

ANALISIS FAKTOR PENYEBAB TIDAK OPTIMALNYA TERMINAL BANDAR RAYA PAYUNG SEKAKI DI KOTA PEKANBARU

Putri Mastauli Sari¹

¹Jurusan Teknik Planologi, Universitas Esa Unggul
Jln. Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510
pu3_angeloz@yahoo.co.id

Abstrak

Terminal Bandar Raya Payung Sekaki merupakan terminal terbesar dan terlengkap di Indonesia dengan jangkauan pelayanan ke seluruh wilayah Pulau Sumatera dan beberapa kota di Pulau Jawa yang terletak di Kota Pekanbaru, Provinsi Riau tidak berfungsi secara optimal. Untuk melihat faktor penyebab tidak optimalnya fungsi Terminal Bandar Raya Payung Sekaki dari beberapa aspek, maka analisis data dilakukan melalui beberapa pendekatan. Dari keseluruhan analisis tersebut diatas, diperoleh kesimpulan bahwa jika dilihat dari perencanaan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki sesuai dengan rencana jangka panjang Kota Pekanbaru, pemilihan lokasi dinilai tepat karena sesuai dengan jaringan jalan menuju dan keluar Kota Pekanbaru. Sedangkan jika dilihat dari gambaran yang diperoleh dari hasil wawancara, penyebaran kuisioner, perhitungan traffic counting dan pengamatan langsung dilapangan yang menggambarkan persepsi masyarakat dan keadaan dilapangan, maka diperoleh kesimpulan bahwa faktor penyebab tidak optimalnya fungsi terminal adalah banyaknya pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi bus sehingga tumbuh terminal-terminal bayangan disekitar Terminal Bandar Raya Payung Sekaki akibat kurangnya peran dan kerjasama aparat pemerintahan dalam menegakkan peraturan. Dari hasil analisis kebijakan diperoleh temuan studi berupa adanya penyimpangan yang dilakukan oleh pemerintah sebagai pemberi izin berdirinya pool-pool bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi)/AKDP(Antar Kota Dalam Propinsi) disekitar Terminal Bandar Raya Payung Sekaki yang berubah fungsi menjadi terminal-terminal bayangan.

Kata kunci: terminal, *traffic counting*, persepsi masyarakat

Pendahuluan

Terminal Bandar Raya Payung Sekaki merupakan terminal terbesar yang ada di Kota Pekanbaru, sebagai terminal peralihan dari Terminal Mayang Terurai. Semenjak beroperasi pada tahun 2006, Terminal Bandar Raya Payung Sekaki tidak berfungsi secara optimal. Sehingga menyebabkan tumbuh nya terminal-terminal bayangan.

Hal ini tergambar dari temuan-temuan dilapangan bahwa :

1. Banyaknya pengemudi/supir tidak mau menarik atau menurunkan penumpang di terminal Bandar Raya Payung Sekaki, karena minimnya Angkutan Kota yang masuk ke terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru.
2. Kurang strategisnya letak/posisi terminal karena tidak terletak di Pusat Kota.
3. Banyaknya pengemudi/sopir lebih cenderung menaik/menurunkan di luar

terminal karena rute / jalan yang dilalui adalah pemukiman masyarakat.

4. Banyaknya angkutan ilegal yang menjemput antar penumpang dari rumah ke rumah sehingga fungsi terminal menjadi mati.

Dari penjelasan yang telah diuraikan diatas dapat disimpulkan perumusan masalah/pertanyaan studi penelitian ini adalah :

- ✓ Apakah yang melatar belakangi pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki?
- ✓ Apa penyebab tidak optimalnya Terminal Bandar Raya Payung Sekaki?
- ✓ Apakah kebijakan dan peraturan yang berkaitan dengan transportasi dan terminal di Kota Pekanbaru sudah di berlakukan?

Tujuan dari studi ini adalah: (1) Mengetahui hal-hal yang melatar belakangi pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki; (2) Mengetahui faktor-faktor penyebab

tidak optimalnya fungsi Terminal Bandar Raya Payung Sekaki; (3) Mengetahui sejauhmana pelanggaran atau penyimpangan terhadap kebijakan dan peraturan yang terkait dengan transportasi dan terminal yang berlaku. Dan Manfaat dari penelitian ini adalah memberikan gambaran umum kepada pihak-pihak terkait khususnya pemerintah Kota Pekanbaru, mengenai faktor-faktor penyebab tidak optimalnya fungsi Terminal Bandar Raya Payung Sekaki, sebagai bahan pertimbangan untuk mengoptimalkan fungsi terminal.

Lokasi studi merupakan kawasan terminal yang terletak di Jalan. Air Hitam Kecamatan Payung Sekaki Kota Pekanbaru. Batas-batas lokasi studi antara lain :

- Sebelah Utara : Jl. Air Hitam
- Sebelah Timur : Jl. Tuanku Tambusai
- Sebelah Selatan : Jl. Siak
- Sebelah Barat : Jl. S. M. Amin

Salah satu pengertian umum mengenai kota adalah bahwa kota merupakan konsentrasi kegiatan manusia. Kota masa kini merupakan cerminan kondisi nyata suatu negara, sebagai pusat pemerintahan dan pusat perekonomian, pusat perubahan dan pertumbuhan untuk masa depan.

Terminal merupakan salah satu komponen perkotaan yang berfungsi sebagai prasarana pengangkutan yang menjadi bagian dari sistem jaringan jalan untuk mempelancarkan arus angkutan penumpang atau barang dan merupakan unsur tata ruang kota yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan perkotaan. Dengan demikian, lokasi terminal ini harus disesuaikan dengan struktur ruang kota yang terjadi akibat perkembangan kota. Idealnya, lokasi terminal terletak dipinggiran kota untuk mengurangi kepadatan lalu lintas didalam kota.

Terminal adalah prasarana angkutan tempat kendaraan umum mengambil dan menurunkan penumpang dan atau barang, tempat perpindahan penumpang dan atau barang dari moda angkutan yang satu ke moda angkutan yang lainnya yang terjadi akibat tuntutan efisiensi angkutan (Warpani, 2002).

Terminal Penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, tentang Terminal Transportasi Jalan).

Secara umum menurut (Morlok, 1978), fungsi-fungsi terminal transportasi yaitu :

- a. Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transpor serta membongkar/menu-runkannya,
- b. Memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain,
- c. Menampung penumpang atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat,
- d. Kemungkinan untuk memroses barang, membungkus untuk diangkut,
- e. Menyediakan kenyamanan penumpang,
- f. Menimbang muatan, memilih rute,
- g. Menyimpan kendaraan (dan komponen lainnya), memelihara, dan menentukan tugas selanjutnya,
- h. Mengumpulkan penumpang dan barang didalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut.

Berdasarkan SKB 3 menteri (Dalam Negri, Perhubungan, dan Pekerjaan Umum), diantaranya menjelaskan faktor yang berpengaruh terhadap kelayakan lokasi terminal, adalah sebagai berikut :

1. Terminal harus dapat menjamin ketepatan arus angkutan baik penumpang maupun barang.
2. Lokasi terminal hendaknya sesuai dengan rencana tata ruang pengembangan kota.
3. Lokasi terminal hendaknya tidak sampai mengganggu lingkungan hidup sekitarnya.
4. Lokasi terminal hendaknya dapat menjamin penggunaan dan operasi kegiatan terminal yang efisien dan efektif.
5. Lokasi terminal hendaknya tidak mengakibatkan timbulnya gangguan pada kelancaran arus kendaraan maupun keamanan lalu lintas dalam kota.
6. Lokasi terminal harus diluar kawasan pusat kota dan terletak dipinggir kota.

Berdasarkan wilayah pelayanannya, terminal dikelompokkan kedalam beberapa tipe sebagai berikut:

1. Terminal Penumpang Tipe A
 - a. Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi (AKAP) dan atau angkutan lalu lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota dan angkutan pedesaan.
 - b. Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan atau lalu lintas batas negara.
 - c. Terletak dijalan arteri dengan kelas jalan sekurang kurangnya kelas IIIA
 - d. Jarak antara dua terminal penumpang tipe A sekurang kurangnya 20 Km dipulau

Jawa, 30km di pulau Sumatra dan 50 Km dipulau lainnya

- e. Luas lahan yang tersedia sekurang kurangnya 5ha untuk terminal dipulau Jawa dan Sumatra dan 2ha dipulau lainnya.
- f. Mempunyai akses jalan yang masuk atau jalan yang keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang kurangnya 50m dipulau Jawa dan 30m dipulau lainnya.

2. Terminal Penumpang Tipe B

- a. Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- b. Terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam provinsi
- c. Terletak dijalan arteri dengan kelas jalan sekurang kurangnya kelas IIIB
- d. Jarak antara 2 terminal penumpang B, sekurang kurangnya 15km di pulau Jawa dan 30km dipulau lainnya.
- e. Luas lahan yang tersedia sekurang kurangnya 3ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatra, dan 2ha dipulau lainnya.
- f. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang kurangnya 50m dipulau Jawa dan 30m dipulau lainnya, dihitung dari jalan kepintu keluar atau pintu masuk terminal.

3. Terminal Penumpang Tipe C

- a. Berfungsi melayani kendaraan dan angkutan pedesaan.
- b. Terletak dalam wilayah kabupaten dan jaringan trayek pedesaan.
- c. Terletak dijalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan tertinggi IIIA.
- d. Tersedia lahan sesuai dengan permintaan angkutan.
- e. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas disekitar terminal.

Volume adalah jumlah kendaraan yang melalui suatu titik pada suatu jalur gerak persatuan waktu. Selain itu juga volume lalu lintas dapat diartikan jumlah kendaraan yang melalui satu titik yang tetap pada jalan pada satuan waktu. Volume biasanya dihitung dalam kendaraan/hari atau kendaraan/jam.

Volume lalu lintas diperoleh melalui survey pencacahan lalu lintas. Pada umumnya lalu lintas pada jalan raya terdiri dari kendaraan cepat,

kendaraan lambat, kendaraan berat, kendaraan ringan, dan kendaraan tak bermotor.

Volume kendaraan setiap jam dikalikan dengan satuan mobil penumpang yang dibagi menjadi 4 (empat) yaitu :

- a. Sepeda motor, sepeda gerobak
- b. Kendaraan ringan (mobil penumpang)
- c. Truk kecil, sedang dan mikro bus
- d. Bus dan truk besar

Dalam setiap jenis kendaraan mempunyai karakteristik berbeda yang biasa dipakai dalam perencanaan lalu lintas yang disebut Satuan Mobil Penumpang (SMP). Satuan mobil penumpang adalah satuan kendaraan yang digunakan terhadap mobil penumpang pada suatu keadaan jalan serta lalu lintas tertentu. Dari masing-masing jenis kendaraan diketahui volume lalu lintas kemudian dikalikan dengan satuan mobil penumpang.

Tabel 1
Faktor Satuan Mobil Penumpang

No	Jenis Kendaraan	Satuan Mobil Penumpang (SMP)
1	Sepeda Motor, Sepeda, gerobak	0,5
2	Mobil Penumpang (kendaraan ringan)	1,0
3	Truk Kecil, sedang dan mikro bus	2,5
4	Bus, truk besar	3,0

Sumber : Standar Perencanaan Geometrik untuk jalan perkotaan

Kapasitas jalan adalah jumlah maksimum kendaraan yang dapat melewati suatu penampang tertentu dalam satuan waktu tertentu pada keadaan jalan dan lalu lintas dengan tingkat kepadatan yang ditetapkan. Berdasarkan Indonesian Highway Capacity Manual (IHCM) 1997, maka untuk menentukan kapasitas (C) suatu ruas jalan dapat dihitung dengan :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

Variabel-variabel yang dihitung, yaitu :

- C_o : Kapasitas dasar (smp/jam)
- FC_w : Faktor penyesuaian untuk lebar jalan
- FC_{sp} : Faktor penyesuaian kapasitas pemisah arah
- FC_{sf} : Faktor penyesuaian hambatan samping
- FC_{cs} : Faktor penyesuaian ukuran kota penyesuaian

Metode Penelitian

Pendekatan yang dilakukan untuk mengumpulkan data dan menganalisis data yang diperoleh dalam pencapaian tujuan studi penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pendekatan teori
2. Pendekatan lapangan

Metode pengumpulan data diperoleh dari data primer dan data sekunder dengan mengkombinasikan beberapa teknik diantaranya; survey lapangan, interview, penyebaran kuisisioner dan studi literatur. Penggabungan beberapa metode tersebut bertujuan untuk lebih mendalami kondisi lapangan dan memahami masalah wilayah studi.

Populasi dan sampel diambil dari objek penelitian diantaranya Pengusaha angkutan, Kepala Unit Pelayanan Teknis Dinas (UPTD) Terminal Kota Pekanbaru dan masyarakat pengguna jasa (penumpang) dengan usia responden antara 25 tahun s/d 50 tahun.

Metode analisis digunakan cara-cara analisis yang sesuai dengan perumusan masalah dan tujuan dari penelitian ini. Adapun metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif.

Metode analisis deskriptif kualitatif yaitu teknik analisis yang menggunakan cara-cara uraian dalam menganalisis setiap data yang ada guna mendukung penjelasan dari data tersebut dalam hubungannya dengan tujuan dari penulisan.

Dalam penelitian ini, analisis data terdiri dari beberapa analisis yaitu:

1. Analisis perencanaan.

Berdasarkan data primer (*indepth interview*) maka analisis ini bertujuan untuk mengetahui gambaran mengenai latar belakang perencanaan pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki, stakeholders yang terlibat, peran dan tanggung jawab setiap stakeholders dalam perencanaan pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki.

2. Analisis deskriptif Terminal Bandar Raya Payung Sekaki.

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui gambaran permasalahan yang terjadi didalam proses dan sistem operasional didalam Terminal Bandar Raya Payung Sekaki, sebagai penyebab tidak optimalnya fungsi Terminal Bandar Raya Payung Sekaki. Dalam analisis ini dibagi menjadi 3 (tiga) pendekatan yaitu analisis SWOT, analisis korelasi antar variabel dengan menggunakan SPSS, analisis volume lalu lintas melalui

perhitungan *traffic counting* dan analisis permasalahan yang terjadi di lapangan melalui pengamatan langsung.

3. Analisis kebijakan dan peraturan yang terkait. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana kebijakan dan peraturan yang terkait dengan transportasi Kota Pekanbaru dan terminal diberlakukan.

Analisis

Analisis Faktor penyebab tidak optimalnya fungsi Terminal Bandar Raya Payung Sekaki dilakukan melalui 3 (tiga) pendekatan analisis, yaitu:

1. Pendekatan melalui analisis perencanaan terminal,
2. Analisis deskriptif
3. Analisis peraturan dan kebijakan yang terkait.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekanbaru Tahun 2006 dan berdasarkan hasil *indepth interview* di Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Pekanbaru terdapat beberapa kebijakan yang cukup mempengaruhi aktivitas di Terminal Bandar Raya Payung Sekaki yakni :

1. Seluruh Bus AKAP/ AKDP/ Angkutan Sewa harus masuk terminal.
2. Kedatangan/pemberangkatan harus melalui terminal.
3. Pemberangkatan disesuaikan dengan DPW
4. Pembentukan tim terpadu.
5. Pembentukan pos pengawasan.
6. Melarang kendaraan plat hitam beroperasi mengangkut penumpang umum.
7. Mempersiapkan jaringan trayek bus Kota dari terminal AKAP dan menentukan warna sesuai dengan trayek/zona.

Konsep pengembangan tata ruang Kota Pekanbaru pada dasarnya meliputi kebijakan pengembangan ruang kota, yaitu mengusahakan pertumbuhan kota agar tidak terkonsentrasi di pusat kota (pemerataan pembangunan), karena masih banyak lahan kosong yang dapat dibangun terutama di bagian utara dan timur kota.

Konsep pengembangan Kota Pekanbaru yang diarahkan tidak lagi *konstris* (terpusat), melainkan diarahkan berdasarkan konsep pengembangan *multiple nuclei* (banyak pusat, menyebar). Pusat-pusat pengembangan Kota Pekanbaru dibagi menjadi 5 (lima) Wilayah Pengembangan dengan masing-masing fungsi utama sesuai dengan karakteristik wilayah, yaitu:

- Wilayah Pengembangan I (WP I) : fungsi utama sebagai pusat kota.
- Wilayah Pengembangan II (WP II) : fungsi utama daerah pertanian dan pariwisata.

- Wilayah Pengembangan III (WP III) : fungsi utama daerah pertanian dan pariwisata.
- Wilayah Pengembangan IV (WP IV) : fungsi utama sebagai kawasan industri.
- Wilayah Pengembangan V (WP V) : fungsi utama sebagai kawasan campuran.

Peran Stakeholders dalam Perencanaan

Dalam perencanaan pembangunan kawasan Segitiga Emas yang termasuk didalamnya Terminal Bandar Raya Payung Sekaki, terdapat beberapa *stakeholders* yang terlibat yaitu :

- Dinas Tata Kota Kota Pekanbaru
- Dinas Perhubungan Provinsi Riau
- Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru
- Konsultan Perencanaan Tata Ruang Kota

Masing-masing instansi tersebut diatas memiliki peran dan tanggungjawab dalam proses perencanaan Kawasan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki dan sekitarnya. Adapun peran dan tanggung jawab masing-masing *stakeholders* adalah sebagai berikut :

- ✓ Dinas Tata Kota Kota Pekanbaru
Dinas Tata Kota Kota Pekanbaru mempunyai peran sebagai instansi yang merencanakan pembangunan kawasan tersebut sebagai wujud perealisasiian pemerataan pembangunan di Wilayah Pengembangan V (WP V) sesuai dengan RTRW Kota Pekanbaru.
- ✓ Dinas Perhubungan Provinsi Riau
Dalam proses perencanaan kawasan terminal Bandar Raya Payung Sekaki, keterlibatan Dinas Perhubungan Provinsi Riau adalah sebagai instansi yang memberikan arahan mengenai perencanaan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki yang berhubungan dengan jaringan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP).
- ✓ Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru
Dalam proses pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru bertanggung jawab dalam pengawasan perencanaan, pembangunan dan pengawasan pembangunan yang dilaksanakan oleh Konsultan Perencana. Peran dan tanggung jawab Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru tidak hanya sampai pada perencanaan melainkan sampai pada pelaksanaan.
- ✓ Konsultan Perencanaan Tata Ruang Kota
Dalam proses perencanaan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki, keterlibatan Konsultan Perencana sangat berperan. Tugas dan tanggung jawab Konsultasn sebagai *stakeholders* yang membuat rencana detail

kawasan, membuat laporan perencanaan, melaporkan dan membahas hasil pekerjaan dengan instansi terkait.

Analisis Deskriptif Dengan Menggunakan Analisis SWOT

Menurut Freddy Rangkuti, Analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistimatis untuk merumuskan strategi yang didasarkan kepada logika dengan mengkombinasikan faktor eksternal dan internal untuk menunjukkan suatu kinerja.

❖ Analisis Faktor Internal

➤ Kekuatan (*Strength*)

- Fasilitas yang tersedia di terminal
- Keamanan dan kenyamanan
- Pelayanan petugas terhadap permasalahan
- Kebersihan lingkungan dan tata taman

➤ Kelemahan (*Weakness*)

- Pelaksanaan peraturan pemerintah
- Respon pemerintah terhadap pelanggaran peraturan
- Jadwal keberangkatan angkutan AKAP/AKDP
- Ketersediaan angkutan AKAP/AKDP

❖ Analisis Faktor Eksternal

➤ Peluang (*Opportunity*)

- Sarana angkutan kota
- Respon pengusaha angkutan terhadap peraturan
- Tingkat kesadaran masyarakat

Faktor Eksternal	Faktor Internal	Kekuatan (S) 1. Fasilitas yang ada di terminal 2. Keamanan dan Kenyamanan 3. Pelayanan petugas terhadap permasalahan 4. Kebersihan dan Tata Taman	Kelemahan (W) 1. Pelaksanaan peraturan pemerintah 2. Respon pemerintah terhadap pelanggaran peraturan 3. Jadwal keberangkatan angkutan AKAP/AKDP 4. Ketersediaan angkutan AKAP/AKDP
	Peluang (O) 1. Sarana Angkutan Kota 2. Respon pengusaha angkutan terhadap peraturan 3. Tingkat kesadaran masyarakat	Strategi S-O 1. Menjaga dan meningkatkan pelayanan keamanan dan kenyamanan kepada masyarakat 2. Memaksimalkan koordinasi dengan pengusaha angkutan	Strategi W-O 1. Melakukan pembinaan dan sosialisasi fungsi terminal kepada masyarakat 2. Melibatkan masyarakat dalam melakukan pengawasan pelaksanaan peraturan
	Ancaman (T) 1. Respon pengemudi terhadap peraturan 2. Terminal Bayangan 3. Keberangkatan di luar terminal 4. Pengemudi yang menurunkan penumpang di luar terminal	Strategi S-T 1. Melakukan koordinasi dan pengawasan terhadap pengoperasian angkutan 2. Memberikan pelayanan dan pembinaan terhadap pengemudi angkutan	Strategi W-T 1. Memaksimalkan sistem pengawasan internal dan kemampuan personil di lapangan 2. Penegakan peraturan yang baik, objektif dan transparan

Sumber : Data Olahan

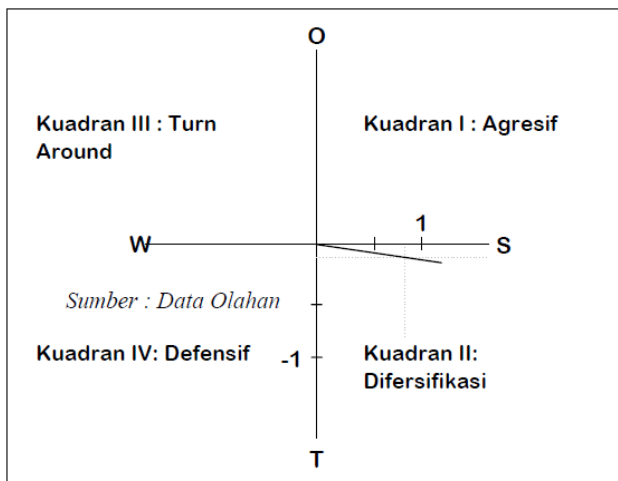
➤ Ancaman (*Threat*)

- Respon pengemudi terhadap peraturan
- Terminal bayangan
- Keberangkatan di pool/luar terminal

- Sikap pengemudi yang menurunkan penumpang di luar terminal.

Dari hasil analisis Internal dan Eksternal dapat digambarkan posisi terminal maka perlu dianalisa dalam sebuah bentuk diagram, dengan perhitungan sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 Y &= S - W & X &= O - T \\
 &= 2,48 - 1,59 & &= 1,17 - 1,19 \\
 &= \mathbf{0,89} & &= \mathbf{-0,02}
 \end{aligned}$$



Gambar 1
Diagram Space

Dari hasil analisis Internal dan Eksternal yang digambarkan dalam sebuah matriks space di dapat bahwa posisi terminal terhadap faktor internal dan faktor eksternal berada pada posisi kuadran II, hal itu menandakan bahwa walaupun ancaman yang datang dari luar terminal besar, kekuatan didalam terminal jauh lebih besar dan didukung oleh peluang yang dapat dikembangkan. Sehingga strategi yang dapat diambil adalah dengan memperkuat kekuatan yang sudah ada dan mengembangkan peluang yang ada. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Matriks SWOT.

Matrik SWOT adalah alat yang dipakai untuk menyusun faktor-faktor strategis perusahaan (Rangkuti, 1003:31). Matrik ini dapat menggambarkan secara jelas bagaimana ancaman dan peluang yang dihadapi dapat disesuaikan dengan kelemahan dan kekuatan yang dimiliki.

Dari matriks SWOT, dapat dilihat adanya keterkaitan antara faktor internal dan eksternal, dapat dipaparkan sebagai berikut :

Tabel 2
Matriks Keterkaitan Faktor

Strategi	Faktor (Internal-Eksternal)	Jumlah Faktor
Strategi S-O		
1. Menjaga dan meningkatkan pelayanan, keamanan, dan kenyamanan kepada masyarakat	S1,S2,S3,S4,O1,O3	3,29
2. Memaksimalkan koordinasi dengan pengusaha angkutan	S2,S3,O2	1,39
Strategi S-T		
1. Melakukan koordinasi dan pengawasan terhadap pengoperasian angkutan	S1,S3,S4,T1,T3,T4	2,81
2. Memberikan pelayanan dan pembinaan terhadap pengemudi angkutan	S2,S3,T1,T3,T4	2,22
Strategi W-O		
1. Melakukan pembinaan dan sosialisasi fungsi terminal kepada masyarakat	W1,W2,O2,O3	1,68
2. Melibatkan masyarakat dan pengusaha dalam melakukan pengawasan pelaksanaan peraturan	W1,W2,W4,O1,O2,O3	2,44
Strategi W-T		
1. Memaksimalkan sistem pengawasan internal dan kemampuan personil di lapangan		
2. Penegakan peraturan yang baik, objektif, dan transparan		

Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel diatas maka dapat ditemukan 4 (empat) strategi utama, yang nantinya dapat dijadikan strategi dalam upaya memaksimalkan fungsi terminal di Terminal Bandar Raya Payung Sekaki, diantaranya :

1. Menjaga dan meningkatkan pelayanan, keamanan dan nyaman kepada masyarakat selama berada di Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru (3,29)
2. Melakukan koordinasi dan pengawasan dengan seluruh elemen terkait terhadap pengoperasian angkutan AKAP/AKDP (2,81)
3. Melibatkan masyarakat dan pengusaha dalam melakukan pengawasan pelaksanaan peraturan pemerintah (2,44)
4. Memberikan pelayanan dan pembinaan terhadap pengemudi angkutan AKAP/AKDP (2,22).

Analisis Korelasi Antar Variabel Dengan Menggunakan SPSS

Untuk menganalisis gambaran (*deskriptif*) mengenai faktor-faktor penyebab tidak optimalnya fungsi terminal Bandar Raya Payung Sekaki, salah satu cara yang digunakan adalah dengan menggunakan analisis korelasi antara dua faktor utama yaitu faktor internal dan faktor eksternal dengan menggunakan SPSS.

Untuk mengukur seberapa kuat hubungan (derajat hubungan) antar variabel. Dalam analisis korelasi terdapat beberapa macam ukuran

korelasi. Pada penelitian ini, analisis korelasi yang digunakan adalah koefisien korelasi Pearson Product Moment. Koefisien korelasi Pearson Product Moment digunakan untuk mengukur skala interval dan skala ratio.

Variabel tersebut dapat dikatakan signifikan apabila angka dari Total Korelasi Pearson melebihi angka signifikansi untuk jumlah kuisioner 129 (pada Tabel Produk Momen), dan berpengaruh jika angka dari total korelasi Pearson. Untuk kuisioner 129 dengan tingkat kesalahan 1 %, angka signifikansi sebesar 0,210. Sedangkan jika dilihat masing-masing variabel, terdapat satu variabel yang tidak signifikan (angka dibawah 0,210) yaitu variabel 9 atau pertanyaan nomer 9. Hal tersebut menunjukkan bahwa dari keseluruhan variabel (faktor yang menentukan optimalisasi fungsi terminal), faktor yang menyebabkan tidak optimalnya fungsi terminal Bandar Raya Payung Sekaki adalah keberadaan terminal bayangan.

Analisis Deskriptif Dengan Menggunakan Analisis Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas merupakan gambaran (*demand*) terhadap lalu lintas pada suatu jalan, sedangkan kapasitas jalan adalah gambaran dari kemampuan jalan untuk mengakomodasi lalu lintas (*supply*). Survey lalu lintas dilakukan dua kali yaitu pada jam-jam tidak sibuk dan jam-jam sibuk. Pada jam tidak sibuk, survey dilakukan pada siang hari sampai menjelang sore hari atau sekitar pukul 11.00 WIB sampai dengan pukul 15.00 WIB. Sedangkan pada jam-jam sibuk, survey dilakukan pada sore hari menjelang malam atau berkisar pukul 17.00 WIB sampai dengan pukul 21.00 WIB.

Tabel 3
Rasio Volume & Kapasitas di Jalan Raya Panam

No	Waktu	Vol/Kapasitas (V/C)	Keterangan
1	Jam tidak sibuk (11.00-15.00)	0.7	- Tingkat Pelayanan B
	Survey dilakukan pada pukul 12.00-13.00 WIB		- Arus Stabil - Kecepatan rata-rata ≥ 40 Km/jam
2	Jam Sibuk (17.00-21.00)	0.8	- Tingkat pelayanan jalan C
	Survey dilakukan pada pukul 18.30-19.30 WIB		- Arus stabil - Kecepatan rata-rata ≥ 30 Km/jam

Sumber : Hasil Analisis

Analisis Deskriptif Berdasarkan Hasil Pengamatan di Wilayah Studi

Berdasarkan hasil pengamatan langsung dilapangan dan wawancara dengan beberapa *stakeholders*, terdapat beberapa permasalahan pengoperasian Terminal Bandar Raya Payung Sekaki, diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Retribusi terminal sebagian belum bisa dilaksanakan. Pengemudi mengeluhkan biaya retribusi terminal dan perusahaan agen yang dikenakan kepada pengemudi sehingga menaikkan biaya operasional kendaraan.
2. Bus AKAP/AKDP/Angkutan Sewa belum seluruhnya memasuki terminal, khususnya bus AKDP. Hal ini disebabkan karena banyaknya Pool Bus AKAP dan AKDP yang lokasinya terletak di dekat terminal, sehingga bus-bus tersebut tidak masuk ke dalam terminal melainkan menaikkan dan menurunkan penumpang di Pool Bus tersebut.
3. Volume keluar masuknya armada angkutan kota ke Terminal Bandar Raya Payung Sekaki tidak maksimal, karena banyaknya penumpang yang enggan untuk pergi keterminal salah satu penyebabnya adalah jarak tempuh untuk menuju lokasi terminal yang cukup jauh sehingga dari enggannya penumpang pergi keterminal, angkutan kota pun enggan masuk ke terminal karna dianggap sepi penumpang.
4. Banyaknya terminal bayangan berupa Pool Bus AKAP/ AKDP dan persimpangan-persimpangan yang berada dekat dengan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki
5. Banyaknya keberadaan calo angkutan di dalam terminal Bandar Raya Payung Sekaki yang meresahkan masyarakat, sehingga masyarakat merasa tidak nyaman naik dan turun kendaraan di dalam terminal.
6. Masih kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh dinas perhubungan dan instansi terkait dalam menertibkan keberadaan terminal-terminal bayangan di sekitar Terminal Bandar Raya Payung Sekaki dan calo angkutan di dalam dan luar terminal.

Kesimpulan

Penyebab utama tidak optimalnya fungsi terminal payung sekaki adalah kurangnya peran dan tanggung jawab aparat pemerintahan dalam mengoptimisasikan fungsi terminal dan penegakkan peraturan bagi masyarakat maupun aparat pemerintah itu sendiri.

Karena pelanggaran terhadap peraturan tidak hanya terjadi dilapangan yang dilakukan oleh masyarakat akan tetapi juga dilakukan oleh aparat pemerintahan berupa pemberian izin beroperasinya pool otobus didekat terminal.

Daftar Pustaka

- Abubakar, *rekayasa lalu lintas : Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Lalu Lintas diwilayah Perkotaan*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta, 1999.
- Catanese Antony J.et al. Pengantar Perencanaan Kota, Erlangga, Jakarta, 1986.
- Freddy Rangkuti, Analisis Swot Teknik Pembedahan Kasus Bisnis, Gramedia, Jakarta, 2008.
- Morlok, K Edward, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Penerbit Erlangga, Jakarta , 1986.
- Warpani, Suwardjoko P, Pengelola Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaga Penerbit Institut Teknologi Bandung , Bandung, 2002
- Mudrajat Kuncoro,Ph.D, Metode Riset untuk Bisnis dan Ekonomi Bagaimana Meneliti dan Menulis Tesis, Kaliurang, 2003
- Stanislaus S. Uyanto, Ph.D., Pedoman Analisis Data Dengan SPSS, Graha Ilmu, 2006. Hal 191
- Warpani Soewardjoko, Merencanakan Sistem Perangkutan, 1990. ITB, Bandung
- UU No 14 Tahun 1992, *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- SKB 3 Menteri. *Pedoman Umum Pembinaan Terminal*. Ditjen Perhubungan Darat &Ditjen Bina Marga, Jakarta, 1981.
- Kepmen No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal dan Transportasi Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 14 tahun 2006, tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan.
- Keputusan Menteri Perhubungan No.14 Tahun 2006, tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan.
- Kep. Direktorat Jenderal Perhubungan darat No. SK. 75/AJ.601/DRJD/2003, tentang Penyelenggaraan Pool dan Agen Perusahaan Otobus (PO)
- Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekanbaru tahun 2006*
- Direktorat Jenderal Bina Marga, *Standar Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan*, Maret 1992.
- Yoppi Rudiawan Sidik. *Studi Penentuan Lokasi dan Usulan Konsep Rencana Tapak Terminal Regional Terpilih di Kota Sukabumi*. Tugas Akhir: Indonusa Esa Unggul, Jakarta, 2002.
- Nany Panca Lukitosari. *Pemilihan Lokasi Terminal Regional sebagai Pengganti Terminal Gadang di Kota Malang*. Tugas Akhir, ITS, Surabaya, 2006