

ANALISA FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI EFEKTIFITAS FUNGSI TERMINAL PEMATANG PUTI

JUPRIYADI⁽¹⁾
KHAIRUL FAHMI, MT⁽²⁾
ANTON ARIYANTO, M.Eng⁽²⁾
Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Pasir Pengaraian
Email: Jupriyadifull@yahoo.co.id

ABSTRAK

Dalam rangka mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien pemerintah telah menyediakan banyak fasilitas yang diharapkan dapat digunakan dengan sebaik-baiknya oleh masyarakat. Namun kenyataan dapat dilihat dari sekian banyak fasilitas yang ada, masih banyak yang tidak difungsikan sebagai mana mestinya oleh masyarakat. Salah satunya Terminal yang merupakan tempat pergantian awal perjalanan dan akhir perjalananan, pergantian moda dari satu moda ke moda yang lain.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis hierarki proses (AHP) dengan pengamatan dan wawancara langsung pada sasaran penelitian. subyek penelitian adalah para stakeholder yang terlibat dalam penentuan efektifitas Terminal yaitu penumpang (user). Pemerintah (regulator) dan pengemudi/pengusaha (operator).

Berdasarkan analisa yang dilakukan, diperoleh hasil untuk masing-masing kriteria yaitu sebagai berikut : Kebijakan pemerintah daerah = 37 %, Fasilitas dan manajemen = 25%, Aksesibilitas = 19%, Kenyamanan dan keamanan = 18%

1. PENDAHULUAN

Kabupaten Rokan Hulu merupakan salah satu kabupaten yang terletak di provinsi Riau, kabupaten Rokan Hulu memiliki luas 7.449.85 km² dengan jumlah penduduk pada data tahun 2010 berjumlah 475.011 jiwa tersebar di 16 kecamatan. kabupaten Rokan Hulu saat ini sedang berbenah diri diberbagai sektor kehidupan guna mencapai visi kabupaten Rokan Hulu yaitu: “Kabupaten yang Terbaik Di Provinsi Riau Tahun 2016”. Dari visi tersebut artinya kabupaten Rokan Hulu dimasa mendatang semakin memiliki bagian penting dalam perdagangan,jasa dan segala sektor yang ada.

Pemerintah kabupaten Rokan Hulu sendiri sepertinya sangat mengabaikan tentang pentingnya pembangunan suatu Terminal, dari sumber informasi dan data-data yang cukup relevan dari berbagai sumber bahwa dikabupaten Rokan Hulu hanya ada satu terminal yang tergolong masih aktif, yaitu terminal Pematang Puti yang terletak di kecamatan Ujung Batu. Dalam pengamatan secara singkat yang dilakukan penulis dari lokasi Terminal Pematang Puti , bahwa terminal Pematang Puti tidak dipergunakan secara efektif, tidak efektifnya fungsi Terminal Pematang Puti tersebut antara lain dapat dilihat sebagai berikut:

(1). Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas Pasir Pengaraian
(2). Dosen Program Studi Teknik Sipil Universitas Pasir Pengaraian

- a. Dari sisi penumpang; tidak ada penumpang yang memanfaatkan terminal pematang puti guna mendapatkan jasa transportasi.
- b. Dari sisi pengusaha dan operator; seluruh operator yang ada di kecamatan Ujung Batu tidak memanfaatkan terminal guna melayani penumpang.

Mengacu pada beberapa fenomena permasalahan di atas, maka dalam Penelitian ini akan di angkat suatu kajian mengenai Analisa faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas fungsi terminal Pematang Puti, adapun studi kasus dalam studi ini adalah pada terminal Pematang Puti kecamatan Ujung Batu.

1.1. Tujuan Dan Manfaat

Tujuan yang hendak dicapai dari penulisan penelitian ini adalah:

1. Menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi terhadap efektifitas terminal Pematang Puti.
2. Menentukan penyelesaian yang tepat untuk mengoptimalkan kembali fungsi terminal Pematang Puti.

Manfaat yang didapat dari penelitian ini adalah:

1. Memberikan informasi kepada pengambil keputusan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas Terminal Pematang Puti.
2. Memberikan bahan masukan bagi para pengambil keputusan solusi yang tepat dalam upaya meningkatkan efektifitas fungsi Terminal Pematang Puti.

1.2. Batasan Masalah

1. Memberikan informasi kepada pengambil keputusan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas Terminal Pematang Puti.

2. Memberikan bahan masukan bagi para pengambil keputusan solusi yang tepat dalam upaya meningkatkan efektifitas fungsi Terminal Pematang Puti.

2. LANDASAN TEORI

2.1. Defenisi Efektifitas

Pengertian efektifitas secara umum menunjukkan sampai seberapa jauh tercapainya suatu tujuan yang terlebih dahulu ditentukan. Hal tersebut sesuai dengan pengertian efektifitas menurut Hidayat (1986) yang menjelaskan bahwa : “Efektifitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas,kualitas dan waktu) telah tercapai. Dimana makin besar presentase target yang dicapai, makin tinggi efektifitasnya”.

2.2. Terminal Angkutan Umum

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, menjelaskan bahwa Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/barang, serta perpindahan moda angkutan.

Ditinjau dari sistem jaringan transportasi jalan secara keseluruhan, Terminal angkutan umum merupakan simpul utama dalam jaringan dimana sekumpulan lintasan rute secara keseluruhan bertemu, dengan demikian Terminal angkutan umum merupakan komponen utama dari jaringan transportasi jalan yang mempunyai peran dan fungsi yang cukup signifikan. Karena kelancaran yang ada pada Terminal disamping akan mempengaruhi efesiensi dan efektifitas sistem angkutan umum secara keseluruhan. Untuk itu diperlukan pelayanan yang baik yang dapat berfungsi secara efektif dan efesiensi dalam mengantisipasi kebutuhan pergerakan didalam terminal. Dan untuk mengoptimalkan fungsi terminal, maka kapasitas Terminal cukup memadai,

Terminal harus dapat menghasilkan mobilitas yang tinggi melalui penyediaan fasilitas-fasilitas yang memadai.

2.3. Fasilitas Terminal Penumpang

Biasanya didalam Terminal terdapat fasilitas-fasilitas yang disediakan bagi penumpang dan penghantar atau penjemput, kendaraan atau pengemudi, dan pengelola. Sesuai dengan Pasal 2 Bab II Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, fasilitas Terminal terdiri dari Fasilitas utama dan fasilitas penunjang, adalah sebagai berikut:

1. Fasilitas Utama, Fasilitas utama merupakan suatu fasilitas yang mutlak dimiliki dalam suatu Terminal, antara lain:
 - a. Areal keberangkatan, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan penumpang (loading) dan untuk memulai perjalanan.
 - b. Areal kedatangan, atau pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang (unloading) yang dapat pula merupakan akhir dari perjalanan.
 - c. Areal menunggu, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat dan siap untuk menuju jalur keberangkatan.
 - d. Areal lintas, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat sementara dan untuk menaikkan atau menurunkan penumpang.
 - e. Areal tunggu, yaitu pelataran tempat menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang umum.
 - f. Bangunan kantor Terminal, yaitu suatu bangunan yang biasanya di gabung dengan menara pengawas yang berfungsi sebagai tempat untuk memantau pergerakan kendaraan dan penumpang dari atas menara.
 - g. Pos pemeriksaan KPS (Kartu Pengawasan Setempat), yaitu pos yang biasanya berlokasi dipintu masuk dari Terminal yang berfungsi memeriksa terhadap masing-masing angkutan umum yang memasuki Terminal.
 - h. Loket penjualan tiket, yaitu suatu ruangan yang dipergunakan oleh masing-masing perusahaan untuk keperluan penjualan tiket bus yang melayani perjalanan dari terminal yang bersangkutan.
 - i. Rambu-rambu lalu-lintas dan petunjuk informasi yang berupa petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan, hal ini harus tersedia karena sangat penting karena memberikan informasi bagi penumpang baik yang meninggalkan maupun tiba di Terminal yang bersangkutan sehingga tidak tersesat dan terkesan semberawut.
2. Fasilitas penunjang, selain fasilitas utama dalam sistem Terminal terdapat pula fasilitas penunjang sebagai fasilitas pelengkap, yang antara lain:
 - a. Ruang informasi dan pengaduan, yaitu untuk memberikan informasi kepada para penumpang maupun pengaduan apabila terjadi sesuatu terhadap penumpang, misalnya kehilangan barang, banyaknya calo, para awak angkutan umum menaikkan tarif angkutan diatas tarif angkutan yang berlaku.
 - b. Ruang pengobatan, tempat memberikan pertolongan pertama pada kecelakaan.
 - c. Ruang penitipan barang.
 - d. Ruang istirahat sopir.
 - e. Docking kendaraan umum.
 - f. Musholla.
 - g. Kamar mandi atau WC (water closed).
 - h. Kios atau kantin.

- i. Telepon umum.
- j. Taman dan lain-lain.

2.4. Aksesibilitas

Aksesibilitas dapat diartikan sebagai berikut (Allan Black, 1981):

1. Merupakan suatu konsep yang menggabungkan/mengkombinasikan sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, dimana perubahan tata guna lahan, yang menimbulkan zona-zona dan jarak geografis di suatu wilayah atau kota, akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana atau sarana angkutan.
2. Mudahnya suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi lainnya lewat transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya. Dengan perkataan lain: suatu ukuran kemudahan dan kenyamanan mengenai cara lokasi petak (tata) guna lahan yang saling berpencair, dapat berinteraksi (berhubungan) satu sama yang lain. Dan mudah atau sulitnya lokasi-lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi, merupakan hal yang sangat subjektif, kualitatif, dan relatif. Artinya, yang mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang lain.

Sistem jalan masuk dan keluar kendaraan diterminal harus lancar dan dapat bergerak dengan mudah. Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan jalan keluar masuk kendaraan pribadi. Kendaraan didalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu. Sistem sirkulasi ini juga harus ditata sedemikian rupa sehingga rasa aman, lancar dan tertib dapat dicapai.

2.5. Penetapan Kriteria Efektifitas Terminal

Pada dasarnya efektifitas merupakan pencerminan hubungan antara fasilitas yang telah disediakan dan manfaat yang dicapai dari penyediaan fasilitas tersebut. Krishmono (1998) menjelaskan dalam kondisi yang ideal dan optimum dimana keluaran akhir dari penyediaan fasilitas pada lokasi pelayanan umum mempunyai arah tujuan kedalam suatu sistem sehingga efektifitas berdasarkan tujuan dalam sistem pelayanan umum dapat dianalisa dengan kerangka yang jelas, terstruktur dan sistematis. Pengertian ini bermakna bahwa konsep efektifitas pelayanan umum dapat dilakukan berdasarkan pada tujuan penyedia fasilitas pada lokasi pelayanan umum tersebut.

Terminal melalui penyediaan fasilitas bagi angkutan umum dilandasi oleh :

1. Pandangan berbagai elemen komponen tentang efektifitas Terminal.
2. Kriteria atau faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas Terminal, Faktor internal Terminal dan eksternal Terminal.
3. Metode yang tepat untuk menetakan efektifitas fungsi Terminal sebagai tolak ukur pernyataan keberhasilan Terminal dalam mencapai tujuan.

Maka dalam penelitian ini ditetapkan kriteria-kriteria Penilaian efektifitas fungsi Terminal Pematang Puti, sebagai berikut :

1. **Kebijakan Pemerintah Daerah (PEMDA)** mengenai Terminal, kriteria penilaian berdasarkan peraturan dan kebijakan yang dikeluarkan pemerintah daerah mengenai Terminal, kriteria ini didasarkan karena dikabupaten Rokan Hulu belum adanya

PERDA (peraturan daerah) mengenai terminal.

2. **Aksesibilitas**, kriteria penilaian yang berdasarkan suatu kemudahan sirkulasi angkutan umum untuk masuk dan keluar di dalam dan di sekitar Terminal, kemudahan dalam sirkulasi yang aman dan nyaman bagi penumpang untuk mendapatkan transit atau pertukaran bus sesuai dengan tujuan perjalanan didalam lokasi Terminal.
3. **Fasilitas dan manajemen Terminal**, kriteria penilaian ini berdasarkan ketersediaan dan pengatur fasilitas yang aman dan nyaman untuk naik dan turun bagi penumpang sesuai dengan lajur menurut tujuan bus, tiket, tempat menunggu, restoran, dan pertokoan, telepon umum, tempat solat, toilet, p3k, dan sebagainya.
4. **Kenyamanan lingkungan**, kriteria penilaian berdasarkan kondisi didalam dan sekitar Terminal yang menyangkut kenyamanan lingkungan yang diakibatkan dari limbah buangan kendaraan dan penumpang (oli bekas, sampah), kebisingan dan getaran, kualitas udara yang mengganggu lingkungan sekitar (asap kendaraan, toilet dan kamar mandi dan dapur rumah makan), penempatan rumah makan khas daerah dan kondisi drainase yang bersih dan lancar.
5. **Keamanan lingkungan**, kriteria penilaian berdasarkan situasi lingkungan didalam terminal yang aman dari tindak kriminal (pencopet, penodong, pembunuhan, pemerkosaan dan tindak kriminal lainnya).

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Lokasi Penelitian

Analisa Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Efektifitas Terminal Pematang Puti mengambil studi kasus Terminal Pematang Puti Ujung Batu, dimana lokasi Terminal tersebut tepatnya berada di

Jalan Jendral Sudirman km 4 Kecamatan Ujung Batu. Penentuan lokasi dilakukan secara sengaja, dengan pertimbangan Terminal Pematang Puti adalah prasarana transportasi yang tidak digunakan sesuai dengan fungsinya.

3.2. Metode Pengumpulan Data

Identifikasi permasalahan dilakukan dengan pengumpulan data untuk memperoleh gambaran yang lebih baik terhadap penyebab permasalahan, maka diperlukan informasi yang sesuai dengan maksud dan tujuan penelitian. Dalam pengumpulan data diarahkan untuk mendapatkan data primer dan data sekunder baik yang bersifat kualitatif maupun kuantitatif.

1. Data primer mencakup :
 - a. Hasil tinjauan lapangan terhadap kondisi Terminal Pematang Puti Ujung Batu, lokasi-lokasi pool, kantor-kantor administrasi perusahaan angkutan umum, kondisi jalan, kondisi lalu lintas dan persimpangan menuju lokasi Terminal.
 - b. Hasil penggalan pendapat atau informasi para responden yaitu dengan melakukan wawancara langsung tak terstruktur dengan (tanpa kuesioner) dan terstruktur (dengan kuesioner) kepada para pengambil keputusan/kebijakan dilingkungan pemerintahan kabupaten Rokan Hulu, para pengguna jasa angkutan umum dan para penyedia jasa angkutan umum.
 - c. Data atau informasi yang diperoleh dari dinas dan instansi terkait antara lain :
 - ✓ Data perencanaan Terminal Pematang Puti Ujung Batu.
 - ✓ Data kendaraan masuk dan keluar pertahun.
 - ✓ Data jumlah penumpang.
 - ✓ Data jenis kendaraan yang masuk (jenis dan plat nomor).
 - ✓ Sirkulasi kendaraan di Terminal.

- ✓ Peta Siteplan.
- 2. Data sekunder mencakup :
 - a. Data atau informasi yang diperoleh dari dinas dan instansi terkait, rujukan yang berupa hasil studi atau penelitian sebelumnya, dan dari tinjauan pustaka yang relevan dengan penelitian ini.
 - b. Melakukan pengamatan lapangan, review hasil studi yang sama di Terminal Pematang Puti dan permasalahan di daerah lain.
 - c. Menentukan waktu pengumpulan data dan wawancara, yaitu satu hari mewakili hari sibuk (kamis) dan satu hari mewakili hari tidak sibuk (jumat) dengan waktu 14 jam (jam 6.00 s/d 20.00).

3.3. Metode Pemilihan Responden

Pemilihan responden pada penelitian ini dilakukan berdasarkan teknik *purposive sampling* dengan pertimbangan bahwa responden adalah pelaku yang mempunyai kepentingan terhadap permasalahan tersebut. Pemilihan responden operator dan user sebagai pengguna jasa layanan yang jumlahnya dapat mewakili keseluruhan pengguna jasa layanan yang dalam hal ini melihat dan merasakan dari suatu permasalahan yang terjadi. Adapun jumlah responden yang dipilih dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kepada responden. Rendward (2006), menyatakan bahwa jumlah sampel minimum yang dapat digunakan survey stated preference adalah 30 buah dan dianjurkan jumlah sampel yang diambil 75-100 sampel agar hasilnya tepat.

1. Untuk kebutuhan analisa dalam hal ini sebagai subyeknya adalah komponen regulator, diwakili oleh :
 - a. Dinas Perhubungan Kabupaten Rokan Hulu berjumlah 3 orang :
 - ✓ Kepala Dinas Perhubungan.
 - ✓ Kasubdis Lalu-lintas dan Angkutan.

- ✓ Kasie. Angkutan dan kasie. Terminal.
- 2. Untuk kebutuhan analisa pengguna Terminal dalam hal ini adalah operator dan user, yang diwakili oleh :
 - a. Komponen operator diwakili oleh pengusaha dan pengemudi dengan jumlah responden 16 orang, yang terdiri :
 - ✓ Bus besar dengan trayek AKAP (FA.Medan Jaya, PT.ALS, PO.Rhema Abadi, PO.Handoyo). Berjumlah 10 orang.
 - ✓ Bus dengan trayek AKDP (Sari Kencana, Silvana Abadi, Muda Raya, Putri Rohul). Berjumlah 6 orang.
 - b. Komponen user yang berjumlah 24 orang, yang terdiri dari pengguna jasa angkutan umum yang berada di lokasi pool, kantor administrasi perusahaan angkutan dan di dalam terminal.

3.4. Metode Pengolahan Data dan Analisa Data

Analisa faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas fungsi Terminal Pematang Puti berdasarkan banyak kriteria penilaian dianalisa dengan menggunakan metode Proseses Hierarki Analitik (PHA). Berdasarkan kerja PHA, penelitian ini diawali dengan pengumpulan data dan informasi yang digunakan untuk menyusun struktur hirarki. Struktur hirarki disusun sesuai dengan kebutuhan dan didasarkan pada pembobotan pengaruh kepentingan masing-masing komponen terhadap penilaian kriteria-kriteria efektifitas fungsi terminal Pematang Puti. Data yang diperoleh dari responden kemudian di proses menggunakan microsoft excel.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum

Kabupaten Rokan Hulu Terletak ditengah pulau Sumatera disebelah Utara Bukit Barisan tepatnya pada posisi 0°25'20" LU-100°25'41" LU dan 100°02'56"-100°56'59" BT. Kabupaten yang satu ini diberi julukan 'negeri seribu suluk'.

Sebelum penjajah Belanda, wilayah Rokan Hulu terdiri dari dua wilayah yaitu wilayah Rokan Kanan terdiri dari kerajaan Tambusai, Kerajaan Rambah dan Kerajaan Kepenuhan, sedangkan Wilayah Rokan Kiri terdiri dari Kerajaan Rokan IV Koto, Kerajaan Kunto Darussalam serta beberapa kampung dari Kerajaan Siak. (*sumber: dinas kebudayaan dan pariwisata kabupaten rokan hulu*)

Kabupaten Rokan Hulu merupakan salah satu kabupaten di provinsi Riau dengan ibu kotanya terletak di Pasir Pangaraian. Berdasarkan Permendagri No.66 Tahun 2011, Kabupaten Rokan Hulu memiliki luas wilayah sebesar 7.588,13 km² dengan jumlah penduduk sebanyak 513.500 jiwa. Secara administratif, kabupaten ini memiliki 16 daerah kecamatan, 7 daerah kelurahan dan 149 daerah desa. Secara geografis, Kabupaten Rokan Hulu memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut:

1. Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Tapanuli Selatan dan Labuhan Batu, Provinsi Sumatera Utara
2. Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Kampar
3. Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Pasaman dan Pasaman Barat, Propinsi Sumatera Barat
4. Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Bengkalis dan Rokan Hilir

4.2. Kondisi Transportasi

Sistem jaringan pergerakan merupakan elemen yang turut membentuk struktur tata ruang kota karena berperan dalam menghubungkan pusat-pusat pelayanan dan satuan kegiatan kota.

Kondisi transportasi di kabupaten Rokan Hulu untuk menghubungkan antar wilayah masih sangat minim, kondisinya juga sangat memprihatinkan. Kurangnya perhatian Pemerintah Daerah dalam mengupayakan sistem pergerakan

transportasi teratur di kabupaten Rokan Hulu mengakibatkan kondisi transportasi Khususnya di kecamatan Ujung Batu terkesan tidak teratur dan mengakibatkan sistem pergerakan transportasi tidak menentu.

4.3. Kebijakan Pemerintah Daerah

Pentingnya sistem transportasi yang mampu mengendalikan seluruh infrastruktur yang telah disediakan merupakan hal yang sangat didambakan oleh seluruh pengguna transportasi, tentunya untuk mencapai hal tersebut pemerintah daerah harus mempersiapkan aturan mengenai transportasi untuk mewujudkan antara moda transportasi jalan, sungai dan terminal sebagai upaya rangka memantapkan perwujudan sistem transportasi yang yang benar-benar bisa dipertanggung jawabkan.

Dari hasil pencarian informasi yang dilakukan oleh penulis, bahwasanya di kabupaten Rokan Hulu sampai saat ini belum ada mengeluarkan PERDA (Peraturan Daerah) mengenai Transportasi dan Terminal. Maka hal tersebutlah yang menjadi tidak teraturnya sistem Transportasi di kabupaten Rokan Hulu.

sebagaimana peran pemerintah daerah dalam otonomi daerah yang dijelaskan di Kebijakan Perhubungan Darat, Direktorat Jendra Perhubungan Darat, yaitu:

1. Mendorong daerah untuk menyusun perencanaan transportasi darat yang sinergis dengan rencana transportasi nasional.
2. Penyesuaian rencana transportasi nasional dengan kebijakan perencanaan transportasi di daerah.
3. Menjadi pedoman bagi perencanaan transportasi daerah.

4. Mendorong dan memfasilitasi terbentuknya forum kerja sama antar daerah dalam rangka perencanaan transportasi nasional .
5. Peningkatan Sumber Daya Manusia sesuai kualifikasi dan kompetensi.

4.4. Aksesibilitas

Dari pengamatan dilapangan untuk aksesibilitas sama sekali tidak terlihat, dikarenakan tidak ada aturan yang mengatur dan terkesan Terminal hanya tepat pembayaran distribusi dan tanpa pengawasan oleh pihak berwenang, apakah pengawasan tentang kendaraan maupun kapasitas muatan sama sekali tidak dipedulikan.

4.5. Kenyamanan dan keamanan Terminal.

Kenyamanan lingkungan Terminal Pematang Puti ditinjau dari kebersihan dan polusi masih dalam keadaan baik dan kondisi ini akibat belum efektifnya dari fungsi terminal Pematang Puti. Kondisi keamanan penumpang atau calon penumpang dan pengemudi pada saat berada didalam Terminal adalah satu penilaian yang mempengaruhi tercapainya tujuan atau sasaran penyelenggaraan Terminal Pematang Puti yang efektif. Kondisi keamanan Terminal Pematang Puti berdasarkan informasi dari data yang diperoleh dari instansi POLSEK Ujung Batu bahwa belum pernah terjadi tindak kriminal tapi melihat kondisi lingkungan sekitar Terminal Pematang Puti yang sepi diduga membuat para pengguna jasa layanan merasa takut untuk masuk kedalam Terminal.

4.6. Fasilitas dan Manajemen Terminal

Ketersediaan fasilitas dalam suatu terminal dimaksudkan adalah suatu yang diberikan dalam hal ini fasilitas yang tersedia yang dapat memberikan pelayanan kepada angkutan umum, penumpang maupun calon penumpang. Terminal

Pematang Puti Ujung Batu sebagai salah satu Terminal tipe C dikabupaten Rokan Hulu harusnya difungsikan dan dirawat selayaknya Terminal tipe C, namun kenyataan dilapangan banyak fasilitas yang tidak difungsikan dan pengatur dalam operasinya terkesan dilakukan dengan tidak baik, dimana hal ini salah satu penyebab tidak efektifnya fungsi Terminal Pematang Puti Ujung Batu.

Dengan metode PHA pembobotan otoritas masing-masing komponen dilakukan dengan menganalisis jawaban koisioner dengan pengguna jasa angkutan dan pengusaha/operator angkutan umum, kemudian data tersebut dianalisis dengan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Penilaian Relatif Responden

Penilaian ini diberikan responden untuk mendapatkan tingkat kepentingan masing-masing komponen. Data responden pertama dimasukkan menjadi matriks perbandingan berpasangan yang dapat dilihat pada tabel 5.4. kemudian data diolah untuk menghasilkan penilaian relatif tingkat kepentingan masing-masing komponen.

4.7. Analisa Matriks

Pada tahap ini akan ditentukan kriteria yang dilakukan dengan memperhatikan bobot dari kriteria rekapitulasi data koisioner setiap responden, yaitu : pengusaha/operator (responden 1s/d16), pengguna transportasi(responden 17s/d40). analisa matriks dengan metode matriks berpasangan antara kriteria-kriteria untuk memperoleh penilaian pebobotan dari masing-masing kriteria.

bobot dari kriteria penilaian, sesuai dengan urutan sebagai berikut :

- a. Kebijakan pemerintah daerah : $0,37 \times 100\% = 37\%$
- b. Fasilitas dan manajemen : $0,25 \times 100\% = 25\%$

- c. Aksesibilitas : $0,19 \times 100\% = 19\%$
- d. Kenyamanan dan keamanan : $0,18 \times 100\% = 18\%$.

5. PENUTUP

5.1. kesimpulan

Berdasarkan analisis bobot kriteria penentuan efektifitas fungsi Terminal Pematang Puti, urutan kriteria masing-masing yaitu Kebijakan pemerintah daerah = 37 %, Fasilitas dan manajemen = 25%, Aksesibilitas = 19%, Kenyamanan dan keamanan = 18%.

Hasil analisa setiap kriteria menunjukkan bahwa kebijakan pemerintah daerah, Fasilitas dan manajemen, Aksesibilitas, Kenyamanan dan keamanan penyebab utama tidak efektifnya fungsi Terminal Pematang Puti. Tidak efektif mengandung arti bahwa Terminal Pematang Puti tidak mampu memberikan pelayanan yang memuaskan bagi pengguna jasa dan pengemudi angkutan umum.

5.2. Saran

Pemerintah sebagai pengelola Terminal perlu memperhatikan beberapa kriteria khusus agar Terminal Pematang Puti dapat berfungsi sebagai prasarana lalu lintas yang dapat memberikan pelayanan maksimal kepada masyarakat pengguna Terminal antara lain penumpang dan operator. Kriteria tersebut antara lain :

- a. Kriteria Kebijakan Pemerintah Daerah.

Pemerintah daerah harus membuat aturan mengenai transportasi maupun aturan tentang Terminal dengan membuat dan mengajukan PERDA (peraturan pemerintah). Dengan adanya pengaturan tentang seluruh aturan transportasi akan terwujudlah aktifitas transportasi yang indah dan teratur.

- b. Fasilitas dan Manajemen Terminal.

Pengelola dimana dalam hal ini pemerintah daerah kabupaten Rokan Hulu harus memperbaiki fasilitas dan manajemen terminal. Pada terminal penumpang sekurang-sekurangnya harus memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang untuk melayani seluruh aktifitas Terminal Pematang Puti.

- c. Aksesibilitas

Dengan melakukan perbaikan terhadap jalan-jalan di dalam lokasi terminal; perbaikan tata letak lokasi perhentian/pemberangkatan angkutan umum baik AKAP, AKDP, dan angkutan kota; pemasangan papan informasi/petunjuk mengenai jurusan dan tarif bagi seluruh angkutan yang memberikan pelayanan di Terminal Pematang Puti.

- d. Kenyamanan dan keamanan

Dengan menempatkan petugas terminal pada setiap areal keberangkatan, menunggu dan kedatangan angkutan umum; menyediakan pos informasi dan pengaduan akibat rasa tidak aman di dalam wilayah terminal; pemasangan batas-batas aman yang diperbolehkan bagi penumpang agar tidak terjadi konflik dengan kenderaan angkutan umum; penertiban terhadap pedagang kaki lima yang berjualan didalam terminal; pengawasan terhadap faktor muat angkutan umum untuk engindari adanya penumpang berdiri dan menimbulkan kerawanan terhadap pencopetan dan koordinasi yang baik dengan pihak kepolisian.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar , (1995). Menuju Tertib Lalu Lintas, Jakarta.
- Allan Black, John(1985). Urban Transport Planning. Croom Helm,London.
- C. Jotin Khisty B. Kent Lall, (2006), Dasar-dasar Rekayasa Transportasi,Erlangga Jakarta.

Data Base Pariwisata, Seni dan Kebudayaan Kabupaten Rokan Hulu (2004).

Fidel Miro, (2004), Perencanaan Transportasi, Erlangga Jakarta.

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang transportasi Jalan.

Pedoman Pengelolaan Terminal, 2010, Kementerian Pekerjaan Umum. Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan lalu lintas Jalan.

Sakti Adji Adisasmita, 2012, Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah.

Tamin, O.Z., (1997). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Penerbit ITB, Bandung

Transportasi Multimoda, 2012, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Undang-undang No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.