

KESIAPAN PENGOPERASIAN STASIUN MANGKANG DI SEMARANG SEBAGAI STASIUN PENUMPANG DAN FASILITAS INTEGRASI

THE OPERATIONAL READINESS OF MANGKANG STATION IN SEMARANG AS PASSENGER STATION AND INTEGRATION FACILITY

Ellenlies

Badan Litbang Perhubungan, Jln. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat 10110

Email: ellen.lies@yahoo.co.id

Submitted: 25 Juli 2013, Review 1: 15 Agustus 2013, Review 2: 29 Agustus 2013, Eligible Articles: 5 September 2013

ABSTRACT

The lessbudget in transportation infrastructure sectore specially in train transportation need a cerefully planning in the future. This study want to know the readiness of Mangkang Stasion as passenger station and integration facility. This study held in Semarang, Central Java. Sampling was done it by simple random sampling and survey data collection with interviews and field observations. The main result of the study are 85% users want to use Mangkang station as passenger station, 87% users stated that by this integration time travel would be less than now by integration transportation, and 81% users stated that traveling budget would be less than now by integration transportation. Beside that some policy alternative using SWOT analysis have been recomended by this study. One of the SO strategy is by leveraging the infrastructure, existing facilities, as well as human resources to maintain the support of local government. WO strategies, among others, by doing through research on land rights both at the Station and Terminal Mangkang supported by the Regional Government. One of the ST strategy is planning and running feasible traffic management. One of the WT strategies is persuasive approach to society associated about landscaping.

Keyword: train, integration transportation, Mangkang Stasion

ABSTRAK

Minimnya dana untuk pembangunan infrastruktur transportasi khususnya di kereta api, membutuhkan langkah cermat dalam perencanaan perkeretaapian ke depan. Penelitian ini mencoba melihat kesiapan Stasiun Mangkang bila digunakan sebagai stasiun penumpang sekaligus bila diintegrasikan dengan Terminal Bus Mangkang. Penelitian dilakukan di Kota Semarang. Pengambilan jumlah sampel dilakukan dengan Simple Random Sampling dan pengambilan data dengan survei wawancara dan observasi lapangan. Hasil penelitian menunjukkan 85% bersedia menggunakan Stasiun Mangkang bila menjadi stasiun penumpang, 87% menyatakan waktu perjalanan akan menjadi lebih cepat, 81% menyatakan biaya perjalanan akan berkurang. Selain itu juga digunakan analisis SWOT untuk melihat pilihan kebijakan yang direkomendasikan. Strategi SO antara lain dengan memanfaatkan infrastruktur, fasilitas yang ada, juga sumber daya manusia untuk bisa mempertahankan dukungan pemerintah daerah. Strategi WO antara lain dengan melakukan penelitian seksama mengenai hak milik tanah baik di Stasiun Mangkang dan Terminal Mangkang dengan didukung pemerintah daerah. Strategi ST antara lain dengan merencanakan dan menjalankan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang layak diterapkan. Strategi WT antara lain dengan melakukan pendekatan persuasif ke masyarakat terkait penataan lahan.

Kata Kunci : kereta api, integrasi transportasi, Stasiun Mangkang

PENDAHULUAN

Pembangunan prasarana atau infrastruktur merupakan pembangunan yang sangat penting untuk meningkatkan kualitas perkeretaapian. Namun kebutuhan akan infrastruktur tidak diimbangi dengan anggaran yang layak. Menurut Kementerian Keuangan (Biro Komunikasi dan Layanan Informasi, 2013), anggaran APBN untuk infrastruktur transportasi baik untuk kereta api, bandara, jalan, maupun pengadaan kapal penumpang perintis adalah Rp 77,9 Triliun, sedangkan total pembelanjaan pemerintah pusat di tahun 2013 adalah Rp 1.154,4 triliun. Ini berarti pembelanjaan negara untuk sektor transportasi hanya sekitar 6,75% dari total APBN. Untuk itu

dibutuhkan langkah tepat dalam perencanaan infrastruktur perkeretaapian ke depan. Langkah tersebut antara lain memanfaatkan stasiun yang ada secara maksimal.

Kota Semarang merupakan Ibukota Provinsi Jawa Tengah yang terus mengalami perubahan transportasi dikarenakan banyak faktor. Faktor pertama adalah dikarenakan otonomi daerah yang menjadikan Kota Semarang menjadi sentral kegiatan ekonomi sehingga semakin banyak penduduk Provinsi Jawa Tengah melakukan pergerakan ekonomi ke dalam kota ini. Selain itu Kota Semarang semakin maju dalam dunia

pendidikan sehingga semakin banyak arus transportasi keluar masuk Kota Semarang untuk alasan pendidikan. Disamping itu, letak Kota Semarang di antara dua kota besar yaitu Jakarta dan Surabaya juga menyebabkan pergerakan ekonomi sering melewati kota ini.

Kota Semarang mempunyai banyak infrastruktur transportasi untuk mendukung kegiatan penduduknya dan pendatang yang mengunjungi kota tersebut. Infrastruktur transportasi ini antara lain Bandara Ahmad Yani, Stasiun Tawang, Stasiun Poncol, Stasiun Mangkang, Stasiun Jerakah, Stasiun Alastuwo, Terminal Terboyo, dan Terminal Mangkang. Stasiun Poncol dan Tawang diresmikan pada tahun 1914 menunjukkan bahwa infrastruktur utama kereta api masih banyak yang merupakan peninggalan Belanda yang tidak memperhitungkan kondisi saat ini dengan maksimal. Lokasi kedua Stasiun Tawang (Tribun News, 2013) dan Terminal Terboyo (Suara Merdeka, 2013) saat ini sering terkena banjir rob sehingga penambahan stasiun penumpang yang lebih layak sangat dibutuhkan.

Lokasi Kota Semarang yang sangat strategis, masih membutuhkan beberapa perbaikan demi semakin lancarnya kegiatan bertransportasi, dimana perbaikan tersebut tidak hanya infrastruktur namun juga sistem dan manajemen yang lebih baik. Pergerakan transportasi yang *seamless* (mulus) antara satu moda ke moda yang lain sangat penting. Untuk itulah diperlukan lokasi perpindahan yang mengutamakan *seamless*, sebagai kewajiban negara kepada pengguna. Perpindahan ini dapat dilakukan dengan menerapkan integrasi transportasi.

Integrasi transportasi adalah kesempatan menggunakan berbagai macam sistem transportasi yang melalui berbagai daerah dalam satu lokasi (Sputnic, 2013).

Kekuatan hukum mengenai integrasi terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Sekretariat Negara, 2009) dimana dalam setiap perencanaan manajemen lalu lintas diharuskan memperhatikan perpaduan antar moda. Selain itu dalam Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2011 (Sekretariat Daerah, 2011) pasal 24 disebutkan bahwa rencana pengembangan jaringan kereta api lintas kota meliputi pengembangan Stasiun kereta api Tugu direncanakan terpadu dengan pengembangan terminal angkutan penumpang tipe A di Kelurahan Mangkang Kulon. Stasiun kereta api Tugu yang dimaksud adalah Stasiun Mangkang yang akan dikembangkan.

Stasiun Mangkang merupakan stasiun kereta api yang terletak di daerah Mangkang, Kecamatan

Tugu, Kota Semarang selama ini hanya dilewati oleh rangkaian kereta api dan bukan merupakan stasiun penumpang. Dengan semakin seringnya banjir rob di Stasiun Tawang dan Poncol, maka Stasiun Mangkang diharapkan mampu menjadi alternatif stasiun penumpang. Selain itu letak Stasiun Mangkang yang hanya 1,5 km dari Terminal Mangkang memberikan peluang integrasi transportasi untuk dua lokasi simpul tersebut.

Di Indonesia hanya ada 3 (tiga) lokasi yang menganut sistem integrasi infrastruktur yaitu di Maguwo Yogyakarta dimana keterpaduan antara Bandara Adisucipto, Stasiun Maguwo dan shelter Trans Jogja. Selain itu di Purwosari Solo yaitu keterpaduan antara stasiun dan shelter bus Trans Batik Solo. Dan terakhir di Kualanamu yaitu keterpaduan antara Bandara Kualanamu dan Stasiun Kualanamu. Sepengetahuan penulis, penelitian sebelumnya mengenai Stasiun Mangkang adalah Stasiun Mangkang dari segi Desain *High Tech Architecture* (Supriyanto, 2005) dan Studi Pembangunan Jalur Ganda Layang (*Elevated Double Track*) Semarang (Ditjen Perkeretaapian, 2013).

Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana kebijakan yang layak diterapkan bagi kesiapan Stasiun Mangkang bila dihidupkan sebagai stasiun penumpang dan bila diintegrasikan dengan Terminal Mangkang. Perumusan ini didapatkan dari pertanyaan penelitian yaitu *pertama*: bagaimana kondisi lalu lintas yang ada dengan mencari apakah jenis kereta api dan bus yang melewati Stasiun Mangkang dan Terminal Mangkang, *kedua*: bagaimanakah persepsi pengguna terhadap rencana penggunaan Stasiun Mangkang sebagai stasiun penumpang dan fasilitas integrasi, *ketiga*: apakah keuntungan pemanfaatan Stasiun Mangkang menjadi stasiun penumpang dan sarana integrasi, *keempat*: bagaimana arah kebijakan yang layak diterapkan di Stasiun Mangkang.

Tujuan penelitian ini adalah melihat kesiapan Stasiun Mangkang sebagai stasiun penumpang dan fasilitas integrasi dengan melihat aspek berikut ini: *pertama*: lalu lintas yang ada dengan melihat jenis kereta api dan bus yang melewati Stasiun Mangkang dan Terminal Mangkang, *kedua*: persepsi pengguna terhadap rencana penggunaan Stasiun Mangkang sebagai stasiun penumpang dan fasilitas integrasi, *ketiga*: keuntungan pemanfaatan Stasiun Mangkang menjadi stasiun penumpang dan sarana integrasi, *keempat*: arah kebijakan yang layak diterapkan di Stasiun Mangkang sebagai stasiun penumpang dan fasilitas integrasi.

METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi penelitian dilakukan di Kota Semarang dan waktu pengambilan sampel dan observasi lapangan dilakukan pada tanggal 22-24 Juli 2013. Semarang dipilih sebagai lokasi penelitian karena di kota tersebut terdapat stasiun dan terminal yang letaknya berdekatan sehingga memungkinkan bila dioperasikan sebagai lokasi integrasi transportasi.

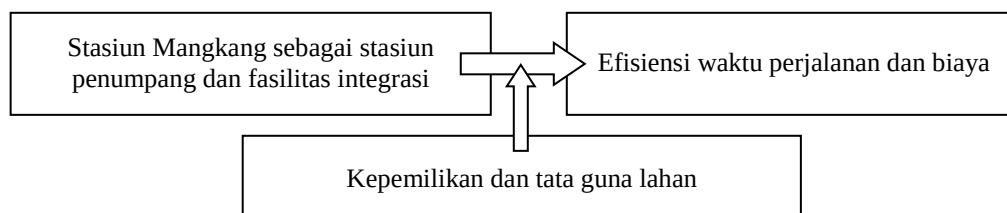
Pengumpulan data menggunakan metode observasi lapangan dan wawancara pengguna jasa (*user*) untuk mendapatkan data primer. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan mengumpulkan data yang terkait perkembangan perkeretaapian dan transportasi darat di Kota Semarang khususnya di sekitar Stasiun Mangkang. Data tersebut berupa data jenis kereta api dan bus yang melewati Stasiun Mangkang dan Terminal Mangkang maupun Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang.

Peneliti menyebar 75 kuesioner di Terminal Mangkang. Pengambilan sampel responden dilakukan dengan metode *simple random sampling* yaitu sampel yang diambil sedemikian rupa sehingga setiap unit penelitian dari populasi

mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai sampel.

Analisis penelitian menggunakan metode analisis deskriptif untuk menggambarkan persepsi *user* atau pengguna jasa bila Stasiun Mangkang dikembangkan sebagai stasiun penumpang dan terintegrasi dengan Terminal Mangkang. Penelitian Deskriptif (Sugiyono, 2007) adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri tanpa membuat perbandingan. Selain itu juga menggunakan Analisis SWOT untuk menggambarkan kebijakan apakah yang sesuai untuk diterapkan dalam upaya penghidupan kembali Stasiun Mangkang dan pengintegrasian dengan Terminal Mangkang. Analisis SWOT (Analisis SWOT, 2013) adalah analisis kondisi internal maupun eksternal suatu organisasi yang selanjutnya akan digunakan sebagai dasar untuk merancang strategi dan program kerja.

Hipotesa yang berlaku dalam penelitian ini adalah bahwa dengan adanya integrasi antara Terminal Mangkang dan Stasiun Mangkang memberi efek positif dalam penghematan waktu dan biaya perjalanan.



Gambar 1. Hipotesa Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Jenis Kereta Api yang Melewati Stasiun Mangkang

Jenis kereta api yang melewati Stasiun Mangkang menunjukkan keaktifan dari stasiun

tersebut. Kereta api yang melewati Stasiun Mangkang setiap harinya sejumlah 18 kereta api.

Tabel 1. Jenis dan Frekuensi Kereta Api yang Melewati Stasiun Mangkang

No.	Nama Kereta Api	Jenis	Jumlah Trip/Hari	Estimasi Penumpang Saat <i>Peak</i> (* 80 kursi ekonomi, 64 kursi bisnis, 60 kursi eksekutif. Jumlah Gerbong 12)
1.	Argo Bromo Anggrek	Eksekutif	4	2.880
2.	Argo Sindoro	Eksekutif	2	1.440
3.	Argo Muria	Eksekutif	2	1.440
4.	Sembrani	Eksekutif	2	1.440
5.	Bangunkarta	Eksekutif	2	1.440
6.	Harina	Campuran	2	1.536
7.	Gumarang	Campuran	2	1.536
8.	Fajar Utama Semarang	Bisnis	1	768
9.	Senja Utama Semarang	Bisnis	1	768

No.	Nama Kereta Api	Jenis	Jumlah Trip/Hari	Estimasi Penumpang Saat <i>Peak</i> (* 80 kursi ekonomi, 64 kursi bisnis, 60 kursi eksekutif. Jumlah Gerbong 12)
10.	Majapahit	Ekonomi AC	2	1.536
11.	Menoreh	Ekonomi AC	2	1.536
12.	Matarmaja	Ekonomi AC	2	1.536
13.	Brantas	Ekonomi AC	2	1.536
14.	Kertajaya	Ekonomi AC	2	1.536
15.	Tawangjaya	Ekonomi AC	2	1.536
16.	Kaligung Mas	Lokal Bisnis	8	6.144
17.	Cepu Ekspres	Lokal Bisnis	2	1.536
18.	Blora Jaya	Lokal Ekonomi	4	3.840

Sumber: PT KAI DAOP 4 Semarang, 2013

Kereta api yang melalui Stasiun Mangkang beragam jenisnya mulai dari kelas eksekutif hingga kelas lokal bisnis sehingga bila kelak akan dioperasikan sebagai stasiun kereta api penumpang maka Stasiun Mangkang sudah siap dikarenakan memang setiap harinya dilewati semua jenis kereta api tersebut.

B. Rute Bus yang Melewati Terminal Mangkang

Rute bus yang melewati Terminal Mangkang berguna untuk menunjukkan potensi penumpang dan juga dengan rute bus apa saja penumpang bisa melanjutkan perjalanan dari Stasiun Mangkang. Jenis dan rute bus yang melewati Terminal Mangkang adalah sebagai berikut:

1. Bus BRT (*Bus Rapid Transit*)

Rute BRT yang melewati Terminal Mangkang adalah sebagai berikut:

Koridor I: Penggaron-Mangkang via Simpang Lima

(Terminal Mangkang-Jl. Jend. Urip Sumoharjo-Jl. Walisongo-Jl. Siliwangi-Jl. Jend. Sudirman-Jl. MGR. Sugiyopranoto-Jl.

Tugu Muda-Jl. Pemuda-Taman Pemuda-Jl. Pemuda-Tugu Muda-Jl. Pandanaran-Jl. Simpang Lima-Jl. Ahmad Yani-Jl. MT. Haryono-Jl. Sidodadi-Jl. Dr. Cipto-Jl. Brigjend. Katamso-Jl. Brigjend. Sudiarto-Terminal Penggaron).

2. Bus Dalam Kota

Rute bus kota yang melewati Terminal Mangkang adalah sebagai berikut:

- B.02 Terboyo-Pemuda-Mangkang Pp.
- B.21 Jurusan Mangkang-Bukit Kencana Pp.
- B.25 Jurusan Pudak Payung-Pamularsih-Mangkang Pp.
- B.31 Jurusan Mangkang-Simpang Lima-Penggaron Pp.
- B.34 Jurusan Mangkang-Terboyo Pp.

3. Bus AKDP

Rute dan jumlah bus AKDP yang melewati Terminal Mangkang setiap harinya rata-rata 387 bus dengan rute dari Terminal Mangkang ke seluruh kota-kota di Jawa Tengah.

Tabel 2. Bus AKDP yang Melewati Terminal Mangkang

No.	Rute Bus	Jumlah
1.	Semarang (Terminal Mangkang)-Bawen-Secang-Magelang-Purworejo-Kebumen-Maos-Cilacap pp	10
2.	Semarang (Terminal Mangkang)-Salatiga-Solo-Wonogiri-Baturetno pp	3
3.	Semarang (Terminal Mangkang)-Kaliwungu-Kendal-Weleri-Sukorejo pp	92
4.	Semarang (Terminal Mangkang)-Kaliwungu-Kendal-Weleri-Limpung pp	60
5.	Terminal Mangkang-Banyumanik-Ungaran (Via Tol)	5
6.	Semarang (Terminal Mangkang)-Salatiga-Solo pp	42
7.	Semarang (Terminal Mangkang)-Pekalongan-Tegal	146
8.	Tegal-Semarang-Kudus pp	25
9.	Jepara-Kudus-Semarang-Pekalongan-Tegal pp	4
Total		387

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, 2013

C. Kesiapan Stasiun Mangkang dalam Segi Infrastruktur

Stasiun Mangkang merupakan stasiun tua yang dibangun di masa Belanda sehingga kelengkapan stasiun dari segi infrastruktur dan fasilitas yaitu gedung, rel yang layak, pengatur

persinyalan dan rambu sinyal sudah ada. Selain itu pembangunan *double track* yang melewati stasiun tersebut memberikan harapan bahwa peluang stasiun untuk dihidupkan kembali semakin besar.



Gambar 2. Pergeseran Letak Stasiun Mangkang



Gambar 3. Fasilitas Penunjang Stasiun Mangkang



Gambar 4. Pembangunan Double Track



Gambar 5. Jalan Masuk Stasiun Mangkang

D. Hasil Survei Persepsi terhadap Pengguna Jasa

1. Persepsi Pengguna Jasa

Hasil survei terhadap pengguna jasa yang dilakukan di Terminal Mangkang didapatkan gambaran persepsi pengguna jasa mengenai

pelayanan Terminal Mangkang dan kemauan mereka untuk berpindah atau berintegrasi dengan Stasiun Mangkang bila stasiun tersebut dioperasikan sebagai stasiun penumpang.

Tabel 3. Persepsi Pengguna Jasa Terminal Mangkang

No.	Persepsi	Hasil Penelitian
1.	Frekuensi menggunakan Terminal Mangkang	Hasil penelitian menunjukkan bahwa 79% responden sering menggunakan terminal Mangkang dan 21% menyatakan tidak
2.	Kenyamanan menggunakan Terminal Mangkang	Hasil penelitian menunjukkan 80% merasa nyaman menggunakan Terminal Mangkang dan 20% menyatakan tidak
3.	Kemauan menggunakan Stasiun Mangkang bila menjadi stasiun penumpang	Hasil penelitian menunjukkan 85% mau menggunakan sedangkan 15% tidak
4.	Persepsi keuntungan dari segi waktu bila ada integrasi	Hasil penelitian menunjukkan bahwa 87% menyatakan waktu perjalanan akan menjadi lebih cepat sedangkan 13% menyatakan tidak

No.	Persepsi	Hasil Penelitian
5.	Persepsi keuntungan dari segi biaya bila ada integrasi	Hasil penelitian menunjukkan bahwa 81% menyatakan biaya perjalanan akan menjadi lebih sedikit sedangkan 19% menyatakan tidak
6.	Cara integrasi yang diinginkan pengguna jasa	Hasil penelitian menunjukkan bahwa 81% responden menginginkan letak stasiun dan terminal didekatkan sehingga perpindahan hanya dengan jalan kaki, sedangkan 19% menyatakan mau berpindah bila dipindahkan dengan bus tanpa dipungut biaya.

Sumber: Hasil Survei, 2013

Hasil persepsi responden menunjukkan bahwa sebagian responden setuju dengan pengoperasian Stasiun Mangkang sebagai stasiun penumpang dan sebagai fasilitas integrasi. Hal ini dikarenakan hal-hal sebagai berikut:

a. Waktu perjalanan menjadi lebih cepat

Kondisi selama ini, bila pengguna jasa menggunakan kereta api akan berhenti di Stasiun Tawang ataupun Stasiun Poncol. Bila pengguna jasa ingin menjangkau ke luar Kota Semarang yang terletak di sebelah barat Kota Semarang, mereka harus naik angkutan umum terlebih dahulu ke Terminal Mangkang, dimana waktu perjalanan antara 30 menit sampai 1 jam. Dengan dioperasikan Stasiun Mangkang sebagai stasiun penumpang dan fasilitas integrasi diharapkan waktu perjalanan menjadi lebih singkat dikarenakan pengguna langsung turun di Stasiun Mangkang dan tidak membuang waktu melanjutkan perjalanan ke stasiun lain. Bila kereta api bergerak dari barat ke timur, maka kereta api akan melewati Stasiun Mangkang terlebih dahulu baru kemudian Stasiun Poncol dan Tawang. Perjalanan dari Stasiun Mangkang ke Stasiun Poncol antara 15 menit sampai dengan 30 menit. Total pengguna bisa menghemat waktu hingga 1,5 jam. Bila pengguna jasa naik kereta api dari timur ke barat (misalnya Surabaya-Jakarta) maka pengguna juga menghemat waktu karena perjalanan kereta api dari Stasiun Poncol atau Tawang ke Mangkang paling lama 30 menit.

b. Biaya perjalanan menjadi lebih sedikit

Pemanfaatan Stasiun Mangkang sebagai stasiun penumpang dan fasilitas integrasi juga berpengaruh ke biaya. Pengguna jasa yang ingin beralih ke Semarang bagian barat ataupun kota di sebelah barat Semarang akan lebih hemat dalam mengeluarkan biaya dikarenakan untuk menuju ke Stasiun Mangkang dari Stasiun

Poncol atau Tawang membutuhkan biaya Rp 3.000,00 sekali naik bus kota, itupun tidak bisa langsung menuju Stasiun Mangkang dikarenakan harus ganti angkutan satu hingga dua kali. Biaya akan membengkak hingga lebih dari Rp 50.000,00 jika menggunakan taksi.

c. Kemudahan menuju Bandara Ahmad Yani

Lokasi Stasiun Mangkang dan Terminal Mangkang yang lebih dekat ke Bandara Ahmad Yani juga dapat memberi nilai keuntungan sendiri bagi pengguna jasa. Bandara Ahmad Yani merupakan bandara dengan lalu lintas yang diramalkan tinggi terutama bila rencana Bandara Adisucipto dipindah ke Kulonprogo disetujui. Hal ini dikarenakan pengguna jasa yang bertempat tinggal di luar Yogyakarta kemungkinan besar akan memilih Bandara Adisumarmo untuk menuju bagian timur Jawa Tengah, dan Bandara Ahmad Yani untuk menuju bagian barat Jawa Tengah. Dengan dibangunnya jalur *double track* yang akan melewati Bandara Ahmad Yani maka kemungkinan besar pengguna jasa akan menggunakan Stasiun Mangkang untuk beralih dengan moda lain menuju dan dari bandara.

d. Bebas banjir rob

Lokasi Stasiun Mangkang dan Terminal Mangkang yang relatif lebih jauh dari permukaan air laut daripada Stasiun Tawang, Stasiun Poncol dan Terminal Terboyo, memberi keuntungan yang lain yaitu bebas banjir rob. Selama ini banjir rob sudah berulang kali terjadi di Terminal Terboyo, tercatat tahun 2006, 2009, 2010, 2011, dan 2013. Selain itu stasiun Tawang yang juga selalu banjir, tercatat tahun 2008, 2011, dan 2013, mengharuskan pemerintah daerah untuk berbenah demi kenyamanan pengguna jasa. Terminal Mangkang dan Stasiun Mangkang ini bisa dijadikan alternatif pemindahan lokasi.

2. Analisis *Strengths, Weakness, Opportunities, and Threats* (SWOT)

Penelitian ini menggunakan Analisis SWOT secara kualitatif. Pendekatan ini berdasarkan hasil observasi lapangan dan wawancara dengan petugas. Pendekatan ini dilakukan

untuk memperhitungkan langkah apa saja yang sebaiknya dilakukan untuk menghadapi tantangan pelaksanaan perubahan Stasiun Mangkang menjadi stasiun penumpang dan integrasinya dengan Terminal Mangkang.

Tabel 4. Hasil Analisis SWOT

Faktor Internal Faktor Eksternal	<i>Strengths (S)</i> Kekuatan: 1. Infrastruktur baik rel maupun gedung sudah ada. 2. Fasilitas penunjang yaitu sinyal dan fasilitas pengatur persinyalan sudah ada. 3. Sumber Daya Manusia yang kompeten. 4. Jalur rel tidak jauh dari Terminal Mangkang. 5. Lokasi Terminal dan Stasiun Mangkang sangat akomodatif bagi pendatang dari bagian barat Kota Semarang. 6. Lokasi sedang dibangun pengembangan rel jalur ganda (<i>double track</i>).	<i>Weakness (W)</i> Kelemahan 1. Peta penguasaan tanah untuk perluasan area Stasiun Mangkang belum jelas. 2. Bangunan stasiun yang sempit. 3. Lokasi stasiun masih cukup jauh bila berjalan kaki dari Terminal Mangkang (1,5-2 km) 4. Lokasi jalan masuk ke Stasiun Mangkang dari jalan utama hanya bisa dilalui 1 kendaraan (mobil). 5. Peta penguasaan tanah untuk area sekitar Terminal Mangkang belum jelas. 6. Lokasi Terminal Mangkang cukup jauh untuk pengguna jasa bagian Timur Kota Semarang.
	<i>Opportunities (O)</i> Peluang: 1. Pemerintah daerah mendukung pengembangan integrasi transportasi. 2. Pengembangan Stasiun Mangkang sudah termuat di dalam RTRW Kota Semarang. 3. Banjir rob di 2 infrastruktur transportasi yang lain yaitu Stasiun Tawang dan Terminal Terboyo. 4. Masyarakat pengguna jasa dari hasil survei setuju bila stasiun Mangkang dihidupkan dan diintegrasikan dengan Terminal Mangkang.	Strategi SO 1. Memanfaatkan infrastruktur, fasilitas yang ada, juga sumber daya manusia untuk bisa mempertahankan dukungan pemerintah daerah dengan menjaganya agar berfungsi dengan baik. 2. Berusaha mengoptimalkan pembangunan yang sudah berjalan saat ini yaitu pembangunan rel jalur ganda sehingga dukungan pemerintah dan masyarakat tetap terjaga.
	<i>Threats (T)</i> Ancaman: 1. Kemacetan yang ditimbulkan bila arus lalu lintas semakin padat. 2. Masyarakat pengguna jasa dari timur Semarang yang tidak ingin melakukan perpindahan terlalu jauh. 3. Ketidapatuhan sopir bus AKAP dan AKDP untuk masuk ke Terminal Mangkang.	Strategi WO 1. Melakukan penelitian seksama mengenai hak milik tanah baik di Stasiun Mangkang dan Terminal Mangkang dengan didukung pemerintah daerah. 2. Mengupayakan perluasan bangunan stasiun dengan dukungan pemerintah daerah. 3. Mengupayakan bentuk integrasi yang paling optimal sehingga memudahkan pengguna jasa sehingga dukungan masyarakat akan meningkat.
	Strategi ST 1. Merencanakan dan menjalankan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang layak diterapkan. 2. Sosialisasi mengenai pengaturan dan <i>punishment</i> yang jelas mengenai ketertiban lalu lintas ke sopir bus, sopir angkot, dan pengguna kendaraan pribadi. 3. Sosialisasi ke masyarakat mengenai integrasi transportasi.	Strategi WT 1. Melakukan pendekatan persuasif ke masyarakat terkait penataan lahan. 2. Sosialisasi ke pengguna jasa mengenai keterbatasan Terminal Terboyo. 3. Mengoptimalkan terminal lain yang ada di bagian timur kota Semarang yaitu Terminal Penggaron.

Sumber: Hasil Analisa Survey, 2013

KESIMPULAN

Kesimpulan yang didapatkan dari penelitian ini menunjukkan responden sering menggunakan Terminal Mangkang dan merasa cukup nyaman dengan pengoperasian Terminal Mangkang selama ini. Hal ini terlihat dari hasil penelitian yaitu 79% responden sering menggunakan Terminal Mangkang dan 80% merasa nyaman dengan Terminal Mangkang. Selain itu pengoperasian Stasiun Mangkang untuk dijadikan stasiun penumpang dan juga sebagai fasilitas integrasi didukung oleh sebagian besar responden yang diperlihatkan hasil penelitian yaitu 85% responden mau menggunakan Stasiun Mangkang jika menjadi stasiun penumpang. Disamping itu persepsi responden akan manfaat integrasi juga menunjukkan hasil positif yaitu 87% responden menyatakan waktu perjalanan akan lebih cepat, dan 81% menyatakan biaya perjalanan akan menjadi lebih sedikit. Mengenai bentuk integrasi yang diinginkan responden 81% pengguna menginginkan agar letak Stasiun Mangkang didekatkan dengan Terminal Mangkang.

SARAN

Strategi SO yaitu memanfaatkan infrastruktur, fasilitas yang ada, juga sumber daya manusia untuk bisa mempertahankan dukungan pemerintah daerah dengan menjaganya agar berfungsi dengan baik, serta berusaha mengoptimalkan pembangunan yang sudah berjalan saat ini yaitu pembangunan rel kereta api jalur ganda sehingga dukungan pemerintah dan masyarakat tetap terjaga. Strategi WO yaitu melakukan penelitian seksama mengenai hak milik tanah baik di Stasiun Mangkang dan Terminal Mangkang dengan didukung pemerintah daerah, mengupayakan perluasan bangunan stasiun dengan dukungan pemerintah daerah, serta mengupayakan bentuk integrasi yang paling optimal yang memudahkan pengguna jasa sehingga dukungan masyarakat akan meningkat. Strategi ST yaitu merencanakan dan menjalankan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang layak diterapkan, sosialisasi mengenai pengaturan dan *punishment* yang jelas mengenai ketertiban lalu lintas ke sopir bus, sopir angkot, dan pengguna kendaraan pribadi, serta sosialisasi ke masyarakat mengenai integrasi transportasi. Strategi WT yaitu melakukan pendekatan persuasif ke masyarakat terkait penataan lahan, sosialisasi ke pengguna mengenai keterbatasan Terminal Terboyo, serta mengoptimalkan terminal lain yang ada di bagian timur Kota Semarang yaitu Terminal Penggaron.

DAFTAR PUSTAKA

_____. 2013. *Analisis SWOT*. (http://daps.bps.go.id/file_artikel/66/Analisis%20SWOT.pdf, diakses tanggal 22 Agustus 2013).

Banjir Sempet Rendam Stasiun Tawang Semarang. 2013. (<http://www.tribunnews.com/regional/2013/06/17/banjir-sempat-rendam-stasiun-tawang-semarang>, diakses 23 Agustus 2013).

Kementerian Keuangan. 2013. *Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara Tahun 2013 Memperkuat Perekonomian Domestik Bagi Peningkatan Dan Perluasan Kesejahteraan Rakyat*. Jakarta: Biro Komunikasi dan Layanan Informasi.

Kementerian Perhubungan. 2013. *Studi Pembangunan Jalur Ganda Layang (Elevated Double Track) Semarang*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Pemerintah Daerah Kota Semarang, 2011. *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011-2031*. Lembaran Daerah Kota Semarang Tahun 2011 Nomor 14. Semarang: Sekretariat Daerah.

Sputnic. 2013. *Guidelines in Market Organization*. (<http://www.sputnicproject.eu/docs/Sputnic-ptintegration.pdf>, diakses tanggal 23 Agustus 2013).

Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Penerbit Alfabeta. 389 hlm.

Supriyanto, 2005. *Stasiun Kereta Api Mangkang di Semarang Penekanan Desain High Tech Architecture*. Semarang: Universitas Diponegoro.

Terminal Terboyo Banjir, Sejumlah Bus Enggan Masuk. 2013. (<http://www.suaramerdeka.com/v1/index.php/read/news/2013/06/03/159409/Terminal-Terboyo-Banjir-Sejumlah-Bus-Enggan-Masuk>, diakses 23 Agustus 2013).

Republik Indonesia. 2009. *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009, Nomor 96. Jakarta: Sekretariat Negara.