

## Optimalisasi Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau

Anggi Pratama\*, Tonny Judiantono

Prodi Teknik Perencanaan Wilayah & Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Bandung, Indonesia.

\*[anggipratama898@gmail.com](mailto:anggipratama898@gmail.com), [tonny@unisba.ac.id](mailto:tonny@unisba.ac.id)

**Abstract.** Terminal Type A Bandar Raya Payung Sekaki is the largest terminal in the city of Pekanbaru and Riau Province with quite volatile arrival and departure movements. The current condition of the BRPS Terminal is not as expected because there are still many passengers who are reluctant to get on and off at the terminal because the location of the terminal is quite far from the center of activities such as the center of trade, socio-economic and other activities so that there is a lack of movement through the BRPS Terminal. The analytical method used is qualitative and quantitative analysis. Qualitative analysis is used to describe current conditions such as system activity conditions, terminal utilization, terminal accessibility and SWOT. While the quantitative analysis is IPA analysis, movement and passenger potential analysis using growth factors and terminal income potential analysis. From the results of the SWOT analysis, it is stated that the terminal is in quadrant I (aggressive). From the results of the IPA, there are 15 service indicators that need to be improved. From the analysis of potential demand, there are 25.34% additional passengers for AKDP and 41.61% for AKAP. From the results of the analysis of potential income has a potential income of Rp. 569,250,000/year of potential land lease. Based on the analysis of potential demand and income, the terminal has great potential to be optimized. Terminal optimization is carried out by improving terminal services, increasing terminal accessibility and connectivity

**Keywords:** *Bus Terminal, Optimization, Accessibility.*

**Abstrak.** Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki merupakan terminal terbesar di kota Pekanbaru dan Provinsi Riau dengan pergerakan kedatangan dan keberangkatan yang cukup fluktuatif. Kondisi Terminal BRPS saat ini tidak seperti yang diharapkan karena masih banyak penumpang yang enggan naik dan turun di terminal karena lokasi terminal berada cukup jauh dari pusat kegiatan seperti pusat perdagangan, sosial ekonomi dan kegiatan lainnya sehingga kurangnya pergerakan yang melewati Terminal BRPS. Metode analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif dan kuantitatif. Analisis kualitatif digunakan untuk menggambarkan kondisi terkini seperti kondisi sistem aktivitas, pemanfaatan terminal, aksesibilitas terminal dan SWOT. Sedangkan analisis kuantitatif yaitu analisis IPA, analisis potensi pergerakan dan penumpang menggunakan growth factor dan analisis potensi pendapatan terminal. Dari hasil analisis SWOT menyatakan terminal berada di kuadran I (agresif). Dari hasil IPA terdapat 15 indikator pelayanan yang perlu ditingkatkan. Dari hasil analisis potensi demand terdapat penambahan penumpang AKDP 25,34% dan AKAP 41,61%. Dari hasil analisis potensi pendapatan memiliki pendapatan potensial sebesar Rp. 569.250.000/tahun dari sewa lahan potensial. Berdasarkan hasil analisis potensi demand dan pendapatan maka terminal memiliki potensi yang besar untuk dioptimalkan. Optimalisasi terminal dilakukan dengan cara meningkatkan pelayanan terminal, meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas terminal

**Kata Kunci:** *Terminal Bis, Optimalisasi, Aksesibilitas.*

## A. Pendahuluan

Berkembangnya suatu kota, sejatinya berpengaruh terhadap pola kehidupan masyarakat dari berbagai bidang atau aspek kehidupan. Perencanaan tata ruang kota akan selalu mengalami proses dinamika yang terus menerus dan berkesinambungan, yang mana ruang harus memberikan keberlanjutan untuk pemanfaatannya. Kebijakan tata ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi, dan ruang merupakan kegiatan yang ditempatkan di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang dengan ruang kegiatan yang lainnya. Bila akses transportasi ke antar ruang (lahan) dibentuk dan ditata maka ruang kegiatan tersebut akan menjadi menarik dan menjadi lebih berkembang.

Terminal sebagai simpul dalam jaringan transportasi memegang peran penting bagi kelancaran jaringan transportasi karena sesuai dengan fungsi dari terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan (Permenhub Nomor 132 Tahun 2015)

Terminal yang ada di Indonesia masih perlu banyak pembenahan dan perhatian khusus, sebagaimana jumlahnya yang kurang memadai dari aspek kualitas pelayanan prasarana, integrasi dan infrastruktur tersebut cukup memprihatinkan. Terminal Tipe A BRPS Kota Pekanbaru mulai beroperasi pada tahun 2006 yang menggantikan fungsi terminal mayang terurai dengan alasan pemindahan keterbatasan lahan. Pada perkembangannya pergerakan penumpang di terminal BRPS cenderung *fluktuatif* dan tidak mengalami perkembangan yang berarti seperti pada saat lokasi terminal masih ditengah kota dan dekat dengan permukiman penduduk

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka pertanyaan penelitian dalam penelitian ini sebagai berikut: “bagaimana mengupayakan pengoptimalan terminal pada pelayanan dan bagaimana mengupayakan peningkatan demand terminal?”. Selanjutnya tujuan dalam penelitian ini ialah untuk “mengoptimalkan Terminal Tipe A BRPS Kota Pekanbaru dari sisi peningkatan demand dan pelayanan terminal dengan standar pelayanan minimal terminal”

## B. Metodologi Penelitian

Metode pengumpulan data diperoleh dari data primer dan data sekunder dengan mengkombinasikan beberapa teknik diantaranya; survey lapangan dan instasional, interview, penyebaran kuesioner dan studi literatur

Untuk menghasilkan penilaian pelayanan terminal dapat digunakan dengan metode *Importance Performance Analysis* (IPA), penelitian dimulai dengan survei pendahuluan, identifikasi masalah, studi literatur, penentuan metode pengumpulan data, penentuan populasi, sampel penyusunan kuesioner, analisis data serta penarikan kesimpulan dan rekomendasi berupa upaya pengoptimalan terminal. Berdasarkan Permenhub No.40 Tahun 2015 tentang standar pelayanan terminal penumpang angkutan jalan [7] terdapat 6 standar pelayanan terminal yang diejawantahkan ke dalam 6 variabel dan 41 indikator yang digunakan pada analisis IPA [1]. Berikut variabel dan indikator standar pelayanan terminal penumpang pada Tabel 1.

**Tabel 1.** Indikator Standar Pelayanan Terminal

No	Variabel/indikator Pelayanan	Notasi
<b>Keselamatan</b>		
1	Jalur Pejalan Kaki	a.1
2	Fasilitas Keselamatan Jalan	a.2
3	Jalur Evakuasi	a.3
4	Alat Pemadam Kebakaran	a.4
5	Pos, Fasilitas Dan Petugas Kesehatan	a.5
6	Pos, Fasilitas Dan Kelaikan Pemeriksa Kendaraan Umum	a.6
7	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum	a.7
8	Informasi Fasilitas Keselamatan	a.8
9	Informasi Fasilitas Kesehatan	a.9
10	Informasi Fasilitas Pemeriksaan Dan Perbaikan Ringan Kendaraan Bermotor	a.10
<b>Keamanan</b>		
11	Fasilitas Keamanan	b.1
12	Media Pengaduan Gangguan Keamanan	b.2

No	Variabel/indikator Pelayanan	Notasi
13	Petugas Keamanan	b.3
<b>Kehandalan/Keteraturan</b>		
14	Jadwal Kedatangan Dan Keberangkatan Kendaraan Serta Besar Tarif Kendaraan Bermotor Umum Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis	c.1
15	Jadwal Kendaraan Umum Dalam Trayek Lanjutan Dan Kendaraan Umum Tidak Dalam Trayek Lanjutan Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis	c.2
16	Loket Penjualan Tiket	c.3
17	Kantor Penyelenggara Terminal, Ruang Kendali Dan Manajemen Sistem Informasi Terminal	c.4
18	Petugas Operasional Terminal	c.5
<b>Kenyamanan</b>		
19	Ruang Tunggu	d.1
20	Toilet	d.2
21	Fasilitas Peribadatan	d.3
22	Ruang Terbuka Hijau	d.4
23	Rumah Makan	d.5
24	Fasilitas dan Petugas Kebersihan	d.6
25	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	d.7
26	Area Merokok	d.8
27	Drainase	d.9
28	Area Yang Tersedia Jaringan Interner	d.10
29	Ruang Baca	d.11
30	Lampu Penerangan Ruang	d.12
<b>Kemudahan/Keterjangkauan</b>		
31	Letak jalur Pemberangkatan	e.1
32	Letak Jallur Kedatangan	e.2
33	Informasi Pelayanan	e.3
34	Informasi Angkutan Jalan	e.4
35	Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum	e.5
36	Tempat Penitipan Barang	e.6
37	Fasilitas Pengisian Baterai	e.7
38	Tempat Naik dan Turun Penumpang	e.8
39	Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi	e.9
<b>Kesetaraan</b>		
40	Fasilitas Penyandang Cacat	f.1
41	Ruang Ibu Menyusui	f.2

Sumber: Permenhub No.40 Tahun 2015

Sampel pada penelitian ini adalah masyarakat yang berada didalam kawasan terminal yang dikelompokkan menjadi 3 yaitu penumpang terminal, supir bis dan operator terminal baik yang menggunakan AKDP dan AKAP. Sampel bersifat purposive dengan jumlah sampel penumpang bis berjumlah 30, supir bis berjumlah 38 (sesuai per trayek yang ada) dan 52 operator bis (sesuai jumlah operator yang ada).

Hasil pengumpulan data kuesioner kemudian dianalisis dengan tahapan pertama menghitung hasil dan rata – rata kepuasan dan kepentingan pelayanan terminal setelah itu menentukan tingkat kesesuaian antara kepentingan dan kepuasan atribut – atribut yang diteliti melalui perbandingan skor kepuasan dan kepentingan. Rumus tingkat kesesuaian ialah

$$Tki = \frac{Xi}{Yi} \times 100$$

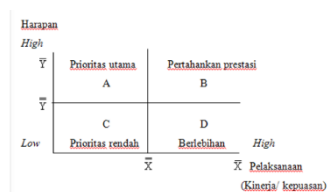
Keterangan :

Tki = tingkat kesesuaian

Xi = skor penilaian kinerja

Yi = skor penilaian kepentingan

Selanjutnya menghitung rata – rata seluruh atribut tingkat kepentingan (Y) dan kepuasan (X) yang menjadi batas dalam diagram kartesius. Tahapan terakhir yaitu penjabaran tiap atribut dalam diagram kartesius seperti Gambar 1.



**Gambar 1.** Diagram Kartesius

Metode analisis selanjutnya yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis komparatif yang digunakan untuk membandingkan persamaan dan perbedaan dua atau lebih fakta – fakta dan sifat – sifat objek yang diteliti, selanjutnya ada analisis SWOT yang digunakan untuk menganalisa kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman terhadap terminal agar dapat menentukan arah strategi kebijakan pengembangan terminal. Selanjutnya analisis yang digunakan ialah analisis potensi demand dan potensi pendapatan yang bertujuan untuk menghasilkan data potensi terminal di masa yang akan datang sebagai dasar dalam mengupayakan pengoptimalan terminal.

### C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

#### Analisis IPA

Tingkat kesesuaian merupakan hasil perbandingan antara skor kinerja pelaksanaan dengan skor kepentingan sehingga dapat digunakan untuk menentukan skala prioritas[12]. Tingkat kesesuaian antara skor kepuasan dengan skor kepentingan pada responden penumpang, supir bis dan operator bis dapat dilihat pada Tabel.2,3 dan 4

**Tabel 2.** Tingkat Kesesuaian Persepsi Penumpang Terminal

No	Variabel/ Indikator	Tingkat Kepuasan (Xi)	Tingkat Kepentingan(Yi)	Tingkat Kesesuaian (%)
1	<b>Keselamatan</b>			
	a.1	87	103	84.47
	a.2	89	110	80.91
	a.3	52	131	39.69
	a.4	76	126	60.32
	a.5	91	117	77.78
	a.6	67	109	61.47
	a.7	65	112	58.04
	a.8	80	112	71.43
	a.9	91	113	80.53
a.10	68	112	60.71	
2	<b>Keamanan</b>			
	b.1	128	134	95.52
	b.2	124	124	100.00
b.3	124	129	96.12	
3	<b>Kehandalan/Keteraturan</b>			
	c.1	81	114	71.05
	c.2	78	114	68.42
	c.3	83	115	72.17
	c.4	91	112	81.25
c.5	89	112	79.46	
4	<b>Kenyamanan</b>			
	d.1	68	122	55.74
	d.2	71	122	58.20
	d.3	115	122	94.26
	d.4	58	122	47.54
	d.5	78	122	63.93
	d.6	88	118	74.58
	d.7	64	116	55.17
	d.8	62	100	62.00
	d.9	90	111	81.08
	d.10	51	135	37.78
	d.11	68	85	80.00
d.12	71	95	74.74	
5	<b>Kemudahan/ Keterjangkauan</b>			
	e.1	112	112	78.57
	e.2	111	111	80.18
e.3	109	109	80.73	

No	Variabel/ Indikator	Tingkat Kepuasan (Xi)	Tingkat Kepentingan(Yi)	Tingkat Kesesuaian (%)
	e.4	105	105	83.81
	e.5	105	105	75.24
	e.6	131	131	43.51
	e.7	127	127	60.63
	e.8	113	113	76.11
6	<b>Kesetaraan</b>			
	f.1	87	97	89.69
	f.2	88	98	89.80

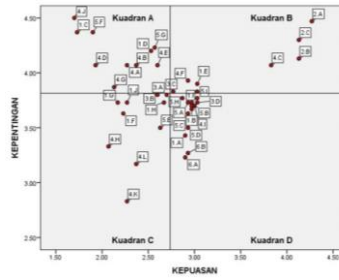
Tabel 3. Tingkat Kesesuaian Persepsi Supir Bis Terminal

No	Variabel/ Indikator	Tingkat Kepuasan (Xi)	Tingkat Kepentingan(Yi)	Tingkat Kesesuaian (%)
1	<b>Keselamatan</b>			
	a.1	114	132	86.36
	a.2	112	147	76.19
	a.3	76	152	50.00
	a.4	106	151	70.20
	a.5	114	150	76.00
	a.6	100	147	68.03
	a.7	76	153	49.67
	a.8	110	151	72.85
	a.9	115	148	77.70
2	<b>Keamanan</b>			
	b.1	159	162	98.15
	b.2	153	160	95.63
3	<b>Kehandalan/Keteraturan</b>			
	c.1	104	140	74.29
	c.2	103	140	73.57
	c.3	112	149	75.17
	c.4	114	151	75.50
4	<b>Kenyamanan</b>			
	d.1	108	154	70.13
	d.2	100	153	65.36
	d.3	147	154	95.45
	d.4	79	146	54.11
	d.5	112	153	73.20
	d.6	115	150	76.67
	d.7	75	147	51.02
	d.8	84	131	64.12
	d.9	114	148	77.03
	d.10	72	157	45.86
	d.11	89	98	90.82
5	<b>Kemudahan/ Keterjangkauan</b>			
	e.1	113	145	77.93
	e.2	113	146	77.40
	e.3	115	143	80.42
	e.4	114	143	79.72
	e.5	95	122	77.87
	e.6	77	150	51.33
	e.7	109	152	71.71
	e.8	110	152	72.37
6	<b>Kesetaraan</b>			
	f.1	106	133	79.70
	f.2	112	130	86.15

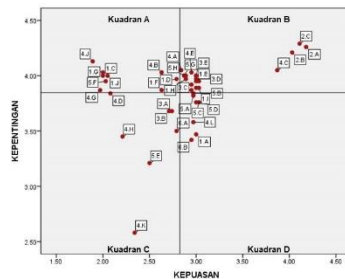
**Tabel 4.** Tingkat Kesesuaian Persepsi Operator Bis Terminal

No	Variabel/ Indikator	Tingkat Kepuasan (Xi)	Tingkat Kepentingan(Yi)	Tingkat Kesesuaian (%)
1	<b>Keselamatan</b>			
	a.1	145	179	81.01
	a.2	155	206	75.24
	a.3	103	208	49.52
	a.4	154	209	73.68
	a.5	169	206	82.04
	a.6	134	207	64.73
	a.7	107	206	51.94
	a.8	153	204	75.00
	a.9	162	206	78.64
a.10	110	207	53.14	
2	<b>Keamanan</b>			
	b.1	230	232	99.14
	b.2	229	231	99.13
b.3	230	232	99.14	
3	<b>Kehandalan/Keteraturan</b>			
	c.1	141	201	70.15
	c.2	141	200	70.50
	c.3	183	208	87.98
	c.4	185	206	89.81
c.5	186	206	90.29	
4	<b>Kenyamanan</b>			
	d.1	160	208	76.92
	d.2	160	208	76.92
	d.3	201	209	96.17
	d.4	107	204	52.45
	d.5	153	207	73.91
	d.6	172	209	82.30
	d.7	102	198	51.52
	d.8	104	172	60.47
	d.9	156	207	75.36
	d.10	91	218	41.74
	d.11	107	124	86.29
d.12	154	191	80.63	
5	<b>Kemudahan/ Keterjangkauan</b>			
	e.1	175	204	85.78
	e.2	175	204	85.78
	e.3	168	204	82.35
	e.4	147	203	72.41
	e.5	109	167	65.27
	e.6	103	211	48.82
	e.7	153	208	73.56
	e.8	184	205	89.76
e.9	185	206	89.81	
6	<b>Kesetaraan</b>			
	f.1	129	180	71.67
f.2	156	182	85.71	

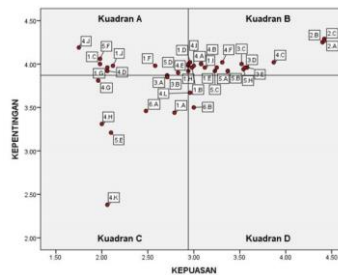
Setelah menghitung rata – rata tiap variabel dan indikator berdasarkan tingkat kepuasan dan kepentingan kemudian seluruh nilai rata – rata kepuasan dan nilai rata rata kepentingan ini di rata rata kan kembali untuk menghasilkan nilai untuk sumbu X dan sumbu Y pada diagram kartesius. Berikut Gambar 2, 3 dan 4 hasil diagram kartesius penumpang, supir bis dan operator bis:



**Gambar 2.** Diagram Kartesius Responden Penumpang



**Gambar 3.** Diagram Kartesius Responden Supir Bis



**Gambar 4.** Diagram Kartesius Responden Operator Bis

Berdasarkan diagram kartesius diatas maka dapat diinterpretasikan bahwa **Kuadran A** menunjukkan faktor atau atribut yang dianggap penting oleh pengguna namun tidak terlaksana, **Kuadran B** menunjukkan faktor atau atribut yang dianggap penting dan memuaskan pengguna yang sudah dilaksanakan oleh pengelola, **Kuadran C** menunjukkan faktor yang dianggap kurang penting oleh pengguna dan tidak terlaksana oleh pengelola, **Kuadran D** menunjukkan faktor atau atribut yang dianggap kurang penting oleh pengguna dan dilaksanakan dengan baik oleh pengguna.

Berikut Tabel. 5 hasil kuadran diagram kartesius;

**Tabel 5.** Hasil Diagram Kartesius

No	Responden	Hasil Diagram Kartesius			
		Kuadran A	Kuadran B	Kuadran C	Kuadran D
1	Penumpang	Jalur Evakuasi	Pos, Fasilitas dan Petugas Kesehatan	Pos, Fasilitas dan Kelaikan Pemeriksaan Kendaraan Umum	Jalur Pejalan Kaki
		Alat Pemadam Kebakaran	Fasilitas Keamanan	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum	Fasilitas Keselamatan Jalan
		Ruang Tunggu	Media Pengaduan Gangguan Keamanan	Informasi Fasilitas Keselamatan	Informasi fasilitas Kesehatan

No	Responden	Hasil Diagram Kartesius			
		Kuadran A	Kuadran B	Kuadran C	Kuadran D
		Toilet	Petugas Keamanan	Informasi Fasilitas Pemeriksaan dan Perbaikan Ringan Kendaraan Bermotor	Kantor Penyelenggara Terminal, Ruang Kendali dan Manajemen Sistem Informasi Terminal
		RTH	Loket Tiket	Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kendaraan Serta Besar Tarif Kendaraan Bermotor Umum Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis	Drainase
		Rumah Makan	Petugas Operasional	Jadum Kendaraan Umum Dalam Trayek Lanjutan dan Kendaraan Umum Tidak Dalam Trayek Lanjutan Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis	Letak Jalur Pemberangkatan
		Tempat Istirahat Awak Kendaraan	Tempat Ibadah	Area Merokok	Letak Jalur Kedatangan
		Area Internet	Fasilitas Kebersihan	Ruang Baca	Informasi Pelayanan
		Tempat Penitipan Barang	Tempat Parkir	Lampu Penerangan Ruang	Informasi Angkutan Jalan
		Fasilitas Pengisian Baterai		Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum	Tempat Naik dan Turun Penumpang
					Fasilitas Penyandang Cacat
					Ruang Ibu Menyusui
		2	Supir Bis	Jalur Evakuasi	Fasilitas Keselamatan Jalan
Alat Pemadam Kebakaran	Pos, Fasilitas dan Petugas Kesehatan			Jadwal Kendaraan Umum Dalam Trayek Lanjutan dan Kendaraan Umum Tidak Dalam Trayek Lanjutan Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis	Lampu Penerangan Ruang
Pos, Fasilitas dan Kelaikan Pemeriksa Kendaraan Umum	Informasi Fasilitas Keselamatan			Ruang Terbuka	Letak Jalur Pemberangkatan
Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum	Informasi Fasilitas Kesehatan			Area Merokok	Letak Jalur Kedatangan
Informasi Fasilitas Pemeriksaan dan Perbaikan Ringan Kendaraan Bermotor	Fasilitas Keamanan			Ruang Baca	Informasi Pelayanan
Toilet	Media Pengaduan Gangguan Keamanan			Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum	Informasi Angkutan Jalan
Tempat Istirahat Awak Kendaraan	Petugas Keamanan			Fasilitas Penyandang Cacat	Ruang Ibu Menyusui
Area Yang Tersedia Jaringan Internet	Loket Penjualan Tiket				
Tempat Penitipan Barang	Kantor Penyelenggara Terminal, Ruang Kendali dan Manajemen Sistem Informasi Terminal				
	Petugas Operasional Terminal				
	Ruang Tunggu				
	Tempat ibadah				
	Rumah Makan				
	Fasilitas dan Petugas Kebersihan				
	Drainase				
	Fasilitas Pengisian Baterai				
	Tempat Naik dan Turun Penumpang				



No	Responden	Hasil Diagram Kartesius			
		Kuadran A	Kuadran B	Kuadran C	Kuadran D
3	Operator Bis	Jalur Evakuasi	Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi		Lampu Penerangan Ruangan
		Pos, Fasilitas dan Kelaikan Pemeriksaan Kendaraan Umum	Alat Pemadam Kebakaran	Jadwal Kedatangan Dan Keberangkatan Kendaraan Serta Besar Tarif Kendaraan Bermotor Umum Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis	Ruang Ibu Menyusui
		Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum	Pos, Fasilitas dan Petugas Kesehatan	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis	
		Ruang Terbuka Hijau	Informasi Fasilitas Keselamatan	Area Merokok	
		Rumah Makan	Informasi Fasilitas Kesehatan	Ruang Baca	
		Tempat Istirahat Awak Kendaraan	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor	Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum	
		Area Yang Tersedia Jaringan Internet	Fasilitas Keamanan	Fasilitas Penyandang Cacat	
		Tempat Penitipan Barang	Media Pengaduan Gangguan Keamanan		
		Informasi Angkutan Jalan	Petugas Keamanan		
			Loket Penjualan Tiket		
			Kantor Penyelenggara Terminal, Ruang Kendali Dan Manajemen Sistem Informasi Terminal		
			Petugas Operasional Terminal		
			Ruang Tunggu		
			Toilet		
			Fasilitas Peribadatan		
			Fasilitas dan Petugas Kebersihan		
			Drainase		
			Letak Jalur Pemberangkatan		
			Letak Jalur Kedatangan		
			Informasi Pelayanan		
	informasi Angkutan Jalan				
	Tempat Naik dan Turun Penumpang				
	Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi				

### Analisis SWOT

Berikutnya untuk mengoptimalkan peran dan fungsi Terminal Tipe A BRPS maka dilakukan analisis SWOT. Analisis SWOT ini dilakukan berdasarkan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan faktor eksternal (peluang dan ancaman) pada terminal.

Tabel 6. IFS Terminal BRPS

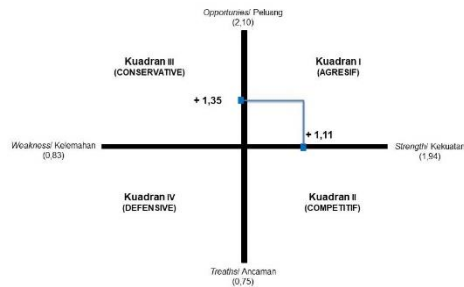
No	Faktor Strategis	Bobot	Rating	Score
<b>A</b> <i>Strength/ Kekuatan</i>				
1	Merupakan Satu Satunya Terminal Tipe A Di Kota Pekanbaru	0.05	4	0.20
2	Kapasitas Terminal Sangat Memadai	0.05	4	0.20
3	Trayek Angkutan Umum AKAP Dan AKDP Bervariasi	0.04	3	0.12
4	Tempat Loket Dan Pertokoan Masih Belum Dipungut Biaya Sewa	0.03	3	0.10
5	Biaya Parkir Dan Retribusi Masih Gratis	0.03	3	0.10
6	Terminal Beroperasi 24 Jam Non Stop	0.03	4	0.13
7	Tersedia Fasilitas Yang Dapat Dikomersilkan	0.03	4	0.13
8	Kondisi Bangunan Terminal Masih Relatif Baik, Namun Masih Memerlukan Perbaikan Ringan Sampai Sedang	0.05	4	0.20
9	Keamanan Di Dalam Area Terminal Sudah Memadai	0.05	4	0.20
10	Ramah Nya Petugas Operasional Terminal	0.05	4	0.20
11	Ketersediaan Sumber Daya Manusia Yang Sudah Memadai	0.05	4	0.20
12	Masih Adanya Dukungan Anggaran Biaya Perawatan/Perbaikan Terminal	0.05	4	0.20
<b>Jumlah Strength</b>				<b>1,94</b>
<b>B</b> <i>Weakness/ Kelemahan</i>				
1	Fasilitas Terminal Yang Masih Belum Memadai (Rusak Ringan Dan Beberapa Fasilitas Belum Lengkap)	0.05	2	0.10
2	Masih Terdapat Pelayanan Yang Belum Sesuai Dengan SPM	0.03	2	0.07
3	Regulasi Yang Belum Pro Dengan Terminal	0.05	1	0.05
4	Terbatasnya Jumlah Rute Transportasi Umum Kota Yang Menjangkau Seluruh Kawasan Menuju Terminal	0.05	2	0.10
5	Biaya Tambahan Untuk Akses Menuju Terminal	0.05	2	0.10
6	Lokasi Terminal Jauh, Sehingga Mempengaruhi Waktu	0.05	2	0.10
7	Lemahnya Penegakan Hukum	0.03	1	0.03
8	Akses Jalan Menuju Gerbang Terminal Sering Banjir	0.03	1	0.03
9	Jauh Dari Keramaian Atau Fasilitas Bisnis/CBD	0.03	2	0.07
10	Belum Bisa Menjadi Tempat <i>Transit Oriented Development</i>	0.04	2	0.08
11	Belum Memiliki Konsep Keterpaduan Antar Moda Dan Intermoda	0.04	2	0.08
12	Luasan Terminal Hanya 3,47 Ha, Masih Kurang Dari Standar Yang Ditentukan Yaitu 5 Ha	0.03	1	0.03
<b>Jumlah Weakness</b>				<b>0,83</b>
<b>Total Skor IFS</b>		<b>1,00</b>		<b>1,11</b>

Berdasarkan tabel diatas diketahui skor *strength* dan *weaknees* adalah 1,94 dan 0,83 dengan total IFS adalah sebesar 1,11.

Tabel 6. EFS Terminal BRPS

No	Faktor Strategis	Bobot	Rating	Score
<b>C</b> <i>Oppotunies/ Peluang</i>				
1	Potensi Demand Cukup Besar	0.07	4	0.27
2	Potensi Angkutan Yang Masuk Terminal Sangat Besar	0.07	4	0.27
3	Meningkatnya Pengembangan Lokasi Disekitar Terminal	0.05	3	0.14
4	Meningkatnya Retribusi (PAD) Di Masa Yang Akan Datang	0.05	3	0.14
5	Keterpaduan Moda Angkutan Umum Dengan Simpul Terminal Yang Lain	0.03	3	0.10
6	Potensi Menjadi Tempat Transit Angkutan Darat	0.06	4	0.23
7	Jasa Pengiriman Barang	0.05	3	0.14
8	Dapat Menjadi Role Model Pelayanan Terminal Bis Di Pulau Sumatera	0.07	4	0.27
9	Dapat Menjadi Pusat Pertumbuhan Kawasan Baru Strategis Kota	0.07	4	0.27
10	Kesediaan PO Masuk Terminal	0.07	4	0.27
<b>Jumlah Oppoturnies</b>				<b>2,10</b>
<b>D</b> <i>Treaths/ Ancaman</i>				
1	Munculnya Terminal Bayangan Di Batas Batas Kota	0.07	2	0.14
2	Munculnya Angkutan Pesaing Seperti AJAP Dan AJDP	0.07	2	0.14
3	Pelayanan Antar Jemput Dari/Ke Rumah	0.05	2	0.09
4	Kemudahan Masyarakat Dalam Mendapatkan Kendaraan Pribadi	0.07	2	0.14
5	Beberapa Angkutan Umum Ada Yang Tidak Laik Jalan	0.05	1	0.05
6	Drainase Sepanjang Jalan Menuju Gerbang Terminal Buruk Dan Dapat Mengganggu Perjalanan	0.07	1	0.07
7	Keamanan Diluar Terminal Masih Belum Terjamin Dan Cenderung Sepi	0.07	2	0.14
<b>Jumlah Treaths</b>				<b>0,75</b>
<b>Total Skor EFS</b>		<b>1,00</b>		<b>1,35</b>

Berdasarkan tabel diatas diketahui skor *opportunities* dan *treaths* ialah 2,10 dan 0,75 dengan total EFS ialah sebesar 1,35. Dari hasil analisis internal dan eksternal digambarkan posisi terminal berada pada posisi kuadran I dengan arti Terminal TipeA BRPS disarankan memilih stratetgi agresif dengan memanfaatkan faktor kekuatan dan peluang yang ada pada terminal



**Gambar 5.** Matrik SWOT

### Analisis Aksesibilitas

Analisis aksesibilitas terminal digunakan untuk mengetahui ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara mencapai terminal, mudah atau sulitnya untuk mencapai lokasi terminal tersebut dilihat melalui sistem jaringan transportasi yang ada. Aksesibilitas terminal juga dapat dikaitkan dengan sistem kota yang seperti sistem jaringan, sistem transit kota, dan rute angkutan.

#### 1. Keterkaitan Terminal dengan Sistem Jaringan

Keterpaduan jaringan jalan dan masalah kewenangan sering menjadi polemik di Indonesia tidak terkecuali sistem jaringan jalan penghubung antar kawasan di perkotaan. Terminal tipe A BRPS dihubungkan oleh jalan utama yaitu jalan air hitam (jalan arteri), jalan SM.Amin (jalan kolektor) dan jalan Tuanku Tambunsaai (jalan kolektor). Secara eksplisit jika dikaitkan dengan sistem jaringan jalan yang ada terminal ini dihubungkan dengan jaringan jalan yang berskala regional. Sesuai permenhub no.132 tahun 2015 yang mensyaratkan bahwa terminal tipe A harus terletak pada jalan arteri/kolektor dan kelas jalan sekurang kurangnya IIIB maka terminal ini sudah memenuhi persyaratan tersebut.

#### 2. Keterkaitan Terminal dengan Sistem Transit Lokal

**Tabel 6.** Keterkaitan Terminal dengan Sistem Transit Lokal

No	Sistem Transit Lokal	Jarak Dari Terminal (Km)	Cara Pencapaian Langsung (Dengan Transmetro)
1	Bandara Sultan Syarif Qasim II	13,3	3x
2	Pelabuhan Sungai Duku	13,3	2x

Berdasarkan jarak antar sistem transit lokal yang ada di kota pekanbaru, terminal tipe A BRPS memiliki jarak yang cukup jauh yaitu  $\pm 13,3$  km dari terminal. Untuk moda transportasi langsung yang terhubung dengan transit lokal belum tersedia sehingga perlu melakukan transit di beberapa halte untuk menuju tempat tersebut. Dilihat belum terintegrasi nya terminal dengan sistem transit lokal yang ada membuat fungsi terminal sebagai pengumpul dan pengumpan antar moda dan antar transit menjadi menurun dan tidak optimal

#### 3. Keterkaitan Terminal dengan Trayek Angkutan Umum

Aksesibilitas terminal penumpang juga dipengaruhi oleh jumlah rute atau trayek angkutan umum yang masuk ke dalam terminal. Berdasarkan data dari Satuan Pelaksanaan Terminal Tipe A BRPS dan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru trayek angkutan umum yang masuk ke terminal sebanyak 86 trayek. Rincian trayek yang masuk ke terminal yaitu 43 trayek AKAP, 39 trayek AKDP, 4 trayek perkotaan, namun untuk trayek angkutan perdesaan belum tersedia atau belum melayani rute menuju terminal

Berdasarkan jumlah trayek yang ada di terminal, yang menyebabkan kurangnya demand penumpang terminal untuk menggunakan terminal sebagai komunal pergerakan ialah

kurang luasnya cakupan pelayanan angkutan pengumpan yang menuju terminal baik angkutan kota maupun angkutan pedesaan, selain itu belum adanya interkoneksi rute angkutan kota secara langsung antara terminal tipe a dan terminal tipe c yang ada di kota pekanbaru.

### Analisis Travel Demand

Analisis ini menjelaskan jumlah permintaan pergerakan penumpang pada terminal dan proyeksi potensi demand penumpang dimasa yang akan datang. Analisis ini akan dibagi menjadi 2 (dua) yaitu permintaan pergerakan *internal*/dalam Provinsi Riau dan permintaan perjalanan *eksternal*/luar Provinsi Riau dengan menyesuaikan fungsi terminal tipe A yang melayani perjalanan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dan AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi).

#### 1. Potensi demand penumpang terminal AKDP

Jumlah Penumpang Terminal AKDP Tahun 2018

8.890 (Kedatangan) + 24.420 (Keberangkatan) = 33.310/tahun

Jumlah Pergerakan Tahun 2018 = 6.493.264/tahun

Jumlah Pergerakan Tahun 2028 = 8.696.496/tahun

Potensi Demand 2028:

$$= \frac{\text{Jumlah Pergerakan Tahun 2028}}{\text{Jumlah Pergerakan Tahun 2018}} \times \text{Jumlah Penumpang AKDP 2018}$$

$$= 44.612 \text{ orang/tahun}$$

**Tabel 7.** Potensi Penumpang dan Pergerakan AKDP

No	Tahun	Potensi Pertambahan Demand AKDP	
		Pergerakan	Penumpang
1	2019	6.732.429	34.537
2	2020	6.943.902	35.622
3	2021	7.162.976	36.746
4	2022	7.382.050	37.869
5	2023	7.601.124	38.993
6	2024	7.820.199	40.117
7	2025	8.039.273	41.241
8	2026	8.258.347	42.365
9	2027	8.477.421	43.489
10	2028	8.696.496	44.612

Potensi demand penumpang AKDP di Terminal Tipe A BRPS selama 10 tahun yang akan datang memiliki peningkatan potensi demand penumpang sebesar 25,34% atau 44.612 penumpang dari utilitas terminal saat ini yang berjumlah 33.310 penumpang AKDP/per tahun. Peningkatan potensi demand penumpang AKDP di Terminal Tipe A BRPS tiap tahun rata rata mengalami potensi kenaikan 3,55%.

#### 2. Potensi demand penumpang terminal AKAP

Jumlah Penumpang Terminal AKAP Tahun 2018

25.703 (Kedatangan) + 105.880 (Keberangkatan) = 131.583/tahun

Jumlah Pergerakan Tahun 2018 = 80.290.673/tahun

Jumlah Pergerakan Tahun 2028 = 137.507.360/tahun

Potensi Demand 2028 :

$$= \frac{\text{Jumlah Pergerakan Tahun 2028}}{\text{Jumlah Pergerakan Tahun 2018}} \times \text{Jumlah Penumpang AKAP 2018}$$

$$= 225.352 \text{ orang/tahun}$$

**Tabel 7.** Potensi Penumpang dan Pergerakan AKDP

No	Tahun	Potensi Pertambahan Demand AKAP	
		Pergerakan	Penumpang
1	2019	85.841.018	140.679
2	2020	91.581.722	150.087
3	2021	97.322.427	159.495
4	2022	103.063.132	168.903
5	2023	108.803.837	178.311
6	2024	114.544.541	187.719
7	2025	120.285.246	197.127
8	2026	126.025.951	206.535
9	2027	131.766.656	215.944
10	2028	137.507.360	225.352

Potensi demand penumpang AKAP di Terminal Tipe A BRPS selama 10 tahun yang akan datang memiliki peningkatan potensi demand penumpang sebesar 41,61% atau 225.352 penumpang dari utilitas terminal saat ini yang berjumlah 131.583 penumpang AKAP/pertahun. Peningkatan potensi demand penumpang AKAP di Terminal Tipe A BRPS tiap tahun rata rata mengalami potensi kenaikan 6,46%.

Kapasitas penumpang di Terminal Tipe A BRPS tahun 2018 dapat menampung 3.000 - 4.000 penumpang/hari, dengan utilitas penumpang AKAP dan AKDP rata rata per hari 452 penumpang/hari terlihat hanya baru 11,3 % okupansi terminal terpenuhi dari aktivitas penumpang.

#### **Analisis Potensi Pendapatan Terminal BRPS**

Potensi pendapatan yang dihitung ialah pendapatan dari penyewaan lahan yang dikomersilkan. Luas kawasan terminal tipe A sesuai Permenhub No. 40 Tahun 2015 ialah 5 Ha untuk terminal yang ada di pulau sumatera dan saat ini terminal tipe A BRPS masih menggunakan lahan 3,47 Ha dengan menyisakan 1,5 Ha yang belum di fungsikan atau dioperasikan. Lahan komersil terminal ini terdiri seperti pertokoan/pool bis, rumah makan dan kantin yang dalam eksisting seluas 0,265 Ha atau 2.650 m<sup>2</sup>. Setelah itu ada juga lahan kosong yang belum difungsikan atau lahan potensial untuk di sewakan dengan luasan 1,05 Ha atau 10.500 m<sup>2</sup> dengan telah mempertimbangkan 30% lahan untuk ruang terbuka hijau. Berikut perhitungan potensi pendapatan terminal dari penyewaan lahan;

Luas lahan Komersil Terminal = 0,265 Ha = 2.650 m<sup>2</sup>

Luas lahan potensial untuk disewakan/dikembangkan = 1,05 Ha = 10.500 m<sup>2</sup>

Potensi harga sewa lahan kawasan terminal = Rp.45.000/m<sup>2</sup>/tahun

Potensi pendapatan Terminal BRPS = 2.650 m<sup>2</sup> + 10.500 m<sup>2</sup> = 12.650 m<sup>2</sup>

= 12.650 m<sup>2</sup> x Rp.45.000/m<sup>2</sup>/tahun

= Rp. 569.250.000./tahun

Berdasarkan hasil perhitungan potensi pendapatan terminal dari penyewaan lahan yang dikomersilkan dan lahan potensial yang ada, bahwa potensi pendapatan terminal mencapai Rp. 569.250.000/tahun. Potensi pendapatan seperti ini dapat digunakan sebagai pemasukan terhadap terminal dan sebagai percepatan pengoptimalan terminal yang mandiri secara finansial.

#### **D. Kesimpulan**

Terminal Tipe A BRPS merupakan terminal terbesar di provinsi Riau yang diharapkan dapat tumbuh dan berkembang sebagai terminal pada umumnya yang berfungsi sebagai pengumpul, pengumpan pergerakan penumpang dan moda transportasi darat di kota pekanbaru. Namun dilihat dari pergerakan penumpang dan kendaraan saat ini di terminal baru memenuhi 10 % okupansi baik AKAP dan AKDP dari kapasitas yang disediakan oleh pengelola yang dapat menampung 4000 penumpang dalam sehari. Berdasarkan proyeksi pergerakan di tahun 2028 terminal brps memiliki potensi peningkatan demand penumpang AKDP sejumlah 25,34% dan peningkatan demand penumpang AKAP sejumlah 41,61%. Untuk pendapatan terminal sendiri

memiliki potensi dari penyewaan objek objek yang berada dalam kawasan terminal dengan potensi pendapatan penyewaan sejumlah Rp.569.250.000/tahun dan masih bisa bertambah dari retribusi kendaraan dan orang. Dilihat dari standar pelayanan terminal menurut persepsi pengguna terdapat 36,59% indikator pelayanan yang belum optimal, selain itu penyebab tidak optimalnya terminal ialah dengan belum tersediannya pelayanan angkutan umum yang terintegrasi langsung menuju terminal dari kawasan yang memiliki potensi demand seperti ke kawasan wisata, kawasan perkantoran pemerintah, kawasan permukiman, kawasan hinterland kota dan juga kesimpulan transit lokal seperti bandara dan pelabuhan.

Berdasarkan kesimpulan yang telah dipaparkan dalam pembahasan, maka dapat ditarik benang merah nya bahwa terminal tipe A saat ini dalam sisi demand dan pelayanan masih belum memenuhi ekspektasi yang diinginkan sehingga terlihat belum optimal, namun dilihat dari potensi yang ada seperti potensi demand dimasa yang akan datang dan potensi pendapatan yang diperoleh terminal tipe A BRPS dan juga berdasarkan SWOT terminal tipe A BRPS yang berada di kuadran I maka terminal tipe A BRPS Kota Pekanbaru perlu melakukan pengoptimalan dari sisi aspek pelayanan dan pendapatan. Untuk mengoptimalkan terminal dituangkan dalam rekomendasi dibawah ini

Berikutnya ialah upaya untuk mengoptimalkan terminal tipe A BRPS Kota Pekanbaru yang dituangkan dalam rekomendasi sebagai berikut:

1. Perbaiki fisik terminal baik fasilitas utama maupun fasilitas pendukung serta dapat menyesuaikan dengan standar pelayanan minimal
2. Untuk Pemerintah daerah menyediakan layanan Angkutan Kota maupun Angkutan Pedesaan dalam rangka integrasi di dalam terminal sehingga masyarakat tidak kesulitan mendapatkan pelayanan lanjutan.
3. Mendorong terjadinya percepatan pembangunan berbagai jenis sarana pelayanan masyarakat terutama di sekitar kawasan terminal seperti pusat perdagangan, perkantoran swasta, fasilitas pendidikan dan kesehatan dan lain sebagainya
4. Untuk meningkatkan demand Angkutan Umum maka perlu melakukan perbaikan dalam pengelolaan Angkutan Umum terutama AKAP dan AKDP baik masalah kenyamanan, keamanan, ketepatan waktu agar masyarakat mau beralih dari angkutan pribadi ke Angkutan Umum
5. Peningkatan kedipsilinan kepada para pengguna angkutan umum dengan memberikan sanksi yang tegas kepada para pengguna angkutan umum yang tidak mau masuk terminal.
6. Melakukan percepatan pelaksanaan kerjasama dengan sistem perjanjian penyewaan objek objek yang ada didalam kawasan terminal sesuai Permenhub no.71 tahun 2018 Tentang Pelimpahan Sebagian Wewenang dan Tanggung Jawab Pengelolaan Barang Milik Negara (BMN) [8] untuk peningkatan pendapatan terminal dimasa yang akan datang
7. Pemerintah melakukan subsidi terhadap Angkutan umum disaat pandemi covid-19 ini atau pun disaat normal agar standar pelayanan minimal Angkutan dapat terjaga.

### **Acknowledge**

Demikian penelitian ini peneliti susun, besar harapan agar penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pengoptimalan terminal tipe A BRPS Kota Pekanbaru. Saya ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah terlibat baik secara moril dan materil dalam proses penyusunan penelitian ini, juga kepada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik UNISBA yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian pada bahasan ini. Semoga segala usaha dan upaya yang tercurahkan digantikan dengan yang lebih baik lagi.

## Daftar Pustaka

- [1] Adelia, Nita, 2019 Kajian Optimalisasi Fungsi Pelayanan Terminal Kertawangun Kecamatan Sindangagung Kabupaten Kuningan
- [2] Agustina, I.H dan Nadya Lingga, 2019. An analysis of the spatial phenomena of women in Cigondewah Fabric Centre, Bandung, Indonesia. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, Volume 447, International Conference on Planning towards Sustainability (ICoPS) 2019 6–7 November 2019, Surakarta, Indonesia. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/447/1/012051/meta>
- [3] Eko Budiharjo. 1997, *Tata Ruang Perkotaan*, Bandung; Penerbit Alumi.
- [4] Mukhsin, D. Agustina, , I. H dan E Fernanda .2020. The study of road network and environment in Indonesia. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, Volume830, Issue3. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/830/3/032076/meta>
- [5] Muradi, Dadi. 2005. Pemanfaatan Terminal Angkutan Umum Regional Terkait Dengan Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Pangkal Pinang
- [6] Ofyar Z. Tamin. 2000. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung (Edisi Kedua). Institut Teknologi Bandung
- [7] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Terminal Penumpang Angkutan Jalan
- [8] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2018 Tentang Pelimpahan Sebagian Wewenang dan Tanggung Jawab Pengelolaan Barang Milik Negara (BMN)
- [9] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Terminal
- [10] Santoso. (2011). Persepsi Konsumen Terhadap Kualitas Bakpao Telo Dengan Metode *Importance Performance Analysis* (IPA). *Jurnal Teknologi Pertanian*. 12 (1):9
- [11] Sedayu, Agung dkk. 2014. Standar Pelayanan Minimal Terminal Bus Tipe A. Malang : UB Press
- [12] Yola,M dan Budiarto, D. (2013). Analisis Kepuasan Konsumen Terhadap Kualitas Pelayanan dan Harga Produk Pada Supermarket Dengan Menggunakan Metode *Importance dan Performance Analysis* (IPA). *Jurnal Optimasi Sistem Industri*.12(12):301-309