

PERSEPSI SOPIR ANGKUTAN KOTA BANJARMASIN TERHADAP PEMINDAHAN TERMINAL INDUK KILOMETER 6 BANJARMASIN KE TERMINAL INDUK KILOMETER 17 GAMBUT

Oleh:

Agung Sismono¹, Ellyn Normelani², Farida Angriani²

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul "Persepsi Sopir Angkutan Kota Banjarmasin Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin Ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut". Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana persepsi sopir angkutan kota Banjarmasin terhadap pemindahan terminal induk kilometer 6 Banjarmasin ke terminal induk kilometer 17 Gambut.

Populasi dari penelitian ini adalah seluruh sopir angkot yang melalui trayek: Terminal Km6- Terminal Antasari, Terminal Km 6 - Terminal Bantu Malabar, Terminal Km 6 - Pasar Lama, Terminal Km 6 - Handil Bakti, Terminal Km 6 - Kayu Tangi, Terminal Km 6 – Alalak diambil sampel sejumlah 35 sopir angkot yang melalui trayek tersebut diatas. Metode penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif. Teknik pengumpulan data terdiri dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data primer diperoleh dari observasi dengan menggunakan kuisisioner, dan teknik pengumpulan data sekunder dari kantor Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Persepsi Sopir Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut diketahui sebanyak 27 responden atau 77% mempunyai persepsi menolak tentang pemindahan terminal dari Kilometer 6 Banjarmasin ke Kilometer 17 Gambut dan 8 responden atau 23% mempunyai persepsi ragu-ragu tentang masalah pemindahan terminal tersebut. Persepsi Sopir Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut dari jarak semakin jauh, penumpang berkurang, dan kemacetan bagi Sopir Angkutan Kota Jurusan Terminal Induk Km 6 Banjarmasin secara umum tinggi mengenai persepsi pemindahan terminal tersebut.

Kata kunci: Terminal, Persepsi, Sopir Angkutan

I. PENDAHULUAN

Transportasi sebagai urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan, (Warpani dalam Sihono, 2006). Sistem transportasi selalu terjadi pergerakan untuk memindahkan penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Bentuk elemen yang terkait dalam sistem transportasi baik sarana, prasarana maupun pergerakan antara lain adalah kelaikan, sertifikasi, perambuan, kenavigasian, sumberdaya manusia, demografi dan lain-lain.

Keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh sektor transportasi karena sistem transportasi harus dibina agar mampu menghasilkan jasa transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan; mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa; mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara. Perkembangan transportasi, pemerintah mempunyai peranan sebagai Pembina, sehingga berkewajiban untuk menyusun rencana dan merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan transportasi. Kewajiban dimaksud adalah menetapkan jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan untuk melaksanakan tugas pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang tidak diusahakan, dengan prioritas daerah-daerah yang kurang berkembang.

Sektor transportasi merupakan sektor yang memegang peranan penting dalam upaya pengembangan wilayah, khususnya sektor transportasi darat yang pada umumnya merupakan kegiatan transportasi yang paling banyak dan sering digunakan oleh masyarakat. Pemilihan terhadap penggunaan transportasi darat pada umumnya disebabkan oleh beberapa hal, antara lain (a) jangkauan yang relatif lebih luas; (b) *operational cost* yang lebih murah; dan (c) relatif banyak digunakan. Semakin majunya suatu wilayah maka akan semakin meningkat pula mobilitas yang terjadi di dalam maupun ke luar wilayah yang akan menyebabkan semakin meningkat pula kebutuhan akan transportasi (khususnya transportasi darat).

Terminal merupakan unit fasilitas untuk pelayanan umum dalam hal ini, pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sebagai fasilitas umum, terminal harus dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan

sebaik-baiknya. Rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat khususnya angkutan massal, Dinas Perhubungan dalam hal ini UPTD (Unit Pelaksana Teknis Dinas) Terminal selalu berusaha untuk memberikan pelayanan yang terbaik, mulai dari penyediaan ruang tunggu yang nyaman, pengaturan tempat pemberangkatan bis sesuai dengan tujuan sampai dengan penertiban bis yang masuk ke terminal. Hal ini dilakukan semata-mata untuk memberikan pelayanan yang maksimal bagi masyarakat dan menerapkan sistem manajemen terminal yang baik, sehingga nantinya dapat diharapkan memberikan kontribusi yang maksimal terhadap PAD (Pendapatan Asli Daerah) tanpa mengesampingkan pelayanan kepada masyarakat.

Pemindahan terminal tersebut mempunyai beberapa tujuan, antara lain untuk mengurangi kemacetan lalu-lintas, meningkatkan kapasitas terminal, meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa, mengarahkan pembangunan di daerah pinggiran kota dan meningkatkan pendapatan asli daerah. Pemindahan lokasi terminal dilakukan karena lokasi terminal lama yang sudah sangat tidak memungkinkan lagi dapat berfungsi dengan baik sebagai terminal.

Pada hakikatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum berupa tempat untuk naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta tempat perpindahan intra dan antar moda. Fungsi tersebut dalam pembangunan terminal perlu pertimbangan lokasi, tata ruang, kapasitas, kepadatan lalu lintas dan keterpaduan dengan moda transportasi lain. Berdasarkan uraian di atas, maka penelitian ini berjudul **“Persepsi Sopir Angkutan Kota Banjarmasin Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin Ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut”**.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsepsi Terminal

1. Pengertian Terminal

Terminal didefinisikan sebagai tempat pergantian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang dan manusia, sedangkan fungsi utama terminal adalah untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari objek-objek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang, (Morlock dalam Muradi, 2005).

2. Ketentuan Terminal

Lokasi terminal harus dapat memenuhi beberapa ketentuan yaitu mempunyai akses kedalam jaringan jalan lintas cepat, terkait didalam sistem transit lokal, keterpusatan terhadap lokasi penumpang potensial, ketersediaan lahan parkir, (Creighton dalam Sihono, 2006). Terminal harus terletak pada lokasi

yang dapat dicapai secara cepat dari jalan atau jalan utama kota. Hal tersebut disebabkan alat angkutan antar kota harus dapat mencapai terminal secara langsung dengan aman, cepat dan murah, (*Vachie* dalam Sihono, 2006). Persyaratan terminal penumpang menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 harus memperhatikan:

- 1) Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan;
- 2) Rencana umum tata ruang;
- 3) Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar terminal;
- 4) Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda;
- 5) Kondisi topografi, lokasi terminal;
- 6) Kelestarian lingkungan.

3. Persyaratan berdasarkan letak dan luas

- 1) Persyaratan lokasi terminal tipe A:
 - a) Terletak di ibukota propinsi, kota atau kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan atau Angkutan Lintas Negara;
 - b) Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A;
 - c) Jarak antar dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya;
 - d) Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan terminal sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di Pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.
- 2) Persyaratan lokasi terminal tipe B:
 - a) Terletak di kota atau kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi;
 - b) Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III B;
 - c) Jarak antar dua terminal penumpang tipe B dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa, 30 km di pulau lainnya;
 - d) Tersedianya luas lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, 2 ha di pulau lainnya;
 - e) Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 50 meter di Pulau Jawa dan 30 meter di pulau lainnya.
- 3) Persyaratan lokasi terminal tipe C:
 - a) Terletak di dalam wilayah kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan;
 - b) Terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi III A, tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan.
- 4) Berdasarkan wilayah pelayanannya, terminal dikelompokkan ke dalam beberapa tipe:

- a) Terminal Utama, adalah terminal yang melayani angkutan utama, angkutan pengumpul atau penyebar antarpusat kegiatan nasional, dari pusat kegiatan wilayah ke pusat kegiatan nasional serta perpindahan antar moda khususnya moda angkutan laut dan udara. Terminal utama dapat dilengkapi dengan fungsi skunder, yakni pelayanan angkutan local sebagai mata rantai akhir sistem perangkutan;
- b) Terminal Pengumpulan, adalah terminal yang melayani angkutan pengumpul atau penyebar antarpusat kegiatan wilayah, dari pusat kegiatan local ke pusat kegiatan wilayah. Terminal jenis ini dapat dilengkapi dengan pelayanan angkutan setempat;
- c) Terminal Lokal, melayani penyebaran antarpusat kegiatan local.

5) Fasilitas Terminal

Fasilitas terminal dapat dikelompokkan atas fasilitas utama dan fasilitas pendukung, semakin besar suatu terminal semakin banyak fasilitas yang bisa disediakan.

a) Fasilitas Utama

- (1) Jalur pemberangkatan kendaraan umum, Jalur pemberangkatan adalah pelataran didalam terminal penumpang yang disediakan untuk angkutan umum untuk menaikkan penumpang;
- (2) Jalur kedatangan kendaraan umum, Jalur kedatangan adalah pelataran didalam terminal penumpang yang disediakan untuk angkutan umum untuk menurunkan penumpang;
- (3) Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum; (tidak disyaratkan bagi terminal tipe C);
- (4) Bangunan kantor terminal;
- (5) Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar;
- (6) Menara pengawas, (tidak disyaratkan bagi terminal tipe C);
- (7) Loket penjualan karcis, (tidak disyaratkan bagi terminal tipe C);
- (8) Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan;
- (9) Pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi, (tidak disyaratkan bagi terminal tipe C).

b) Fasilitas Penunjang

- (1) Kamar kecil/toilet;
- (2) Musholla;
- (3) Kios/kantin;
- (4) Ruang pengobatan;
- (5) Ruang informasi dan pengaduan;
- (6) Wartel;
- (7) Tempat penitipan barang;
- (8) Taman.

c) Klasifikasi Terminal

Berdasarkan Surat Keputusan Bersama (SKB) bulan April 1981 antara Menteri Perhubungan, Menteri Pekerjaan Umum dan Menteri Dalam Negeri dapat diketahui bahwa fasilitas terminal di Indonesia diklasifikasikan:

1. Berdasarkan peranannya, dapat dibagi ke dalam dua kelompok yaitu:
 - a) Terminal primer, adalah terminal yang berfungsi untuk melayani arus angkutan primer dalam skala regional;
 - b) Terminal sekunder, adalah terminal yang berfungsi untuk melayani arus angkutan sekunder dalam skala local/kota.
2. Berdasarkan fungsinya, terminal dapat dikelompokkan menjadi:
 - a. Terminal utama (induk), yaitu fasilitas terminal yang berfungsi untuk melayani arus penumpang jarak jauh (regional) dengan volume tinggi, biasanya menampung 50-100 kendaraan per jam dengan luas kebutuhan ruang sekitar 10 ha;
 - b. Terminal madya (menengah), yaitu terminal yang berfungsi untuk menampung arus penumpang jarak sedang, biasanya menampung 25-50 kendaraan per jam dan membutuhkan ruang sekitar 5 ha untuk menampung aktivitas yang berlangsung di lokasi tersebut;
 - c. Terminal cabang (sub terminal), yaitu terminal yang berfungsi untuk menampung penumpang yang melakukan pergerakan dalam jarak dekat dengan volume kecil, mampu menampung < 25 kendaraan per jam dengan luas kebutuhan ruang sekitar 2,5 ha;
3. Berdasarkan tipenya, terminal dikelompokkan menjadi:
 - a. Terminal Tipe A, yaitu terminal yang melayani angkutan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi, dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan;
 - b. Terminal Tipe B, yaitu terminal yang berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk angkutan kota dalam provinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan;
 - c. Terminal Tipe C, yaitu terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

B. Persepsi

Persepsi adalah suatu proses pengenalan atau identifikasi sesuatu dengan menggunakan panca indera (Sasanti dalam Dewi, 2010). Kesan yang diterima individu sangat tergantung pada seluruh pengalaman yang telah diperoleh melalui proses berpikir dan belajar, serta dipengaruhi oleh faktor yang berasal dari dalam diri individu. Persepsi sebagai aktivitas yang memungkinkan manusia mengendalikan rangsangan-rangsangan yang sampai kepadanya melalui alat inderanya, menjadikannya kemampuan itulah dimungkinkan individu mengenali milieu (lingkungan pergaulan) hidupnya, (Sabri dalam Dewi, 2010).

III. METODE PENELITIAN

1. Tempat dan Waktu Penelitian

Tempat penelitian ini adalah di Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin dan dilaksanakan pada bulan Agustus 2014

2. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah keseluruhan objek atau subjek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat-syarat tertentu berkaitan dengan masalah penelitian, (Martono, 2010). Populasi yang digunakan pada penelitian ini adalah seluruh sopir angkot yang melalui trayek: Terminal Km 6 - Terminal Antasari, Terminal Km 6 - Terminal Bantu Malabar, Terminal Km 6 - Pasar Lama, Terminal Km 6 - Handil Bakti, Terminal Km 6 - Kayu Tangi, Terminal Km 6 – Alalak sedangkan Sampel adalah merupakan bagian dari populasi yang memiliki ciri-ciri atau keadaan tertentu yang akan diteliti atau sebagian anggota populasi yang dipilih dengan menggunakan prosedur tertentu sehingga diharapkan dapat mewakili populasi, (Martono, 2010). Sampel yang di gunakan dalam penelitian ini adalah 35 sopir angkot yang melalui trayek tersebut diatas.

3. Teknik Pengumpulan Data

a) Observasi

Observasi adalah sebagai aktiva yang sempit, yakni memperhatikan sesuatu dengan menggunakan mata. Di dalam pengertian psikologik, observasi atau yang disebut pula dengan pengamatan, meliputi kegiatan pemuatan perhatian terhadap sesuatu obyek dengan menggunakan seluruh alat indra (Arikunto, 2010). Observasi dalam penelitian ini berupa keadaan sopir yang berada di Terminal.

b) Kuesioner

Koesioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan tentang pribadinya, atau hal-hal yang ia ketahui (Arikunto, 2010). Jenis data yang dapat diperoleh dengan kuesioner yaitu persepsi sopir terhadap pemindahan terminal ini.

Instrumen angket atau kuesioner dalam penelitian ini menggunakan skala Likert, maka variabel yang diukur dijabarkan menjadi indikator-indikator yang dapat diukur. Indikator tersebut digunakan sebagai titik tolak untuk membuat item instrumen yang berupa pertanyaan atau pernyataan yang perlu dijawab oleh responden. Setiap jawaban dihubungkan dengan bentuk pernyataan atau dukungan sikap yang diungkapkan dengan memberi tanda pada pilihan jawaban yang terdiri dari, Ya dan Tidak.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pembahasan

Data disajikan untuk menjawab rumusan masalah. Data dikelompokkan menjadi 3 indikator yaitu: jarak semakin jauh, penumpang berkurang, dan kemacetan. Data dari hasil pengamatan berdasarkan pembagian angket yang diisi oleh responden yaitu sopir angkutan kota di Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin. Angket penelitian ini dibagikan kepada responden. Data tersebut kemudian diedit, diberi kode, dan ditabulasi, sehingga di hasilkan data Persepsi sopir terhadap pemindahan Terminal Induk Km 6 Banjarmasin ke Terminal Induk Km 17 Gambut. Angket disajikan pada lampiran 1 dan tabulasi disajikan pada lampiran 2. Lampiran 2 (tabulasi data) disajikan tabel frekuensi presentase dan hasil jawaban responden sebagai berikut:

a) Waktu Oprasional

Pada penelitaian ini waktu oprasional adalah jam kerja oleh sopir angkutan kota Terminal Km 6 Banjarmasin. Apakah penambahan waktu oprasional bertambah setelah Terminal Induk Km 6 Banjarmasin di pindah ke Km 17 Gambut

Semua responden menjawab “Tidak” 100%, sedangkan yang menjawab “Ya” 0%. Alasan sopir ialah tidak ada pengaruh bila terminal dipindahkan masalah waktu oprasional karena jam oprasional sudah di tentukan yaitu dari pagi sampai sore. Bersumber dari jawaban sopir, tidak berpengaruhnya antara pemindahan terminal dengan waktu oprasional kerena anggapan sopir adalah waktu sudah sesuai dengan trayek/rute yang telah ditetapkan.

b) Biaya

Biaya adalah harga perolehan yang dikorbankan atau digunakan dalam rangka memperoleh penghasilan atau revenue yang akan dipakai sebagai pengurang penghasilan (Supriyono, 2000). Pada penelitian ini apakah biaya sopir angkot Banjarmasin bertambah bila terminal di pindah.

Semua responden menjawab “Ya” 100%, sedangkan yang menjawab “Tidak” 0%. Alasan Sopir ialah tentu saja akan bertambah, sedangkan terminal belum berpindah biaya semakin tinggi. Bersumber dari jawaban sopir, berpengaruhnya penambahan biaya bila terminal berpindah, karena angkot yang digunakan tidak sesuai standar kendaraan angkutan sehingga pembiayaan angkutan bertambah.

c) Bahan Bakar Minyak (BBM)

Bahan bakar adalah suatu materi apapun yang bisa diubah menjadi energi. Pada penelitian ini apakah BBM yang di pakai sopir angkot Banjarmasin bertambah bila terminal di pindah.

Semua responden menjawab “Ya” 100%, sedangkan yang menjawab “Tidak” 0%. Alasan Sopir ialah tentu saja akan bertambah, sedangkan terminal belum berpindah saja BBM semakin bertambah tiap harinya. Harga Bahan Bakar Minyak jenis premium resmi naik menjadi Rp 6.500,- atau naik sebesar Rp 2.000,- dari harga sebelumnya, dan opini Pemerintahan baru sekarang akan menaikkan lagi BBM, dimana kenaikan

tersebut akan berdampak sangat besar dari berbagai faktor khususnya sopir angkot, hal ini sangat memberatkan dan merugikan di tengah kondisi penumpang yang sangat minim.

d) Penumpang Mengetahui Terminal Km 17 Gambut

Penumpang adalah Setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut (Damadjati, 1995). Pada penelitian ini apakah penumpang banyak yang tahu tentang Terminal Km 17 Gambut.

Tabel 9. Mengetahui Terminal Km 17 Gambut

No	Alternatife Jawaban	Frekuensi	Presentase (%)
a	Ya	26	74
b	Tidak	9	26
Jumlah		35	100

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan Tabel 9, semua responden menjawab “Ya” 74%, sedangkan yang menjawab “Tidak” 26%. Bersumber dari jawaban sopir alasan Sopir yang menjawab “Ya” adalah kebanyakan penumpang bertannya kepada sopir kapan beroprasinya Terminal Km17 Gambut dan juga mengetahui dari surat kabar, sedangkan yang menjawab “Tidak” beralasan mereka (penumpang) tidak peduli tentang adanya terminal baru.

e) Rencana Pemindahan Terminal

Perencanaan adalah keseluruhan proses pemikiran dan penentuan secara matang daripada hal-hal yang akan dikerjakan di masa yang akan datang dalam rangka pencapaian yang telah ditentukan (Siagian, 1994). Pada penelitian ini apakah penumpang banyak yang tahu tentang rencana pemindahan Terminal Km 6 Induk Banjarmasin.

Semua responden menjawab Ya 100%, sedangkan yang menjawab Tidak 0%. Bersumber dari jawaban sopir alasan sopir ialah banyak penumpang yang mengetahui dari pemindahan terminal dari surat kabar dan terjadi demo besar-besaran pada waktu itu yang melibatkan sopir angkutan umum.

f) Pendapatan

Pendapatan adalah ekspresi moneter dari keseluruhan produk atau jasa yang ditransfer oleh suatu perusahaan kepada pelanggannya selama satu periode (Eldon S. Hendriksen dalam Marianus Sinaga, 1993). Pada penelitian ini apakah pendapatan meningkat bila Terminal Induk Km 6 di pindah.

Semua responden menjawab Ya 0%, sedangkan yang menjawab Tidak 100%. Bersumber dari jawaban sopir alasan Sopir ialah banyak

penumpang yang sekarang ini menggunakan kendaraan pribadi sehingga penumpang mulai sepi.

g) Daya Tampung Terminal Kilometer 17 Gambut

Daya tampung adalah kemampuan untuk menampung atau komponen yang masuk atau dimasukan didalamnya. Pada penelitian ini apakah daya tampung Terminal Km 17 Gambut sesuai.

Tabel 10. Daya Tamung Terminal Kilometer 17 Gambut

No	Alternatife Jawaban	Frekuensi	Presentase (%)
1	Ya	31	89
2	Tidak	4	11
Jumlah		35	100

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan Tabel 15, semua responden menjawab Ya 89%, sedangkan yang menjawab Tidak 12%. Bersumber dari jawaban sopir alasan Sopir yang menjawab Ya adalah dikarenakan terminal itu baru di bangun dan tempatnya pasti luas sedangkan sopir yang beralasan Tidak kurang tahu karena belum pernah melihat ke sana.

h) Daya Tampung Terminal Kilometer 6 Banjarmasin

Daya tampung adalah kemampuan untuk menampung atau komponen yang masuk atau dimasukan didalamnya. Pada penelitian ini apakah daya tampung Terminal Km 6 Banjarmasin sesuai.

Tabel 11. Daya Tamung Terminal Kilometer 6 Banjarmasin

No	Alternatife Jawaban	Frekuensi	Presentase (%)
1	Ya	27	77
2	Tidak	8	23
Jumlah		35	100

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan Tabel 16, semua responden menjawab “Ya” 89%, sedangkan yang menjawab “Tidak” 12%. Bersumber dari jawaban sopir alasan Sopir yang menjawab Ya adalah banyak kendaraan angkutan umum dan juga kendaraan pribadi, sehingga membuat macet, sedangkan sopir yang beralasan tidak masih ada tempat-tempat yang kosong yang masih bisa di tempati kendaraan angkutan.

i) Standar Terminal Kilometer 6 Banjarmasin

Standar yang berarti satuan ukuran yang dipergunakan sebagai dasar pembandingan kuantita, kualita, nilai, hasil karya yang ada. Pada

penelitian ini apakah Terminal Induk Km 6 Banjarmasin memenuhi standar terminal.

Semua responden menjawab “Ya” 100%, sedangkan yang menjawab “Tidak” 0%. Bersumber dari jawaban sopir alasan Sopir Ya adalah karena Terminal Induk Km 6 Banjarmasin sudah sesuai standar.

j) Standar Terminal Kilometer 17

Standar yang berarti satuan ukuran yang dipergunakan sebagai dasar pembandingan kuantita, kualita, nilai, hasil karya yang ada. Pada penelitian ini apakah Terminal Induk Km 17 Gambut memenuhi standar terminal.

Tabel 12. Standar Terminal Induk Kilometer 17 Gambut

No	Alternatife Jawaban	Frekuensi	Presentase (%)
1	Ya	31	89
2	Tidak	4	11
Jumlah		35	100

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan Tabel 12, semua responden menjawab “Ya” 89%, sedangkan yang menjawab “Tidak” 11%. Bersumber dari jawaban sopir alasan Sopir yang menjawab Ya adalah karena Terminal Induk Km 17 Gambut baru di bangun sehingga sesuai dengan aturan, sedangkan yang beralasan Tidak menjawab tidak tahu.

k) Standar Jalan Menuju Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin

Standar yang berarti satuan ukuran yang dipergunakan sebagai dasar pembandingan kuantita, kualita, nilai, hasil karya yang ada. Pada penelitian ini apakah jalan yang menuju Terminal Induk Km 6 Banjarmasin memenuhi standar jalan.

Semua responden menjawab “Ya” 100%, sedangkan yang menjawab “Tidak” 0%. Bersumber dari jawaban sopir alasan Sopir Ya adalah karena jalan menuju Terminal Induk Km 6 Banjarmasin sudah cukup baik walaupun ada beberapa jalan yang masih perbaikan, sehingga tidak mengganggu para pemakai jalan dengan jalan yang rusak.

l) Standar Jalan Menuju Terminal Induk Kilometer 17 Gambut

Standar yang berarti satuan ukuran yang dipergunakan sebagai dasar pembandingan kuantita, kualita, nilai, hasil karya yang ada. Pada penelitian ini apakah jalan yang menuju Terminal Induk Km 17 Gambut memenuhi standar jalan.

Tabel 13. Standar Jalan Menuju Terminal Induk Kilometer 17 Gambut

No	Alternatife Jawaban	Frekuensi	Presentase (%)
1	Ya	27	77
2	Tidak	8	23
Jumlah		35	100

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan Tabel 18, semua responden menjawab “Ya” 77%, sedangkan yang menjawab “Tidak” 23%. Bersumber dari jawaban sopir alasan Sopir yang menjawab Ya adalah karena jalan menuju Terminal Induk Km 17 Gambut sudah cukup baik walaupun ada beberapa yang perlu perbaikan, sedangkan yang beralasan Tidak, karena masih banyak jalan yang rusak di daerah menuju Terminal Km 17 Gambut.

B. Hasil Penelitian

a) Jarak Semakin Jauh

Berdasarkan kuesioner pada no 1 sampai 3 pada lampiran 1 yang sudah diedit, dan ditabulasi pada lampiran 2, telah dibuat Tabel 9 sampai 11 tentang jarak semakin jauh, di buat pengsekoran terhadap indikator jarak semakin jauh di buat klasifikasi dengan menggunakan rumus:

$$i = \frac{R}{K} \quad (\text{Rahmadani dalam Sayuti, 2010})$$

Keterangan:

$$i = \text{Interval} \quad R = \text{Range} \quad K = \text{Kategori}$$

$$\begin{aligned} \text{diketahui skor tertinggi} &= \text{jumlah kuesioner} \times \text{nilai skor tertinggi} \\ &= 3 \times 1 \\ &= 3 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Skor terendah} &= \text{jumlah kuesioner} \times \text{nilai skor terendah} \\ &= 3 \times 0 \\ &= 0 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} R &= \text{skor tertinggi} - \text{skor terendah} \\ &= 3 - 0 \\ &= 3 \end{aligned}$$

$$K = 3$$

Jadi perhitungan interval adalah

$$i = \frac{R}{K}$$

$$i = \frac{3}{3}$$

$$= 1$$

Berdasarkan nilai interval 1, maka dapat dibuat klasifikasi jarak semakin jauh yang disajikan pada Tabel 14.

Tabel 14. Klasifikasi Jarak Semakin Jauh

No	Skor Persepsi	Interpretasi (Kategori)
1	2,2 – 3,2	Menolak
2	1,1 – 2,1	Ragu-ragu
3	0 – 1	Menerima

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan kuesioner yang sudah dibuat penskoran untuk indikator jarak semakin jauh dengan Tabel 14. Jarak semakin Jauh dari Jarak, Waktu dan Bahan Bakar Minyak mempunyai diketahui kategori sedang dengan jumlah 100%.

b) Penumpang Berkurang

Berdasarkan kuesioner pada no 4 sampai 6 pada lampiran 1 yang sudah diedit, dan ditabulasi pada lampiran 2, telah dibuat tabel 12 sampai 14 tentang penumpang berkurang, di buat penskoran terhadap indikator jarak semakin jauh di buat klasifikasi dengan menggunakan rumus:

$$i = \frac{R}{K} \quad (\text{Rahmadani dalam Sayuti, 2010})$$

Keterangan:

$$I = \text{Interval} \quad R = \text{Range} \quad K = \text{Kategori}$$

$$\text{diketahui skor tertinggi} = \text{jumlah kuesioner} \times \text{nilai skor tertinggi}$$

$$= 3 \times 1$$

$$= 3$$

$$\text{Skor terendah} = \text{jumlah kuesioner} \times \text{nilai skor terendah}$$

$$= 3 \times 0$$

$$= 0$$

$$R = \text{skor tertinggi} - \text{skor terendah}$$

$$= 3 - 0$$

$$= 3$$

$$K = 3$$

Jadi perhitungan interval adalah

$$i = \frac{R}{K}$$

$$i = \frac{3}{3}$$

$$= 1$$

Berdasarkan nilai interval 1, maka dapat dibuat klasifikasi penumpang berkurang yang disajikan pada Tabel 15.

Tabel 15. Penumpang Berkurang

No	Skor Persepsi	Interpretasi (Kategori)
1	2,2 – 3,2	Menolak
2	1,1 – 2,1	Ragu-ragu
3	0 – 1	Menerima

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan kuesioner yang sudah dibuat penskoran untuk indikator jarak semakin jauh dengan Tabel 15. diperoleh klasifikasi jarak semakin jauh yang disajikan pada Tabel 16.

Tabel 16. Klasifikasi Penumpang Berkurang Dari , Pendapatan dan Penumpang

No	Kategori	Frekuensi	Presentase (%)
1	Menolak	0	0
2	Ragu-ragu	26	74
3	Menerima	9	26
Jumlah		35	100

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan Tabel 16. Penumpang Berkurang dari Pendapatan dan Penumpang diketahui mempunyai mempunyai kategori ragu-ragu sebanyak 74% dan kategori menerima sebanyak 26%

c) Kemacetan

Berdasarkan kuesioner pada no 7 sampai 12 pada lampiran 3 yang sudah diedit, dan ditabulasi pada lampiran 2, telah dibuat tabel 15 sampai 20 tentang Kemacetan, di buat penskoran terhadap indikator jarak semakin jauh di buat klasifikasi dengan menggunakan rumus:

$$i = \frac{R}{K} \quad (\text{Rahmadani dalam Sayuti, 2010})$$

Keterangan:

$$i = \text{Interval} \quad R = \text{Range} \quad K = \text{Kategori}$$

diketahui skor tertinggi = jumlah kuesioner x nilai skor tertinggi
 = 6x1
 = 6

$$\begin{aligned} \text{Skor terendah} &= \text{jumlah kuesioner} \times \text{nilai skor terendah} \\ &= 6 \times 0 \\ &= 0 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} R &= \text{skor tertinggi} - \text{skor terendah} \\ &= 6 - 0 \\ &= 6 \end{aligned}$$

$$K=3$$

Jadi perhitungan interval adalah

$$i = \frac{R}{K}$$

$$i = \frac{6}{3}$$

$$= 2$$

Berdasarkan nilai interval 2, maka dapat dibuat klasifikasi penumpang berkurang yang disajikan pada Tabel 17.

Tabel 17. Kemacetan

No	Skor Persepsi	Interpretasi (Kategori)
1	4 – 5	Menolak
2	2 – 3	Ragu-ragu
3	0 – 1	Menerima

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan kuesioner yang sudah dibuat penskoran untuk indikator jarak semakin jauh dengan Tabel 17. diperoleh klasifikasi jarak semakin jauh yang disajikan pada Tabel 18.

Tabel 18. Klasifikasi Kemacetan Dari, Volume Kendaraan, Kapasitas Terminal dan Jalan

No	Kategori	Frekuensi	Presentase (%)
1	Menolak	30	86
2	Ragu-ragu	5	14
3	Menerima	0	0
Jumlah		35	100

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan Tabel 18. Kemacetan dari Volume Kendaraan, Kapasitas Terminal dan Jalan diketahui mempunyai kategori rata-rata menolak dengan jumlah 86% dan kategori ragu-ragu 14%.

- d) Persepsi Sopir Angkutan Kota Banjarmasin Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin Ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut

Berdasarkan kuesioner pada no 1 sampai 12 pada lampiran 1 sampai 3 yang sudah diedit, dan ditabulasi pada lampiran 1 sampai 3, telah dibuat tabel 6 sampai 8 tentang Persepsi Sopir Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin Ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut, di buat pengsekoran terhadap variabel Persepsi Sopir Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin Ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut dengan menggunakan rumus:

$$i = \frac{R}{K} \quad (\text{Rahmadani dalam Sayuti, 2004})$$

Keterangan:

$$i = \text{Interval} \quad R = \text{Range} \quad K = \text{Kategori}$$

diketahui sekor tertinggi = jumlah kuesioner x nilai skor tertinggi
 $= 12 \times 1$
 $= 12$

Skor terendah = jumlah kuesioner x nilai skor terendah
 $= 12 \times 0$
 $= 0$

$R = \text{skor tertinggi} - \text{skor terendah}$
 $= 12 - 0$
 $= 12$
 $K = 3$

Jadi perhitungan interval adalah:

$$i = \frac{R}{K} \quad (\text{Rahmadani dalam Sayuti, 2004})$$

Keterangan:

$$i = \text{Interval} \quad R = \text{Range} \quad K = \text{Kategori}$$

$$i = \frac{12}{3}$$

$$= 4$$

Berdasarkan nilai interval 4, maka dapat dibuat klasifikasi Persepsi Sopir Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin Ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut yang disajikan pada Tabel 19.

Tabel 19. Persepsi Sopir terhadap Pemindahan Terminal Induk Km 6 Banjarmasin ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut

No	Skor Persepsi	Interpretasi (Kategori)
1	8 – 11	Menolak
2	4 – 7	Ragu-ragu
3	0 – 3	Menerima

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan kuesioner yang sudah dibuat pensekoran untuk variabel Persepsi Sopir Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin Ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut dengan Tabel 19. diperoleh klasifikasi jarak semakin jauh yang disajikan pada Tabel 20.

Tabel 20. Klasifikasi Persepsi Sopir Terhadap Pemindahan Terminal Induk Km 6 Banjarmasin Ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut

No	Kategori	Frekuensi	Presentase (%)
1	Menolak	27	77
2	Ragu-ragu	8	23
3	Menerima	0	0
Jumlah		35	100

Sumber: Hasil Analisis Data Primer 2014

Berdasarkan Tabel 20. Persepsi Sopir Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut diketahui sebanyak 27 responden atau 77% mempunyai persepsi menolak tentang pemindahan terminal dari Km 6 Banjarmasin ke Km17 Gambut dan 8 responden atau 23% mempunyai persepsi ragu-ragu tentang masalah pemindahan terminal tersebut.

Berdasarkan temuan peneliti di lapangan pemindahan terminal tersebut mempunyai beberapa tujuan, antara-lain untuk mengurangi kemacetan lalu-lintas, meningkatkan kapasitas terminal, meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa, mengarahkan pembangunan di daerah pinggiran kota dan meningkatkan pendapatan asli daerah, selain itu juga Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Provinsi Kalimantan Selatan Basiran menjelaskan, Pemprov Kalimantan Selatan tidak akan memindah Terminal Km 6 ke Terminal Km 17. Pemprov hanya membangun terminal baru agar memenuhi syarat menjadi terminal tipe A Regional yang menjadi bagian dari rencana pengembangan wilayah sesuai ketentuan Kementerian Perhubungan.

V. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa:

1. Persepsi Sopir Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut diketahui sebanyak

27 responden atau 77% mempunyai persepsi menolak tentang pemindahan terminal dari Kilometer 6 Banjarmasin ke Kilometer 17 Gambut dan 8 responden atau 23% mempunyai persepsi ragu-ragu tentang masalah pemindahan terminal tersebut. Persepsi Sopir Terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut dari jarak semakin jauh, penumpang berkurang, dan kemacetan bagi Sopir Angkutan Kota Jurusan Terminal Induk Km 6 Banjarmasin secara umum tinggi mengenai persepsi pemindahan terminal tersebut.

2. Persepsi Sopir Angkutan Kota Banjarmasin terhadap Pemindahan Terminal Induk Kilometer 6 Banjarmasin ke Terminal Induk Kilometer 17 Gambut ialah sopir angkutan kota (angkot) Terminal Km 6 tidak ingin Terminal Km 6 di pindah ke Km 17 Gambut karena sopir angkot belum siap dengan perubahan yang terjadi, alasan penolakan sopir angkot untuk pindah adalah pembiayaan bertambah, bahan bakar minyak bertambah, penumpang berkurang dan pendapatan berkurang.

DAFTAR PUSTAKA

- Anas, Sudijono. 1995. *Pengantar Statistik Pendidikan*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Badan Pusat Statistik, 2013. *Kecamatan Banjarmasin Timur Dalam Angka*. Banjarmasin
- Dewi, Nurmala, Herwinda. 2010. *Persepsi Mahasiswa Atas Perilaku Tidak Etis Akuntan*. Skripsi. Semarang: Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro. (Online) di akses tanggal 28 Maret 2013.
- Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin. 2012. *Laporan Akhir Masterplan Terminal Penumpang Km. 6 Kota Banjarmasin*. Banjarmasin
- Eryana, Indrias. 2002. *Aspek Kemudahan Pencapaian Dalam Penentuan Lokasi Terminal Bus*. Tesis. Semarang: Program Pascasarjana Universitas Diponegoro. (Online) di akses tanggal 26 Maret 2013.
- Fathoni, Abdurrahmat. 2006. *Metodologi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: Rieka Cipta.
- Martono, Nanang. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif Analisis Isi dan Analisis Data Sekunder*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin. 2007. *Terminal*. Banjarmasin
- Kementrian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Cipta Karya. 2010. *Final Draft Pedoman Pengelolaan Terminal di Kabupaten/Kota Peserta USDRP*. Jakarta
(Online), (<https://usdrp.indonesia.org/files/downloadContent/1186.pdf+final+draft+pedoman+terminal+di+kabupaten/kota+peserta+usdrp.pdf>) di akses tanggal 26 September 2012.
- Muradi, Dadi. 2005. *Pemanfaatan Angkutan Umum Regional Terkait Dengan Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Pangkal Pinang*. Tesis. Semarang: Program Pascasarjana Universitas Diponegoro. (Online),

- (https://eprints.undip.ac.id/16905/1/DADI_MURADI.pdf) di akses tanggal 27 September 2012.
- Rahmadani.2010. *Motivasi Transmigrasi Mengikuti Program Transmigrasi Di Desa Sawahan Kecamatan Cerbon Kabupaten Barito Kuala*. Banjarmasin: Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lambung Mangkurat.
- Salim, Abbas. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Sekaran, Uma. 2006. *Metodologi Penelitian Untuk Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sihono.2005. *Pengaruh Lokasi Terhadap Aktivitas Terminal (Studi Kasus Terminal Giri Adipura & Sub Terminal Krisak Kota Wonogiri)*.Tesis. Semarang: Program Pascasarjana Universitas Diponegoro. (Online), (<https://eprints.undip.ac.id/15835/1/sihono.pdf>) di akses tanggal 27 September 2012.
- Supriyono.2000. *Akuntansi Biaya, Buku 1, edisi dua*. Yogyakarta: BPFE.
- Warpani.2002. *Pengelola Angkutan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung:ITB.