

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Terminal merupakan salah satu komponen utama yang mempunyai peran dan fungsi yang sangat penting dalam sistem jaringan transportasi jalan karena terminal adalah tempat dimana suatu perjalanan transportasi dimulai maupun berhenti atau berakhir sebagai tempat tujuannya, sehingga terminal menyediakan berbagai fasilitas pelayanan penumpang, bongkar-muat, dsb (Gunawan, 2014). Lokasi terminal sebaiknya berada pada tempat yang mudah dijangkau, fasilitas yang ada di terminal harus cukup jenis dan jumlahnya, serta untuk terminal penumpang ruangan harus bersih, nyaman, dan menarik (Adisasmita, 2010).

Kota Tegal merupakan salah satu Kota yang berada di Jawa Tengah, wilayah pusat Kota Tegal terdapat beragam aktifitas salah satunya adalah mobilitas Penduduk. Mobilitas penduduk di Kota Tegal menyebabkan kebutuhan transportasi kendaraan pribadi di Kota Tegal menjadi semakin meningkat. Salah satu sarana penunjang transportasi adalah Terminal Bus Kota Tegal yang terletak di jalan arteri Dr. Wahidin Sudirohusodo, Kelurahan Sumurpanggung, Kecamatan Margadana. Lokasi terminal bus Tegal berada diantara jalan arteri primer berjarak kurang lebih 4 km sebelah barat pusat Kota Tegal. Didalam Terminal terdapat sarana terminal yaitu keadaan kendaraan dan ketersediaan kendaraan penyambung seperti angkot, angdes, AKAP dan, AKDP. Selain sarana terminal bus, juga memiliki prasarana penunjang terminal diantaranya adalah kios, musholla, toilet, ruang petugas dll.

Fenomena-fenomena yang terdapat di Terminal Bus Kota Tegal antara lain kurang optimalnya fungsi fasilitas di Terminal Kota Tegal seperti fasilitas pejalan kaki digunakan untuk pedagang warung, sehingga pejalan kaki berjalan di bahu jalan yang seharusnya diperuntukan bagi kendaraan, kurangnya pemanfaatan fasilitas parkir dan penertiban dalam sistem sehingga pengguna kendaraan memarkirkan kendaraannya pada badan jalan pintu masuk terminal yang dapat menyebabkan terganggunya lalu lintas jalan serta membuat kemacetan, fasilitas lainnya yang ada di terminal kurang memberikan kenyamanan seperti wc umum

kondisinya kurang bersih, kios-kios bangunannya kurang baik dan tidak digunakan lagi untuk berdagang, selanjutnya adalah fasilitas ruang tunggu penumpang pada terminal belum tersedia ruang khusus untuk menunggu hanya memanfaatkan pelataran depan kios-kios terminal dengan menyediakan tempat duduk yang jumlahnya cukup. Sejak tahun 2017 terminal bus Kota Tegal tidak mendapat anggaran dari Pemerintah Kota serta tidak ada retribusi masuk dari pengelolanya, atas kondisi tersebut Terminal Tegal terkesan mangkrak (Redaksi Infoplus, 18/10/2018), kondisi Terminal Tegal semakin kumuh dan tidak terawat, fasilitas Terminal Tegal masih belum baik dari segi kebersihan dan fasilitas pengunjung hingga akses keluar masuk bus (Tribun Jateng, 19/06/2019).

Berdasarkan Mohamad Zakaria (2010) & Agus Sahri (2007) Permasalahan lain yang terdapat di Terminal Kota Tegal adalah pada jalur menunggu penumpang, waktu rata-rata bus yang masuk maupun keluar terminal waktunya relatif lebih pendek sehingga mempengaruhi waktu pelayanan di jalur keberangkatan waktu tunggunya relatif lebih lama. Karakteristik Parkir dan Kebutuhan Luas Terminal Tegal Sebagai Terminal Bus Tipe A telah memenuhi kriteria standar terminal bertipe A. Peneliti menyarankan perlu adanya penelitian lebih lanjut tentang perluasan fasilitas terminal Tegal. Sehingga dari adanya penelitian tersebut dan berdasarkan dari uraian diatas maka akan dilakukan penelitian dengan judul “Evaluasi Kinerja Terminal Bus Kota Tegal” evaluasi kinerja terminal tersebut dilakukan dengan membandingkan Peraturan Menteri Perhubungan dengan kondisi dilapangan Terminal Kota Tegal. Kinerja terminal tersebut meliputi kondisi pelayanan fasilitas terminal, waktu headway dan waktu tunggu kendaraan di Terminal Bus Kota Tegal.

Penelitian lainnya tentang kinerja Terminal dari Ody, dkk (2016), Alfredo (2017), dan Bambang (2018) hasil penelitian tersebut adalah fasilitas terminal kurang berfungsi secara optimal, keberadaan penumpang dan kendaraan sepi, dan kurang efektif sehingga perlu adanya penambahan dan perawatan fasilitas di Terminal seperti fasilitas penunjang ruang pengobatan, telepon umum, dan tempat penitipan-barang, menara pengawas, loket penjualan karcis, dan analisis penilaian pelayanan didapatkan nilai indikator sedang, selain itu waktu tunggu penumpang didapatkan nilai indikator sedang.

## **1.2 Rumusan-Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka yang menjadi permasalahan dalam penelitian yaitu fasilitas yang ada di terminal kurang adanya perawatan pada fasilitas terminal sehingga terkesan mangkrak dan kumuh serta waktu tunggu penumpang relatif lebih panjang sehingga penumpang menunggu lama di Terminal.

## **1.3 Tujuan dan Sasaran**

### **1.3.1 Tujuan**

Tujuan dari studi ini adalah untuk mengevaluasi kinerja terminal bus Kota Tegal dari segi kondisi pelayanan fasilitas, headway dan waktu tunggu kendaraan.

### **1.3.2 Sasaran**

Adapun sasaran dari penelitian ini yaitu :

- a) Menganalisis headway dan waktu tunggu kendaraan di Terminal bus Kota Tegal,
- b) Menganalisis pelayanan fasilitas terminal,
- c) Menghasilkan evaluasi hasil kinerja terminal bus Kota Tegal dengan Peraturan terkait yang memuat kinerja terminal.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian dalam studi ini adalah:

1. Memberikan manfaat ilmu pengetahuan dalam bidang perencanaan wilayah dan kota mengenai pelayanan terminal yaitu headway, waktu tunggu, dan fasilitas Terminal Bus Kota Tegal.
2. Memberikan sumbangan pikiran dan sebagai rekomendasi kepada petugas pengelola terminal dalam membenahan Terminal Bus Kota Tegal.

## **1.5 Ruang Lingkup**

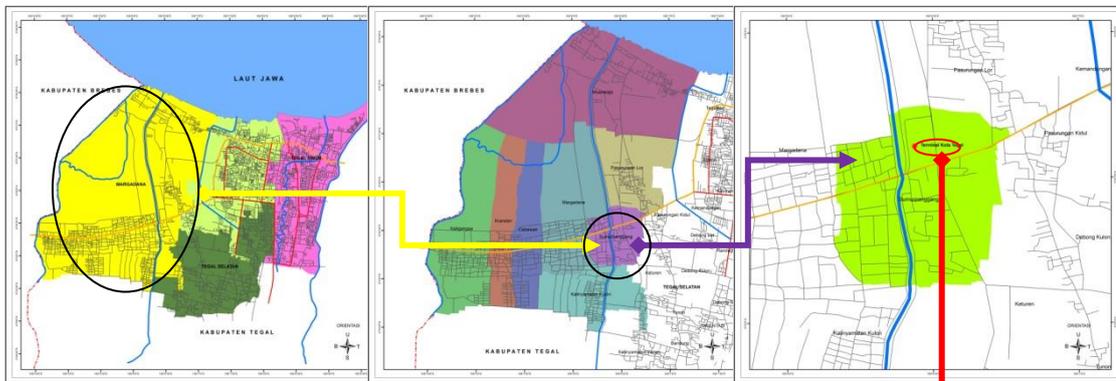
### **1.5.1 Ruang Lingkup Substansi**

Ruang lingkup substansi pada penelitian ini berisi tentang evaluasi kinerja bus dengan melakukan analisis kinerja terminal yaitu headway, waktu tunggu, dan fasilitas yang dikomparasikan dengan Peraturan-peraturan terkait. Headway

dan waktu tunggu yang dimaksud meliputi headway bus AKDP dan AKAP pada jam puncak dan jam non puncak di Terminal Kota Tegal. Ruang lingkup substansi ini berguna untuk membatasi materi yang digunakan dalam proses analisis.

### 1.5.2 Ruang Lingkup Spasial

Ruang lingkup wilayah pada studi dalam penelitian yaitu Terminal Bus Kota Tegal. Lokasi Terminal Bus Tegal terletak diantara Jalan Arteri Primer Pantura, berjarak  $\pm$  4 Km sebelah barat pusat Kota Tegal yaitu Kelurahan Sumurpanggung Kecamatan Margadana. Berikut adalah peta administrasi dari lokasi studi:



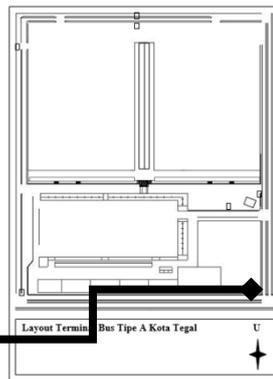
**Gambar 1.1**  
Peta Administrasi Kota Tegal  
Sumber: Bappeda Kota Tegal, tahun 2019

**Gambar 1.2**  
Peta Administrasi Kec. Margadana, Kota Tegal  
Sumber: Bappeda Kota Tegal, tahun 2019

**Gambar 1.3**  
Peta Administrasi Kelurahan Sumurpanggung, Kec. Margadana, Kota Tegal  
Sumber: Bappeda Kota Tegal, tahun 2019



**Gambar 1.6**  
Gambar Terminal Bus Kota Tegal  
Sumber: Survey primer, 2019

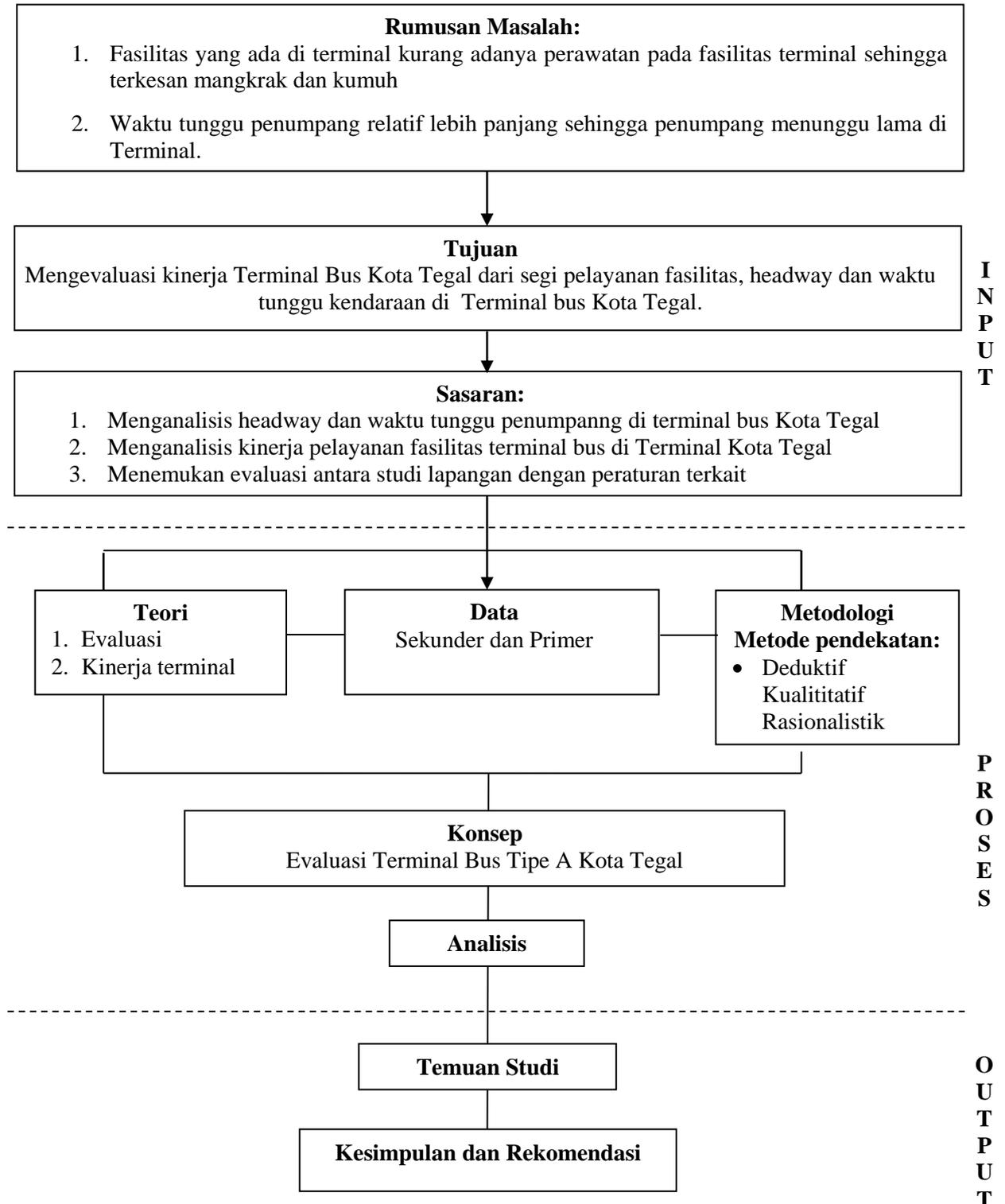


**Gambar 1.5**  
Layout Terminal Kota Tegal  
Sumber: analisis peneliti, 2019



**Gambar 1.4**  
Peta Terminal Kota Tegal  
Sumber: Bappeda Kota Tegal, tahun 2019

## 1.6 Kerangka Pikir



**Gambar 1.7 Kerangka Pikir**

*Sumber: analisis peneliti, 2019*

## **1.7 Metodologi penelitian**

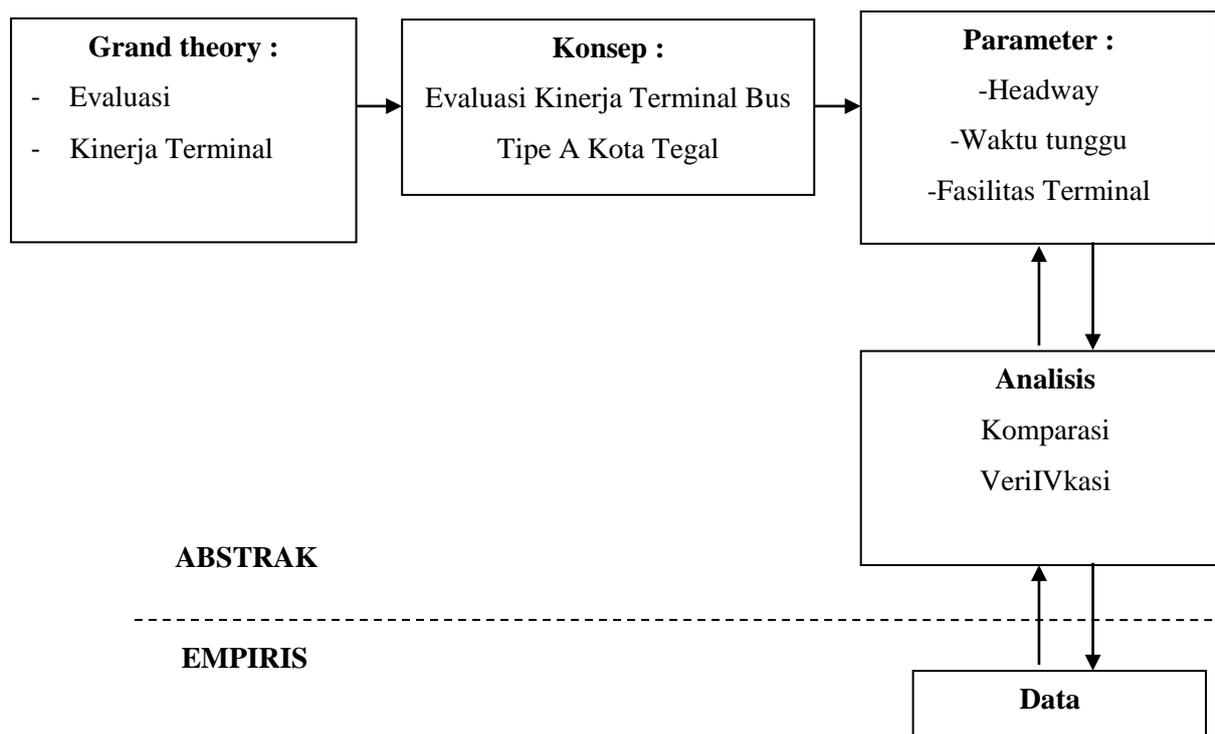
### **1.7.1 Pengertian Metodologi Penelitian**

Metode penelitian merupakan cara ilmiah dalam mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu, hal tersebut terdapat cara ilmiah yang berarti kegiatan penelitian didasarkan pada ciri-ciri keilmuan, yaitu rasional berarti kegiatan penelitian dilakukan dengan cara masuk akal sehingga terjangkau oleh penalaran manusia. Penelitian dikatakan empiris apabila cara-cara penelitian itu dapat diamati oleh indera manusia, sehingga orang lain mampu mengamati cara yang dilakukan. Penelitian dinyatakan sistematis apabila proses yang digunakan dalam penelitian menggunakan langkah-langkah yang bersifat logis (Sugiyono, 2010:2).

### **1.7.2 Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian adalah suatu langkah dan metode penelitian yang meliputi pendapat masyarakat luas hingga metode-metode detail dalam mengumpulkan analisis dan hasil pengumpulan data dengan menggunakan suatu rancangan yang akan diteliti (Creswell, 2014).

Penelitian yang digunakan dalam studi “Evaluasi Kinerja Bus Kota Tegal Tipe A” adalah menggunakan metode deduktif kualitatif rasionalistik. Menurut paham ilmu rasionalistik adalah ilmu yang valid merupakan abstraksi, simplifikasi, atau idealisasi dari realitas (Muhadjir, 1998). Rasionalisme sendiri memahami ilmu berasal dari pemahaman intelektual yang dibangun atas kemampuan yang dibangun secara logis bukan pengalaman empirik. Berikut diagram desain penelitian:



**Gambar 1.8**  
**Metode Deduktif Kualitatif Rasionalistik**

*Sumber: analisis peneliti, 2019*

### 1.7.3 Tahap Penelitian

Tahap persiapan dalam studi ini terdiri dari beberapa tahapan yang harus dilakukan, yaitu:

- 1) Latar Belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran.

Permasalahan pada studi ini diangkat berdasarkan isu-isu permasalahan fasilitas terminal, waktu tunggu di terminal, dan fenomena terhadap Terminal Bus Kota Tegal. Sedangkan tujuan dan saran studi dirumuskan guna untuk menjawab permasalahan-permasalahan yang diangkat sebagai penelaitan tersebut.

- 2) Penentuan lokasi studi

Dalam studi ini lokasi adalah Terminal bus Kota Tegal, Kecamatan Margadana. Kawasan ini dipilih dikarenakan terdapat beberapa masalah dalam Terminal Bus seperti kurangnya perawatan pada fasilitas yang tersedia dan waktu tunggu kendaraan yang relatif lama.

- 3) Kajian terhadap literature

Hal ini dilakukan yaitu untuk mengetahui perbedaan antara penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian penelitian terdahulu dengan fokus maupun

lokus yang sama. Selain itu juga terhadap metode analisis yang digunakan dalam studi dan hal-hal lain yang mendukung studi ini.

4) Inventarisasi data

Kajian terhadap data yang dibutuhkan meliputi data primer maupun sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh dari survei lapangan secara langsung dengan melalui wawancara atau daftar pertanyaan dan pengamatan secara langsung. Sedangkan data sekunder merupakan data yang diperoleh melalui literature atau dinas/badan/instansi yang terkait yang berupa data-data yang akan diolah, informasi dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

5) Pengumpulan Data/Survey

Tahap pengumpulan data ini merupakan tahap pencarian dan penggalian data dan informasi berkaitan dengan penelitian ini. Pelaksanaan survey dilakukan dengan survey sekunder maupun primer. Hasil dari pengumpulan data ini digunakan input dalam proses analisis.

6) Tahap Analisis Data

Tahap analisis data dilakukan untuk mengkaji substansi-substansi yang menjadi obyek penelitian ini. Analisis yang akan dilakukan meliputi analisis masalah yang terjadi pada fasilitas, waktu kedatangan dan keberangkatan bus. Hasil analisis ini menjadi temuan studi yang akan menjadi dasar dalam menarik kesimpulan untuk menentukan masalah pada Terminal Bus Kota Tegal.

7) Tahap Penarikan Kesimpulan

Berdasarkan studi kemudian diambil kesimpulan yang berkaitan dengan judul atau tujuan penelitian yakni Evaluasi kinerja terminal bus.

#### **1.7.4 Teknik Pengumpulan Data**

Tahapan pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengumpulan data primer dan sekunder. Metode yang yang digunakan dalam pengumpulan data yaitu dengan observasi, dokumenter, dan wawancara. Metode yang dipilih untuk setiap variabel tergantung pada berbagai faktor terutama jenis data dan ciri atau karakteristik responden, sehingga metode yang digunakan tidak

selalu sama untuk setiap variabel. Berikut adalah metode yang dipilih peneliti untuk mengumpulkan data:

1) Data Primer

Data primer adalah sumber data yang diperoleh langsung dari kondisi lapangan. Metode yang digunakan untuk mendapatkan data primer yaitu:

- a. Survei Lapangan, yaitu pengamatan keadaan lapangan secara IVsual, mengamati kendaraan bus AKAP, AKDP yang masuk pada suatu titik.

Ada beberapa tahapan dalam pelaksanaan survey yaitu:

- Penetapan Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di area jalur kedatangan Terminal bus Kota Tegal, pada hari biasa dan hari libur. Waktu penelitian ditetapkan dengan mengasumsikan pada jam puncak dan jam non puncak. Berikut tabel waktu penelitian dalam satu minggu:

**Tabel I.1 Waktu Penelitian**

Hari	Pukul	
	Jam puncak	Jam non puncak
<b>Bus AKDP</b>		
Senin-Jumat	07.00-09.00	09.00-14.00
	15.00-16.00	
Sabtu-Minggu	07.00-09.00	10.00-14.00
	15.00-16.00	
<b>Bus AKAP</b>		
Hari	Pukul	
	Jam puncak	Jam non puncak
Senin-Jumat	07.00-09.00	09.00-16.00
	18.00-21.00	
Sabtu-Minggu	07.00-09.00	09.00-16.00
	18.00-21.00	

*Sumber: analisis penyusun, 2019*

- Alat Survey

Alat survey yang digunakan adalah lembar survey beserta alat tulis sebagai pencatatan data bus, dan alat penunjuk waktu yaitu jam. Berikut adalah tabel dari lembar survey:

Hari/Tanggal :  
Waktu :

**Tabel I.2 Lembar Survey**

Waktu	Jenis Bus	
	AKDP	AKAP

*Sumber: analisis penyusun, 2019*

2) Wawancara, yakni teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui tatap muka dan tanya jawab langsung antara pengumpul peneliti terhadap narasumber atau sumber data. Dalam studi ini, peneliti menggunakan metode wawancara untuk mendapatkan keterangan potensi dan permasalahan yang terdapat di Terminal Kota Tegal tersebut melalui pihak-pihak yang terkait yaitu pengelola Terminal Bus Kota Tegal, UPTD Kota Tegal.

3) Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh peneliti melalui instansi, lembaga terkait. Data sekunder umumnya berupa laporan, bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip baik yang dipublikasikan maupun yang tidak dipublikasikan.

### 1.7.5 Kebutuhan Data

Kebutuhan data dalam studi ini terbagi menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari lokasi studi, baik berupa wawancara maupun observasi lapangan. Data sekunder merupakan data dan informasi yang diperoleh dari buku, majalah, jurnal, produk yang dihasilkan pihak lain atau berasal dari bahan kepustakaan.

**Tabel I.3 Kebutuhan Data Primer dan Sekunder**

No	Indikator	Macam Data	Sumber
<b>Data Primer</b>			
1	Fasilitas utama terminal	Kondisi jalur pemberangkatan	Observasi lapangan, wawancara, dan dokumentasi.
		Kondisi Jalur kedatangan,	
		Kondisi Tempat parkir	
		Kondisi Bangunan kantor	
		Kondisi Tempat tunggu	
2	Fasilitas penunjang terminal	Kondisi Rambu dan papan informasi	Observasi lapangan, wawancara, dan dokumentasi.
		Kondisi Toilet	
		Kondisi Musholla	
		Kondisi Kios/ kantin	
		Kondisi Ruang pengobatan	
		Kondisi Ruang informasi	

No	Indikator	Macam Data	Sumber
<b>Data Sekunder</b>			
1	Kondisi administrasi	Shp Kota Tegal	Bappeda Kota Tegal
2	Headway dan waktu tunggu bus	Waktu kedatangan dan keberangkatan bus AKDP dan AKAP	Kemenhub Kota Tegal
3	Gambaran Terminal Kota Tegal	Layout Terminal Kota Tegal	

*Sumber: analisis penyusun, 2019*

### 1.7.6 Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2000) analisis data merupakan suatu proses dalam menyusun data yang telah diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain secara sistematis sehingga mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis komparasi.

#### 1) Analisis Komparasi

Teknik analisis dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis komparatif, menurut Sugiyono (2014:57) adalah penelitian yang membandingkan keadaan satu variabel atau lebih, pada dua atau lebih dari sampel yang berbeda, atau pada dua waktu yang berbeda. Adapun penerapan penelitian komparasi pada penelitian ini digunakan untuk mengetahui perbandingan antara headway, waktu tunggu, dan kondisi pelayanan fasilitas terminal dengan Permenhub No: 98 tahun 2013, Permenhub RI No: 40 tahun 2015. Sebagai gambaran dalam teknik analisis komparasi ini adalah pada Terminal Tegal tidak tersedia ruang tunggu yang khusus, dalam hal ini jika dibandingkan dengan standar Permenhub RI No: 40 adalah belum sesuai. Berikut merupakan tabel analisis komparasi yang akan digunakan sebagai acuan dalam penelitian:

**Tabel I.4 Alat Ukur dalam Analisis Komparasi**

Konsep	Variabel	Parameter	Tolak Ukur			Ukuran Kinerja Terminal Bus
			Permenhub No: 98 Tahun 2013	Permenhub RI, Nomor: PM 40 Tahun 2015	Studi Standarisasi Kebutuhan Fasilitas Perpidahan Angkutan Umum Perkotaan Tahun 1994	
Kinerja terminal (morlok, 1991)	Hedway	Jarak antar Kendaraan (menit)	Waktu puncak paling lama 10 menit (AKDP/AKAP) Waktu non puncak paling lama 20 menit	-	AKAP 3 menit AKDP 2 menit Ak 1 menit	-Headway rendah -tidak terjadi kemacetan arus kendaraan
	Waktu tunggu kendaraan	Setengah dari headway	Waktu puncak paling lama 5 menit Waktu non puncak paling lama 10 menit	-	AKAP 80 menit AKDP 40 menit, ak 20 menit	-Keberangkatan dan kedatangan yang jelas dan tepat waktu
	Fasilitas Utama	Jalur pemberangkatan		-Letak jalur keberangkatan kendaraan tetap dan teratur -Terpisah dengan jalur penurunan penumpang -Tidak terdapat crossing dengan kendaraan lain	<b>Luas Kebutuhan Fasilitas (m<sup>2</sup>)</b>	-Kondisi perkerasan jalan baik -adanya gate kedatangan dan keberangkatan -terdapat jalur pemisah
		Jalur Kedatangan				
			Bangunan kantor terminal		Tersedia kantor penyelenggara terminal, control room	150
		Pos pemeriksaan		Tersedia pos keamanan,	23	-mencegah adanya pungutan

Konsep	Variabel	Parameter	Tolak Ukur			Ukuran Kinerja Terminal Bus
			Permenhub No: 98 Tahun 2013	Permenhub RI, Nomor: PM 40 Tahun 2015	Studi Standarisasi Kebutuhan Fasilitas Perpidahan Angkutan Umum Perkotaan Tahun 1994	
		TPR yang memasuki terminal.		kamera pengawas, dan titik pengaman tertentu		liar -memperhatikan adanya tindakan kriminal didalam terminal
		Tempat tunggu penumpang		Tersedia tempat duduk, area bersih dan tidak berbau	2625	-luasan dan tempat duduk yang memadai -Menyediakan fasilitas persampahan -terbebas dari asap rokok, bau wangi, dan terhindar dari kebisingan
		Loket penjualan karcis/loket di terminal tipe A		Loket penjualan tiket tetap dan teratur	3	-Kemudahan mendapatkan tiket -Harga tiket terjangkau -Tidak ada biaya tambahan atau pungutan liar -tidak ada calo tiket
		Rambu-rambu dan papan informasi		Tersedia fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan, pagar)		Papan informasi memuat informasi perjalanan, daftar atau tarif per trayek yang memadai, -rambu jalur angkutan mudah dilihat, jelas
		Pelataran parkir kendaraan pengunjung/prib		tersedia tempat parkir dengan luas disesuaikan dengan laahan yang	20	-parkir kendaraan antara mobil dan motor terpisah -kendaraan prbadi yang parkir

Konsep	Variabel	Parameter	Tolak Ukur			Ukuran Kinerja Terminal Bus
			Permenhub No: 98 Tahun 2013	Permenhub RI, Nomor: PM 40 Tahun 2015	Studi Standarisasi Kebutuhan Fasilitas Perpidahan Angkutan Umum Perkotaan Tahun 1994	
		adi		tersedia		diberikan rasa aman -area parkir letaknya strategis, jelas dan ditandai adanya papan penanda
Fasilitas Penunjang		Kamar kecil/toilet		-Jumlah untuk Pria (4 uriniur, 3 wc, 1 wc penyandang disabilitas) -Jumlah untuk wanita (6 wc, 1 wc penyandang disabilitas, dan 1 wastafel) -Kondisi area bersih 100% dan tidak berbau	72	-jumlah toilet memadai -toilet yang bersih dan wangi -saluran air tidak tersumbat -tidak dipungut retribusi untuk masuk toilet
		Mushola		-Luas dapat menampung 11 orang (pria) 2 penyandang disabilitas dan dapat menampung 9 orang (wanita) serta 2 penyandang disabilitas -Kondisi area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam area terminal	72	-menyediakan perlengkapan ibadah yang sesuai -luas musholla memadai -tempat wudhu yang memadai dan bersih
		Kios/kantin		Tersedia fasilitas rumah makan sesuai kebutuhan	60	-kios/kantin buka setiap waktu -Menjual makanan yang murah

Konsep	Variabel	Parameter	Tolak Ukur			Ukuran Kinerja Terminal Bus
			Permenhub No: 98 Tahun 2013	Permenhub RI, Nomor: PM 40 Tahun 2015	Studi Standarisasi Kebutuhan Fasilitas Perpidahan Angkutan Umum Perkotaan Tahun 1994	
						dan berkualitas -makanan yang dijual bervariasi
		Ruang pengobatan		Tersedia pos, fasilitas kesehatan dan petugas kesehatan	45	-pelayanan kesehatan yang memadai, adanya penanganan khusus bagi yang membutuhkan, dan memberikan obat yang sesuai
		Ruang informasi		Deletakkan ditempat yang strategis antara lain dekat loket, di pintu masuk dan diruang tunggu umum, mudah dilihat dan jelas dibaca	12	-mudah dijangkau oleh penumpang -petugas memberikan informasi dengan baik -menanggapi pengaduan penumpang dengan sopan dan ramah
		Tempat penitipan barang		Tersedia tempat penitipan barang		Tempat penitipan barang yang relatif aman

Sumber: analisis penyusun, 2019

## 1.8 Keaslian Penelitian

**Tabel I.5 Keaslian Penelitian**

No	Penulis	Judul	Lokasi dan Tahun	Metode Analisis	Hasil	Sumber
1	Mohammad Zakaria	Studi Karakteristik Parkir dan Kebutuhan Luas Terminal Tegal sebagai Terminal Bus Tipe A	Kota Tegal, 2010	Metode kuantitatif dengan menghitung karakteristik kebutuhan luas terminal	Hasil penelitian menunjukkan bahwa Terminal Tegal untuk standar Terminal tipe A sudah Terpenuhi.	Skripsi, teknik sipil, UNS
2	Agus Sahri	Analisis Kesesuaian Time Table Dengan Permintaan Jasa Angkutan Penumpang Umum (Kasus Trayek AKDP Tegal – Purwokerto Pp)	Kota Tegal, 2007	Metode survai dan analisis uji statistik serta menggunakan formulasi teori antrian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel Independen yaitu jumlah penumpang dalam terminal, jumlah penumpang dalam kota, jumlah penumpang luar kota, waktu tunggu penumpang dalam kota dan waktu tunggu penumpang luar kota sangat mempengaruhi variabel dependen yaitu waktu tunggu penumpang di terminal, dari uji statistik apabila antara variabel Independen dengan variabel dependen sesuai maka data tersebut tidak dapat digunakan dalam penelitian sehingga dibutuhkan kesesuaian time table dengan permintaan jasa angkutan penumpang umum dengan kasus trayek AKDP	Tesis, teknik sipil undip

No	Penulis	Judul	Lokasi dan Tahun	Metode Analisis	Hasil	Sumber
					Tegal – Purwokerto dan waktu yang ideal pada trayek Tegal Purwokerto adalah 22 menit.	
3	Ody Wahyu Prasetya Utama, M. Zainul Arifin, A. Wicaksono	Evaluasi Kinerja Terminal Induk Kota Bekasi	Kota Bekasi, 2016	metode pendekatan kuantitatif dan kualitatif	hasil penelitian didapatkan kapasitas parkir untuk jalur kedatangan 3 bus < 5 bus lebih kecil dari luasan kapasitas yang ada dan pada analisis IPA diperoleh tingkat kesesuaian sebesar (67,92%) dan dari analisis IFE dan EFE mendapatkan skor masing – masing sebesar 2,290 dan 2,277. Hasil ini menunjukkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi tidak berfungsi secara optimal sehingga diperlukan alternatif strategi dengan menggunakan Matriks SWOT diantaranya Menambahkan taman didalam terminal dan melestarikan kebersihan didalam terminal, Membangun prasarana dan sistem tentang kemudahan untuk menuju terminal, Merancangan transportasi massal baru, Meningkatkan pengawasan dan penertiban di terminal bayangan.	Universitas brawijaya, malang
4	Alfredho Perdana	Evaluasi Kinerja Terminal Giwangan	Yogyakarta, 2017	Metode pendekatan kuantitatif	Dari hasil analisis dapat diketahui bahwa Terminal	Konferensi Nasional Inovasi

No	Penulis	Judul	Lokasi dan Tahun	Metode Analisis	Hasil	Sumber
	Akbar	Yogyakarta			Giwangan kurang efektif berfungsi sebagaimana terminal tipe A. Dari hasil penilaian tingkat efektifitas fungsi Terminal Giwangan mendapatkan nilai 12 yang berarti kurang efektif. Hal ini dapat dilihat pada mayoritas hasil analisis kondisi eksisting terminal dan kondisi angkutan umum mendapatkan hasil analisis indikator sedang dan rendah. Hasil analisis keberadaan terminal didapatkan nilai indikator sedang, analisis kebutuhan luas terminal didapatkan nilai indikator tinggi, analisis fasilitas pelayanan didapatkan nilai indikator sedang, analisis frekuensi kendaraan didapatkan nilai indikator rendah, analisis headway didapatkan nilai indikator rendah, analisis load factor didapatkan nilai indikator rendah, dan analisis waktu tunggu penumpang didapatkan nilai indikator sedang.	Lingkungan Terbangun, FTSP UII 2017
5	Bambang A. P. Perwira	Kajian Kinerja Terminal Hamid	Malang, 2018	Kuantitatif dan analisis SWOT	Dari hasil analisis fasilitas, ada beberapa fasilitas yang belum	Naskah publikasi, universitas

No	Penulis	Judul	Lokasi dan Tahun	Metode Analisis	Hasil	Sumber
	Putra	Rusdi Di Kedungkandang Kota Malang			tersedia seperti menara pengawas dan loket penjualan karcis untuk fasilitas umum serta ruang pengobatan, telepon umum, dan tempat penitipan barang untuk fasilitas penunjang. Pada analisis IPA terdapat 3 atribut yang masuk dalam kuadran I, dimana ketiga atribut tersebut adalah keterpaduan moda transportasi, jarak terminal dengan pusat kegiatan, dan lajur keberangkatan dan kedatangan. Untuk menentukan strategi yang digunakan terkait permasalahan di Terminal Hamid Rusdi dilakukan analisis SWOT.	brawijaya
6.	Nofio, Isranti	Persepsi masyarakat terhadap lokasi terminal kembang joyo	Pati, 2019	Kuantitatif deskriptif, swot	Hasil penelitian menyimpulkan bahwa sebanyak 64% persepsi masyarakat menyatakan lokasi terminal kembang joyo baik, dan 36 menyatakan kurang baik.	

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2019

## **1.9 Sistematika Penelitian**

Sistematika laporan yang digunakan dalam penyusunan laporan studi ini untuk mencapai tujuan adalah sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini memuat latar belakang, perumusan permasalahan, pertanyaan penelitian, tujuan dan sasaran, dan ruang lingkup materi, metodologi penelitian, kerangka pemikiran, keaslian penelitian, dan sistematika pembahasan.

### **BAB II KAJIAN TEORI TENTANG EVALUASI DAN KINERJA TERMINAL**

Dalam bab ini berisi mengenai teori-teori yang berhubungan dengan masalah yang dibahas pada latar belakang. Tujuannya untuk mengimplementasikan penulis terhadap teori dengan masalah yang kemudian dijabarkan kedalam analisis.

### **BAB III KONDISI EKSISTING TERMINAL KOTA TEGAL**

Bab ini berisi tentang gambaran umum lokasi penelitian yaitu Terminal Bus Kota Tegal.

### **BAB IV ANALISIS EVALUASI KINERJA TERMINAL BUS KOTA TEGAL**

Bab ini berisi analisis dari penelitian yang dilakukan dan pembahasan tentang hasil dari penelitian.

### **BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Bab ini berisi tentang hasil akhir dari penelitian, serta membuat saran dan rekomendasi untuk pengelola Terminal, pengunjung, dan penelitian selanjutnya.