

EVALUASI KINERJA TERMINAL INDUK KOTA BEKASI

Ody Wahyu Prasetya Utama, M. Zainul Arifin, A. Wicaksono
Fakultas Teknik Universitas Brawijaya
Jalan MT.Haryono 167, Malang 65145, Indonesia

Abstrak

Terminal Induk Kota Bekasi terdapat di wilayah Kota Bekasi yang bertipe terminal tipe A. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis operasional Terminal Induk Kota Bekasi pada saat ini serta faktor – faktor yang berpengaruh terhadap kurang berfungsinya terminal dan selanjutnya untuk mengetahui alternatif strategi yang sesuai untuk dijalankan agar terminal dapat beroperasi secara optimal. Evaluasi Kinerja terminal menganalisis variabel volume angkutan umum dan penumpang, kapasitas parkir, fasilitas, dan lokasi dengan metode analisis deskriptif normatif, IPA, IFE-EFE matrix, dan Matrix SWOT. Survei dilakukan pada jam operasional terminal hari senin dan selasa serta lokasi survei dilakukan di dalam terminal dan di beberapa terminal bayangan yang dilintasi oleh bus yang melayani trayek Terminal Induk Kota Bekasi. Survei fasilitas terminal dan survei wawancara kuisioner kepada responden (penumpang sebanyak 150 dan operator angkutan umum sebanyak 100) dan beberapa instansi terkait 6 responden. Dari hasil penelitian didapatkan kapasitas parkir untuk jalur kedatangan 3 bus < 5 bus lebih kecil dari luasan kapasitas yang ada dan pada analisis IPA diperoleh tingkat kesesuaian sebesar (67,92%) dan dari analisis IFE dan EFE mendapatkan skor masing – masing sebesar 2,290 dan 2,277. Hasil ini menunjukkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi tidak berfungsi secara optimal sehingga diperlukan alternatif strategi dengan menggunakan Matriks SWOT diantaranya Menambahkan taman didalam terminal dan melestarikan kebersihan didalam terminal, Membangun prasarana dan sistem tentang kemudahan untuk menuju terminal, Merancang transportasi massal baru, Meningkatkan pengawasan dan penertiban di terminal bayangan.

Kata Kunci : Terminal Induk Kota Bekasi, Kinerja Terminal, IPA, IFE, EFE, SWOT

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan suatu kegiatan untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dan termasuk didalamnya sarana dan prasarana yang digunakan untuk memindahkannya, Kebutuhan manusia untuk dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain merupakan faktor utama yang menyebabkan pergerakan transportasi tersebut. Terminal penumpang merupakan prasarana yang menjadi komponen penting dalam suatu sistem transportasi. Terminal didefinisikan sebagai titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem transportasi, Terminal juga dapat menjadi tempat pergantian moda atau route. Terminal didefinisikan menjadi dua oleh Keputusan menteri Perhubungan RI dalam KM 31 tahun 1995, diantaranya adanya Terminal Penumpang dan Terminal barang, terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang. Terminal barang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan antar moda transportasi.

Kota Bekasi memiliki peran penting sebagai kota penyangga ibu kota negara indonesia, Jakarta. Disamping itu, kota bekaasi juga sebagai kota perdagangan dan jasa, ini dapat terlihat dari adanya beberapa pabrik dan pusat perdagangan berada di wilayah kota bekaasi ataupun di wilayah kabupaten bekaasi. Kota Bekasi telah berkembang dengan pesat seiring perkembangan Kota Jakarta yang memberikan efek yang sangat signifikan dalam perkembangan kota. Perkembangan ini juga diikuti pula oleh strategi penyediaan angkutan publik yang memadai. Pada saat ini, kota bekaasi memiliki satu buah terminal di kelurahan Margahayu Kecamatan Bekasi Timur dengan luas lahan pada awal pengoprasian 1,3 Ha terminal tersebut memiliki skala pelayanan angkutan publik Koasi (Koperasi Angkutan Bekasi) atau sering disebut juga angkot (Angkutan kota), bis dalam kota, AKDP (Angkutan Kota Dalam Propinsi), dan AKAP (Angkutan Kota Antar Propinsi). Karena kuantitas moda transportasi yang kian berkembang sejalan dengan kebutuhan transportasi hal ini menyebabkan kapasitas Terminal Induk Kota Bekasi saat ini sudah tidak mampu mengakomodir angkutan umum yang ada dan menyebabkan kemacetan pada jaringan jalan di sekitar terminal.

Kinerja Terminal Induk Kota Bekasi kurang berfungsi dengan baik dikarenakan kapasitas Terminal Induk Kota Bekasi sudah melewati batas sehingga para pengguna jasa penumpang mengeluhkan fasilitas yang ada di terminal kurang nyaman dan aman. Selain dikarenakan kurang nyamannya fasilitas penumpang para penumpang lebih memilih untuk tidak masuk terminal dan menunggu diluar terminal dan dihalte sekitar terminal untuk naik ke bis atau angkutan yang ini mereka pilih. Terminal Induk Kota Bekasi terletak di pusat Kota Bekasi yang berkembang. Pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi (RTRW) untuk tahun 2000 – 2010 dijelaskan mengenai strategi pengembangan transportasi Kota Bekasi yang erat kaitannya dengan sistem transportasi di wilayah Jabodetabek, Pengembangan Sistem transportasi kota dilakukan dengan memadukan sistem jaringan jalan, jalur kereta api, terminal serta angkutan umum yang mengarah pada sistem angkutan massal sebagai bagian dari sistem transportasi Jabodetabek.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Lokasi Terminal Induk Kota Bekasi yang berada dipusat kegiatan kota menyebabkan masuknya bus masuk ke pusat kota sehingga timbul kemacetan.
2. Fasilitas Terminal Bekasi sangat minim yang berperan sebagai Terminal Tipe A secara operasional.
3. Timbulnya hambatan Sampung yang tinggi disekitar lingkungan terminal dikarenakan adanya pasar di sekitar wilayah terminal.
4. Adanya beberapa angkutan umum yang tidak masuk Terminal Induk Kota Bekasi.

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kinerja teknis di Terminal Induk Kota Bekasi saat ini ?
2. Bagaimana persepsi pengguna terhadap kinerja Terminal Induk Kota Bekasi saat ini ?
3. Bagaimana saran perbaikan terkait permasalahan kinerja layanan terhadap pengguna jasa Terminal Induk Kota Bekasi ?

1.4 Batasan Masalah

1. Lokasi penelitian berada di Terminal Induk Kota Bekasi dan beberapa terminal bayangan di Kota Bekasi.
2. Jenis terminal yang dievaluasi adalah terminal bus penumpang angkutan umum darat.

3. Kuisioner yang disusun dengan metode IPA dan IFE - EFE.
4. Survei dilakukan hanya pada orang dewasa.

2. METODE PENELITIAN

2.1 Prosedur Penelitian

Sesuai dengan tujuan penelitian maka metode dasar yang dipakai adalah metode pendekatan kuantitatif dan kualitatif, dimana data yang diperoleh tidak hanya dinyatakan dengan angka atau bilangan akan tetapi juga dinyatakan dengan atribut.

2.2 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data bersumber dari data primer (secara langsung) dan ada sekunder (instansi terkait).

1. Data Primer

Diperoleh dengan melalui survei statis dan survei wawancara. Survei statis yaitu menghitung volume angkutan umum dan penumpang yang masuk dan tidak masuk terminal, dilakukan di dua tempat yaitu Terminal Induk Kota Bekasi dan terminal bayangan pada hari senin dan selasa pada pukul 06.00 – 14.00 WIB. Survei wawancara yang dilakukan pada jam kerja dihari senin dan selasa. Kuisioner kebeberapa tujuan diantaranya Dinas Perhubungan Kota Bekasi, UPTD Terminal Induk Kota Bekasi, Dinas PU Kota Bekasi, Dinas Tata Kota Bekasi, Sekolah Tinggi Transportasi Darat, masing – masing 6 responden. Untuk penumpang sebanyak 150 responden dan operator angkutan 100 responden yang diperoleh dari rumus bernauli dan slovin.

2. Data Sekunder

Diperoleh dari dinas terkait yaitu berupa peta jaringan jalan, data fasilitas terminal, jumlah armada, dan peta tata guna lahan.

2.3 Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu deskriptif normatif, *Importance Performance Analysis (IPA)*, *Internal Factor Evaluation (IFE)* Matriks, *External Factor Evaluation (EFE)* Matriks, dan Matriks SWOT. Metode analisis deskriptif normatif dipakai dalam analisis kinerja Terminal Induk Kota Bekasi yaitu analisis lokasi terminal yang ditinjau dari aspek tata ruang dan peraturan (normatif), analisis fasilitas terminal, analisis volume angkutan umum yang masuk dan tidak masuk terminal, analisis pola sirkulasi kendaraan, parkir, dan analisis

volume penumpang yang masuk dan tidak masuk terminal.

Metode IPA digunakan untuk mengetahui faktor –faktor yang berpengaruh terhadap kualitas pelayanan Terminal Induk Kota Bekasi dengan mengukur tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan melalui beberapa variabel seperti variabel fasilitas, angkutan umum, lokasi dan keamanan. Skala yang digunakan adalah skala likert dengan 5 tingkatan yang tergambar pada tabel berikut:

Tabel 1. Skala likert

Tingkat Kepentingan	Tingkat Kepuasan	Bobot
Sangat Penting	Sangat Puas	5
Penting	Puas	4
Biasa saja / Netral	Biasa saja / Netral	3
Kurang Penting	Kurang Puas	2
Tidak Penting	Tidak Puas	1

Dari hasil penilaian tingkat kepentingan dan kinerja maka akan dihasilkan perhitungan tingkat kesesuaian dan selanjutnya hasil tersebut dipetakan melalui Diagram Kartesius untuk mengetahui prioritas dari setiap atribut.

Analisis IFE dan EFE bertujuan untuk mengetahui faktor – faktor yang ada di lingkungan internal dan eksternal terminal. Faktor – faktor tersebut di formulasikan dan dihitung berdasarkan bobot (weight) dan peringkat (rating) yang menghasilkan suatu penilaian tertentu. Matriks SWOT digunakan untuk menyusun strategi terminal yang didasarkan pada logika untuk dapat memaksimalkan kekuatan (strength) dan peluang (opportunity), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (weakness) dan ancaman (threat). Matriks ini menghasilkan empat kemungkinan alternatif strategi yaitu :

1. SO:memanfaatkan kekuatan secara maksimal untuk dapat meraih peluang yang tersedia.
2. ST:memanfaatkan kekuatan secara maksimal untuk mengantisipasi dan menghadapi ancaman.
3. WO:meminimalkan kelemahan untuk meraih peluang.
4. WT:meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman secara lebih baik.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Analisis Kinerja Terminal

Analisis Kinerja Terminal untuk menggambarkan keadaan terminal saat ini.

a. Analisis Lokasi Terminal

Analisis lokasi terminal ini bertujuan untuk mengetahui kesesuaian lokasi Terminal Induk Kota Bekasi saat ini ditinjau dari

1. Aspek tata ruang

Terminal Induk Kota Bekasi mempunyai kemudahan karena lokasi terminal bertipe model *on street*. Berada dipusat kota,memiliki kemudahan untuk bertukar moda angkutan umum. Dikarenakan terletak di pusat kota atau dekat dengan pusat kegiatan akan menimbulkan kepadatan pada jaringan jalan.

2. Normatif

Keberadaan terminal telah sesuai dengan rencana umum tata ruang. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar terminal terbilang tinggi. Keterpaduan moda transportasi berkerja efektif. Kondisi topografi, lokasi terminal memenuhi standar.

b. Analisis Fasilitas Terminal

Analisis fasilitas terminal dilakukan dengan membandingkan antara kondisi fasilitas yang ada dengan standar fasilitas terminal tipe A. Berdasarkan KM. Perhubungan No 31 tahun 1995, Fasilitas terminal penumpang terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Dapat dilihat pada tabel berikut untuk hasil analisis kesesuaian fasilitas utama.

Tabel 2. Fasilitas Utama

Fasilitas Utama Terminal Tipe A	Fasilitas Terminal Induk Kota Bekasi
a. Jalur pemberangkatan kendaraan umum	Ada
b. Jalur kedatangan kendaraan umum	Ada
c. Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum	Ada
d. Bangunan kantor terminal	Ada
e. Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar	Ada
f. Menara pengawas	Ada
g. Loker penjualan karcis	Ada
h. Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang - kurangnya memuat petunjuk tarif dan jadwal perjalanan	Ada
i. Pelataran parkir kendaraan dan/atau taksi	Ada

Untuk kesesuaian fasilitas penunjang dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Fasilitas Penunjang

Fasilitas Penunjang Terminal Tipe A	Fasilitas Terminal Induk Kota Bekasi
a. Kamar kecil/toilet	Ada
b. Musholla	Ada
c. Kios/kantin	Ada
d. Ruang pengobatan	Tidak ada
e. Ruang informasi dan pengaduan	Ada
f. Telepon umum	Ada
g. Tempat penitipan barang	Ada
h. Taman	Tidak ada

Dari kedua tabel di atas dapat diketahui bahwa Terminal Induk Kota Bekasi untuk fasilitas utama telah memenuhi standar dan untuk fasilitas penunjang terdapat 2 fasilitas yang tidak dimiliki terminal ini.

Hal ini menunjukkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi dari segi fasilitas telah memenuhi standar yang ada. Berdasarkan peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Diperoleh hasil bahwa luas lahan di Terminal Induk Kota Bekasi sebesar 2 hektare lebih kecil dari luasan standar terminal tipe A yaitu 5 hektare.

c. Analisis Volume Angkutan Penumpang

Analisis ini menghitung jumlah bus yang masuk dan tidak masuk ke dalam terminal, sehingga akan mendapatkan gambaran kinerja operasional terminal. Bus yang masuk ke dalam terminal dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4. Volume Bus

PUKUL	SENIN	SELASA
06.00 – 07.00	10	4
07.00 – 08.00	22	17
08.00 – 09.00	20	38
09.00 – 10.00	6	22
10.00 – 11.00	29	46
11.00 – 12.00	29	11
12.00 – 13.00	18	5
13.00 – 14.00	19	15

Pada tabel diatas menunjukkan bahwa volume bus yang masuk ke dalam terminal terbilang sedikit.

Untuk volume bus yang melewati terminal bayangan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. Volume Bus diterminal bayangan

PUKUL	SENIN				SELASA			
	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pintu Tol Bekasi Timur	TB.Pintu Tol Bekasi Barat	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pintu Tol Bekasi Timur	TB.Pintu Tol Bekasi Barat
06.00 – 07.00	15	1	12	1	13	3	21	3
07.00 – 08.00	15	7	28	7	18	7	29	7
08.00 – 09.00	23	9	48	9	19	0	41	1
09.00 – 10.00	21	12	51	12	21	0	46	1
10.00 – 11.00	14	3	42	3	13	13	48	13
11.00 – 12.00	10	13	33	13	15	10	28	10
12.00 – 13.00	4	11	35	11	6	12	34	12
13.00 – 14.00	12	8	40	8	13	12	42	12

Dari hasil yang diperoleh maka dapat dikatakan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi tidak beroperasi secara optimal dengan dindikator sedikitnya bus yang masuk terminal dibandingkan dengan jumlah bus yang melewati terminal bayangan.

d. Analisis Pola Sirkulasi Kendaraan dan Parkir

Analisis ini dinyatakan dalam perhitungan antrian menggunakan disiplin FIFO yaitu tingkan kedatangan (λ), tingkat pelayanan (μ), intensitas lalu lintas (ρ), rata-rata kendaraan didalam sistem (n), panjangantiran rata-rata (q), waktu rata-rata yang digunakan dalam sistem (d), dan waktu menunggu rata-rata di dalam antrian (w).

Perhitungan total dari setiap trayek jalur trayek bus dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 7. Perhitungan Sistem Antrian

Tipe Bus	λ	μ	ρ	\bar{n}	\bar{q}	\bar{d}	\bar{w}	L.Parkir (m^2)
AKDP/AKAP	0.1720	0.0866	1.9863	2.0139	4.0002	11.7089	23.2569	127.5
Bus Kota	0.1276	0.1306	0.9765	0.6919	40.5354	5.4233	5.2958	42.5

Dari tabel di atas dapat diketahuai bahwa intensitas lalu lintas dari 2 trayek rata – rata $\rho > 1$, yang artinya menunjukkan bahwa tingkat kedatangan lebih besar daripada tingkat pelayanan, hal ini akan menimbulkan antrian yang panjang, sedangkan untuk kebutuhan parkir diarea kedatangan bus sekitar 3 bus untuk trayek bus AKDP/AKAP sedangkan untuk bus kota sekitar 1 bus, dimana nilai ini lebih kecil daripada kapasitas yang ada di Terminal Induk Kota Bekasi yang mampu menampung sekitar 5 bus di setiap jalur kedatangannya.

e. Analisis Volume Penumpang

Analisis Ini menghitung Penumpang yang masuk ke dalam terminal dan tidak masuk ke dalam terminal, sehingga dapat diketahui gambaran kinerja operasional terminal, jumlah penumpang yang naik didalam terminal dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 8. Volume Penumpang Naik

PUKUL	SENIN					SELASA				
	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pinto Tol Bekasi Timur	TB.Pinto Tol Bekasi Barat	Terminal	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pinto Tol Bekasi Timur	TB.Pinto Tol Bekasi Barat	Terminal
06.00 – 07.00	73	37	7	70	385	116	25	8	69	307
07.00 – 08.00	107	30	10	132	386	100	19	18	109	239
08.00 – 09.00	126	22	21	108	404	85	12	28	98	308
09.00 – 10.00	146	20	21	89	526	126	10	22	52	246
10.00 – 11.00	102	24	20	96	502	112	10	9	98	96
11.00 – 12.00	90	22	11	56	137	79	11	15	34	124
12.00 – 13.00	96	12	8	32	55	44	20	20	29	88
13.00 – 14.00	93	4	21	58	144	64	14	23	48	327

Dari hasil tabel diatas dapat diketahui bahwa banyak penumpang memilih untuk naik dari terminal. Untuk jumlah penumpang turun dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 9. Volume Penumpang Turun

PUKUL	SENIN					SELASA				
	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pinto Tol Bekasi Timur	TB.Pinto Tol Bekasi Barat	Terminal	TB.Bulak Kapal	TB.Rawa Panjang	TB.Pinto Tol Bekasi Timur	TB.Pinto Tol Bekasi Barat	Terminal
06.00 – 07.00	85	1	133	2	28	40	7	32	14	0
07.00 – 08.00	118	17	271	68	93	69	17	48	30	89
08.00 – 09.00	66	35	330	54	83	47	0	68	52	184
09.00 – 10.00	60	34	324	17	26	51	17	42	23	145
10.00 – 11.00	47	9	297	19	130	27	32	73	23	179
11.00 – 12.00	34	28	247	15	190	39	28	51	11	82
12.00 – 13.00	8	30	243	4	113	12	28	42	14	23
13.00 – 14.00	53	25	289	36	78	28	23	38	19	52

Tabel 10. Tingkat Kesesuaian Total

No	Atribut Mutu Pelayanan	Tingkat Kepuasan					Total Skor	Tingkat Kepentingan					Total Skor	Tingkat Kesesuaian %
		5	4	3	2	1		5	4	3	2	1		
1	Jalur Pemberangkatan kendaraan umum	41	107	66	20	16	887	152	74	24	0	0	1128	78,63
2	Jalur kedatangan kendaraan umum	40	87	54	42	27	821	115	65	24	34	12	987	83,18
3	Tempat parkir kendaraan umum	42	89	67	36	16	855	133	70	20	18	9	1050	81,43
4	Bangunan kantor terminal	1	43	56	131	19	626	156	94	0	0	0	1156	54,15
5	Tempat tunggu penumpang	8	34	28	76	104	516	158	72	18	2	0	1136	45,42
6	Loket Penjual karcis	19	41	56	101	33	838	121	93	36	0	0	1085	77,24
7	Rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jadwal dan tarif	41	84	97	17	11	877	167	64	19	0	0	1148	76,39
8	Pelataran parkir kendaraan pengantar	23	20	19	83	105	523	127	106	17	0	0	1110	47,12
9	Kamar Kecil / Toilet	25	93	43	70	19	785	76	141	19	14	0	1029	76,29
10	Musholla	5	73	111	40	21	751	82	123	31	14	0	1023	73,41
11	Kios-kantin	25	82	96	31	16	819	101	112	29	8	0	1056	77,56
12	Ruang informasi dan pengaduan	1	31	100	75	43	622	167	66	17	0	0	1150	54,09
Angkutan Umum														
13	Kesesuaian jalur keberangkatan	8	90	98	53	1	801	137	97	5	11	0	1110	72,16
14	Bus AKDP / AKAP (kenyamanan bus)	21	60	116	52	1	798	150	72	20	8	0	1114	71,63
15	Angkutan Kota (kenyamanan AngKot)	16	49	111	67	7	750	143	84	22	1	0	1119	67,02
Lokasi Terminal														
16	Kemudahan dicapai (aksesibilitas)	41	76	74	47	12	837	139	92	10	9	0	1111	75,34
17	Keterpaduan antar moda transportasi	45	107	52	36	10	891	113	118	16	3	0	1091	81,67
18	Kelestarian lingkungan	20	16	36	75	83	565	95	104	48	3	0	1041	54,27
Keamanan														
19	Keamanan di dalam terminal	7	62	62	77	42	665	174	57	19	0	0	1155	57,58
20	Keamanan di luar terminal	0	28	90	94	38	608	157	65	28	0	0	1129	53,85

Dari hasil tabel diatas dapat diketahui bahwa banyak penumpang memilih untuk turun di terminal bayangan dikarenakan lokasi terminal yang jauh dari tujuan para penumpang karna lokasi terminal yang terdapat di tengah kota.

IPA

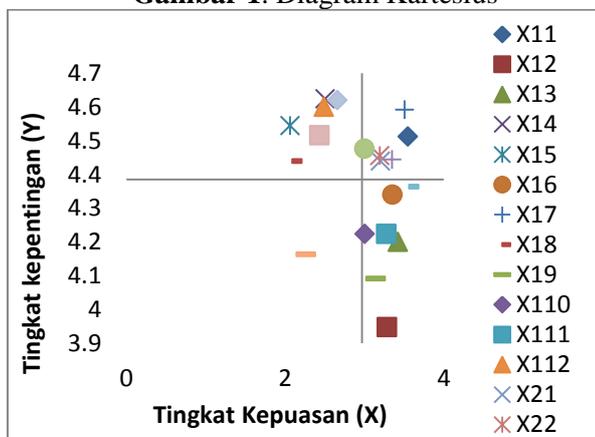
Importance Performance Analysis merupakan metode analisis yang mempunyai fungsi utama menampilkan informasi berkaitan dengan faktor pelayanan yang menurut pengguna jasa sangat mempengaruhi kepuasan mereka. Analisis ini dilakukan dengan mengukur jawaban pengguna layanan Terminal Induk Kota Bekasi (penumpang dan sopir angkutan umum) terhadap kuisioner yang dibagikan, tabel dibawah akan menampilkan hasil dari diperoleh dari kuisioner IPA.

Dari tabel dapat diketahui tingkat kesesuaian yang paling rendah adalah atribut tempat tunggu penumpang (45,42%). Hal ini menunjukkan bahwa

para penumpang sangat tidak puas dengan fasilitas tempat tunggu penumpang saat ini. Untuk tingkat kesesuaian total rata-rata dari setiap atribut diperoleh nilai sebesar (67,92%) yang berarti pengguna jasa Terminal Induk Kota Bekasi secara keseluruhan merasa tidak puas terhadap pelayanan yang dirasakan selama ini.

Dari tabel diatas diplotkan kedalam diagram kartesius untuk mengetahui prioritas dari setiap atribut.

Gambar 1. Diagram Kartesius



Penjelasan faktor-faktor yang masuk kedalam setiap kuadran dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 11. Ringkasan Kuadran Diagram Kartesius

Nomer Kuadran	Nama Atribut
Kuadran I (Prioritas utama)	Bangunan kantor terminal
	Tempat tunggu penumpang
	Pelantaran parkir kendaraan pengantar
	Ruang informasi dan pengaduan
	Keamanan di dalam terminal
Kuadran II (Pertahankan)	Keamanan di luar terminal
	Jalur pemberangkatan kendaraan umum
	Rambu-rambu dan papan informasi yang memuat petunjuk jadwal dan tarif
	Kesesuaian jalur keberangkatan
	Kondisi Bus AKAP dan AKDP
	Kondisi Angkutan Kota
Kuadran III (Prioritas rendah)	Kemudahan dicapai (aksesibilitas)
Kuadran IV (Berlebihan)	Kelestarian lingkungan
	Jalur kedatangan kendaraan umum
	Tempat parkir kendaraan umum
	Loket penjualan karcis
	Kamar Kecil/toilet
	Musholla
Kios-kantin	

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 12. Hasil Analisis Matriks IFE

Faktor-faktor strategi internal	Bobot	Rating	Skor
Kekuatan			
1. Fasilitas di dalam terminal yang memadai	0.105	2.3	0.244
2. Operasional terminal dibantu anggaran dari APBD Kota Bekasi	0.094	2.667	0.253
3. Jumlah operator terminal yang mencukupi	0.101	2.6	0.265
4. Tersedia taman kota di dalam area terminal	0.100	1.77	0.179
5. Adanya trayek rute angkutan yang menuju tempat wisata	0.095	1.967	0.189
Kelemahan			
1. Lamanya waktu berangkat setiap bus	0.106	2.3	0.246
2. Jauhnya akses ke terminal dari dalam kota	0.088	2.434	0.216
3. Tingkat pengawasan keamanan yang sangat rendah	0.111	2.367	0.263
4. Lokasi terminal yang jauh dari pasar, perkantoran, dan sekolah	0.091	2.4	0.218
5. Tidak adanya informasi rute yang dilewati angkutan umum	0.104	2.134	0.222
Total	1.00		2.290

Hasil dari analisis diatas dapat diketahui bahwa skor terendah untuk kategori kelemahan 0,216 yaitu jauhnya lokasi terminal dari dalam kota, sedangkan untuk skor tertinggi untuk kategori kekuatan yaitu jumlah operator yang mencukupi dengan skor 0,265. Total skor yang didapatkan dari analisa Matriks IFE adalah 2,290 yang dimana kurang dari 2,5 yang berarti bahwa Terminal Induk Kota Bekasi berada pada posisi lemah dikarenakan tidak mampu memaksimalkan kekuatan dan meminimalkan kelemahan yang ada.

EFE Matriks

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

Tabel 13. Hasil Analisis Matriks EFE

Faktor-faktor strategi eksternal	Bobot	Rating	Skor
Peluang			
1. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah sekitar	0.122	2.2	0.27
2. Masih banyaknya lahan kosong di sekitar terminal yang bisa dimanfaatkan	0.12	2.04	0.24
3. Penertiban kendaraan MPU wajib masuk terminal	0.124	2.17	0.27
4. Besarnya pajak dan biaya operasional kendaraan pribadi	0.111	2.64	0.299
5. tarif angkutan yang lebih murah daripada menggunakan kendaraan pribadi	0.123	2.77	0.346
Ancaman			
1. Semakin banyak terminal bayangan di depan pintu Tol Kota Bekasi	0.106	1.94	0.205
2. Kemacetan yang diakibatkan adanya terminal bayangan	0.112	2.24	0.25
3. Meningkatnya pendapatan masyarakat membuat keinginan memiliki kendaraan pribadi	0.097	2	0.196
4. Mudahnnya mendapatkan kendaraan pribadi dengan cara kredit	0.096	2.23	0.208
Total	1.00		2.277

Hasil dari analisis diatas dapat diketahui bahwa skor terendah untuk kategori ancaman 0,196 yaitu

meningkatnya pendapatan masyarakat membuat keinginan memiliki kendaraan pribadi. Untuk katagori peluang yang memiliki skor terendah 0,24 yaitu masih banyaknya lahan kosong di sekitar terminal yang bisa dimanfaatkan. Sedangkan untuk skor tertinggi dengan nilai 0,346 yaitu tarif angkutan yang lebih murah daripada menggunakan kendaraan pribadi. Total skor sebesar 2,277 dimana nilai ini kurang dari 2,5 yang berarti bahwa Terminal Induk Kota Bekasi tidak mampu memanfaatkan peluang yang dimiliki dan juga tidak mampu mengatasi ancaman yang ada di lingkungan eksternal terminal.

Matriks SWOT

Matriks SWOT ini disusun untuk mendapatkan beberapa strategi rekomendasi yang nantinya berfungsi untuk memperbaiki kinerja operasional Terminal Induk Kota Bekasi 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 14. Hasil Analisis Matriks SWOT

	<p>Strenght (S)</p> <ol style="list-style-type: none"> Jumlah operator Terminal cukup Operasional Terminal dibantu APBD Kota Bekasi Fasilitas didalam terminal yang memadai Trayek menuju tempat wisata Tersedia taman kota di dalam area terminal 	<p>Weakness (W)</p> <ol style="list-style-type: none"> Kurangnya pengawasan di dalam Terminal Lama waktu berangkat Bus Tidak ada papan Informasi Lokasi terminal yang jauh Jauhnya akses terminal
<p>Opportunity (O)</p> <ol style="list-style-type: none"> Tarif angkutan lebih murah daripada menggunakan kendaraan pribadi Besarnya pajak dan BOK pribadi Penertiban MPU wajib masuk Terminal Meningkatkan pertumbuhan ekonomi disekitar terminal Banyak lahan kosong di sekitar yang bisa dimanfaatkan 	<p>Strategi SO</p> <p>Menambahkan taman didalam terminal dan melestarikan kebersihan didalam terminal yang nantinya diharapkan bisa menarik para penumpang untuk masuk terminal.</p>	<p>Strategi WO</p> <p>Membangun prasarana dan sistem tentang kemudahan untuk menuju terminal yang bertujuan untuk memberikan kemudahan dan menarik para penumpang agar turun dan naik di Terminal</p>
<p>Threats (T)</p> <ol style="list-style-type: none"> Kemacetan diakibatkan adanya terminal bayangan Mudahnnya mendapatkan kendaran pribadi Banyaknya terminal bayangan Meningkatnya pendapatan masyarakat membuat keinginan memiliki kendaraan pribadi. 	<p>Strategi ST</p> <p>Merancangan transportasi massal baru yang lebih nyaman, murah dan aman agar masyarakat beralih menggunakan MRT baru</p>	<p>Strategi WT</p> <p>Meningkatkan pengawasan dan penertiban di terminal bayangan dengan tujuan supaya para penumpang naik dan turun angkutan ditempat yang disediakan dan mengurangi kemacetan dan keberadaan terminal bayangan.</p>

4. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis data yang telah dilakukan, pada penelitian ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari analisis kinerja terminal didapatkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi tidak bekerja secara optimal. Banyak penumpang yang lebih memilih untuk turun diluar terminal dibanding bersedia masuk ke terminal. Dalam analisa antrian FIFO pada jalur kedatangan bus AKDP dan AKAP didapatkan bahwa $\rho > 1$ yang artinya menunjukkan bahwa tingkat kedatangan lebih besar daripada tingkat pelayanan yang akan menimbulkan antrian yang semakin panjang. Secara umum Terminal Induk Kota Bekasi telah memenuhi standar terminal tipe A, sedangkan untuk kebutuhan parkir diarea kedatangan bus sekitar 3 bus untuk trayek bus AKDP/AKAP sedangkan untuk bus kota sekitar 1 bus, dimana nilai ini lebih kecil daripada kapasitas yang ada di Terminal Induk Kota Bekasi yang mampu menampung sekitar 5 bus di setiap jalur kedatangannya, namun masih terdapat juga beberapa fasilitas terminal yang tidak terawat dan rusak. Untuk lokasi Terminal Induk Kota Bekasi baik ditinjau dari aspek tata ruang maupun peraturan penentuan terminal tipe A, secara umum telah memenuhi syarat – syarat yang ditentukan.
2. Dari hasil analisis tingkat kepentingan (IPA) diperoleh data bahwa banyak dari penumpang maupun operator angkutan umum (sopir) yang merasa tidak puas akan pelayanan terminal terutama pada atribut tempat tunggu penumpang dan pelataran parkir kendaraan pengantar yang dari hasil analisis masing – masing bernilai sebesar (45,42%) dan (47,12%). Hal tersebut perlu mendapatkan perhatian lebih karena kedua atribut tersebut menjadi salah satu faktor penting untuk menarik para penumpang untuk naik maupun turun didalam terminal. Hasil dari analisis IFE-EFE menunjukan indikasi yang sama dimana menurut Dinas Perhubungan kota Bekasi, UPTD terminal dan dinas – dinas terkait seperti Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Tata Kota, Sekolah Tinggi Transportasi Darat. Salah satu faktor tidak berfungsinya di terminal dengan baik adalah tersedia taman kota di dalam area terminal dengan skor 0,179 hal ini menandakan bahwa kelestarian lingkungan yang ada didalam terminal kurang terjaga dengan baik. Selain itu skor total dari IFE sebesar 2,290 dan

EFE sebesar 2,277 semakin menguatkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi tidak mampu memaksimalkan kekuatan dan peluang yang dimiliki serta tidak mampu mengatasi kelemahan dan ancaman yang ada di dalam terminal atau di luar terminal.

3. Dalam upaya pengembangan dan mengantisipasi penyebab tidak berfungsinya Terminal Induk Kota Bekasi maka dapat dilakukan beberapa upaya yang diperoleh dari Matriks SWOT yaitu diantaranya Menambahkan taman didalam terminal dan melestarikan kebersihan didalam terminal, Membangun prasarana dan sistem tentang kemudahan untuk menuju terminal, Merancang transportasi massal baru, Meningkatkan pengawasan dan penertiban di terminal bayangan

4.2 Saran

Pada penelitian ini, terdapat beberapa hal yang menyebabkan kurang maksimalnya hasil penelitian. Saran dari peneliti untuk penelitian selanjutnya adalah :

1. Diperlukan penindak lanjutan strategi yang ada dan studi lebih lanjut agar Terminal Induk Kota Bekasi berfungsi secara optimal ditahun – tahun yang akan datang.
2. Perlu adanya kajian tentang pola pergerakan penumpang untuk mengetahui kecenderungan akan aktivitas pergerakan lalu lintas, sehingga upaya pengembangan terminal lebih optimal.
3. Pemerintah Kota Bekasi harus meningkatkan pengawasan dan penertiban di terminal bayangan dengan tujuan supaya para penumpang naik dan turun angkutan ditempat yang di sediakan dan mengurangi kemacetan dan keberadaan terminal bayangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bertaryanto, Danariawan dan Setiawan, Andry. 2013 “Evaluasi Kinerja Terminal Tipe B Mojosari Mojokerto”. Skripsi. Malang : Teknik Sipil, Universitas Brawijaya
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat Direktorat Bina Sistem Prasarana. Pedoman Teknik Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antar Kota

- Gray, G.E dan Hoel, 1977, Public Transportation :
Planning Operations and Management.
Prentice-Hall, New Jersey.
- Jhon D. Edward, Jr, P.E. 1992. Transportation
Planning Handbook. Prentice-Hall, New
Jersey.
- Kepetusan Menteri Perhubungan No 31 tahun
1995. Terminal Transportasi Jalan
- Morlok, Edward, K, 1995. Pengantar Teknik dan
Perencanaan Transportasi. Erlangga,
Jakarta.
- Papacostas, C.S dan Prevedouros, P.D, 2000,
Tranportation Engineering and Planning
(3rd Edition). Prentice-Hall, New Jersey.
- Pemerintah Kota Bekasi, 2000. Rencana Tata
Ruang Wilayah Kota Bekasi Tahun 2000-
2010.
- Rangkuti, F. 2005. Analisis SWOT Teknik
Membedah kasus Bisnis Reorientasi Konsep
Perencanaan Strategis Untuk Menghadapi
Abad 21. PT. Gramedia Pustaka Utama,
Jakarta
- Setiawan Sandi,1991. Simulasi Teknik
Pemrograman dan Metode Analisis. Andi
Offset, Yogyakarta.
- Studi Direktorat Jendral Perhubungan Darat,
1994. Fungsi Terminal.
- Sugiyono, 2013. Statistika Untuk Penelitian.
Cetakan ke dua puluh tiga, Alfabeta, Bandung
- Supranto, J. 2001. Pengukuran Tingkat Kepuasan
Pelanggan Untuk Meningkatkan Pangsa Pasar.
Rineka Cipta. Jakarta
- Tamin, Ofyar, Z,. 2000. Perencanaan dan
Permodelan Transportasi. Edisi ke-2. ITB.
Bandung.
- Umar, Husain. 2003. Strategic Management in
Action. PT. Gramedia Pustaka Utama,
Jakarta
- Warpani, Surwarjoko. 1990. Merencanakan
Sistem Perangkutan. Erlangga, Surabaya