

DESAIN STRATEGI UNTUK PERENCANAAN TERMINAL DI PERKOTAAN SARILAMAK, KABUPATEN LIMA PULUH KOTA, PROVINSI SUMATERA BARAT

Oleh :

Riko Hardin¹⁾, Ruchyat Deni Djakapermana²⁾, Rudi Mahmud Z.³⁾

ABSTRAK

Sarilamak sebagai kawasan perkotaan yang tumbuh dan berkembang memiliki potensi ekonomi yang cukup baik dan sebagai ibu kota kabupaten dengan status kota PKL (Pusat Kegiatan Lokal), saat ini sangat intens berinteraksi dengan kota-kota lain. Beberapa dokumen yang ada seperti RTRW Kabupaten Lima Puluh Kota dan RTRW Provinsi Sumatera Barat, Draft RDTR IKK Sarilamak, serta hasil diskusi dengan Pemerintah Daerah memberikan indikasi diperlukannya terminal di perkotaan Sarilamak. Saat ini perkotaan Sarilamak belum ada terminal dan sangat diperlukan untuk mendorong pertumbuhan kawasan perkotaan Sarilamak tersebut. Selain itu, belum ada terminal angkutan penumpang antar kota dan/atau antar kabupaten untuk memperlancar pergerakan ekonomi di perkotaan Sarilamak. Sebelum membuat rencana penempatan lokasi, tentunya diperlukan kajian pada lokasi rencana pembangunan terminal, lalu diperlukannya strategi untuk menjadikannya rekomendasi kebijakan kepada pemerintah. Oleh karena itu tujuan penelitian ini adalah 1) Menganalisis potensi lokasi rencana terminal berdasarkan aspek fisik lingkungan dan aspek sosial masyarakat. 2) Menganalisis aksesibilitas lokasi rencana terminal di perkotaan sarilamak. 3) Menyusun desain strategi prioritas untuk perencanaan terminal di perkotaan sarilamak. Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif, analisis SKL, VCR, kesesuaian lokasi, serta SWOT dan AHP. Pada akhirnya didapat hasil simpulannya adalah 6 prioritas strategi yang dapat dijadikan rekomendasi kebijakan dan dari semua strategi yang terbaik yaitu memudahkan akses transportasi untuk melintasi perkotaan sarilamak sampai wilayah kebelakang Kabupaten Lima Puluh Kota.

Kata kunci : aksesibilitas, kebijakan, perencanaan, strategi, dan terminal.

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Terminal penumpang angkutan jalan merupakan tempat untuk menurunkan dan menaikkan penumpang serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum. Perkotaan Sarilamak merupakan Ibu Kota Kabupaten (IKK) Lima Puluh Kota Provinsi Sumatera Barat. Sarilamak sebagai kota yang tumbuh dan berkembang memiliki potensi ekonomi yang cukup baik dan sebagai ibu kota kabupaten dengan status kota PKL (Pusat Kegiatan Lokal) saat ini sangat intens berinteraksi dengan kota-kota lainnya.

Beberapa dokumen yang ada seperti RTRW Kabupaten Lima Puluh Kota dan RTRW Provinsi Sumatera Barat serta hasil beberapa diskusi dengan Pemerintah Daerah, memberikan indikasi diperlukannya terminal di perkotaan Sarilamak,

karena saat ini belum ada terminal dan sangat penting untuk mendorong pertumbuhan kawasan perkotaan Sarilamak tersebut. Lokasi rencana pembangunan terminal angkutan penumpang tipe B tertuang dalam Draft dokumen materi teknis RDTR IKK Sarilamak tahun 2020-2040. Namun demikian belum ada strategi dan kebijakan dalam rencana terminal yang sesuai kondisi dilapangan. Sebelum dibuat pembangunan terminal, terlebih dahulu diperlukan arahan strategi dan pada lokasi rencana terminal yaitu :

- a. aspek teknis daya dukung lingkungan (fisik), sosial masyarakat;
- b. teknis transportasi (aksesibilitas);
- c. serta strategi-strategi yang akan di buat.

Desain strategi dalam perencanaan terminal tersebut hal yang sangat penting untuk menempatkan suatu kegiatan lokasi terminal. Dengan demikian tesis ini dibuat untuk penelitian kesesuaian lokasi rencana terminal tipe B di

perkotaan Sarilamak.

1.2. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang ada maka beberapa pertanyaan penelitian yang akan dijawab dalam penelitian ini adalah (1) Bagaimana kondisi fisik lingkungan lokasi rencana terminal dan aspirasi sosial masyarakat terhadap penggunaan terminal?; (2) Bagaimana kondisi aksesibilitasnya di lokasi rencana terminal; (3) Bagaimana formulasi desain strategi yang sesuai sebagai masukan bagi pemerintah daerah dalam mengimplementasikan rencana pembangunan terminal?.

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini yaitu, (1) Menganalisis potensi lokasi rencana terminal berdasarkan aspek fisik lingkungan dan aspek sosial masyarakat, (2) Menganalisis aksesibilitas lokasi rencana terminal perkotaan Sarilamak, (3) Menyusun desain strategi prioritas untuk perencanaan terminal di perkotaan Sarilamak.

II. METODOLOGI PENELITIAN

2.1. Lokasi Penelitian

IKK Sarilamak atau yang sekarang disebut sebagai Perkotaan Sarilamak dalam draft RDTR IKK Sarilamak tahun 2020-2040, terdiri dari 5 nagari yaitu Nagari Sarilamak, Nagari Gurun, Nagari Lubuak Batingkok, Nagari Pilubang, dan Nagari Tarantang. Perkotaan Sarilamak berbatasan langsung dengan Provinsi Riau. Akan tetapi dalam deliniasi Perkotaan Sarilamak hanya sebagian dari luas IKK Sarilamak.

2.2. Teknik Analisis

2.2.1. Analisis Potensi Lokasi Rencana Terminal Berdasarkan Aspek Fisik Lingkungan dan Aspek Sosial Masyarakat.

Metode analisis pada tujuan pertama ini dilakukannya identifikasi mengenai kebijakan yang ada tentang lokasi rencana terminal seperti RTRW, RDTR dan Peraturan Menteri

menggunakan analisis deskriptif. Selanjutnya, analisis fisik lingkungan yang di *overlay* untuk melihat satuan kemampuan lahan (SKL) yang berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.20/PRT/M.2007 tentang Pedoman Teknik Analisis Fisik dan Lingkungan, Ekonomi Serta Sosial Budaya, dan juga Faktor Sosial.

Selain itu, pada faktor sosial ditentukan berdasarkan hasil kuesioner online pada masyarakat untuk mengetahui penggunaan transportasi umum di Perkotaan Sarilamak dengan menggunakan metode Cross Tab dengan jumlah responden yaitu 100 orang dengan menggunakan Stratified Random Sampling. Ada pun perhitungan rumus Slovin untuk menghitung jumlah sampel minimal yaitu :

- Jumlah Penduduk di IKK Sarilamak tahun 2018 sebanyak 22.713 Jiwa
- Persen kelonggaran ketidakteelitian $e = 10\% = 0,1$
- Maka ukuran sampel untuk masyarakat adalah

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$
$$n = \frac{22.713}{1 + 22.713(0,1)^2}$$
$$n = \frac{22.713}{228.13} \quad n = 100 \text{ jiwa}$$

2.2.2. Analisis Aksesibilitas Lokasi Rencana Terminal di Perkotaan Sarilamak

Menggunakan perhitungan LHR dari hasil *traffic counting*. Lalu Lintas Harian rata-rata (LHR) adalah jumlah rata-rata lalu lintas kendaraan yang dicatat hari Rabu di jalur jalan arteri primer Sumbar-Riau, pada jam sibuk atau *peak hour* yang dapat mewakili volume arus lalu lintas yang bersangkutan yaitu pada pukul 06.00-08.00, 11.00-13.00, dan 16.00-17.00. Dihitung untuk dua arah pada jalan tanpa median atau masing-masing arah untuk jalan dengan median.

Tabel 1. Jenis Kegiatan di Perkotaan Sarilamak (Peak Hour)

Jam (WIB)	Jenis dan aktivitas
06.00 – 08.00	Kegiatan berangkat sekolah, bekerja, berdagang/industri, perbankan dan sebagainya.
11.00 – 13.00	Kegiatan pulang sekolah, jam istirahat kantor, kegiatan perdagangan.
16.00 – 18.00	Kegiatan pulang kantor/kerja, berdagang, dan pulang bimbel bagi sebagian pelajar.

Perhitungan ini didapat dari akumulasi jumlah kendaraan pada 4 data volume lalu lintas selama 15 menit berurutan. Survei *traffic counting* dilakukan pada hari rabu karena adanya kesibukan atau aktivitas pada masyarakat yang tidak jauh berbeda dengan hari senin seperti bersekolah, pergi bekerja, serta aktivitas lainnya seperti berdagang di pasar Sarilamak yang memang dibuka pada hari rabu. Hasil dari perhitungan LHR yaitu lalu menghitung VCR yaitu volume kapasitas jalan untuk melihat aksesibilitas eksisting. Dapat dilihat rumus sebagai berikut:

$$LHR = \frac{\text{Jumlah Lalu-lintas Selama Pengamatan}}{\text{Lamanya Pengamatan}}$$

Keterangan :
 V = Volume kendaraan (smp)
 C = Kapasitas Jalan (smp/jam)

Setelah mengetahui hasil dari volume *capacity ratio*, selanjutnya menentukan tingkat pelayanan lalu lintasnya sesuai dengan klasifikasi sebagai berikut.

Tabel 2 Tingkat Pelayanan Lalu Lintas

Tingkat Pelayanan	Kondisi Lapangan	V/C
A	Arus bebas dengan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa tundaan	0,00 – 0,20
B	Arus stabil, kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas, pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan	0,20 – 0,44

Tingkat Pelayanan	Kondisi Lapangan	V/C
C	Arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dibatasi oleh kondisi lalu lintas, pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan	0,45 – 0,74
D	Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan oleh kondisi arus lalu lintas, rasio Q/C masih bisa ditoleransi	0,75 – 0,84
E	Volume lalu lintas mendekati kapasitas, arus tidak stabil, kecepatan kadang terhenti	0,85 – 1,00
F	Arus lalu lintas macet, kecepatan rendah, antrean panjang serta hambatan atau tundaan besar	>1,00

Sumber : KM Nomor 14 Tahun 2006 Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan

2.2.3. Desain Strategi Prioritas Untuk Perencanaan Terminal di Perkotaan Sarilamak.

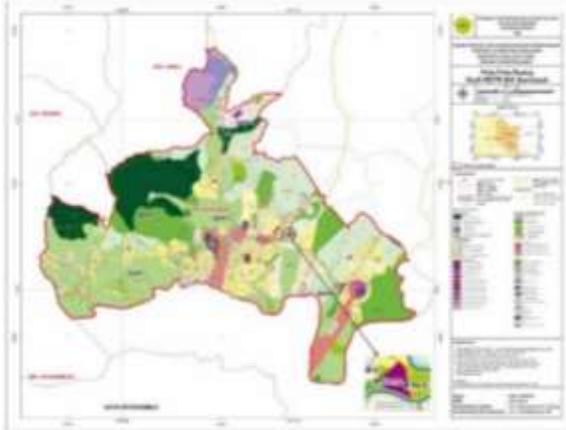
Pada tujuan ini menggunakan analisis metode A'WOT yaitu merupakan penggabungan *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dengan metode *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats* (SWOT) dari hasil tujuan sebelumnya diperhitungkan menggunakan skor dan bobot lalu menghasilkan strategis kemudian dinilai antar strategi oleh pemerintah setempat dan dianalisis menggunakan aplikasi *expert choice II* untuk menghasilkan prioritas strategi dan arahan kebijakan (Mulyono, 2016 dalam Kurtilla et al., 2000).

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Analisis Potensi Lokasi Rencana Terminal Berdasarkan Aspek Fisik Lingkungan dan Aspek Sosial Masyarakat.

1. Kebijakan Penataan Ruang
 Berdasarkan Perda Nomor 13 Tahun 2012 RTRW Provinsi Sumatera Barat pada pasal 16 menyatakan bahwa pengembangan terminal regional tipe B salah satunya berada di Kabupaten Lima Puluh Kota. Sedangkan pada

RTRW Kabupaten Lima Puluh Kota pada pasal 9 yaitu mendetailkan lokasi rencana terminal tipe B berada di Kota Sarilamak, Kecamatan Harau. Sedangkan dalam Draft RDTR IKK Sarilamak terdapat Peta Rencana Jaringan Transportasi dan didalamnya terdapat lokasi rencana terminal tipe B dapat dilihat pada Gambar 1 berikut.



Gambar 1. Peta Pola Ruang

Berdasarkan kebijakan penataan ruang RTRW Provinsi Sumatera Barat, RTRW Kabupaten Lima Puluh Kota dan Draft RDTR IKK Sarilamak, terminal tipe B sudah ditentukan oleh pemerintah yaitu berada di Perkotaan Sarilamak. Akan tetapi, terhadap rencana terminal belum terhubung dengan sistem perkotaan yang ada untuk memenuhi pelayanan masyarakatnya, selain itu Perkotaan Sarilamak merupakan pusat kegiatan lokal yang dimana peruntukannya untuk melayani kawasan perkotaan atau dalam kabupaten saja. Jarak antar terminal tipe A di Kota Payakumbuh dengan lokasi rencana terminal tipe B yaitu 9 km tidak sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan yang harus memiliki syarat 30 km di Pulau Sumatera.

2. Faktor Fisik Lingkungan

a. Analisis Satuan Kemampuan Lahan (SKL)
 Analisis SKL dilakukan berbagai perhitungan seperti morfologi, kestabilan lereng, ketersediaan air, drainase, terhadap erosi, kestabilan fondasi, rawan bencana, pembuangan limbah. Dalam semua perhitungan dilakukan *overlay* beberapa peta

SKL sesuai dengan Permen PU No.20/PRT/M/2007 tentang Pedoman Teknik Analisis Aspek Fisik Lingkungan, Serta Sosial Budaya, dan menghasilkan arahan ketinggian bangunan, kemudahan dikerjakan, serta arahan rasio tutupan lahan. Dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 2. Peta SKL Kemudahan Dikerjakan

Analisis SKL di Perkotaan Sarilamak menghasilkan SKL Kemudahan di Kerjakan, arahan ketinggian dan arahan rasio tutupan lahan yang fokus pada lokasi rencana terminal. Dapat dilihat pada analisis GIS kemudahan dikerjakan pada lokasi rencana terminal. Selain itu menghasilkan SKL Arahan Ketinggian Bangunan untuk mengetahui daerah-daerah yang sesuai untuk dikembangkan dengan bangunan tinggi pada pengembangan kawasan. SKL arahan ketinggian bangunan di lokasi rencana terminal menunjukkan bahwa perkiraan pembangunan adalah <math><4</math> lantai. Dapat dilihat sebagai berikut.



Gambar 3. Peta Arahan Ketinggian Bangunan

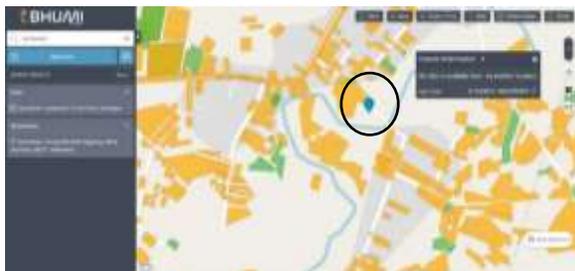
Sedangkan pada SKL Arahan Rasio Tutupan Lahan menunjukkan bahwa lokasi rencana terminal memiliki rasio tutupan lahan max 30% yang berarti berdasarkan Permen No 20 Tahun 2007 adalah Kelas D atau kemampuan pengembangan bangunan agak tinggi. Dapat dilihat sebagai berikut.



Gambar 4. Peta Arahan Rasio Tutupan Lahan

b. Tata Guna lahan

Lokasi rencana terminal memiliki rawan bencana gerakan tanah berdasarkan perhitungan SKL Rawan Bencana. Selain itu, Pada lokasi rencana terminal berdasarkan analisis GIS dari draft RDTR IKK Sarilamak. Lahan pada rencana terminal memiliki luas 2,06 Ha dengan memiliki status lahan yang saat ini memiliki status lahan kosong. Lokasi ini cukup strategis karena berada dekat dengan pusat kota dan dekat dengan jalan lintas Sumatera Barat–Riau.



Sumber : *bhumi.atrbpn.com*

Gambar 5. Status Lahan Pada Lokasi Rencana Terminal Tipe B di Perkotaan Sarilamak

3. Faktor Sosial

Pada faktor sosial di lakukan survei kuesioner *online* kepada masyarakat mengenai

penggunaan transportasi umum di lingkungan Perkotaan Sarilamak dan dilakukannya perhitungan *Cross Tab*. Dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 3. Cross Tab Jenis Kelamin Dengan Penggunaan Angkutan Umum

Laki-laki	Tidak	19	31%
	Ya	43	69%
Perempuan	Tidak	10	26%
	Ya	29	74%

Tabel 4. Cross Tab Status Pekerjaan Penggunaan Angkutan Umum

ASN	Tidak	3	38%
	Ya	5	63%
Pedagang	Tidak	4	36%
	Ya	7	64%
Petani	Ya	5	100%
	Tidak	0	0%
Swasta/Wiraswasta	Tidak	22	29%
	Ya	55	71%

Tabel 5. Cross Tab Jangkauan Angkutan Penumpang

Laki-laki	Belum	16	26%
	Sudah	45	74%
Perempuan	Belum	11	29%
	Sudah	27	71%

Tabel 6. Cross Tab Pemberhentian Angkutan Penumpang

Laki-laki	Pinggir Kota Sarilamak	26	43%
	Pusat Kota Sarilamak	35	57%
Perempuan	Pinggir Kota Sarilamak	16	42%
	Pusat Kota Sarilamak	22	58%

Tabel 7. Cross Tab Kesulitan Penggunaan Angkutan Penumpang

Laki-laki	Tidak	27	44%
	Ya	35	56%
Perempuan	Tidak	21	54%
	Ya	18	46%

Dari hasil cross tab diatas maka diambil kesimpulan yaitu :

- Masyarakat setuju akan kebutuhan angkutan penumpang yaitu sekitar 69% berjenis laki-laki dan 74% perempuan.
- Berdasarkan pekerjaan, pengguna angkutan penumpang yang paling banyak adalah wiraswasta 71% dapat diartikan bahwa angkutan penumpang sangat dibutuhkan.
- Masyarakat sangat setuju bahwa Angkutan penumpang sudah menjangkau daerah Perkotaan Sarilamak yaitu sekitar 70%.
- Menurut masyarakat pemberhentian angkutan penumpang lebih banyak dilakukan di pusat Perkotaan Sarilamak.
- Masyarakat yang berjenis kelamin laki-laki setuju bahwa angkutan penumpang masih sangat sulit untuk dicari yaitu 56% dibanding jenis kelamin perempuan yaitu 46%, dapat diartikan bahwa kebutuhan angkutan umum pada jenis kelamin laki-laki masih diperlukan untuk aktivitas seperti bekerja.

3.2 Analisis Aksesibilitas Lokasi Rencana Terminal di Perkotaan Sarilamak

Berdasarkan data primer perhitungan lalu lintas harian rata-rata (LHR) di Perkotaan Sarilamak yang dibagi 2 (dua) ruas yaitu jalan masuk dari arah Riau ke Sumatera Barat (Pekanbaru) dan sebaliknya jalan keluar dari arah Sumatera ke Riau (Payakumbuh). Jenis kendaraan dibagi 4 (empat) yaitu ringan, berat, bermotor, dan tidak bermotor. Volume lalu lintas terbesar yang terjadi selama satu jam pengamatan untuk masing-masing arah. Data hasil pengamatan berupa *traffic counting* dalam kendaraan per 15 menit.

Maka dari hasil survei beberapa lokasi yang dipergunakan sebagai pedoman Volume Jam Puncak (VJP) adalah pengamatan kendaraan – kendaraan yang lewat pada ruas jalan masuk bandara eksisting pada hari Rabu waktu pagi hari hingga sore hari yang dipilih pada jam sibuk/peak hour (06.00-08.00, 11.00-13.00, 16.00-18.00 WIB) dengan total 6 jam. Tabel berikut analisis VCR Jalan Arteri Primer Pekanbaru-Payakumbuh.

Tabel 8. Analisis VCR Jalan Arteri Primer Sumatera Barat - Riau

Ruas Jalan	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Total	
							LHR	VCR
Sumatera Barat - Riau	2900	1	1	0,86	0,9	2244	344	0,15

Keterangan :

- Co = Kapasitas Dasar (smp/jam)
- FCw = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu-lintas
- FCsp = Faktor penyesuaian pemisahan arah
- FCcs = Faktor penyesuaian ukuran kota
- C = Kapasitas

Dari hasil perhitungan 2 arah Pekanbaru dan Payakumbuh yang paling banyak dilalui kendaraan yaitu jalur kearah Kota Pekanbaru dengan sekitar 762 smp/jam pada sore hari jam 16.00-18.00 WIB. Sedangkan pada jalur arah Kota Payakumbuh yaitu sekitar 398 pada sore hari 16.00-18.00 WIB. Berdasarkan data eksisting dilapangan kendaraan yang paling banyak melalui adalah sepeda motor, sedangkan angkutan penumpang hanya bus besar dan mikrobus dan tidak ada angkutan umum.

Hasil perhitungan VCR memiliki nilai 0,15 (tingkat pelayanan A) yang berarti arus lalu lintas bebas dengan kecepatan tinggi dan volume lalu lintas rendah. Kebijakan perencanaan terminal perkotaan Sarilamak dengan nilai LOS (Level Of Service) A tanpa adanya penanganan terhadap kapasitas jalan masih cukup, akan tetapi perlu dilihat lebar jalannya diperlukan adanya penanganan untuk peningkatan jalan. Selain itu, perlu pemberian pelayanan untuk mendukung trip baik itu masyarakat sekitar maupun masyarakat luar yang datang ke Sarilamak. Dengan adanya perencanaan terminal yang baik dan terpadu akan membawa kemajuan perekonomian yang lebih baik pada Kabupaten Lima Puluh Kota.

3.3 Desain Strategi Prioritas untuk Perencanaan Terminal di Perkotaan Sarilamak.

Penentuan strategi dan prioritas dilakukan dengan menggunakan A'WOT yaitu kombinasi dua analisis, yaitu SWOT untuk menentukan usulan strategi yang akan dikembangkan, dan analisis AHP (*Analytic Hierarchy Process*) untuk

menentukan strategi prioritas kebijakan.

1. SWOT

Dari hasil tujuan sebelumnya dilakukan analisis SWOT lalu dibuatnya tabel untuk penentuan skor dan bobot pada setiap aspek EFAS dan IFAS. Hasil dari skor dan bobot dapat terlihat sumbu X dan Y, sebagai berikut:

Tabel 9. Matriks IFAS

No	Strength	Skor	Bobot	Total
1	Lokasi rencana terminal sangat strategis	3	0,3	0,9
2	Dekat dengan Jalan Nasional	2	0,5	1
3	Lahan rencana pembangunan terminal sudah di alokasikan oleh pemerintah	4	0,2	0,8
Total				2,7
No	Weakness	Skor	Bobot	Total
1	Jarak terminal tipe A Payakumbuh ke lokasi rencana terminal kurang dari 30 km	4	0,5	2
2	Sudah ditetapkan di RTRW Terminal Tipe B	4	0,5	2
Total				4
Sumbu X				-1.3

Tabel 10. Matriks EFAS

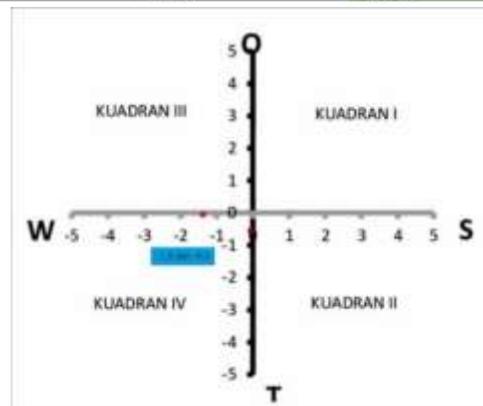
No	Opportunities	Skor	Bobot	Total
1	Fungsi Perkotaan Sarilamak sebagai PKL sekaligus sebagai ibu kota kabupaten	2	0,7	1,4
2	Relatif dekat dengan pusat kegiatan ekonomi	3	0,3	0,9
Total				2,3
No	Threats	Skor	Bobot	Total
1	Adanya rawan bencana gerakan tanah longsor	3	0,6	1,2

Kebiasaan penduduk yang tidak memanfaatkan fasilitas pelayanan terminal	4	0,4	1,6
Total	1		2,8
Sumbu Y	-0,5		

ket : kalimat yang diberi "bold" merupakan hasil dari *crossstab*

Tabel 9 Matriks SWOT

EFAS	PELUANG (O)	ANCAMAN (T)
	<ul style="list-style-type: none"> Fungsi Perkotaan Sarilamak sebagai PKL sekaligus sebagai ibu kota kabupaten Kelatif dekat dengan pusat kegiatan ekonomi Perkotaan yang masih layak untuk dikembangkan 	<ul style="list-style-type: none"> Kebiasaan penduduk yang tidak memanfaatkan fasilitas pelayanan terminal Kondisi area lalu lintas belum secepatan tinggi dan volume rendah
IFAS	STRATEGI SO	STRATEGI ST
<ul style="list-style-type: none"> Lokasi rencana terminal sangat strategis Lahan rencana pembangunan terminal sudah di alokasikan oleh pemerintah 	<ul style="list-style-type: none"> Mengembangkan perkembangan wilayah perkotaan Sarilamak dengan membangun fasilitas terminal yang layak sehingga masyarakat bisa menyelesaikan aktivitas dengan baik Memantapkan perkembangan infrastruktur untuk meningkatkan potensi sektor dengan nilai yang tinggi Mereduksikan akses transportasi untuk kawasan perkotaan Sarilamak dengan wilayah kabupaten Kabupaten Lima Puluh Kota Mengembangkan rencana untuk menjadikan terminal terpadu dan bisa mengembangkan potensi ekonomi dari sektor transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> Melakukan sosialisasi kepada masyarakat setempat tentang pembangunan dan pelayanan terminal Melakukan kerja sama dengan pihak swasta/pengusaha di bidang transportasi, agar dapat memaksimalkan potensi dari terminal yang akan dibangun Mengembangkan kualitas jaringan jalan seperti perbaikan permukaan lalu lintas untuk kenyamanan dalam bertransportasi
KELEMAHAN (W)	STRATEGI WO	STRATEGI WT
<ul style="list-style-type: none"> Jarak terminal tipe A Payakumbuh ke lokasi rencana terminal kurang dari 30 km Sudah ditetapkan di RTRW Terminal Tipe B Adanya rawan bencana gerakan tanah longsor 	<ul style="list-style-type: none"> Mengajukan perubahan tipe terminal dari tipe B menjadi C Mengembangkan aktivitas baru di wilayah pembangunan terminal yang akan berdaya-ekonomi perkotaan Membuat strategi mitigasi bencana alam gerakan tanah untuk pembangunan sarana perkotaan terutama dalam pembangunan terminal 	<ul style="list-style-type: none"> Melakukan pemertajahan tataletaknya terminal-terminal bangunan dengan membangun halte-halte Adaptasi rencana alternatif terminal tipe C di lokasi yang lebih dekat dan berdekatan dengan pusat ekonomi Melakukan rencana terminal tipe B ke wilayah lain perkotaan Sarilamak



Gambar 6 Diagram Kuadran SWOT

Dilihat pada gambar diatas bahwa hasil sumbu X dan Y aspek SWOT terdapat di kuadran 4 yaitu posisi ini merupakan situasi yang paling tidak menguntungkan bagi pemerintah dan masyarakat (Rangkuti,2004). Situasi tersebut tentu saja membutuhkan strategi yang tepat

untuk mengarahkan rencana terminal yang sesuai di Perkotaan Sarilamak. Maka dari itu dapat dilihat 13 strategi berikut.

2. AHP

Berdasarkan hasil matriks SWOT dilakukannya penyebaran kuesioner ke beberapa ahli dan pemerintah yang berhubungan dengan materi dengan jumlah responden 8 orang. Setelah itu hasil responden di input ke *software expert choice 11* dan diolah untuk menghasilkan strategi prioritas dari hasil yang di dapatkan. Nilai inkonsisten yang didapatkan dari *expert choice* dari keseluruhan yang sudah di *combined* yaitu 0,04 yang artinya sudah konsisten.

Hasil yang didapatkan paling banyak dipilih oleh responden yaitu “Memudahkan akses transportasi untuk melintasi perkotaan Sarilamak sampai wilayah kebelakang Kabupaten Lima Puluh Kota” dengan nilai 0,123 dan yang terendah “Mengusulkan perubahan tipe terminal dari tipe B menjadi C” dengan nilai 0,014. Dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 7. Prioritas Strategi dari analisis *Expert Choice*

Hasil dari gambar diatas dapat dilihat ada 6 prioritas strategi berdasarkan nilai diatas 100. Urutan 6 prioritas strategi yaitu :

1. Memudahkan akses transportasi untuk melintasi perkotaan Sarilamak sampai wilayah kebelakang Kabupaten Lima Puluh Kota
2. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat setempat tentang pembangunan dan pelayanan terminal
3. Mengembangkan rencana untuk menjadikan terminal terpadu dan bisa mengembangkan potensi ekonomi dari sektor transportasi

4. Melakukan kerja sama dengan pihak swasta/pengusaha di bidang transportasi, agar dapat memaksimalkan potensi dari terminal yang akan dibangun
5. Mengembangkan kualitas jaringan jalan seperti diberikan rambu-rambu lalu lintas untuk kenyamanan dalam berkendara.
6. Mengembangkan perekonomian wilayah Perkotaan Sarilamak dengan membangun fasilitas terminal yang layak sehingga masyarakat bisa menjalankan aktivitas dengan baik.

Pada diagram batang diatas dapat dilihat bahwa prioritas strategi menyususaikan dengan kebutuhan pada masyarakat (*Cross Tab*) seperti:

- a. Memudahkan akses transportasi untuk melintasi perkotaan sarilamak, dikarenakan masih adanya kesulitan mencari angkutan penumpang dan perlu adanya kerja sama antar pemerintah dengan pengusaha transportasi.
- b. Kebutuhan pelayanan dan fasilitas terminal sangat dibutuhkan, maka dari itu diperlukannya aspirasi masyarakat setempat tentang pembangunan terminal dan menjadikannya terminal terpadu.
- c. Pemberhentian angkutan pada saat ini berada di pusat perkotaan yaitu di dekat kantor nagari sehingga perlunya terminal terpadu dan dapat mengembangkan perekonomian wilayah Perkotaan Sarilamak.

Dari hasil analisis A'WOT tersebut didapatkan prioritas strategi perencanaan terminal sebagai rekomendasi kebijakan pemerintah setempat. Disusun dengan beberapa level yang memperlihatkan alur analisis dari analisis awal hingga hasil alternatif prioritas kebijakan. Dapat dilihat sebagai berikut.



Gambar 8. Diagram Strategi Prioritas Perencanaan Terminal (A'WOT)

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

- a. Berdasarkan hasil SKL Kemudahan dikerjakan, arahan rasio ketinggian bangunan dan arahan rasio tutupan lahan menunjukkan bahwa lokasi rencana terminal sesuai untuk dikembangkan pembangunan terminal terpadu di Perkotaan Sarilamak. Selain itu, pada faktor sosial sangat diperlukannya fasilitas penunjang seperti terminal untuk pemberhentian dan naiknya angkutan penumpang, hal ini dikarenakan masyarakat setuju akan kebutuhan angkutan penumpang di perkotaan Sarilamak terutama para pekerja seperti wiraswasta yaitu sekitar 71%.
- b. Dari hasil perhitungan VC Rasio ruas jalan Pekanbaru-Payakumbuh memiliki nilai 0,15 (tingkat pelayanan A) yang berarti arus lalu lintas bebas dengan kecepatan tinggi dan volume lalu lintas rendah. Tanpa adanya penanganan terhadap kapasitas jalan masih cukup, akan tetapi perlu dilihat lebar jalannya diperlukan adanya penanganan untuk peningkatan jalan.
- c. Prioritas strategi adalah sebagai rekomendasi arahan kebijakan kepada pemerintah untuk membangun dan merencanakan terminal terpadu yang tepat dan sesuai yang dibutuhkan oleh masyarakat Perkotaan Sarilamak. Didapatkan 6 prioritas strategi dari 13 strategi, akan tetapi dari 6 prioritas ini yang dipilih strategi terbaik adalah ;
 - Memudahkan akses transportasi untuk melintasi perkotaan Sarilamak sampai wilayah kebelakang Kabupaten Lima Puluh Kota.

4.2 Saran

Penulis menyarankan agar dilakukan peninjauan kembali kebijakan mengenai rencana pembangunan terminal Tipe B di perkotaan Sarilamak, karena berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan terdapat tidak kesesuaian lokasi rencana dengan aturan pembangunan terminal yang ada, sehingga perlu prakondisi sebelum membangun terminal Tipe B, yaitu dapat dilakukan dengan melihat prioritas strategi terlebih dahulu hingga membangun alternatif terminal Tipe C yang lebih memenuhi syarat untuk kebutuhan Perkotaan

Sarilamak. Penelitian mengenai studi kelayakan pada terminal yang ada dekat dengan Perkotaan Sarilamak yaitu terminal tipe A di Kota Payakumbuh oleh Provinsi harus ditinjau ulang untuk optimalisasi keterhubungan (konektivitas) wilayah.

Kebijakan yang harus dilakukan adalah menyediakan sistem prasarana transportasi Terminal dengan kualitas seminimal mungkin tetapi masih bisa dilalui. Adanya keterhubungan atau konektivitas ini akan menyebabkan kawasan tersebut menjadi lebih berkembang dan terfasilitasi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Departemen Perhubungan. (1995). *Keputusan Menteri Perhubungan No 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan*. Jakarta : Departemen Perhubungan.
- [2] Kementerian Pekerjaan Umum. (2007). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.20/PRT/M/2007 tentang Pedoman Teknik Analisis Aspek Fisik Lingkungan, Ekonomi Serta Sosial Budaya*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- [3] Kementerian Perhubungan. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan*. Jakarta : Kementerian Perhubungan.
- [4] Kementerian Perhubungan. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- [5] Mulyono, Joko dkk. (2016). *Strategi Pembangunan Pertanian Di Kabupaten Bantul Dengan Pendekatan A'WOT*. Bogor: Jurnal Publikasi IPB.
- [6] Rangkuti, F. (2013). *Teknik Membedah Kasus Bisnis Analisis SWOT Cara Perhitungan Bobot, Rating, dan OCAI*. Jakarta: Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama.
- [7] Sekretariat Daerah Kabupaten Lima Puluh Kota. (2012). *Peraturan Daerah Kabupaten Lima Puluh Kota Nomor 7 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lima Puluh Kota Tahun 2012 - 2032*. Sarilamak: Sekretariat Daerah Kabupaten Lima Puluh Kota.

- [8] Sekretariat Daerah Provinsi Sumatera Barat. (2012). *Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat Nomor 13 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sumatera Barat Tahun 2012 – 2032*. Padang : Sekretariat Daerah Provinsi Sumatera Barat.
2. **Dr. Ir. Ruchyat Deni Djakapermana., M.Eng.** Pembimbing I/ Dosen Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Pakuan.
3. **Dr. Ir. Rudi Mahmud Zafrullah, M.T.** Pembimbing Pendamping/ Dosen Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Pakuan.

PENULIS :

1. **Ir. Riko Hardin., M.PWK**, Mahasiswa (2019) Program Pascasarjana Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Pakuan.