:

1. Aksesibilitas

Aksesibilitas yang dimaksud adalah tingkat kemudahan pencapaian yang dapat dinyatakan dengan jarak fisik, waktu dan biaya angkutan.

2. Struktur wilayah/kota

Pengenalan struktur wilayah/kota dimaksud untuk mencapai efisiensi maupun efektifitas pelayanan terhadap elemen-elemen perkotaan yang mempunyai fungsi pelayanan primer dan sekunder, penentuan lokasi berpedoman pada struktur wilayah yang dituju.

3. Lalu lintas

Terminal merupakan sumber/pembangkit angkut sehingga menimbulkan bangkitan lalu lintas, penentuan lokasi terminal seharusnya tidak menimbulkan persoalan lalu lintas tapi harus dapat mengurangi persoalan lalu lintas.

4. Ongkos konsumen

Penentuan lokasi terminal perlu memperhatikan besarnya ongkos yang harus dikeluarkan oleh konsumen dalam arti memperhatikan besarnya ongkos yang harus dikeluarkan oleh konsumen untuk mencapai tujuan tertentu dengan menggunakan kendaraan umum secara tepat, aman dan murah.

Menurut Bakar (1996) bahwa lokasi terminal sangat ditentukan dengan konsep pelayanan umum. Disuatu kota terdapat dua model yang menjadi acuan dalam pengembangan terminal, yaitu:

a. Model Nearside Terminating

Model ini mengembangkan sejumlah terminal ditepi kota , angkutan antar kota berakhir diterminal-terminal ditepi kota. sedangkan pergerakannya didalam kota dilayani dengan angkutan kota yang berasal dan berakhir diterminal-terminal yang ada.

b. Model Central Terminality

Model ini menguasai satu terminal terpadu ditengah kota yang melayani semua jenis angkutan dikota tersebut dengan keuntungan:

- a. Dekat dengan aktifitas ekonomi, sosial budaya.
- b. Mengurangi transfer.
- c. Kemudahan pencapaian oleh penumpang.

Model terminal Central terminating disarankan dikembangkan dikota-kota baru (sub urban) yang banyak berkembang akhir-akhir ini, terutama dikota-kota besar. Pada umumnya dikota-kota lama pada saat terciptanya terminal tidak dibarengi dengan konsep pengembangan angkutan yang baik sehingga terminal tidak berfungsi secara optimal.

Berdasarkan penentuan lokasi terminal maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pada pembangunan Terminal Bandaraya Payung Sekaki penentuan lokasi di arahkan dengan menggunakan Model Nearside Terminating dimana model pembangunan ini bertujuan untuk mengembangkan terminal ditepi kota. Namun bila di lihat dari faktor – faktor penentuan lokasi terminal, terminal Bandaraya Payung Sekaki belum sesuai dengan 4 faktor yang diharapkan.

5. Fasilitas Terminal (Prasarana)

Menurut Bakaruddin, Prasarana adalah semua fasilitas yang dapat memungkinkan proses perekonomian berjalan secara lancar sehingga dapat memudahkan untuk memenuhi kebutuhan selama mereka melakukan kegiatan.

Fasilitas terminal dikelompokkan atas fasilitas utama dan fasilitas pendukung, semakin besar suatu terminal maka semakin banyak fasilitas yang disediakan:

Fasilitas utama

- a. Jalur pemberangkatan kendaraan umum,
- b. Jalur kedatangan kendaraan umum
- c. Tempat parkir kendaraan selama menunggu keberangkatan ,termasuk didalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum
- d. Bangunan kantor terminal
- e. Tempat tunggu penumpang dan pengantar
- f. Menara pengawas
- g. Loker penjualan karcis
- h. Rambu-rambu dan papan informasi yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan tarif dan jadwal perjalanan
- i. Peralatan parkir kendaraan pengantar atau taksi.

Fasilitas penunjang

- a. Kamar kecil/toilet
- b. Musholla

- c. Kantin/kios
- d. Ruang pengobatan
- e. Ruang penginapan
- f. Ruang informasi/pengaduan
- g. Wartel
- h. Tempat penitipan barang
- i. Taman

Berdasarkan pengertian fasilitas terminal maka di tarik kesimpulan bahwa terminal Bandara Payung Sekaki memenuhi kriteria sebuah terminal, dimana ada fasilitas yang berupa fasilitas utama, maupun fasilitas penunjang.

6. Kriteria Tata Lingkungan

Menurut Dirjen Perhubungan Darat(1998) kriteria tata lingkungan dalam pembangunan terminal adalah:

- a. Penentuan yang jelas antar jalur utama, local dan pejalan kaki, juga antara angkutan umum dan angkutan pribadi, sehingga menjamin kemudahan.
- b. Kualitas lingkungan tetap terjaga
- c. Pengikut sertaan potensi lingkungan dan buatan yang mendukung perencanaan
- d. Adanya sentuhan manusiawi, alam dan seni pada rancangannya.

Berdasarkan Kriteria Tata Lingkungan maka ditarik kesimpulan bahwa terminal Bandaraya Payung Sekaki telah memenuhi kriteria yang di atur oleh Dirjen Perhubungan Darat.

7. Fungsi Terminal

Terlepas dari pengertian terminal yang merupakan gambaran dari serangkaian kegiatan yang bermacam-macam didalamnya, terminal itu sendiri memiliki berbagai fungsi yang terangkum pada penjelasan sebagai berikut:

1. Titik konsentrasi penumpang dari segala arah yang berkumpul atau menuju kesana karena tujuan perjalanannya disekitar terminal atau yang kemudian akan berganti kendaraan.
2. Titik despersi, tempat penyebaran penumpang kesegala penjuru atau keluar kota atau kebeberapa tujuan khusus seperti bandara, stasiun kereta api, dan sebagainya.
3. Titik tempat penumpang berganti moda angkutan.
4. Pusat pelayanan penumpang untuk naik dan turun kendaraan menunggu, Membeli karcis dan keperluan yang bersangkutan dengan perjalanan, Dirjen Perhubungan Darat (1998).

Berdasarkan fungsi terminal maka dapat ditarik kesimpulan bahwa fungsi terminal Bandaraya Payung Sekaki telah sesuai dengan fungsi yang telah ditetapkan.

8. Jenis-Jenis Terminal

Menurut Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 1995 terminal penumpang berdasarkan jenisnya dibagi dalam tiga tipe terminal, yaitu:

- a. Terminal penumpang tipe A, adalah terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi(AKAP), angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota dalam propinsi(AKDP), angkutan kota(AK), dan angkutan pedesaan (ADES).

Berdasarkan data izin operasi angkutan AKDP data keluar masuk setiap tahunnya haruslah jelas dan terperinci. Contohnya saja AKDP yang melalui kota pekanbaru terdiri dari 57 PO dengan 1317 rit yang melayani 64 trayek. Dari jumlah trayek tersebut hampir 75% nya mempunyai tujuan atau asal dan dari atau ke kota pekanbaru.

- b. Terminal penumpang tipe B, adalah terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Dalam Propinsi(AKDP), angkutan kota(AK), dan angkutan pedesaan(ADES).

Angkutan antar kota antar propinsi yang melayani atau melalui sebagai kota asal atau tujuan secara umum mempunyai trip menuju setiap kota.

Rincian berdasarkan lintasan adalah sebagai berikut:

- a. Lintasan utara
- b. Lintasan barat
- c. Lintasan selatan
- d. Lintasan timur

- c. Terminal penumpang tipe C, adalah terminal penumpang yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Pedesaan(ADES).

Berdasarkan jenis – jenis terminal, maka dapat di tarik kesimpulan bahwa terminal Bandaraya Payung Sekaki masuk pada kriteria tipe A, dimana terminal tipe A merupakan terminal yang melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi (AKAP), angkutan kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (AK), angkutan Pedesaan (ADES).

9. Manfaat Terminal

Terminal angkutan perlu diperhatikan baik yang berada dikota besar maupun dikota kecil, karena terminal memiliki berbagai manfaat yang dapat kita rasakan yaitu:

- a. Sebagai tempat yang secara langsung diketahui oleh penumpang sebagai tempat bertemunya berbagai jenis angkutan umum.
- b. Sebagai tempat yang mudah melakukan transfer antar berbagai moda dan pelayanan.
- c. Sebagai fasilitas informasi bagi penumpang.
- d. Sebagai tempat mengendalikan pengoperasian angkutan umum.
- e. Menghilangkan kendaraan umum berhenti pada waktu yang lama.

Dari manfaat yang telah kita peroleh maka hal tersebut sesuai dengan keputusan menteri perhubungan No.31 Tahun 1995 Pasal 20 yang menyebutkan bahwa terminal penumpang harus dijaga dan dipelihara untuk

menjamin agar terminal dapat berfungsi sesuai fungsi pokoknya. Dengan kondisi seperti itu maka diperlukan berbagai upaya dari semua pihak pemerintah .

Berdasarkan kesimpulan dari manfaat terminal di atas, maka dapat kita tarik kesimpulan bahwa pemeliharaan sebuah terminal dikatakan benar dan berjalan dengan baik apabila keberadaan terminal kita manfaatkan secara benar dan sesuai dengan keputusan menteri perhubungan No. 31 Tahun 1995 Pasal 20 yang menyebutkan bahwa terminal harus dijaga dan dipelihara sesuai fungsi pokoknya.

10. Moda Transportasi (Sarana)

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari tempat satu ketempat yang lainnya, dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia, dalam melakukan aktivitas sehari-hari, seperti: ke pasar, ke mall, kerja, sekolah, pulang kampung dan berbagai macam lainnya. dikota-kota saat ini begitu banyak transportasi yang digunakan oleh masyarakat umumnya, baik itu yang bersifat pribadi seperti motor, mobil pribadi maupun jasa transportasi seperti: bus, taksi, dan lain sebagainya.

Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare* yang berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* yang berarti mengangkut atau membawa. Transportasi berarti usaha mengangkut atau membawa barang dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain. Menurut Morlok (1998),

transportasi adalah memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ketempat lain.

Sistem transportasi menurut Miro (1997) kesatuan unit yang terdiri dari elemen-elemen yang saling mendukung, berinteraksi, dan bekerjasama. Transportasi diartikan sebagai tindakan, proses, teknik atau cara mentransportasikan dengan memindahkan dari suatu tempat ketempat lain. Maka sistem transportasi dapat diartikan sebagai suatu kesatuan yang terdiri dari elemen-elemen dan komponen-komponen yang dapat mentransportonkan (memindahkan) sesuatu untuk keperluan tertentu dan menggunakan alat tertentu.

Kebutuhan transportasi ditimbulnya oleh aktifitas manusia dan penyediaan pelayanan jasa transportasi oleh sistem transportasi. Satu sama lain saling berinteraksi dan mendorong timbulnya lalu lintas (pergerakan) pada saat ini juga atau dalam jangka waktu pendek, pergerakan timbul karena kebutuhan tidak bisa dipenuhi ditempat kita berada.

Komponen utama sistem transportasi menurut Morlok (1981) adalah:

1. Manusia dan barang
2. Kendaraan dan peti kemas (alat angkut)
3. Jalan (tempat alat angkut bergerak)

Berdasarkan pengertian dari transportasi maka dapat di tarik kesimpulan bahwa Dengan komponen utama dari suatu sistem transportasi, Kota Pekanbaru telah termasuk pada sistem transportasi kota yang memenuhi komponen tersebut yaitu adanya manusia dan barang, adanya kendaraan

sebagai alat angkut, adanya jalan yang tersedia, dan terdapatnya terminal sebagai tempat memasukkan dan mengeluarkan barang diangkut kedalam dan dari alat angkut.

11. Keamanan Terminal

Aman adalah sesuatu yang dibutuhkan oleh semua individu, kelompok masyarakat, instansi pemerintah, maupun perusahaan swasta bahkan sampai kepada sebuah Negara atau Dunia.

Pengertian aman (secure) tidak berarti aman secara fisik namun juga terhadap hal-hal yang bersifat non fisik. Dengan demikian maka pengertian aman dapat diartikan sebagai terciptanya rasa bebas dari ketakutan terhadap:

1. Kejahatan dan ancaman kejahatan.
2. Kerugian dan ancaman kerugian.
3. Kegagalan dan ancaman kegagalan.

Keamanan adalah bebas dari bahaya, istilah ini dihubungkan dengan kejahatan, segala bentuk kecelakaan dan lain-lain.

Keamanan terminal adalah himpunan berbagai kegiatan untuk menjamin dan meningkatkan kondisi kualitas kehidupan sosial kemasyarakatan di terminal.

Berdasarkan penjelasan mengenai keamanan maka dapat di tarik kesimpulan bahwa setiap individu menuntut adanya rasa aman, agar terciptanya rasa bebas dan ketakutan terhadap kejahatan, kerugian dan kegagalan.

12. Trayek Angkutan

Trayek angkutan adalah lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

Contohnya saja trayek Pekanbaru-Jakarta diawali di Terminal Bandaraya Payung Sekaki dan turun di Terminal Kampung Rambutan.

Trayek angkutan terbagi atas 2 yaitu trayek tetap dan teratur.

1. Angkutan trayek tetap yaitu : melayani lintasan atau rute yang tetap dari terminal yang telah ditetapkan dan dilayani dengan frekuensi tertentu dilengkapi dengan jadwal perjalanan.

Seperti : a. angkutan lintas batas negara

b. angkutan antar kota antar propinsi

c. angkutan antar kota dalam propinsi

d. angkutan kota

e. angkutan pedesaan

2. Angkutan tidak dalam trayek adalah merupakan angkutan yang tidak terikat dengan trayek yang biasanya melakukan pelayanan dari rumah kerumah.

Seperti : a. angkutan taksi

b. angkutan sewa

c. angkutan pariwisata

d. angkutan lingkungan

Berdasarkan trayek angkutan maka dapat di tarik kesimpulan bahwa sebuah terminal haruslah memiliki sebuah trayek angkutan dimana trayek angkutan adalah: lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

13. Tempat Perhentian Bus (Hatle Bus)

Hatle bus adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang bus, biasanya ditempatkan pada jarak 300 sampai 500 meter dan dipinggiran kota antara 500 sampai 1000 meter.

Semakin banyak penumpang yang naik turun disuatu tempat perhentian bus semakin besar dan semakin besar fasilitas yang disediakan. Untuk tempat perhentian bus semakin besar dan semakin lengkap dengan atap dan tempat duduk, bahkan bila diperlukan dapat dilengkapi dengan kios kecil untuk menjual surat kabar atau rokok.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat di tarik kesimpulan bahwa biasanya pada setiap Kota hatle bus telah di sediakan oleh pemerintah, yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, tidak terkecuali di kota Pekanbaru.

14. Terminal Bayangan

Terminal bayangan tempat atau prasarana yang digunakan dalam berbagai kegiatan mengangkut dan menurunkan barang, namun keberadaanya tidak disetujui oleh pemerintah.

Timbulnya terminal bayangan disebabkan oleh berbagai aksesibilitas yang ada. Aksesibilitas adalah derajat kemudahan dicapai oleh orang, terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan.

Tingkat aksesibilitas adalah tingkat kemudahan untuk mencapai suatu lokasi ditinjau dari lokasi lain disekitarnya, tingkat aksesibilitas antara lain: dipengaruhi oleh jarak, kondisi prasarana perhubungan.

Ketersediaan berbagai sarana perhubungan termasuk frekuensinya dan tingkat keamanan juga kenyamanan untuk melalui jalur tersebut. (Tarigan Robinso, 2005).

Dampak yang ditimbulkan dari terminal bayangan adalah pelanggaran ketertiban lalu lintas yang telah diatur menurut undang-undang yang berlaku dan telah ditetapkan. kemudian menurunnya pendapatan (PAD) karena retribusi yang dilakukan diterminal jauh menurun.

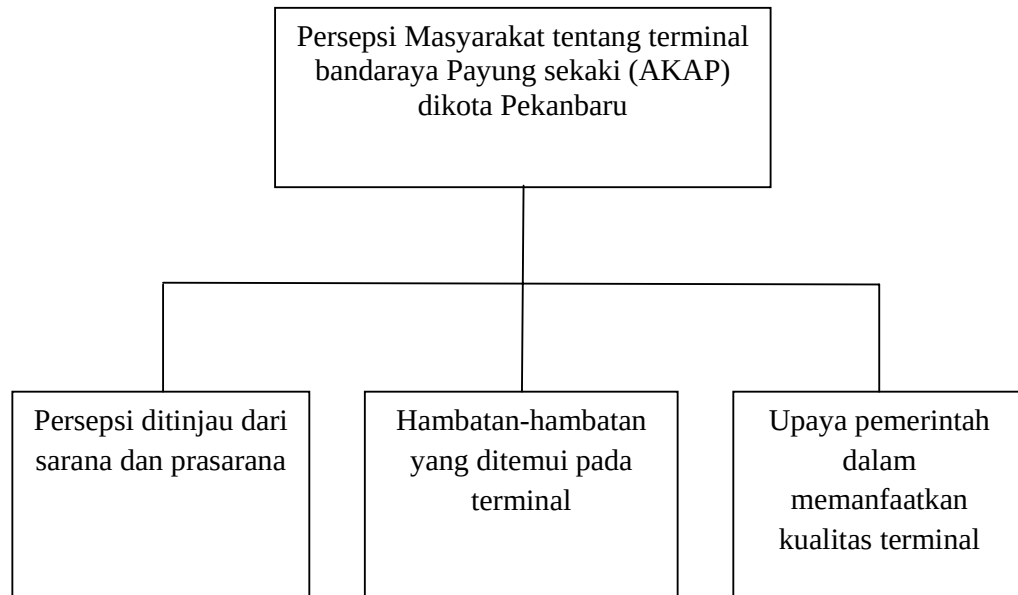
Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat di tarik kesimpulan bahwa terminal bayangan merupakan tempat atau prasarana kegiatan menaikkan dan menurunkan barang yang keberadaannya tidak di setujui oleh pemerintah. Keberadaan terminal bayangan lebih di minati karena memiliki ketersediaan berbagai sarana perhubungan termasuk frekuensinya, tingkat keamanan dan tingkat kenyamanan pengguna jasa.

B. Kerangka Konseptual

Terminal Bandaraya Payung Sekaki (AKAP) di kota Pekanbaru merupakan salah satu alternatif yang dibangun oleh pemerintah Kota Pekanbaru untuk Mencegah kemacetan di Kota Pekanbaru, karena terminal lama tidak sesuai lagi dengan arah dan tingkat perkembangan kota yaitu: sempit, padat dan macet. Bila diperhatikan dari factor geografis, Terminal Bandaraya Payung Sekaki posisinya sangat strategis yaitu pada perpotongan rute yang menghubungkan arus balik keluar masuk kota-kota di pulau sumatera.

Tetapi pada kenyataannya terminal terbesar di kota Pekanbaru ini tidak di manfaatkan oleh penumpang secara optimal yaitu penumpang enggan naik dan turun di Terminal Bandaraya Payung Sekaki, mereka lebih cenderung naik dan turun di terminal bayangan. Oleh karena itu perlu adanya di lakukan penilaian Bagaimana Persepsi Masyarakat Tentang sarana dan prasarana Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru, Apa hambatan-hambatan yang ditemui pada Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru dan Bagaimana Upaya Pemerintah dalam memanfaatkan Kualitas Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru agar lebih Optimal.

KERANGKA KONSEPTUAL



Gambar 1. Paradigma Penelitian

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Sebagai uraian penutup dari penulisan Skripsi ini, maka penulis dapat memberikan kesimpulan yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, adapun kesimpulan yang di maksud adalah sebagai berikut:

1. Persepsi Masyarakat Tentang Sarana dan Prasarana Terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru

Persepsi Masyarakat tentang sarana dan prasarana diterminal Bandaraya Payung Sekaki ternyata telah masuk pada kriteria yang lengkap dan memadai hal tersebut ditandai dengan: a. Prasarana: 1) Adanya Jalur Pemberangkatan dan Jalur Kedatangan, 2) Adanya Tersedia Parkir yang Di khususkan untuk Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi, 3) Adanya Bangunan Kantor, 4) Adanya Tempat Tunggu dan Pengantar Penumpang, 5) Adanya Menara Pengawas, 6) Adanya Locket Penjualan, 7) Adanya Rambu-Rambu dan Papan Informasi, 8) Adanya Toilet, 9) Adanya Mushalla,10) Adanya Kios dan Kantin,11) Adanya Ruang Pengobatan ,12) Adanya Ruang Informasi,13) Adanya Telfon Umum, 14) Adanya Tempat Penitipan Barang,15) Adanya Taman. b.Sarana: 1) Tersedianya Bus Transmetro

Namun dalam segi penggunaan dan fungsinya masih ada terdapat dari fasilitas tersebut yang belum secara Efektif dan Berkelanjutan dalam pegunaannya bahkan sampai tidak di fungsikan sama sekali, bagi sipengguna

seperti penumpang, maupun sipemberi jasa seperti sopir, agen, pedagang, dan pegawai dinas.

2. Hambatan-Hambatan yang di temui pada Terminal Bandaraya Payung Sekaki

Persepsi Masyarakat tentang hambatan yang ditemui pada Terminal Bandaraya Payung Sekaki terletak pada pengoperasiannya yaitu Berkurangnya minat penumpang yang lebih memilih naik travel, dari pada bus yang di rasa lebih efisien dari segi waktu dan biaya menyebabkan jumlah penumpang yang datang dan pergi dari terminal menjadi rendah dan berkurang, di tambah lagi transportasi menuju kesana tidak berjalan secara rutinitas yang menambah sulitnya keminatan penumpang untuk masuk dan keluar terminal. Oleh karena itu jika tidak memilih naik bus di simpang-simpang pintu keluar yang menjadi pusat tujuan, maka penumpang akan lebih memilih naik travel liar yang saat ini juga menjadi salah satu alternative transportasi yang menjadi pilihan. Namun tidak ada hambatan bila di lihat dari: Kemacetan, Tata Tertib, Kebersihan Lingkungan, dan Keamanan yang ada di areal terminal.

3. Upaya Yang Di Lakukan Pemerintah Dalam Meningkatkan Kualitas Pemanfaatan Terminal Bandaraya Payung Sekaki agar berfungsi secara optimal

Dalam pelaksanaan untuk melakukan upaya peningkatan dan penertiban agar pemanfaatan terminal akan terus di lakukan semampunya oleh PJR (Polisi jalan Raya), DLLAJ (Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya), dalam penyediaan untuk fasilitas sarana terus di lakukan peningkatan-peningkatan meskipun belum menemukan pencapaian keinginan sesuai yang di harapkan, sementara untuk pengoperasian Dishub dan jajarannya akan mencoba melakukan perubahan secara terarah yaitu membuat zona-zona atau titik pengoperasian yang tidak hanya terfokus pada satu titik saja. Namun tidak mengurangi akses yang ada di terminal, melainkan sebaliknya tetap mengarahkan pusat pengoperasian keterminal. Disini kesadaran dari setiap pengguna jasa dan pemberi jasa yang harus di tuntutan untuk sama-sama mengerti akan perlunya suatu terminal, dimana sisi sipengguna haruslah melakukan kegiatan transportasi sesuai aturan yang ada dan si pemberi jasa memberikan pelayanan yang terbaik agar pengguna jasa merasa nyaman dan mampu mengikuti ketetapan-ketetapan yang telah di atur sesuai dengan jalurnya.

Dengan begitu peneliti yakin dengan adanya kerjasama dan pelayanan yang baik akan memberikan nilai yang baik untuk pengoptimalan terminal Bandaraya Payung Sekaki di Kota Pekanbaru.

B. Saran

Dari kesimpulan di atas, adanya beberapa usulan dan saran berupa penanganan untuk mengatasi permasalahan yaitu:

1. Tetap mempertahankan kualitas dari sarana dan prasarana yang telah ada dan terjaga, dan berusaha terus memperbaiki dan meningkatkan sisi - sisi kelemahan yang belum mampu untuk dicapai secara maksimal. Misalnya saja seperti transportasi angkut yang merupakan prasarana penunjang yang seharusnya lebih di perhatikan dengan terus menambah jam tugas perjalanan Trans Metro kemudian menambah rute-rute selama ini yang belum tersentuh.
2. Menindak secara lebih keras dan terfokus kepada oknum-oknum yang bertindak hanya untuk kepentingan pribadi tanpa menyadari akibat yang di timbulkan, kemudian masyarakat bekerja sama dengan aparat pemerintah setempat untuk terus melakukan penertiban agar tercapai tujuan untuk kepentingan bersama dan terminal dapat dimanfaatkan secara optimal penyediaanya.
3. Benar-benar menjalankan apa yang sudah di rencanakan yang di tujukan sebagai upaya pengoptimalan Terminal Bandaraya Payung Sekaki.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 1997. *Prosedur Penelitian*. Edisi Revisi V .Jakarta; PT Rineka cipta.
- Bakar, Abu dan Iskandar. 1996 .*Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta: Dirjen Perhubungan Darat.
- Dirjen Perhubungan Darat. 1998. *Karakteristik Dan Disain Terminal* . Jakarta .
- Dirjen Perhubungan Darat. 1998. *Karakteristik Operasi Terminal* . Jakarta .
- Gutosudarmo, Indriyo dan Sudita Inyoman. 2000. *Prilaku Keorganisasian*. BPFE, Yogyakarta
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 .*Tentang Terminal Transportasi jalan* .
- Miro, Fedel . 1997 . *Sistem Transportasi Kota* . Bandung: Transito
- Morlok, Edwar, K . 1991 . *Pengantar Teknis dan Perencanaan Transportasi* . New york .
- Moleong, Lexy. 2002 . *Metode Penelitian Kualitatif* . Bandung : Alfabeta
- Moleong, 2005. *Metodologi penelitian kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Nawi marnis. 1993. *Metodologi penelitian* . FPIPS: IKIP Padang
- Peraturan pemerintah No. 31 Tahun 1995 . *Tentang Terminal Transportasi Jalan*
- Roviko., 2009. [Wikipedia.org/wiki/Keamanan./](http://Wikipedia.org/wiki/Keamanan/) tanggal akses 27-Januari-2010
- _____, 2009. [Wikipedia.org/wiki/Transportasi./](http://Wikipedia.org/wiki/Transportasi/) tanggal akses 27-Januari-2010
- _____, 2009. [Wikipedia.org/wiki/Kendaraan./](http://Wikipedia.org/wiki/Kendaraan/) tanggal akses 27-Januari-2010
- _____, 2009. [Wikipedia.org/wiki/Trayek Angkutan./](http://Wikipedia.org/wiki/Trayek_Angkutan/) tanggal akses 27-Januari 2010
- _____, 2009. [Wikipedia.org/wiki/Aksesibilitas./](http://Wikipedia.org/wiki/Aksesibilitas/) tanggal akses 27-Januari-2010
- _____, 2009. [Wikipedia.org/wiki/Terminal Bayangan./](http://Wikipedia.org/wiki/Terminal_Bayangan/) tanggal akses 27-Januari-2010