

**EVALUASI TERMINAL TIPE A - WILLY ANANIAS GARA
(W.A. GARA) KOTA PALANGKARAYA**

**TERMINAL EVALUATION TYPE A - WILLY ANANIAS GARA
(W.A. GARA) PALANGKARAYA CITY**

Linda Baktiani

Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Palangka Raya
Korespondensi: lindabaktiani28@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menemukan faktor-faktor yang menyebabkan tidak efektifnya pemanfaatan terminal bis W.A Gara sebagai satu-satunya terminal bis tipe A di kota Palangka Raya dan mengusulkan beberapa strategi pemanfaatan terminal agar menjadi lebih efektif. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik analisis kuantitatif-kualitatif. Data primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada pengguna jasa yang akan melakukan perjalanan dengan bis. Data sekunder didapat dari instansi-instansi terkait, berupa data pendukung yang berguna untuk memudahkan dalam menganalisa permasalahan yang terjadi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa beberapa faktor yang menjadi penyebab tidak efektifnya pemanfaatan terminal, yaitu faktor lokasi, aksesibilitas, keamanan dan kenyamanan. Strategi-strategi yang dapat dilakukan dalam upaya meningkatkan pemanfaatan terminal bis adalah: pertama, menciptakan daya tarik terminal yang nantinya diharapkan bisa menarik perhatian para penumpang untuk masuk terminal; kedua, membangun sistem untuk kemudahan akses menuju terminal; ketiga, memperbaiki kualitas pelayanan guna memfasilitasi dan menarik para penumpang agar turun dan naik di terminal, merancang konsep terminal yang lebih nyaman guna menarik minat masyarakat menuju terminal, dan melakukan penertiban terhadap agen PO bis sehingga proses naik dan turun penumpang dapat berlangsung di terminal; kelima meningkatkan pengawasan keamanan pada terminal.

Kata kunci: Pemanfaatan tidak efektif, Analisis Kuantitatif-Kualitatif, Strategi, Stasiun Bus W.A Gara

ABSTRACT

The study aims to find factors that generated the ineffective utilization of W.A Gara bus station as the only type A bus station in Palangka Raya and find the strategies for more effective utilization. The study was conducted by using the quantitative-qualitative analysis technique. Primary data was obtained by distributing the questionnaires to the service users who would conduct trips using the bus. The secondary data was obtained from related institutions to support data that facilitated analyzing the problems. The study found that several factors generated ineffective utilization of the bus station, namely location factor, accessibility factor, and security and convenience factor. The strategies proposed in this research to make more effective utilization of the bus station were: first, creating an attraction which expected to be able to attract the passengers to enter the bus station; second, establishing system on the accessibility of the bus station; third, improving service quality to facilitate and attract the passengers to get on and off the bus in the bus station; forth, designing the more convenient concept of the bus station to attract people to the bus station and implementing control toward the bus agencies so that the process of passengers' get on and off the bus could occur in the bus station; fifth, improving security monitoring in the bus station.

Keywords: *Ineffective utilization, quantitative-qualitative analysis, strategies, W.A Gara bus station*

PENDAHULUAN

Transportasi terbentuk dari komponen sarana, prasarana dan manusia, seluruh yang ada dalam komponen tersebut harus tertata dengan baik untuk menciptakan sistem transportasi yang baik. Tingkat kebutuhan terhadap suatu sistem transportasi untuk setiap daerah di Indonesia berbeda, hal tersebut sangat dipengaruhi oleh tingkat pertumbuhan dan perkembangan wilayah serta karakteristik kondisi fisik, demografis, sosial, ekonomi dan kultural yang berbeda pada tiap wilayah di Indonesia. Oleh karena itu pada titik-titik pertemuan perjalanan antara suatu daerah dengan daerah yang lain diperlukan suatu tempat yang dapat menjamin perpindahan tersebut menjadi lancar, yaitu terminal. Dalam Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 33 disebutkan bahwa untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda ditempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan terminal, dimana terminal yang dimaksud dapat berupa Terminal Penumpang ataupun Terminal Barang.

Terminal W.A Gara merupakan satu-satunya terminal tipe A yang berada di Kota Palangka Raya dengan luas 6.325 m². Tata letak terminal berada jauh dari pusat Kota Palangka Raya hal ini guna mendistribusikan beban aktivitas di pusat kota ke kawasan pinggiran kota serta mengurangi beban kota sehingga fungsi Terminal W.A Gara sebagai satu-satunya Terminal tipe A dapat di optimalisasikan.

Terminal W.A Gara melayani jalur angkutan umum AKAP dan AKDP namun dari pengamatan dilapangan armada angkutan antar provinsi tidak banyak masuk atau tidak memanfaatkan lokasi terminal baru di jalan Mahir mahar kota Palangka Raya tersebut dalam hal menaikkan dan menurunkan penumpang. Para pengemudi lebih memilih menurunkan dan menaikkan penumpang ditempat agen perusahaan operator (PO) bus yang berada diluar terminal.

Kondisi ini memerlukan suatu penanganan agar pada kesempatan mendatang kondisi terminal W.A Gara dapat dimanfaatkan dengan baik oleh pengguna jasa. Untuk menangani permasalahan yang terjadi di Terminal W.A Gara perlu dilakukan

kajian terhadap permasalahan utama yang menyebabkan terminal sepi dan tidak berfungsi secara optimal. Oleh sebab itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor penyebab tidak efektifnya pemanfaatan terminal dan menyusun strategi optimalisasi dan efisiensi terminal W.A Gara.

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Ditinjau dari sistem jaringan transportasi jalan secara keseluruhan, terminal merupakan simpul utama dalam jaringan dimana sekumpulan lintasan rute secara keseluruhan bertemu.

Dalam suatu terminal, terdapat tiga unsur yang saling berkaitan antara satu dengan yang lainnya, yaitu penumpang, kendaraan dan pengelola terminal. Ditinjau dari kebutuhan penumpang, terminal diharapkan dapat memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya dengan tersedianya sarana dan fasilitas transportasi yang diperlukan, antara lain kenyamanan menunggu dengan waktu menunggu yang tidak terlalu lama, kenyamanan perpindahan dari satu moda ke moda kendaraan lainnya, seperti tersedianya ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko dan sebagainya serta kemudahan dalam pembelian tiket. Dari kepentingan kendaraan, dalam hal ini mewakili pengusaha angkutan, terminal diharapkan dapat menjamin kelancaran arus angkutan penumpang melalui jadwal kedatangan dan keberangkatan yang teratur, disamping tersedianya penumpang yang relatif banyak setiap waktu keberangkatan sedangkan dari sudut pandang pengelola terminal merupakan sumber pendapatan daerah, yaitu melalui pemungutan restribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan umum.

Jika kita lihat dari sudut teori ekonomi, terminal dapat dianalogikan dengan pasar yaitu tempat pertemuan antara konsumen dengan produsen atau permintaan dan penawaran (Azehari, 1999 dalam Abidin 2007). Konsumen dalam hal ini adalah

masyarakat pengguna atau yang memanfaatkan jasa, dalam hal ini jasa angkutan, sedangkan produsen adalah orang yang memproduksi atau yang menyediakan jasa dalam hal ini operator jasa perangkutan. Dengan demikian terminal dapat disamakan dengan fungsi pasar tempat terjadinya transaksi di bidang jasa.

a. Kriteria Lokasi Terminal

Salah satu aspek yang perlu ditinjau dalam perencanaan dan pengembangan suatu terminal adalah terkait dengan aspek kemudahan lokasi, yaitu: bagaimana lokasi terminal yang telah ditetapkan pemerintah dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat selaku penumpang dalam upaya mencapai lokasi terminal. Persyaratan lokasi terminal berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995.

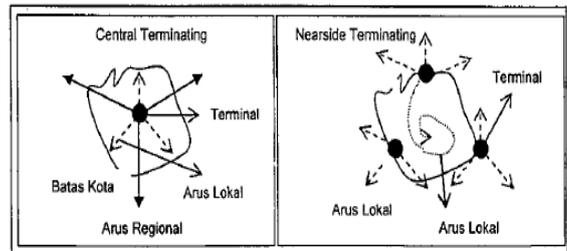
b. Penentuan Lokasi Terminal

Prinsip dasar dalam penentuan lokasi adalah menempatkan sesuatu kegiatan sesuai dengan fungsinya dan peranannya sehingga kegiatan yang ditempatkan tersebut dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya (*optimum location*). Lokasi terbaik menurut Von Thunen (1926) adalah lokasi yang dapat menghasilkan keuntungan tertinggi/maksimal yang dapat diterima (Daldjoeni 1997, dalam Abidin 2007). Selanjutnya (Weber 1909, dalam Abidin 2007) menyatakan bahwa lokasi optimum adalah lokasi yang terbaik secara ekonomi yaitu lokasi yang biayanya paling minimal (*least cost location*) dengan asumsi keuntungan maksimal dapat diperoleh.

Secara keseluruhan dalam pemilihan penetapan lokasi bisa menguntungkan secara ekonomi atau yang dapat memberikan keuntungan secara maksimal (*maximum revenue location*). Ada juga faktor lain yang perlu dipertimbangkan, diantaranya: faktor keamanan, lingkungan/ekologi, kesediaan energi, sistem politik dan sistem perpajakan dan lain sebagainya sesuai dengan jenis kegiatan yang diusahakan.

Secara umum ada dua model yang diacu dalam menentukan lokasi terminal (Departemen Perhubungan 1993 dalam Abidin 2007) yaitu:

1. Model *nearside terminating*
2. Model *central terminating*



Gambar 1. Model pengembangan lokasi terminal

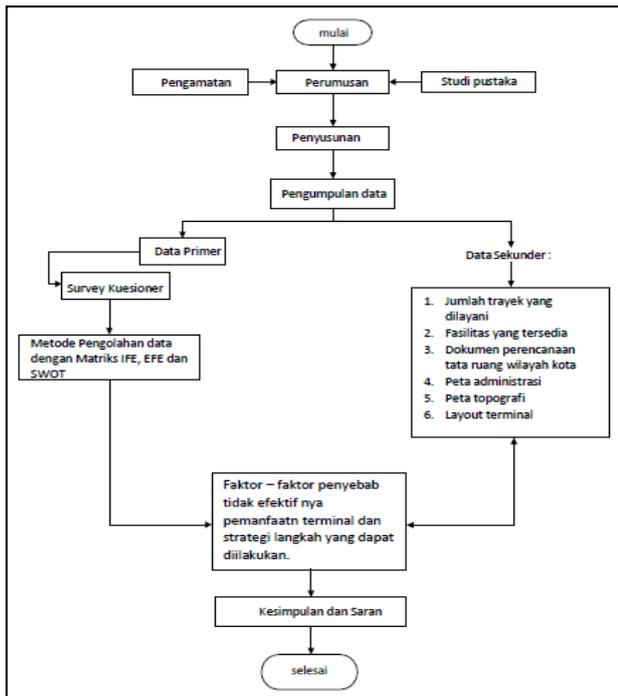
METODE

Terkait dengan lokasi salah satu faktor yang menentukan apakah suatu lokasi menarik untuk dikunjungi atau tidak adalah tingkat aksesibilitas, yang mana dipengaruhi oleh jarak kondisi prasarana perhubungan, biaya angkutan, ketersediaan berbagai sarana penghubung termasuk frekuensinya dan tingkat keamanan serta kenyamanan untuk melalui jalur tersebut.

Penelitian ini menggunakan metode *Actuan versus performance comparisons* menurut klasifikasi evaluasi Alexander (1999) yaitu mengkaji suatu objek penelitian dengan membandingkan kondisi yang ada (*actual*) dengan ketetapan perencanaan yang ada (*planned*). Penelitian ini menggunakan analisis IFE Matriks (*Internal Factor Evaluation*) digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor lingkungan internal dan mengklasifikasikannya menjadi kekuatan dan kelemahan terminal dengan cara memberikan bobot dan rating, EFE Matriks (*External Factor Evaluation*) digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor lingkungan eksternal dan mengklasifikasikannya menjadi peluang dan ancaman serta melakukan pemberian bobot dan rating pembobotan, dan analisis SWOT merupakan sebuah bentuk analisa situasi dan juga kondisi yang bersifat deskriptif (memberi suatu gambaran).

Fokus studi pada penelitian ini berada di kawasan Terminal W.A Gara Kota Palangkaraya. Data yang digunakan untuk analisis ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan mengumpulkan data melalui kuesioner kepada 150 responden pengguna jasa untuk mendapatkan faktor-faktor terkait yang menyebabkan tidak efektifnya pemanfaatan terminal dan data sekunder data yang diperoleh dari instansi-instansi terkait berupa data jumlah trayek yang dilayani, dokumen perencanaan tata ruang wilayah kota, kondisi jaringan jalan, status dan fungsinya, peta-peta yang berhubungan dengan terminal seperti peta administrasi, topografi, data fasilitas yang tersedia dan

Layout terminal, dsb. Metodologi penelitian dapat dilihat pada gambar 2 dibawah ini.



Gambar 2. Diagram Alir Penelitian

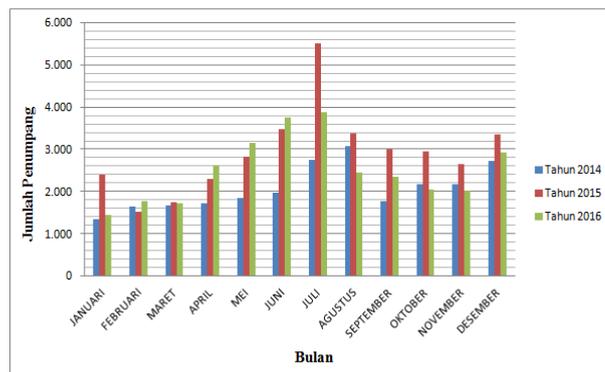
HASIL DAN PEMBAHASAN

Terminal W.A Gara merupakan titik simpul dari berbagai sarana (moda) angkutan yang berfungsi sebagai titik perpindahan penumpang dari satu sarana angkutan lainnya dan sebagai tempat pengaturan, pergerakan kendaraan maupun penumpang dan merupakan titik awal maupun titik akhir perjalanan masyarakat kota Palangka Raya dalam melakukan suatu perjalanan. Di samping itu, Terminal W.A Gara juga sebagai sumber pembangkit. Dari pengamatan secara langsung Terminal W.A Gara memang sepi dan hampir jarang terlihat terjadinya proses naik dan turun penumpang pada terminal tersebut hal ini dikarenakan banyak penumpang turun dan naik langsung dari agen perusahaan operator tidak melalui Terminal W.A Gara.

Untuk data jumlah penumpang pertahun pada Terminal AKAP W.A. Gara dilihat dari 3 tahun terakhir, dapat di uraikan sebagai berikut:

Tabel 1. Daftar penumpang W.A Gara

BULAN	JUMLAH PENUMPANG		
	2014	2015	2016
JANUARI	1.344	2.390	1.451
FEBRUARI	1.643	1.513	1.761
MARET	1.665	1.755	1.723
APRIL	1.713	2.294	2.632
MEI	1.850	2.827	3.157
JUNI	1.968	3.477	3.760
JULI	2.760	5.498	3.871
AGUSTUS	3.080	3.386	2.448
SEPTEMBER	1.765	2.991	2.354
OKTOBER	2.182	2.961	2.038
NOVEMBER	2.164	2.639	2.021
DESEMBER	2.716	3.356	2.915
TOTAL	24.850	35.087	30.131

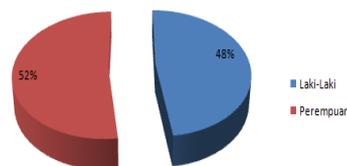


Gambar 3. Grafik daftar jumlah penumpang

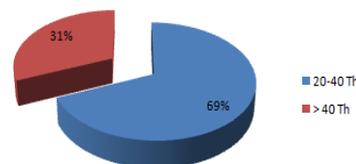
Dilihat dari daftar jumlah penumpang 3 tahun terakhir pada grafik dapat dijelaskan bahwa lonjakan penumpang paling banyak yaitu pada bulan juli tahun 2015 mencapai 5.598 penumpang.

Analisis Data Kuesioner

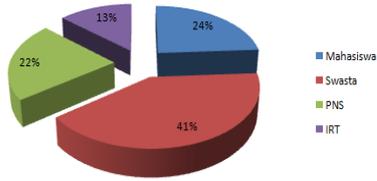
1. Jenis kelamin



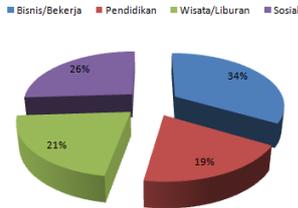
2. Umur



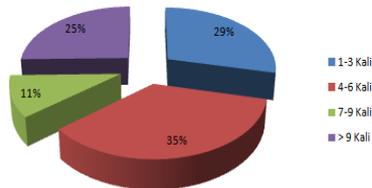
3. Jenis pekerjaan



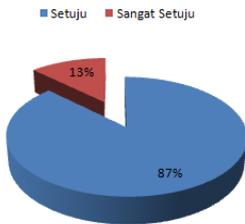
4. Tujuan perjalanan



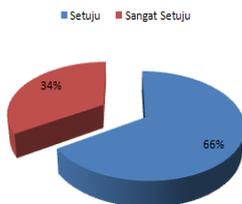
5. Frekuensi perjalanan



6. Terminal tipe A satu-satunya



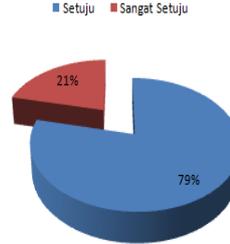
7. Tidak menimbulkan kemacetan



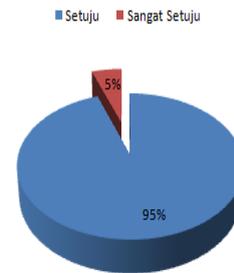
8. Fasilitas terminal



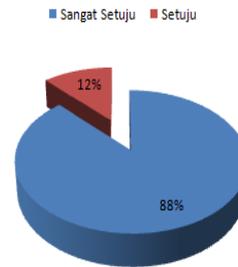
9. Lahan terminal luas



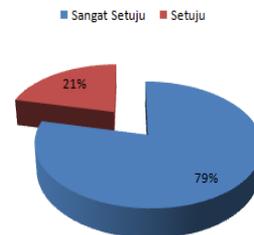
10. Kondisi jalan



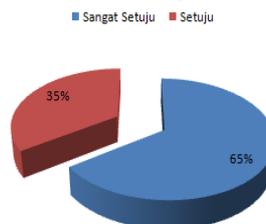
11. Jauh dari pusat kota



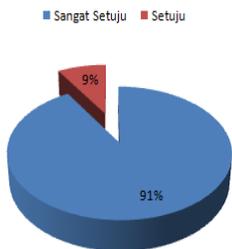
12. Jauh dari bangkitan lalu lintas



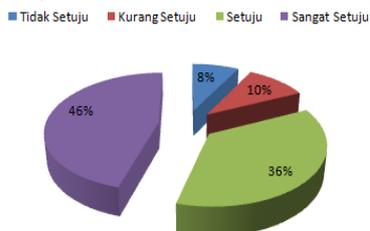
13. Tidak tersedia angkutan kota



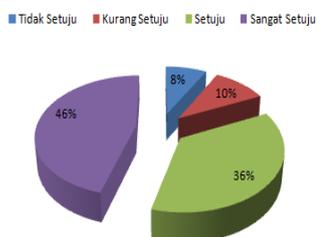
14. Keamanan terminal



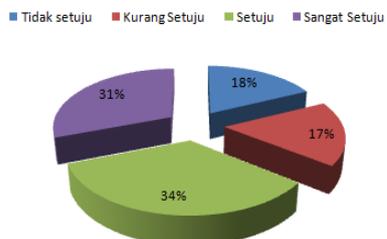
15. Pelayanan terminal



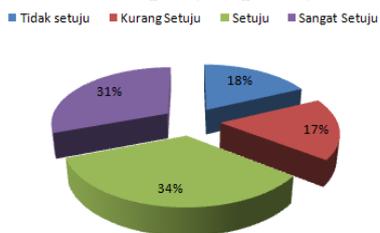
16. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi



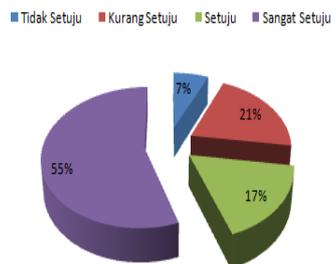
17. Meningkatkan harga lahan



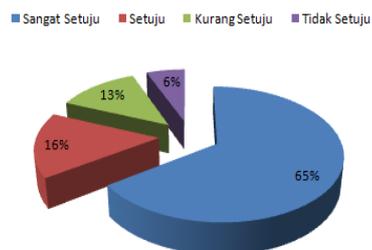
18. Membuka lapangan pekerjaan



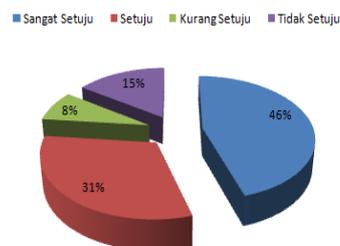
19. Penertiban pada agen PO



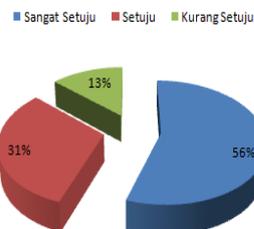
20. Menuju agen PO dibandingkan ke terminal W.A Gara



21. Minat masyarakat menggunakan angkutan umum menurun



22. Kerugian financial



IFE Matriks

Internal Factor Evaluation (IFE) Matriks digunakan untuk membantu menganalisis faktor yang ada di internal terminal. Hasil analisis dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 2. Hasil analisis matriks IFE

Faktor-faktor strategi internal	Jumlah	Bobot	Rating	Skor
Kekuatan				
1. Merupakan terminal tipe A satu-satunya	469	0,14	4	0,56
2. Lokasi tidak menimbulkan kemacetan	501	0,14	4	0,56
3. Fasilitas di dalam terminal yang memadai	476	0,13	4	0,52
4. Memiliki lahan yang luas	482	0,14	4	0,56
5. Dukungan prasarana jalan yang baik	458	0,13	3	0,39
Kelemahan				
1. Jauhnya jarak terminal dari pusat kota	168	0,05	1	0,05
2. Lokasi berada jauh dari daerah bangkitan lalu lintas seperti pasar, dan permukiman	182	0,06	1	0,06
3. Tidak tersedianya jalur angkutan kota	202	0,05	1	0,05
4. Tidak adanya petugas keamanan pada kawasan terminal	163	0,06	1	0,06
5. Kurang baiknya pelayanan yang diberikan terminal	359	0,10	2	0,20
Total	3460	1,00		3,0

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Hasil dari analisis diatas dapat diketahui bahwa ada dua skor terendah untuk kategori kelemahan 0,05 yaitu jauhnya jarak terminal dari pusat kota dan tidak tersedianya jalur angkutan kota sedangkan untuk skor tertinggi untuk kategori kekuatan yaitu merupakan terminal tipe A satu-satunya, lokasi tidak menimbulkan kemacetan dan memiliki lahan yang luas, dengan skor 0,56. Total skor yang didapatkan dari analisa Matriks IFE adalah 3,0 dimana lebih dari nilai rata-rata 2,5 yang diperoleh dari jumlah skala likert (1+2+3+4) dibagi 4 diperoleh angka 2,5 ini menunjukkan bahwa Terminal W.A Gara berada pada pada posisi faktor internal diatas rata-rata dengan kata lain diharapkan mampu memaksimalkan kekuatan yang ada sehingga dapat meminimalkan kelemahan.

EFE Matriks

External Factor Evaluation (EFE) Matriks digunakan untuk membantu menganalisis faktor yang ada di internal terminal. Hasil analisis dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 3. Hasil analisis matriks EFE

Faktor-faktor strategi internal	Jumlah	Bobot	Rating	Skor
Peluang				
1. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah sekitar	406	0,14	3	0,42
2. Meningkatkan harga lahan daerah sekitar	416	0,15	3	0,45
3. Membuka lapangan pekerjaan baru	434	0,16	3	0,48
4. Penertiban bus wajib masuk terminal untuk melakukan proses naik dan turun penumpang	482	0,18	4	0,72
Ancaman				
1. Penumpang semakin banyak menuju agen PO bus dibandingkan ke terminal	239	0,08	1	0,08
2. Kurangnya minat masyarakat menggunakan angkutan umum (bus)	290	0,11	2	0,22
3. Kerugian finansial	237	0,09	2	0,18
4. Menurun nya pengembangan sistem transportasi kota Palangka Raya	242	0,09	2	0,08
Total	2746	1,00		2,6

Sumber : Hasil Analisis, 2018

Hasil dari analisis diatas dapat diketahui bahwa skor terendah untuk kategori ancaman ada dua 0,08 yaitu penumpang semakin banyak menuju agen PO bus dibandingkan ke terminal dan menurun nya pengembangan sistem transportasi kota Palangka Raya, untuk kategori peluang yang memiliki skor terendah 0,42 yaitu meningkatkan pertumbuhan ekonomi sekitar sedangkan untuk skor tertinggi dengan nilai 0,72 yaitu penertiban bus wajib masuk terminal untuk melakukan proses naik dan turun penumpang. Total skor yaitu 2,6 dimana nilai tersebut berada diatas nilai rata-rata yaitu 2,5 yang diperoleh dari jumlah skala likert (1+2+3+4) dibagi 4 diperoleh angka 2,5 ini berarti bahwa Terminal Willy Ananias Gara (W.A Gara) mampu memanfaatkan peluang yang dimiliki dan juga mampu mengatasi ancaman yang ada di lingkungan eksternal terminal walaupun belum maksimal.

Matriks SWOT

Matriks SWOT ini disusun untuk mendapatkan beberapa strategi rekomendasi yang nantinya berfungsi untuk memperbaiki kinerja operasional Terminal W.A Gara yang ada saat ini dan yang akan datang. Strategi disusun berdasarkan faktor-faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan eksternal (peluang dan ancaman) yang telah dianalisis sebelumnya dan nantinya faktor tersebut akan disilangkan dan hasil dari analisis matriks SWOT dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. Hasil analisis matriks SWOT

	Strengths (S)	Weaknesses (W)
	1. Lokasi tidak menimbulkan kemacetan 2. Memiliki lahan yang luas 3. Terminal tipe A satu-satunya 4. Fasilitas di dalam terminal yang memadai 5. Dukungan Prasarana Jalan yang baik	1. Kurang baiknya pelayanan yang diberikan terminal 2. Tidak adanya petugas keamanan pada kawasan terminal 3. Lokasi berada jauh dari daerah bangkitan lalu lintas seperti pasar dan permukiman 4. Jauhnya jarak terminal dari pusat kota 5. Tidak tersedianya jalur angkutan kota
	Strategi SO	Strategi WO
Opportunities (O)	1. Penertiban bus wajib masuk terminal untuk melakukan proses naik dan turun penumpang 2. Membuka lapangan pekerjaan yang baru 3. Meningkatkan harga lahan daerah sekitar 4. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi sekitar	Menciptakan daya tarik terminal yang nantinya diharapkan bisa menarik para penumpang untuk masuk terminal. Membangun sistem tentang kemudahan akses menuju terminal, serta memperbaiki kualitas pelayanan guna memberikan kemudahan dan menarik para penumpang agar turun dan naik di terminal
	Strategi ST	Strategi WT
Threats (T)	1. Kurangnya minat masyarakat menggunakan angkutan umum (bus) 2. Kerugian Finansial 3. Menurunnya pengembangan sistem transportasi kota P.Raya 4. Penumpang lebih memilih menuju agen PO bus dibandingkan ke terminal.	Merancang konsep terminal yang lebih nyaman, guna menarik minat masyarakat menuju terminal. Melakukan penertiban terhadap agen PO bus dengan tujuan agar proses naik dan turun penumpang dapat berlangsung pada terminal serta meningkatkan pengawasan keamanan pada terminal.

Sumber : Hasil Analisis, 2018

a. Faktor-faktor penyebab tidak efektifnya terminal W.A Gara

Berdasarkan hasil dari observasi di lapangan, kuesioner serta dari hasil IFE dan EFE matriks diperoleh beberapa faktor penyebab tidak efektifnya pemanfaatan terminal:

1. Faktor Lokasi

Lokasi Terminal W.A Gara yang berada pada daerah pinggiran kota, menjadi permasalahan yang harus dirasakan bagi pengguna jasa bila ingin memanfaatkan atau menggunakan fasilitas terminal. Kawasan tersebut juga jauh dari daerah bangkitan lalu lintas seperti pemukiman penduduk. Posisi terminal W.A Gara juga tidak integral terhadap angkutan primer lainnya, yaitu jarak dari terminal W.A Gara menuju Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya ± 12 km, terminal penumpang angkutan kota (Terminal Mihing Mahasa) ± 13 km

2. Faktor Aksesibilitas

Pembangunan W.A Gara walaupun berada tepat dari segi pengembangan kota Palangka Raya ke kawasan pinggiran, namun tidak memperhatikan aspek aksesibilitas dari segi jarak dan waktu ditambah lagi tidak tersedianya jalur angkutan kota menuju Terminal W.A Gara dimana berdasarkan data yang diperoleh dari kepala UPTD terminal Mihing Mahasa yang mengelola angkutan kota Palangka Raya hanya ada 7 (tujuh) trayek angkutan kota yang berfungsi hal ini semakin memacu tidak efektifnya pemanfaatan Terminal W.A Gara.

Akibatnya pertimbangan dan pemilihan ke lokasi lain akan berlaku oleh pengguna sistem transportasi. Munculnya pertimbangan dan pemilihan ke lokasi lain adalah faktor aksesibel dari jarak perjalanan terhadap tata guna lahan dan aktivitas lainnya saling berjauhan, adanya kenyataan yang terjadi sedemikian rupa di lokasi terminal secara spontan menimbulkan aksesibel yang lain yakni ke lokasi agen perusahaan operator bus, dengan alternatif lebih baik dan menguntungkan bagi pengguna jasa atau pengguna sistem transportasi. Penjelasan tersebut didukung oleh pengamatan secara langsung di lapangan, yaitu kecenderungan pengguna jasa atau pengguna sistem transportasi untuk melakukan perjalanan melalui agen perusahaan operator bus hal ini dikarenakan tata guna lahan yang saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka aksesibilitas tinggi.

3. Faktor Keamanan dan Kenyamanan

Lokasi terminal W.A Gara yang berada pada jalan Mahir Mahar Lingkar Luar ini memang tergolong sangat sepi dan berbahaya, mengingat lokasi tersebut berada pada kawasan yang masih dikelilingi hutan. Terminal W.A Gara merupakan satu-satunya bangunan termegah yang berada pada jalan tersebut, namun sungguh memprihatinkan dimana pada terminal tersebut tidak terlihat adanya aparat keamanan yang berjaga. Hal ini tentunya meresahkan pengguna jasa yang berada di kawasan terminal, sehingga faktor tersebut menyebabkan turunnya minat masyarakat menuju terminal.

b. Langkah-langkah guna pemanfaatan terminal lebih efektif

Langkah-langkah yang dapat diambil dalam upaya mencari solusi yang lebih baik sehingga pemanfaatan terminal dapat lebih efektif adalah sebagai berikut.

1. Menciptakan daya tarik terminal yang nantinya diharapkan bisa menarik para penumpang untuk masuk terminal, seperti membangun fasilitas bermain dan taman, pusat perbelanjaan, menyediakan fasilitas penginapan dan tempat penitipan kendaraan.
2. Membangun sistem tentang kemudahan akses menuju terminal, serta memperbaiki kualitas pelayanan guna memberikan kemudahan dan menarik para penumpang agar turun dan naik di terminal dengan cara menyediakan rute angkutan umum, menyediakan system tiket *e-ticketing*, dan menyediakan *booth display* guna member kemudahan melihat jadwal keberangkatan dan kedatangan setiap armada bus.
3. Merancang konsep terminal yang lebih nyaman, guna menarik minat masyarakat menuju terminal, seperti menyediakan TV dan AC, WIFI gratis, dan menyediakan ruangan khusus bagi penumpang perokok.
4. Melakukan penertiban terhadap agen PO bus dengan tujuan agar proses naik dan turun penumpang dapat berlangsung di terminal W.A Gara sehingga terminal dapat berjalan sebagaimana mestinya.

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian di lapangan dapat ditarik beberapa kesimpulan sehubungan dengan efektifitas pemanfaatan terminal W.A Gara adalah sebagai berikut:

Faktor-faktor yang menyebabkan tidak efektifnya pemanfaatan terminal.

- Faktor Lokasi

Pemilihan lokasi terminal W.A Gara pada jalan Mahir Mahar Lingkar Luar Kelurahan Menteng Kecamatan Jekan Raya kurang tepat bagi pengguna jasa. Hal ini karena lokasi berada di pinggir kota yang jauh dari daerah bangkitan lalu lintas seperti pemukiman penduduk. Hal ini didukung dari hasil yang diperoleh pada IFE matriks yang menunjukkan tingkat kelemahan

untuk faktor jauhnya jarak terminal dari pusat kota dan lokasi berada jauh dari daerah bangkitan lalu lintas seperti pasar dan pemukiman dengan skor yaitu 0,05 dan 0,06 dengan rating 1 menunjukkan bahwa pengguna jasa sangat setuju bahwa faktor ini penyebab terminal tidak efektif.

- Faktor Aksesibilitas

Rendahnya aksesibilitas menuju terminal W.A Gara terindikasi dari segi jarak dan waktu serta tidak tersedianya trayek angkutan kota dari dan menuju terminal W.A Gara. Hal ini didukung dari hasil yang diperoleh pada IFE Matriks yang menunjukkan tingkat kelemahan dengan skor yaitu 0,05 dengan rating 1 menunjukkan bahwa pengguna jasa sangat setuju bahwa faktor tidak tersedianya angkutan kota menjadi salah satu faktor penyebab tidak efektifnya pemanfaatan terminal W.A Gara.

- Faktor Keamanan dan kenyamanan

Tidak adanya aparat keamanan pada kawasan terminal tentunya menimbulkan rasa khawatir bagi pengguna jasa, dimana kawasan terminal W.A Gara yang tergolong sepi dan jauh dari keramaian. Apalagi ditambah dengan tindak kriminal yang tinggi pada lokasi ini tentunya semakin menambah rasa tidak aman bagi pengguna jasa bila harus naik dan turun pada terminal W.A Gara. Hal ini didukung dari hasil yang diperoleh pada IFE Matriks yang menunjukkan tingkat kelemahan untuk faktor tidak adanya petugas keamanan pada kawasan terminal dengan bobot 0,06 dan rating 1 menunjukkan bahwa pengguna jasa sangat setuju bahwa salah satu kelemahan dan penyebab tidak efektifnya terminal W.A Gara dikarekan faktor keamanan.

Langkah-langkah yang dapat diambil dalam mencari solusi yang lebih baik sehingga pemanfaatan terminal dapat lebih efektif adalah sebagai berikut:

- Menciptakan daya tarik terminal yang nantinya diharapkan bisa menarik para penumpang untuk masuk terminal.
- Membangun sistem tentang kemudahan untuk menuju terminal yang bertujuan untuk memberikan kemudahan dan menarik para penumpang agar turun dan naik di terminal.

- Merancang konsep terminal yang lebih nyaman, guna menarik minat masyarakat menuju terminal.
- Melakukan penertiban terhadap agen PO bus dengan tujuan agar proses naik dan turun penumpang dapat berlangsung pada terminal serta meningkatkan pengawasan keamanan pada terminal

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, F. Abidin, 2007, *Evaluasi lokasi terminal AKAP sebagai terminal regional baru di Kota Dumai*, Tesis Magister, Program Magister Perencanaan Kota dan Daerah, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Adisasmita, Sakti Adji, 2011, *Perencanaan Pembangunan Transportasi*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Adisasmita, Sakti Adji, 2012, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Anonim, 2013, *Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kota Palangka Raya*, Palangka Raya.
- Bupu, Florentina, 2015, *Evaluasi Kinerja Terminal Jombor*, Tesis Magister, Program Magister Teknik Sipil, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1995, *Petunjuk Teknis Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Martila, A. John., James C. John., 1997, *The Analysis of the Importance and Satisfaction level of the Customers*, Prentice Hall inc.
- Mayuna, H.R., 2012, *Analisis dan Evaluasi Kinerja Pengoperasian Terminal Tipe B, study Kasus Terminal Wates*, Tesis Magister, Program Magister Sistem dan Teknik Transportasi Jurusan Ilmu-ilmu Teknik, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Morlok, Edward K., 1985, *Pengantar Teknik Perencanaan Transportasi*, Erlanga, Jakarta.
- Undang Undang, 2009, *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Nomor 22 Tahun 2009)*, Pemerintah Republik Indonesia.