

# RENCANA PENGEMBALIAN FUNGSI (REVITALISASI) TERMINAL BATU LAYANG

**Sandy Kurnawan<sup>1</sup>, Rudi S. Suyono<sup>2</sup>, S. Nurlaily Kadarini<sup>2</sup>.**

<sup>1</sup>. Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Tanjungpura

<sup>2</sup>. Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Tanjungpura

## Abstrak

*Terminal Batu Layang merupakan terminal penumpang yang berjenis terminal tipe C dan melayani angkutan dalam Kota. Adanya perubahan fungsi terminal dari tipe B menjadi tipe C pada tahun 2016 agar dapat mengoptimalkan kinerja terminal. Revitalisasi Terminal Batu Layang sebagai terminal penumpang, perencanaan revitalisasi terminal diharapkan Terminal Batu Layang dapat digunakan sebagai pelayanan publik bagi masyarakat serta menarik perhatian masyarakat dalam penggunaan pelayanan publik. Tujuan penelitian ini adalah memberikan arahan strategi pengembalian fungsi terminal angkutan umum dalam upaya peningkatan prasarana transportasi jalan di Kecamatan Pontianak Utara dan Kecamatan Pontianak Timur. Sedangkan metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dan metode kualitatif dengan pengumpulan data berupa observasi, kuesioner dan wawancara. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Analisis IPA (Importance Performance Analysis) untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan di Terminal Batu Layang, Analisis keterkaitan Terminal Batu Layang terhadap Kota Pontianak dan Analisis SWOT untuk mengetahui strategi untuk mengembalikan fungsi pelayanan terminal Batu Layang. Hasil penelitian ini menunjukkan kondisi pelayanan di Terminal Batu Layang masih sangat minim dan terdapat tiga atribut pelayanan yang paling rendah yang berkaitan dengan tingkat kinerja di Terminal Batu Layang, Optimalisasi fungsi terminal dengan cara perbaikan/peningkatan manajemen terminal yang lebih baik sesuai dengan standar prosedur operasional terminal.*

**Kata Kunci :** Terminal, Importance Performane Analysis (IPA).

## Abstract

*[Return Function Plan (Revitalization)Layang Batu Terminal] Batu Layang Terminal is a passenger terminal of type C terminal type and serves transportation within the City. The change in terminal function from type B to type C in 2016 in order to optimize terminal performance. Revitalizing Batu Layang Terminal as a passenger terminal, planning terminal revitalization is expected that Batu Layang Terminal can be used as a public service for the community and attract public attention in the use of public services. The purpose of this study is to provide a direction for the return strategy of the function of public transport terminals in an effort to improve road transport infrastructure in the Districts of North Pontianak and District of East Pontianak. While the research method used is quantitative methods and qualitative methods with data collection in the form of observations, questionnaires and interviews. The analysis used in this study is Importance Performance Analysis to determine the level of service performance in Batu Layang Terminal, Linkage Analysis of Batu Layang Terminal to Pontianak City and SWOT Analysis to determine the strategy to restore the Batu Layang terminal service function. The results of this study indicate that the service conditions in Batu Layang Terminal are still very minimal and there are three lowest service attributes related to the level of performance in Terminal Batu Layang, Optimization of terminal functions by improving terminal management better according to standard terminal operational procedures.*

**Keywords:** Station, Importance Performane Analysis (IPA).

---

<sup>\*)</sup> Penulis Korespondensi.

E-mail: sandykurniawan04@gmail.com

## 1. Pendahuluan

Kebutuhan terminal bagi suatu kota dipengaruhi oleh beberapa hal, khususnya karakteristik sistem transportasi kota yang juga dipengaruhi oleh sistem aktivitas (tata guna lahan), sistem pergerakan, sistem jaringan jalan. Sebagai fasilitas *transfer* (perpindahan) lokasi terminal harus sedemikian rupa sehingga sesuai dengan tata ruang kota untuk menjamin terciptanya struktur kota yang baik dan harus sesuai dengan keinginan pengguna untuk menjamin pemanfaatan terminal tersebut secara optimal.

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas No. 14 tahun 1992, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringnya transportasi.

Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilitas orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib. Pada hakekatnya terminal merupakan simpul dari sistem jaringan angkutan jalan yang fungsi utamanya sebagai tempat pelayanan umum untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, tempat pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda angkutan (Gumabo *et al*, 2015).

Transportasi merupakan sarana perkembangan yang penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian. Dengan pentingnya sektor jasa transportasi ini perlu ditunjang juga dengan kualitas pelayanan yang cukup baik bagi pengguna jasa. Pengukuran kepuasan pengguna jasa merupakan elemen penting dalam menyediakan pelayanan yang lebih baik, lebih efisien dan lebih efektif. Apabila pengguna jasa merasa tidak puas terhadap suatu pelayanan yang disediakan, maka pelayanan tersebut dapat dipastikan tidak efektif dan tidak efisien (Salam *et al*, 2017).

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pontianak Tahun 2013-2033 terminal penumpang terdapat 7 terminal salah satunya Terminal Batu Layang yang merupakan terminal tipe B di Kecamatan Pontianak Utara. Adanya perubahan fungsi terminal berdasarkan data dari Dinas Perhubungan tahun 2016, fungsi Terminal Batu Layang menjadi tipe C. sehingga dalam pengelolaan terminal merupakan tanggung jawab pemerintah Kota.

Merevitalisasi atau menghidupkan kembali fungsi terminal salah satu bagian penting bagi kota. Terminal merupakan salah satu objek vital bagi efisiensi perjalanan masyarakat Kota Pontianak. Penyelenggaraan terminal belum sesuai standar operasional terminal menyebabkan beberapa pengguna beralih moda di luar Terminal Batu Layang karena terminal bukan sebagai tempat peralihan moda yang semestinya, jauh dari kesan nyaman dan aman, sehingga perlu dilakukan evaluasi terhadap standar prosedur operasional terminal dan kebutuhan fasilitas yang sesuai dengan standar perencanaan terminal

penumpang tipe B.

Sampai saat ini terminal masih beroperasi, walaupun kondisi terminal sangat memprihatinkan. Terminal Batu Layang terlihat kumuh, dan tidak terawat sehingga banyak penumpang yang kurang meminati terminal ini juga akan membuat rawan kriminal. Kondisi ini juga menyebabkan jumlah pengguna angkutan menjadi berkurang dan beralih ke transportasi pribadi maupun travel serta ke terminal-terminal liar. kondisi ini tentunya akan membuat kawasan Terminal Batu Layang semakin tidak tertata dan tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

Revitalisasi Terminal Batu Layang sangat diperlukan sebagai terminal penumpang, perencanaan revitalisasi terminal diharapkan Terminal Batu Layang dapat digunakan sebagai pelayanan publik bagi masyarakat serta menarik perhatian masyarakat dalam penggunaan pelayanan publik. Tujuan penelitian ini adalah memberikan arahan strategi pengembalian fungsi terminal angkutan umum dalam upaya peningkatan prasarana transportasi jalan di Kecamatan Pontianak Utara dan Kecamatan Pontianak Timur.

## 2. Metode Penelitian

### 2.1 Pendekatan Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dan metode kualitatif. Metode kuantitatif adalah jenis penelitian yang lebih sistematis, spesifik, terstruktur dan juga terencana dengan baik dari awal hingga mendapatkan sebuah kesimpulan (Sugiyono, 2011). Dalam penelitian ini metode kuantitatif digunakan untuk menganalisis lingkungan mikro dan makro di Terminal Batu Layang yang diperlukan untuk mengetahui kondisi pelayanan di terminal.

Sedangkan metode kualitatif digunakan untuk menjelaskan kelebihan dari pengaruh sosial yang tidak dapat dijelaskan melalui pendekatan kuantitatif. Oleh karena itu dalam penelitian ini metode kualitatif dilakukan untuk mendukung metode kuantitatif yang digunakan untuk menjelaskan arahan strategi perumusan pengembalian fungsi Terminal Batu Layang.

### 2.2 Teknik Pengambilan Sampel

Menurut Sugiyono (2011) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah teknik *accidental sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel dengan cara kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti, serta sampel yang diambil cocok sebagai sumber data. Setelah mengetahui jumlah sampel menggunakan metode *solvin*, kemudian pada tahap ini penulis akan menentukan proporsi jumlah responden berdasarkan faktor internal-eksternal terminal.

Pembagian jumlah responden yaitu berada di Terminal Batu Layang dan di luar terminal. Pada kawasan Terminal Batu Layang berjumlah 50 responden yaitu calon penumpang bus. Sedangkan

pembagian di luar Terminal Batu Layang yaitu masyarakat di Kecamatan Pontianak Utara dan Kecamatan Pontianak Timur. Berikut ini adalah pembagian proporsi kelompok responden :

**Tabel 1.** Pembagian kelompok responden (Hasil analisis, 2018)

No.	Kelompok Responden	Proporsi
1	Didalam Terminal (Penumpang Bus)	50
2	Diluar Terminal (Masyarakat)	
	1. Kecamatan Pontianak Utara	25
	2. Kecamatan Pontianak Timur	25
<b>Total</b>		<b>100</b>

### 2.3 Pengumpulan Data

Pengumpulan data penelitian kuantitatif merupakan pengumpulan data yang datanya bersifat angka-angka statistik yang dapat dikuantifikasi. Data tersebut berbentuk variabel-variabel dan operasionalisasinya dengan skala ukuran tertentu misalnya skala nominal, ordinal, interval dan ratio (Sarwono, 2006).

Data primer dilakukan untuk memperoleh data-data dilapangan terkait permasalahan penelitian. Teknik pengumpulan data primer yang akan dilakukan adalah dengan melakukan interview (wawancara), menyebarkan kuesioner dan melakukan observasi.

### 2.4 Variabel Penelitian

Penentuan variabel-variabel tersebut didasarkan pada rumusan masalah dan penelitian-penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya dan berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Variabel-variabel yang akan diamati dalam penelitian Rencana Pengembalian Fungsi (Revitalisasi) Terminal Batu Layang berdasarkan dari item-item standar penyelenggaraan terminal yang ada pada Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015 sebagai berikut.

1. Keselamatan
2. Keamanan
3. Kehandalan
4. Kenyamanan
5. Kemudahan
6. Kesetaraan

## 3. Hasil dan Pembahasan

### 3.1 Gambaran Umum Wilayah

Gambaran umum wilayah pada penelitian ini berada di Kecamatan Pontianak Utara dan Pontianak Timur. Batas-batas wilayah Kecamatan Pontianak Utara adalah sebagai berikut (Kecamatan Pontianak Utara Dalam Angka, 2017) :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Desa Wajok Hulu
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Sungai Kapuas
- Sebelah Timur berbatasan dengan Desa Mega Timur
- Sebelah Barat berbatasan dengan Desa Wajok Hulu

Sedangkan untuk Kecamatan Pontianak Timur batas-batas wilayahnya adalah sebagai berikut (Kecamatan Pontianak Timur Dalam Angka, 2017):

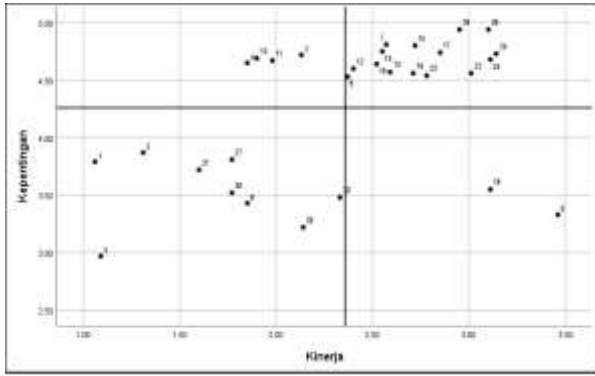
- Sebelah Utara berbatasan dengan Sungai Landak, Kecamatan Pontianak Utara
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Sungai Kapuas, dan Kecamatan Pontianak Timur
- Sebelah Timur berbatasan dengan Desa Sui. Ambawang Kecamatan Sui. Ambawang dan
- Desa Kapur Kecamatan Sui. Raya Kabupaten Kubu Raya
- Sebelah Barat berbatasan dengan Sungai Kapuas dan Kecamatan Pontianak Barat

### 3.2 Analisis Tingkat Kinerja dan Tingkat Kepentingan

Metode *Importance Performance Analysis* (IPA) pertama kali diperkenalkan oleh (Martilla dan James, 1977) dalam (Leonardi, 2016) dengan tujuan untuk mengukur hubungan antara persepsi konsumen dan prioritas peningkatan kualitas produk/jasa. Penilaian tingkat kinerja bertujuan untuk mengetahui tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan yang diberikan oleh terminal Batu Layang. Kepuasan masyarakat tercapai apabila kinerja terminal sesuai dengan kepentingannya. Pada penilaian ini responden diminta menilai kinerja yang telah diberikan oleh Terminal Batu Layang. Penilaian tingkat kinerja dilakukan terhadap 30 atribut pelayanan yang akan dijabarkan pada bagian analisis *Importance Performance Analysis* (IPA).

Berdasarkan hasil analisis tingkat pelayanan diperoleh hasil tingkat kesesuaian, dengan cara membandingkan antara skor tingkat kinerja, dan skor tingkat kepentingan. Tingkat kesesuaian digunakan untuk mengetahui hasil kesenjangan antara harapan/kepentingan responden terhadap kinerja pelayanan Terminal Batu Layang. Hasil yang diperoleh memperlihatkan bahwa tingkat kesesuaiannya dari tiga puluh atribut tersebut berkisar antara 28% - 104%. Pada presentase kesesuaian menunjukkan bahwa pelayanan terminal yang diberikan juga terlihat kurang memadai.

Tahap selanjutnya untuk mengetahui tingkat kesesuaian pada masing-masing atribut adalah bagaimana meningkatkan mutu pelayanan Terminal Batu Layang berdasarkan prioritasnya. Untuk melihat prioritas pada masing-masing atribut digunakan diagram kartesius untuk dijabarkan dalam Kuadran I (Prioritas Utama), Kuadran II (Petahankan Prestasi), Kuadran III (Prioritas), dan Kuadran IV (berlebihan). Untuk membuat diagram kartesius berdasarkan nilai rata-rata pada tingkat kepentingan dan tingkat kinerja. Nilai rata-rata ini sebagai nilai pembatas untuk pembuatan diagram kartesius. Nilai rata-rata pada tingkat kepentingan yaitu 4,26 sedangkan nilai rata-rata pada tingkat kinerja yaitu 2,35 dapat dilihat pada gambar 1.



**Gambar 1.** Diagram kartesius pelayanan kinerja Terminal Batu Layang (Hasil analisis, 2018)

Pada gambar diagram dapat diketahui, Kuadran I (Prioritas Utama), pada kuadran ini memuat atribut-atribut yang dianggap sangat penting oleh responden, namun berdasarkan kenyataan di lapangan atribut ini tidak sesuai dengan yang diinginkan responden, sehingga atribut yang ada di kuadran ini merupakan atribut yang sangat *urgent* atau utama untuk segera ditingkatkan, berikut ini adalah tabel atribut-atribut yang ada di kuadran I, yaitu :

**Tabel 2.** Atribut pelayanan pada kuadran I (Hasil analisis, 2018)

No	Atribut	Indikator
1	Tersedia fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan, pagar) (2)	Keselamatan
2	Tersedia alat kebakaran (4)	Keselamatan
3	Tersedianya jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan berserta realisasi jadwal secara tertulis (10)	Kehandalan
4	Tersedianya jadwal kendaraan umum dalam trayek dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan berserta realisasi jadwal secara tertulis (11)	Kehandalan

Dari data penjelasan di atas dapat diketahui pada Terminal Batu Layang belum terdapat alat kebakaran, fasilitas keselamatan jalan, jadwal kedatangan dan keberangkatan dan jadwal kendaraan umum. Untuk kedepannya diharapkan untuk pemerintah yang mengelola Terminal Batu Layang lebih meningkatkan atribut-atribut pelayanan yang berhubungan dengan keselamatan dan kenyamanan para penumpang agar masyarakat mau menggunakan Terminal Batu Layang lebih meningkat.

Kuadran II (Pertahankan Prestasi), atribut yang berada di kuadran ini adalah atribut yang menurut responden juga sangat penting namun sudah ada di dalam terminal hanya perlu adanya peningkatan pada masing-masing atribut pelayanan tersebut. Pada kuadran II terdapat 15 atribut pelayanan yang merupakan atribut ini dianggap sangat penting dan memuaskan bagi responden yang diambil terhadap pelayanan yang diberikan. Berikut ini adalah tabel atribut pelayanan yang ada di kuadran II ini, yaitu :

**Tabel 3.** Atribut pelayanan pada kuadran II (Hasil analisis, 2018)

No	Atribut	Indikator
1	Tersedia pos keamanan (7)	Keamanan
2	Terdapat petugas keamanan dan mudah dilihat (9)	Keamanan
3	Tersedia kantor penyelenggara terminal, Ruang kendali dan sistem informasi manajemen terminal (12)	Kehandalan
4	Tersedia petugas operasional terminal yang mengatur operasional terminal (13)	Kehandalan
5	Tersedia ruang tunggu yang bersih, sejuk dan tidak berbau.(14)	Kenyamanan
6	Tersedia toilet (15)	Kenyamanan
7	Tersedia fasilitas peribadatan (mushola) (16)	Kenyamanan
8	Tersedia ruang terbuka hijau (17)	Kenyamanan
9	Tersedia fasilitas kebersihan dan petugas kebersihan (19)	Kenyamanan
10	Tersedia drainase yang memadai (22)	Kenyamanan
11	Tersedia lampu penerangan (23)	Kenyamanan
12	Tersedia letak jalur pememberangkatan kendaraan tetap & teratur (24)	Kemudahan / keterjangkauan
13	Tersedia letak jalur kedatangan kendaraan tetap & teratur (25)	Kemudahan / keterjangkauan
14	Tersedia tempat penumpang untuk naik ke bus atau turun dari bus (28)	Kemudahan / keterjangkauan
15	Tempat parkir untuk kendaraan roda 4 dan roda 2 (29)	Kemudahan / keterjangkauan

Kuadran III (Prioritas Rendah), atribut pelayanan yang berada wilyah kuadran ini merupakan atribut pelayanan yang menurut pihak Terminal Batu Layang kurang penting sehingga atribut pelayanan yang berada di terminal kurang berpengaruh terhadap pelayanan yang diberikan dan kurang memuaskan bagi para penggunaan pelayanan terminal. Berikut ini adalah tabel atribut pelayanan yang berada di kuadran III ini, yaitu :

**Tabel 4.** Atribut pelayanan pada kuadran III (Hasil analisis, 2018)

No	Atribut	Indikator
1	Tersedia lajur pejalan kaki (1)	Keselamatan
2	Tersedia jalur evakuasi (3)	Keselamatan
3	Tersedia fasilitas dan petugas kesehatan (5)	Keselamatan
4	Tersedia media pengaduan gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan/ atau SMS (8)	Keamanan

Lanjutan Tabel 4

No	Atribut	Indikator
5	Tempat istirahat awak kendaraan (20)	Kenyamanan
6	Tersedia <i>smoking area</i> (21)	Kenyamanan
7	Tersedia informasi pelayanan (denah terminal, jadwal, tarif; dan peta Jaringan) (26)	Kemudahan / keterjangkauan
8	Tersedia informasi angkutan lanjutan (27)	Kemudahan / keterjangkauan
9	Ruang yang disediakan khusus bagi ibu menyusui dan bayi (30)	Kesetaraan

Kuadran IV (Berlebihan), pada wilayah ini adalah atribut yang dianggap kurang penting oleh responden tetapi kinerja yang dihasilkan oleh Terminal Batu Layang sangat baik atau sangat memuaskan, sehingga konsumen menilai produk tersebut terlalu berlebihan. Berikut ini adalah tabel atribut pelayanan yang berada di kuadran IV ini, yaitu :

Tabel 5. Atribut pelayanan pada kuadran IV (Hasil analisis, 2018)

No	Atribut	Indikator
1	Tersedia pos fasilitas dan petugas kelaikan kendaraan umum (6)	Keselamatan
2	Tersedia rumah makan (18)	Kenyamanan

### 3.3 Analisis SWOT

Analisis lingkungan internal (IFAS) dilakukan untuk mengetahui berbagai kemungkinan kekuatan dan kelemahan sedangkan, analisis lingkungan eksternal (EFAS) untuk mengetahui berbagai kemungkinan peluang atau ancaman di lokasi penelitian (Rangkuti, 2001).

Berdasarkan hasil yang didapat pada analisis kinerja dapat diketahui bahwa atribut-atribut pelayanan yang menjadi tolak ukur kinerja pelayanan yang telah diberikan Terminal Batu Layang dibagi menjadi 4 kategori yang dimana masing-masing kategori tersebut memiliki makna berdasarkan wilayah kuadernya. Untuk meningkatkan kinerja pelayanan pada Terminal Batu Layang maka selanjutnya digunakanlah analisis SWOT yang berfungsi untuk menilai kekuatan-kelemahan dan peluang-ancaman berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada Terminal Batu Layang.

#### A. Analisis Faktor-Faktor Strategi Internal-Eksternal (IFAS-EFAS)

Proses penggunaan analisa SWOT dilakukan dengan melihat kondisi internal tentang *strengths* (kekuatan) dan *weaknesses* (kelemahan), serta kondisi eksternal atas *opportunities* (ancaman) dan *threats* (peluang) yang ada di lingkungan terminal. Analisis ini digunakan untuk menyusun strategi pengembalian fungsi terminal yang diperoleh melalui wawancara, kuisisioner dan pengamatan di lapangan. Berikut ini rangkuman kondisi internal dan eksternal dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 6. Kondisi internal (Hasil analisis, 2018)

Internal	
Kekuatan (S)	Kelemahan (W)
1. Lokasi terminal yang berada di wilayah pinggir kota.	1. Kondisi bangunan di sekitar terminal yang sudah ada, kepemilikannya bangunan milik pribadi.
2. Kondisi sistem jaringan jalan kota yang sudah memadai	2. Kondisi atribut pelayanan yang tidak mendukung sehingga menurunkan kualitas pelayan terminal
3. Angkutan umum di Terminal Batu Layang telah memiliki rute angkutan antar kota/kabupaten.	3. Adanya angkutan umum yang menunggu di luar area terminal.
4. Sumber pendapatan bagi Kota Pontianak	4. Penumpang enggan menggunakan angkutan umum karena moda kendaraan yang kurang memadai.
5. Adanya rencana peningkatan Terminal Batu Layang yang berfungsi terminal tipe B dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pontianak Tahun 2013-2033	5. Menurunnya fungsi terminal menjadi terminal tipe C.

Tabel 7. Kondisi eksternal (Hasil analisis, 2018)

Eksternal	
Peluang (O)	Ancaman (T)
1. Adanya isu pembangunan jembatan tol Kapuas III di jungkat kabupaten mempawah	1. Kurangnya peminat pengguna angkutan umum di Kota Pontianak.
2. Lahan di sekitar terminal masih banyak yang kosong.	2. Adanya penarikan tarif yang illegal (calo) di Terminal Batu Layang
3. Terminal batu Layang berada dekat dengan kawasan industri, kawasan pariwisata dan agrowisata	3. Kurangnya perhatian pemerintah terhadap pengembangan Terminal Batu Layang maupun angkutan umum di Kota Pontianak.
4. Kota Pontianak sebagai ibu Kota Provinsi Kalimantan Barat membuat perkembangan dalam pembangunan sehingga dapat menimbulkan pertumbuhan kegiatan baru bagi masyarakat	4. Penumpang yang menunggu angkutan umum tidak langsung menuju ke terminal melainkan di luar terminal.
5. Angkutan umum di Terminal Batu Layang masih melayani rute angkutan kota dan angkutan antar kota/kabupaten	5. Banyaknya kendaraan pribadi yang membuat masyarakat kurang berminat menggunakan angkutan umum dengan kondisi yang kurang memadai

Penilaian kuadran SWOT dilakukan dengan metode pembobotan pada setiap faktor internal maupun eksternal yang telah ditentukan berdasarkan hasil pengamatan di lapangan. Pemberian bobot dilakukan dengan membagi besaran nilai internal dan eksternal dengan jumlah bobot total adalah 100. Bobot diberi nilai mulai dari 1 (sangat penting) sampai dengan 0 (tidak penting). Bobot dari semua faktor harus berjumlah 1. Dalam menghitung rating, untuk masing-masing faktor (peluang dan kekuatan) diberi skala mulai dari 4 (sangat baik), 3 (baik), 2 (cukup), dan 1 (tidak baik) berdasarkan pengaruh faktor tersebut. Sementara untuk rating ancaman dan kelemahan diberi

nilai -4 (sangat buruk), -3 (buruk), -2 (kurang buruk), -1 (tidak buruk). Bentuk skoring dan pembobotan faktor internal dan eksternal.

### B. IFAS (Internal Factors Analysis Summary)

Faktor internal yang terdiri dari kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*) dalam menyusun strategi pengembalian fungsi Terminal Batu Layang. Berikut ini adalah tabel penilaian faktor internal.

**Tabel 8.** Penilaian faktor internal (Hasil analisis, 2018)

No	Faktor Internal	Bobot	Skor	Bobot (x) Skor
<b>Kekuatan (S)</b>				
1	Lokasi terminal yang berada di wilayah pinggir kota.	15	3	45
2	Kondisi sistem jaringan jalan kota yang sudah memadai	20	4	80
3	Angkutan umum di Terminal Batu Layang telah memiliki rute angkutan antar kota/kabupaten.	18	3	54
4	Sumber pendapatan bagi Kota Pontianak	22	3	66
5	Adanya rencana peningkatan Terminal Batu Layang yang berfungsi terminal tipe B dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pontianak Tahun 2013-2033	25	4	100
<b>Total</b>		<b>100</b>		<b>345</b>
<b>Kelemahan (W)</b>				
1	Kondisi bangunan di sekitar terminal yang sudah ada, kepemilikannya bangunan milik pribadi.	14	2	28
2	Kondisi atribut pelayanan yang tidak mendukung sehingga menurunkan kualitas pelayan terminal	26	3	78
3	Adanya angkutan umum yang menunggu di luar area terminal.	20	2	40
4	Penumpang enggan menggunakan angkutan umum karena moda kendaraan yang kurang memadai.	17	3	51
5	Menurunnya fungsi terminal menjadi terminal tipe C.	23	3	69
<b>Total</b>		<b>100</b>		<b>266</b>

Pada hasil analisis diatas, menyatakan bahwa hasil nilai total kekuatan adalah 345 dengan skor tertinggi 100 pada item ke-5 yaitu adanya rencana peningkatan Terminal Batu Layang yang berfungsi terminal tipe B dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Tahun 2013-2033, sedangkan skor terendah adalah item ke-1 lokasi terminal yang berada di wilayah pinggir kota dengan skor 45. Kemudian hasil nilai total kelemahan adalah 266 dengan skor tertinggi 78 pada item ke-2 kondisi fasilitas terminal yang kurang memadai seperti fasilitas utama dan fasilitas penunjang sehingga membuat pelayanan terminal kurang optimal., sedangkan skor terendah adalah 28 pada item ke-1 kondisi bangunan di sekitar terminal yang sudah ada, kepemilikannya bangunan milik pribadi. Jadi hasil perhitungan faktor internal yaitu  $345-266 = 79$  (S-W)

### C. EFAS (Eksternal Factors Analysis Summary)

Faktor eksternal yang terdiri peluang (*oppourtunity*) dan ancaman (*threat*) dalam menyusun strategi pengembalian fungsi Terminal Batu Layang. Berikut ini adalah tabel penilaian faktor eksternal.

**Tabel 9.** Penilaian faktor eksternal (Hasil analisis, 2018)

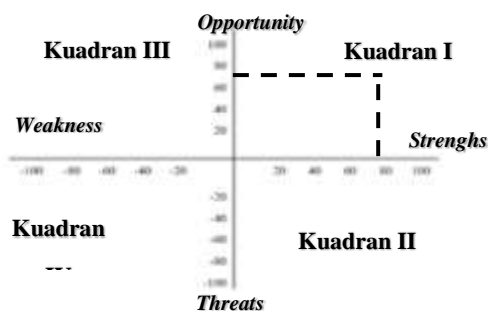
No	Faktor Eksternal	Bobot	Skor	Bobot (x) Skor
<b>Peluang (O)</b>				
1	Adanya isu pembangunan jembatan tol Kapuas III di tingkat kabupaten mempawah	20	3	60
2	Lahan di sekitar terminal masih banyak yang kosong	27	4	108
3	Terminal batu Layang berada dekat dengan kawasan industri, kawasan pariwisata dan agrowisata	23	4	92
4	Kota Pontianak sebagai ibu Kota Provinsi Kalimantan Barat membuat perkembangan dalam pembangunan sehingga dapat menimbulkan pertumbuhan kegiatan baru bagi masyarakat,	16	4	64
5	Angkutan umum di Terminal Batu Layang masih melayani rute angkutan kota dan angkutan antar kota/kabupaten	14	3	42
<b>Total</b>		<b>100</b>		<b>366</b>
<b>Ancaman (T)</b>				
1	Kurangnya peminat pengguna angkutan umum di Kota Pontianak.	23	3	69
2	Adanya penarikan tarif yang illegal (calo) di Terminal Batu Layang.	17	3	51
3	Kurangnya perhatian pemerintah terhadap pengembangan Terminal Batu Layang maupun angkutan umum di Kota Pontianak.	20	2	40
4	Penumpang yang menunggu angkutan umum tidak langsung menuju ke terminal melainkan di luar terminal	22	3	66
5	Banyaknya kendaraan pribadi yang membuat masyarakat kurang berminat menggunakan angkutan umum dengan kondisi yang kurang memadai.	18	4	72
<b>Total</b>		<b>100</b>		<b>298</b>

Pada hasil analisis diatas, menyatakan bahwa hasil nilai total peluang adalah 366 dengan skor tertinggi 108 pada item ke-2 yaitu lahan di sekitar terminal masih banyak yang kosong, sedangkan skor terendah adalah item ke-5 Angkutan umum di Terminal Batu Layang masih melayani rute angkutan kota dan angkutan antar kota/kabupaten dengan skor 42. Kemudian hasil nilai total ancaman adalah 298 dengan skor tertinggi 72 pada item ke-5 banyaknya kendaraan pribadi yang membuat masyarakat kurang berminat menggunakan angkutan umum dengan kondisi yang kurang memadai, sedangkan skor terendah adalah 28 pada item ke-3 kurangnya perhatian pemerintah terhadap pengembangan Terminal Batu Layang

maupun angkutan umum di Kota Pontianak. Jadi hasil perhitungan faktor eksternal yaitu  $366-298 = 68$  (O-T).

#### D. Diagram SWOT

Hasil dari perhitungan IFAS dan EFAS kemudian dimasukkan dalam matriks Grand Strategy. Penempatan jumlah total skor faktor kekuatan dengan kelemahan dan faktor peluang dengan ancaman untuk menentukan posisi titik X dan Y. Pada hasil perhitungan hasil IFAS dan EFAS pada tahap sebelumnya, hasil nilai faktor internal (S-W) adalah 79 sedangkan hasil nilai faktor eksternal (O-T) adalah 68. Berikut ini adalah gambar diagram kuadran SWOT.



**Gambar 2.** Diagram kuadran SWOT (Hasil analisis, 2018)

Dari diagram kuadran di atas menunjukkan bahwa titik tumpu berada pada kuadran I yaitu strategi S-O yang merupakan memanfaatkan/ mengoptimalkan kekuatan yang dimilikinya untuk memanfaatkan peluang yang ada. Strategi S-O dilakukan dengan mengatasi kelemahan dengan memanfaatkan peluang.

Berdasarkan hasil analisis SWOT terdapat beberapa alternatif yang telah dirumuskan, maka akan didapat rekomendasi solusi dalam pengembalian fungsi (revitalisasi) Terminal Batu Layang, adapun penjabaran dari solusi pengembangan sebagai berikut.

1. Perlu adanya optimalisasi fungsi terminal dengan cara perbaikan/peningkatan manajemen terminal yang lebih baik sesuai dengan standar prosedur operasional terminal.
2. Penertiban terminal secara rutin dengan melibatkan seluruh pihak terkait termasuk masyarakat serta peningkatan kedisiplinan para pengguna dalam hal ini pengemudi dan penumpang agar memaksimalkan pemanfaatan terminal yang ada.
3. Perlu adanya pengembangan sarana dan prasarana penunjang untuk meningkatkan pengembangan daerah pinggiran Kota Pontianak, karena seperti yang diketahui daerah pinggiran Kota Pontianak merupakan wilayah dengan kegiatan perindustrian dan wisata.

#### 4. Kesimpulan

Kondisi pelayanan pada Terminal Batu Layang masih sangat minim dari 20 atribut standar penyelenggaraan terminal. Dari hasil analisis IPA dapat diketahui kinerja pelayanan berdasarkan atribut

pelayanan di Terminal Batu Layang yang paling rendah adalah “Tersedia lajur pejalan kaki”, “Tersedia jalur evakuasi”, dan “Tersedia fasilitas dan petugas kesehatan”. Sedangkan kinerja pelayanan yang paling tinggi di Terminal Batu Layang adalah “Tersedia letak jalur pemberangkatan kendaraan tetap dan teratur”, “Tersedia letak jalur kedatangan kendaraan tetap dan teratur” dan “Tersedia pos fasilitas dan petugas kelaikan kendaraan umum”. Berdasarkan hasil analisis SWOT terdapat beberapa alternatif yang telah dirumuskan diantaranya Perlu adanya optimalisasi fungsi terminal, penertiban terminal secara rutin, serta adanya pengembangan sarana dan prasarana penunjang terminal.

#### Ucapan Terimakasih

Terima kasih disampaikan kepada seluruh pihak yang telah membantu keberlangsungan jurnal ini.

#### Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik Kota Pontianak. (2017). *Kecamatan Pontianak Utara Dalam Angka Tahun 2017*. Pontianak
- Badan Pusat Statistik Kota Pontianak. (2017). *Kecamatan Pontianak Timur Dalam Angka Tahun 2017*. Pontianak
- Dadi M. (2005). *Pemanfaatan Terminal Regional Terkait dengan Kebijakan Kota Pangkalpinang*.
- Gumabo MS. (2015). *Evaluasi Kelayakan Terminal Angkutan Umum di Kecamatan Tobelo Tengah*. *Jurnal Teknik PWK*. Manado: Universitas Sam Ratulunggu Manado.
- Peraturan Daerah Kota Pontianak Tahun 2013 *Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pontianak Tahun 2013-2033*
- Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015 *Tentang Standar Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Pratama L. (2016). *Analisis Kepuasan Dan Strategi Pengembangan Koperasi (Studi Kasus Koperasi Kredit Sehati Jakarta)*. Bogor : Institut Pertanian Bogor.
- Rangkuti F. (2006). *Analisis SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Salam MH. (2017). *Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Kualitas Kinerja Pelayanan Terminal Seruni Kota Cilegon*. *Jurnal Teknik Industri*. Banten: Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
- Sarwono J. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*. Jakarta: Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia No 14 Tahun 1992 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

