



Fenomena Terminal Bayangan dan Dampaknya terhadap Kinerja Terminal Hamid Rusdi Kota Malang

Rifky Aldila Primasworo¹, Anisetus Bolong Saputra¹

¹Universitas Tribhuwana Tunggaladewi, Malang 65144, Indonesia

Keywords:

IPA Analysis; Public
Transportation; Terminal

Kata Kunci:

Analisis IPA; Terminal;
Transportasi Umum

Article History:

Submitted: 1 May 2025

Accepted: June 2025

Available Online: June 2025

Korespondensi Penulis:
Rifky Aldila Primasworo

Email:

rifky.aldila@unitri.ac.id

Abstract

Hamid Rusdi Terminal is the main Type-B terminal located on Mayjend Sungkono Street No. 11, Kedungkandang, Malang City, replacing Gadang Terminal which experienced passenger shortage issues as many vehicles still stop at Gadang intersection. To address these problems, three analyses were conducted: facility suitability, queuing Analysis, and IPA Analysis. Primary data was collected through interviews and questionnaires from 100 respondents, while secondary data came from journals, literature, and the internet. The facility suitability Analysis revealed several missing facilities, including ticket sales counters and maintenance rooms. The IPA Analysis identified 9 attributes in quadrant I requiring attention, including terminal cleanliness, public transport compliance, ticket counter availability, arrival and departure times, and terminal location. Development strategies needed include completing facilities according to Type-B terminal requirements, increasing supervision at shadow terminals, and reorganizing route naming from Gadang to Hamid Rusdi.

Abstrak

Terminal Hamid Rusdi merupakan terminal Tipe-B utama di Jalan Mayjend Sungkono No. 11, Kedungkandang, Kota Malang, sebagai pengganti Terminal Gadang yang mengalami masalah kekurangan penumpang karena banyak kendaraan masih berhenti di persimpangan Gadang. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, dilakukan tiga analisis: kesesuaian fasilitas, analisis antrian, dan analisis IPA (*Importance Performance Analysis*). Data primer diperoleh melalui wawancara dan kuesioner dari 100 responden, sedangkan data sekunder dari jurnal, literatur, dan internet. Hasil analisis kesesuaian fasilitas menunjukkan beberapa fasilitas belum tersedia, termasuk loket penjualan tiket dan ruang pemeliharaan. Analisis IPA mengidentifikasi 9 atribut dalam kuadran I yang memerlukan perhatian, meliputi kebersihan area terminal, kepatuhan angkutan umum, ketersediaan loket tiket, waktu kedatangan dan keberangkatan angkutan, serta lokasi terminal. Strategi pengembangan yang dibutuhkan mencakup melengkapi fasilitas sesuai ketentuan terminal tipe B, meningkatkan pengawasan di terminal bayangan, serta mengatur ulang pola penamaan rute dari Gadang menjadi Hamid Rusdi.

Sitasi: Primasworo, R. A., & Saputra, A. B. (2025). Fenomena Terminal Bayangan dan Dampaknya terhadap Kinerja Terminal Hamid Rusdi Kota Malang. *Composite: Journal of Civil Engineering*, 4(1). <https://doi.org/10.26905/cjce.v4i1.15553>

© 2025 Composite: Journal of Civil Engineering

This is an open-access article distributed under the CC BY-SA 4.0 license (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)

1. Pendahuluan

Kinerja terminal sangat mempengaruhi kelancaran proses transportasi. Kendaraan yang keluar masuk terminal dapat berpotensi kemacetan. Kota Malang telah berkembang dengan pesat seiring berjalannya waktu. Yang diikuti pula oleh program penyediaan angkutan publik yang aman dan memadai. Pada kondisi eksisting, Kota Malang memiliki 1(satu) buah terminal tipe B Hamid Rusdi yang berada di Jalan

Mayjend Sungkono No. 11, Kecamatan Kedungkandang, Malang, dengan luas 30.000 M² yang di kelola oleh Dinas Perhubungan Kota Malang.

Terminal Hamid Rusdi adalah pengganti Terminal Gadang. Letak dari Terminal Gadang menyatu dengan Pasar Induk Gadang dimana seringkali menimbulkan kemacetan pada waktu- waktu tertentu serta mengganggu kegiatan di daerah tersebut. Kemacetan timbul disebabkan juga karena kepadatan lalu lintas pada jam-jam sibuk dan Jalur jalan Raya Gadang merupakan jalur penghubung antara Kota Blitar serta Kota Malang, dan Kabupaten Malang. Adapun letak dari terminal Hamid Rusdi yang berjarak sekitar ± 2 kilometer di sebelah timur Pasar Gadang dimana dinilai sangat jauh bagi penumpang.



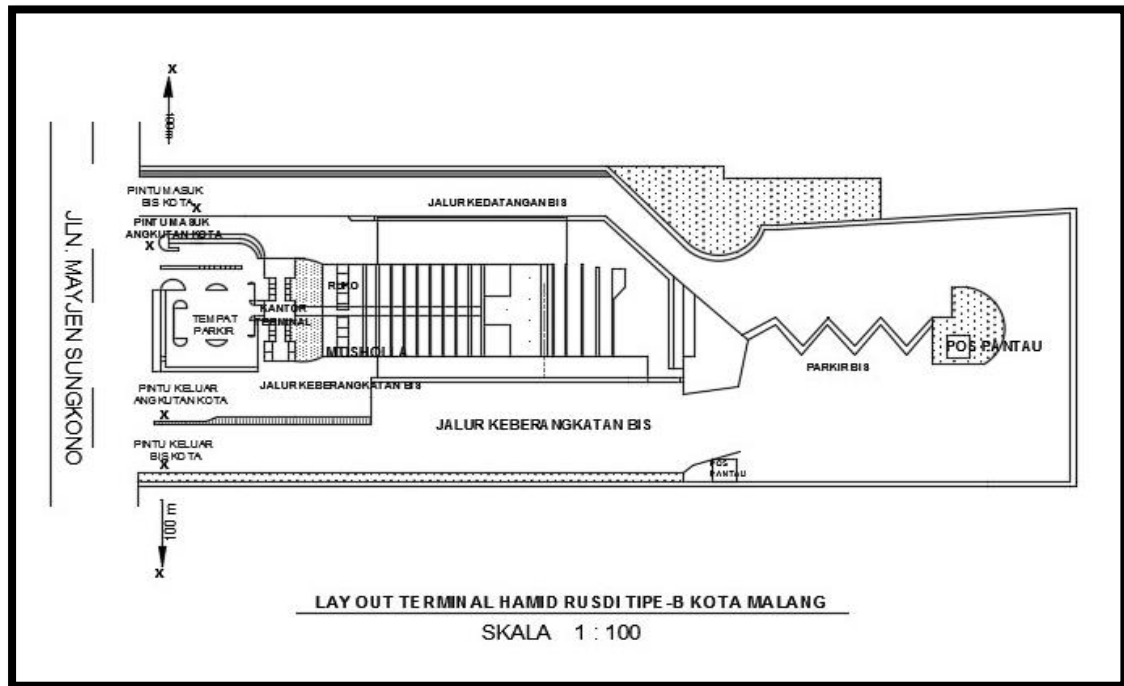
Gambar 1. Kondisi Eksisting Angkutan Umum Di Pasar Gadang dan Persimpangan
Jalan Raya Gadang Kota Malang

Beberapa permasalahan yang sering terjadi adalah masyarakat yang sehari-hari turun di sekitar Pasar Induk dirasa masih terlalu jauh dan menimbulkan kesan tidak efektif dan efeasien jika harus turun di terminal Hamid Rusdi Kota Malang. Hal ini menyebabkan munculnya terminal bayangan di beberapa titik di luar terminal. Selain lokasi terminal yang terlalu jauh dari Pasar Induk Gadang karena pada kondisi eksisitng banyak pengguna angkutan yang ingin turun di Pasar Induk Gadang. Alasan lainnya adalah beberapa fasilitas yang berantakan dan tidak terawat membuat penumpang enggan masuk ke terminal. Kurangnya frekuensi dari pengawasan dari pemerintah setempat juga mengakibatkan banyak penumpang yang lebih senang memilih untuk tidak masuk terminal. Penumpang lebih suka menunggu pada luar terminal yang nantinya dilanjutkan dengan naik bus atau moda angkutan lain. Dengan adanya beberapa permasalahan tersebut maka perlunya untuk mengevaluasi kinerja pelayanan terminal dan strategi atau program untuk meningkatkan kinerja terminal tipe B Hamid Rusdi Kota Malang.

2. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan metode studi pendekatan kuantitatif dengan tiga jenis analisis utama: analisis kesesuaian fasilitas berdasarkan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, 2015), analisis antrian untuk mengukur volume kendaraan yang masuk dan keluar terminal, dan analisis Importance Performance *Analysis* (IPA) untuk mengevaluasi tingkat kepentingan dan kepuasan pengguna terminal. Data primer diperoleh melalui pembagian kuesioner dengan jumlah sampel sebanyak 100 responden yang terdiri dari penumpang, sopir angkutan umum, dan petugas terminal. Survei dilakukan dengan metode observasi langsung, wawancara terstruktur, dan pengisian kuesioner menggunakan skala Likert 4 tingkat untuk mengukur tingkat kepuasan (1=Tidak Puas, 2=Kurang Puas, 3=Puas, 4=Sangat Puas) dan tingkat kepentingan (1=Tidak Penting, 2=Kurang Penting, 3=Penting, 4=Sangat Penting) (Kurniati et al., 2018). Data sekunder diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Malang, mencakup data teknis terminal, peraturan yang berlaku, dan standar fasilitas terminal tipe B. Data tambahan diperoleh dari literatur jurnal ilmiah, buku, dan sumber

online yang relevan dengan topik penelitian. Penelitian ini dilakukan di terminal tipe B Hamid Rusdi kota Malang yang bertepatan di jalan Mayjend Sungkono No. 11, Kecamatan Kedungkandang Kota Malang. Penelitian dilakukan di area dalam terminal dengan luas 30.000 m² dan juga area di luar terminal dengan radius yang direncanakan 100 m² di luar area terminal dihitung dari titik letak terminal ke luar terminal.



Gambar 2. Layout Terminal Hamid Rusdi

Data primer adalah data dimana didapatkan melalui pengamatan secara langsung dilapangan, yaitu dengan cara survei statis dan survei wawancara. Survei statis adalah menghitung jumlah volume angkutan umum dan penumpang yang masuk maupun tidak masuk menuju terminal (Selan et al., 2018). Survei wawancara yang dilaksanakan pada jam kerja dengan metode penyebaran Kuisisioner antara lain:

1. Pembagian kuisisioner kepada sopir angkutan yang beroperasi di terminal hamid rusdi, halini dilakukan untuk mengetahui tingkat pelayanan dari terminal hamid rusdi.
2. Pembagian kuisisioner kepada para penumpang seperti jarak tempat yang di tujuh dengan terminal, ketersediaan fasilitas yang ada dalam terminal.
3. Menghitung volume angkutan umum dan penumpang yang masuk dan tidak ketterminal.
4. Menghitung time headway dari trayek yang masuk ketterminal.

Data sekunder yang dibutuhkan adalah layout dari terminal Hamid Rusid yang diperoleh dari dinas perhubungan Kota Malang dan jumlah pengunjung terminal series lima tahun terakhir serta peta administasi Kota Malang untuk menggambarkan kondisi umum wilayah studi.

3. Hasil dan Pembahasan

Analisis Kesesuaian Fasilitas

Terminal Hamid Rusdi sebagai salah satu terminal tipe A memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas penumpang antar kota dan provinsi. Untuk memastikan kualitas pelayanan, terminal ini perlu dievaluasi kesesuaian fasilitas utamanya dengan standar yang ditetapkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan No.132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Regulasi tersebut mengatur secara rinci mengenai kelengkapan, fungsi, dan persyaratan teknis fasilitas utama yang wajib tersedia pada terminal tipe A. Oleh karena itu, analisis ini bertujuan untuk menilai sejauh mana fasilitas utama Terminal Hamid Rusdi telah memenuhi ketentuan tersebut, baik dari aspek teknis, kenyamanan, maupun keselamatan penumpang. Selain itu, pendekatan evaluasi ini juga mempertimbangkan prinsip-prinsip manajemen lalu lintas perkotaan sebagaimana dijelaskan oleh (Munawar, 2004), yang menekankan pentingnya integrasi antar moda dan efisiensi pelayanan dalam sistem transportasi perkotaan. Hasil penelitian di Terminal Purabaya Tipe A menunjukkan bahwa atribut pelayanan seperti kecepatan informasi oleh petugas, kelapangan ruang tunggu, dan ketepatan waktu

kedatangan bus menjadi faktor prioritas yang signifikan dalam meningkatkan kepuasan penumpang (Panjaitan & Sumiati, 2025). Sejalan dengan itu, (Theodorus Pandhu Bhaskoro & Otsuka Kozo, 2021), menekankan bahwa motivasi dan preferensi pengguna dalam memilih moda transportasi, termasuk faktor kenyamanan dan keandalan pelayanan, berperan penting dalam membentuk tingkat kepuasan penumpang. Temuan serupa juga diperoleh pada studi pemilihan moda transportasi darat rute Malang-Surabaya, di mana waktu tempuh yang lebih singkat terbukti menjadi faktor dominan dalam memengaruhi preferensi pengguna, menegaskan pentingnya efisiensi layanan terminal untuk meningkatkan daya tarik transportasi umum (Fatmawati, 2020).

Tabel 1. Analisis Kesesuaian Fasilitas

Fasilitas Utama Terminal Tipe-B				
No	Jenis Fasilitas	Parameter yang diisyaratkan	Kondisi Eksisting	Keterangan
1	Jalur pemberangkatan kendaraan umum	- AKAP: 42 m ² /kendaraan	- AKAP dan AKDP: 216 m ²	Ada 1 lajur
2	Jalur kedatangan kendaraan umum	- AKDP: 27 m ² /kendaraan	- ANKOT/ADES: 168 m ² ,	Ada 1 lajur
3	Jalur tunggu kendaraan umum	- ANKOT/ADES: 20 m ² /kendaraan	- Sesuai dengan cara pakai	Ada
4	Tempat tunggu penumpang	- Kesesuaian penggunaan jalur		Ada
5	Jalur lintasan	1 m ² /kendaraan	- sudah seui dengan paramater yang diisyaratkan	Ada
6	Bangunan kantor terminal, menara pengawasan pos pemeriksaan KPS.	Sesuai dengan jumlah pegawai	660 m ²	Ada kapasitas 37 orang
7	Tempat istirahat kendaraan angkutan umum	- AKAP: 42 m ² /kendaraan - AKDP: 27 m ² /kendaraan - ANKOT/ADES: 20 m ² /kendaraan - Kesesuaian penggunaan jenis angkutan umum	- AKAP dan AKDP: 1344 m ² , - ANKOT/ADES: 924 m ² , - Kendaraan Pribadi: 36 m ²	Ada, - AKAP dan AKDP: 6 lajur, - ANKOT/ADES: 7 lajur,
8	Menara pengawas	Sesuai dengan jumlah pegawai (60 orang)	Tersedia	Ada, sesuai cara pakai
9	Loket penjualan karcis	Sesuai standart	Tidak tersedia	Tidak ada
10	Rambu-rambu dan papan informasi	Harus memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan	10 buah rambu peringatan, 23 buah penunjuk arah /layanan	Ada
11	Pelataran parkir kendaraan dan taksi	- Taksi: 20 m ² /kendaraan - Kendaraan pribadi: 20 m ² /kendaraan	- Taksi: 54 m ² , - Kendaraan Pribaadi: 36 m ²	Ada, - Taksi: 16 kendaraan, - Kendaraan Pribadi: 14 kendaraan
Fasilitas Penunjang				
1	Kamar kecil/toilet	80% dari mushola	Luas 36 m ² /toilet	Ada, tersedia 6 titik toilet
2	Mushola	Jumlah jalur 1-5, luas 17,5 m ² Jumlah jalur 2-10, luas 35 m ² Jumlah jalur 11-15, luas 52,5 m ² Jumlah jalur 16-20, luas 70 m ² Jumlah jalur 20, luas 87,5 m ²	6 x3 3 Ruang, 3x3 2 Ruang	Ada
3	Kios/kantin	60% x area tunggu penumpang	74 kios ukuran 3x3	Ada, 2 yang beroperasi

Fasilitas Utama Terminal Tipe-B				
No	Jenis Fasilitas	Parameter yang diisyaratkan	Kondisi Eksisting	Keterangan
4	Ruang pengobatan	45 m ²	-	Tidak ada
5	Ruang informasi dan pengaduan	12 m ²	2x3	Ada
6	Telepon umum	-	-	Tidak ada
7	Taman	30% luas lahan keseluruhan	-	Ada

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015, fasilitas terminal tipe-B pada Terminal Hamid Rusdi Kota Malang sudah memiliki fasilitas yang sudah ditetapkan oleh menteri perhubungan, namun ada beberapa fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang belum terdapat pada terminal tipe-B Hamid Rusdi Kota Malang seperti loket penjualan tiket. Selain itu fasilitas penunjang terminal lainnya yaitu ruang pengobatan dan telepon umum.

Kesesuaian Fasilitas Terminal

Untuk mengetahui kesesuaian fasilitas Terminal Hamid Rusdi Tipe-B maka dilakukan perbandingan antara kondisi existing Terminal Hamid Rusdi dengan ketentuan fasilitas terminal tipe-B menurut keputusan Menteri perhubungan No. 132 tahun 2015. Dari hasil penelitian ini diketahui bahwa tingkat kesesuaian fasilitas Terminal Hamid Rusdi sebagian besar sudah memenuhi standar fasilitas terminal tipe-B, namun masih ada beberapa fasilitas yang belum ada yaitu loket penjualan tiket untuk fasilitas utama dan ruang pengobatan serta telepon umum untuk fasilitas penunjang. Hal ini sesuai dengan penelitian (Putra, 2018), bahwa secara komprehensif adanya kesesuaian fasilitas yang dimiliki oleh terminal Hamid Rusdi dengan standar fasilitas terminal tipe B. Temuan serupa juga dilaporkan oleh (Hilmy, 2021) pada Terminal Tipe B Lamongan, di mana fasilitas seperti papan informasi, ruang tunggu, loket, dan layanan kesehatan masih belum terpenuhi secara optimal sehingga diperlukan strategi pengembangan layanan terminal. Fenomena serupa juga ditemukan pada Terminal Guntur Garut, di mana keberadaan terminal bayangan turut mengganggu optimalisasi pemanfaatan fasilitas terminal resmi, menyebabkan penurunan fungsi dan efektivitas pelayanan kepada penumpang (Hidayatullah, 2020). Selain itu, (Prasetyo & Anindita, 2024) menegaskan bahwa faktor-faktor seperti aksesibilitas, biaya, dan kecepatan menjadi alasan utama masyarakat lebih memilih terminal bayangan, sehingga strategi pengendaliannya harus mencakup peningkatan fasilitas terminal resmi dan edukasi publik. Penelitian Hartanti, 2020 pada Terminal Samarinda Seberang juga menegaskan bahwa meskipun terminal memenuhi sebagian besar persyaratan, masih ada beberapa aspek pelayanan yang kurang optimal, sehingga tingkat efektivitasnya hanya berada pada kategori cukup (59,81%).

Analisis Antrian

Untuk mengukur kinerja terminal maka dilakukan juga perhitungan time headway dari terminal Hamid Rusdi yang dihitung dengan karakteristik antrian (Antono, 2002). Untuk menganalisis antrian di perlukan data kendaraan umum yang masuk dan keluar melalui Terminal Hamid Rusdi pada jam-jam sibuk. Dapat di lihat pada tabel dibawah.

Tabel 2. Volume Kendaraan Masuk dan Keluar

Pukul	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar
06:00-07:00	4	1	3	1	4	3
07:00-08:00	2	3	5	3	2	1
08:00-09:00	3	4	2	4	2	2
09:00-10:00	6	3	2	2	5	4
10:00-11:00	2	4	3	3	3	3
11:00-12:00	2	1	4	3	1	2
12:00-13:00	4	4	3	5	2	2
13:00-14:00	3	5	1	2	1	3

Pada tabel 2. dapat diketahui bahwa kendaraan yang masuk menuju Terminal Hamid Rusdi Kota Malang terbilang sangat minim. Hal ini dapat dilihat pada table 2 dimana kendaraan yang masuk dan

keluar melalui terminal hanya berkisar 4-5 kendaraan/hari. Angkutan umum lebih memilih menurunkan dan menaikkan penumpang di area Pasar Gadang karena lebih dekat dengan Pasar Induk Gadang.

Waktu Antrian

Untuk mengetahui waktu antrian yaitu dengan menghitung waktu pelayanan (WP) dari setiap kendaraan yang masuk melalui terminal yaitu menghitung lamanya waktu pengecekan di pos masuk terminal, namun ada beberapa alasan perhitungan tidak dapat dilakukan karena tidak adanya pengecekan di pintu masuk dan keluar terminal Hamid Rusdi sehingga waktu pelayanannya (WP) tidak diketahui. Hal ini sesuai dengan penelitian (Pangalila et al., 2018) Evaluasi Kinerja Pelayanan Terminal Angkutan Umum di Terminal Malayang Manado, dimana untuk mengetahui waktu antrian dari kendaraan harus diketahui waktu pelayanan (WP).

Importance Performance Analysis (IPA)

Pada penelitian ini menggunakan metode analisis IPA untuk mengukur tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan dengan beberapa variabel yaitu fasilitas, angkutan umum, lokasi dan keamanan. Dalam penerapan responden yang akan menjadi tujuan penyebaran kuisioner adalah para penumpang pengguna terminal Hamid Rusdi, sopir angkutan umum dan juga pihak pengelola Terminal tipe-B Hamid Rusdi kota Malang Dinas Perhubungan Jawa Timur. Dan untuk mengukur skala nilai dalam bentuk pertanyaan atau kuisioner yang disebar, penulis menggunakan skala likert dengan 4 tingkatan penilaian.

1. Untuk tingkat kepuasan dinilai dengan skala 1 sampai 4
 A = Sangat Puas B = Puas
 C = Kurang Puas D = Tidak Puas
2. Untuk tingkat kepentingan dinilai dengan skala 1 sampai 4
 A = Sangat Penting B = Penting
 C = Kurang Penting D = Tidak Penting
3. Perhitungan tingkat kesesuaian per item kepuasan (Xi), kepentingan (Yi) dan tingkat kesesuaian responden

Rumus yang digunakan:

$$Tki = \frac{X_i}{Y_i} \times 100\% \tag{1}$$

Dimana: Tki = Tingkat Kesesuaian Responden; Xi = Skor Penilaian Kerja; Yi = Skor Penilaian Kepentingan Pelanggan

Tabel 3. Nilai Diagram Kartesius

No	Atribut IPA	Σxi	Σyi
1	Fasilitas ruang tunggu	3,0	4,0
2	Kapasitas tempat duduk ruang tunggu	3,4	4,0
3	Ketersediaan kantin/kios	1,5	3,0
4	Jarak ruang tunggu dengan ruang keberangkatan	3,0	3,1
5	Keraramahan petugas terminal	3,5	3,5
6	Ketersediaan toilet pria dan wanita	3,1	4,0
7	Keamanan di dalam ruang tunggu	2,3	3,5
8	Pengaturan duduk tunggu	2,9	3,1
9	Kemampuan petugas berkomunikasi dengan penngguna terminal	3,6	4
10	Kebersihan fasilitas ruang tunggu	2,0	3,6
12	Kebersihan area terminal	1,5	4,0
13	Ketersediaan tanaman hijau sebagai pengurang polusi udara	3,0	4,0
14	Ketersediaan tempat sampah	2,8	3,7
15	Tempat cuci tangan	2,5	3,2
16	Setiap saat angkutan umum selalu masuk dan keluar melalui terminal	1,3	4,0
17	Ketersediaan loket penjualn tiket	1,0	4,0
18	Keteraturan pengecekan di pintu masuk dan keluar terminal	2,0	3,2

No	Atribut IPA	$\sum xi$	$\sum yi$
19	Keteraturan tempat parkir angkutan umum	2,6	3,3
20	Tata letak antar fungsi ruang memudahkan pengguna	3,2	3,6
21	Waktu kedatangan angkutan umum	1,3	4,0
22	Waktu keberangkatan angkutan umum	1,6	4,0
23	Penundaan jadwal keberangkatan	1,9	3,0
24	Letak terminal dengan tempat tujuan	1,0	4,0
25	Apakah lokasi terminal strategis dengan sistem tatakota malang	1,3	4,0
26	Jarak terminal dengan pusat kota	1,1	4,0
27	Letak terminal dengan pusat kegiatan pengguna	1,0	4,0
Total		60,5	100,2

Untuk memasukan nilai kedalan diagram kartesius maka di perlukan titik potng X dan Y dengan cara sebagai berikut:

$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^n \bar{X}_i}{k}$$

$$\bar{X} = \frac{60,5}{27} \times 100\%$$

$$\bar{X} = 2,24$$

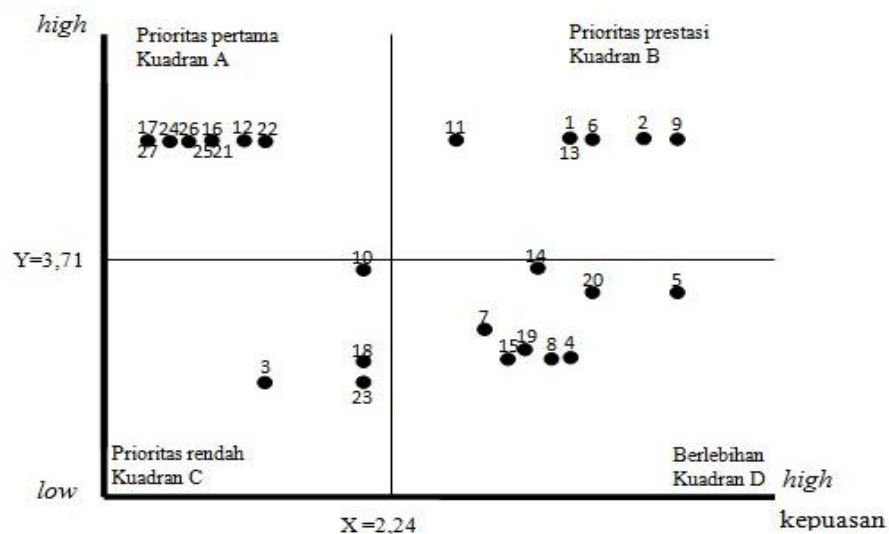
$$\bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^n \bar{Y}_i}{k}$$

$$\bar{Y} = \frac{100,2}{27} \times 100\%$$

$$\bar{Y} = 3,71$$

Diagram kartesius

Pada diagram kartesius diagram ini membantu mengevaluasi fasilitas utama dengan membandingkan seberapa penting atribut tersebut bagi penumpang dengan seberapa baik fasilitas tersebut telah terpenuhi sesuai Permenhub No.132 Tahun 2015. Sumbu horizontal biasanya menunjukkan tingkat kinerja (performance), sedangkan sumbu vertikal menunjukkan tingkat kepentingan (importance). Hasil pemetaan menghasilkan empat kuadran, yaitu prioritas utama yang harus segera ditingkatkan, pertahankan kinerja karena penting dan sudah baik, tingkatkan bila ada sumber daya lebih, serta berlebihan bila kinerjanya tinggi tetapi kurang penting. Dengan pendekatan ini, pengelola terminal dapat mengetahui fasilitas mana yang menjadi prioritas perbaikan agar sesuai standar regulasi dan kebutuhan pengguna.



Gambar 3. Diagram Kartesius

Berdasarkan hasil *Analisis Importance Performance Analisis* (IPA) tingkat kesesuaian antara antara kepentingan dan kepuasan pengguna terminal di peroleh tingkat kesesuaian total sebesar 60%. Dilihat dari hasil tersebut menunjukkan bahwa kinerja dari terminal Hamid Rusdi Kota Malang sangat menurun dan kurang baik. Ada beberapa variabel yang harus ditingkatkan pada kuadran 1 yaitu

- a) Kebersihan area terminal (12).
- b) Setiap saat angkutan umum selalu masuk dan keluar melalui terminal (16).
- c) Ketersediaan loket penjualan tiket (17).
- d) Waktu kedatangan angkutan umum (21).
- e) Waktu keberangkatan angkutan umum (22).
- f) Letak terminal dengan tempat tujuan (24).
- g) lokasi terminal strategis dengan sisem tata kota Malang (25).
- h) Jarak terminal dengan pusat kota (26).
- i) Letak terminal dengan pusat kegiatan pengguna (27).

Solusi Alternatif Meningkatkan Kinerja Terminal Hamid Rusdi Kota Malang

Terminal Hamid Rusdi Kota Malang sebagai terminal tipe A memiliki peran vital dalam melayani pergerakan penumpang antar kota maupun antar provinsi. Namun, untuk mencapai fungsi optimal sesuai standar pelayanan publik dan regulasi seperti Peraturan Menteri Perhubungan No.132 Tahun 2015, diperlukan berbagai solusi alternatif yang mampu meningkatkan kinerja terminal. Berikut beberapa alternatif solusinya.

Tabel 4. Solusi Alternatif

NO	Variabel	Solusi
1.	Kebersihan area terminal	Mengadakan kegiatan pembersihan, diadakan petugas pembersih untuk mengontrol kebersihan terminal.
2.	Setiap saat angkutan umum masuk dan keluar melalui terminal	Perlu adanya ketegasan dari pemerintah, penertiban angkutan umum yang ngetem di luar terminal dan pengaturan kembali pola penamaan angkutan umum Gadang menjadi Hamid Rusdi.
3.	Ketersediaan loket penjualan tiket	Mengadakan ruangan khusus penjualan tiket demi kenyamanan pengguna terminal.
4.	Waktu kedatangan angkutan umum	Perlu adanya ketegasan dari pemerintah untuk menertibkan kendaraan yang ngetem di luar terminal, agar masuk dan keluar melalui terminal.
5.	Waktu keberangkatan angkutan umum	Perlu adanya ketegasan dari pemerintah untuk menertibkan kendaraan yang ngetem di luar terminal, agar masuk dan keluar melalui terminal.
6.	Letak terminal dengan tempat tujuan	Perlu adanya pengkajian kembali dari pemerintah terkait perpindahan terminal Gadang menjadi Hamid Rusdi. Karena dirasa terlalu jauh dari pusat kegiatan pengguna.
7.	Lokasi terminal strategis dengan sistem tata Kota Malang.	Sangat jauh dari pusat kegiatan pengguna sehingga perlu adanya pertimbangan kembali dari pemerintah terkait perpindahan terminal Gadang menjadi Hamid Rusdi.
8.	Jarak terminal dengan pusat kota	Perlu adanya pengkajian kembali dari pemerintah terkait perpindahan terminal Gadang menjadi Hamid Rusdi.
9.	Letak terminal dengan pusat kegiatan pengguna	Sangat jauh dari pusat kegiatan pengguna sehingga perlu adanya pertimbangan kembali dari pemerintah terkait perpindahan terminal Gadang menjadi Hamid Rusdi.

4. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa fenomena terminal bayangan di Terminal Hamid Rusdi Kota Malang terjadi karena beberapa faktor utama. Pertama, dari analisis kesesuaian fasilitas, Terminal Hamid Rusdi belum sepenuhnya memenuhi standar terminal tipe B menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015, khususnya pada fasilitas loket penjualan tiket, ruang pengobatan, dan telepon umum yang masih belum tersedia.

5. Daftar Pustaka

- Antono, S. (2002). Analisis Karakteristik Antrian pada Terminal Angkutan Umum. *Jurnal Transportasi Indonesia*, 5(2), 45–58.
- Fatmawati, I. D. (2020). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Darat Rute Malang-Surabaya Menggunakan Metode Stated Preference [Skripsi, Universitas Negeri Jember]. https://repository.unej.ac.id/xmlui/handle/123456789/103594?utm_
- Hartanti, C. R. (2020). Evaluasi Kinerja Efektivitas Fungsi Terminal Samarinda Seberang di Kota Samarinda berdasarkan Persepsi Penumpang [Skripsi]. Institut Teknologi Kalimantan.
- Hidayatullah, M. R. E. (2020). Konsep Kampung Tangguh di Kota Malang Saat PSBB Malang Raya Berlangsung. Suryamalang.Com. <https://suryamalang.tribunnews.com/2020/05/14/konsep-kampung-tangguh-di-kota-malang-saat-psbb-malang-roya-berlangsung>
- Hilmy, A. N. (2021). Evaluasi Kinerja Terminal Tipe B di Kabupaten Lamongan [Skripsi]. Universitas Brawijaya.
- Kurniati, A., Landu, A.-A., Suthanaya, P. A., & Ariawan, I. M. A. (2018). Kajian Pemanfaatan Terminal Mengwi Terkait dengan Kebijakan Pengembangan Wilayah Provinsi Bali. *Jurnal Spektran*, 6(2), 186–194.
- Munawar, A. (2004). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Beta Offset.
- Pangalila, W. M., Jansen, F., Rompis, S. Y. R. (2018). Evaluasi Kinerja Pelayanan Terminal Angkutan Umum di Terminal Malalayang Manado. *Jurnal Tekno Universitas Sam Ratulangi Manado ISSN : 0215-9617*, 16(Evaluasi kinerja), 9.
- Panjaitan, J. P. U., & Sumiati. (2025). Analisis Tingkat Kepuasan Penumpang terhadap Fasilitas dan Pelayanan di Terminal Tipe A Purabaya menggunakan Metode Importance Performance Analysis. *Jurnal Serambi Engineering*, X(1), 12173–12180.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan (2015).
- Prasetyo, R. D., & Anindita, R. Y. (2024). Strategi Pengendalian Terminal Bayangan. *Jurnal Kebijakan Publik*, 15(2), 223. <https://doi.org/10.31258/jkp.v15i2.8484>
- Putra, B. A. P. P. (2018). Kajian kinerja Terminal Hamid Rusdi di Kedungkandang Kota Malang. Universitas Brawijaya.
- Selan, F. A., A, A. K., & Rahma, P. D. (2018). Evaluasi Kinerja Terminal Arjosari Malang dengan Metode IPA (Importance Performance Analisis). *Prosiding Seminar Nasional Teknologi Industri, Lingkungan Dan Infrastruktur (SENTIKUIN)*, 1, D17.1-D17.6.
- Theodorus Pandhu Bhaskoro, & Otsuka Kozo. (2021). Understanding Commuter's Motivation of Transportation Choice: A Case Study of Greater Jakarta. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 08(01), 91–105. https://www.researchgate.net/publication/363701550_Understanding_Commuter%27s_Motivation_of_Transportation_Choice_A_Case_Study_of_Greater_Jakarta?utm_source=chatgpt.com