

Metode *Analytical Hierarchy Process* dalam Menentukan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri

Puji Astuti^{1,*}, Febby Asteriani², Ade Adha Saputra³, Thalia A. Putri⁴

^{1,2,4} Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Islam Riau, Jl. Kaharuddin Nasution No.113, Pekanbaru, Indonesia
³ Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Kabupaten Indragiri Hilir, Jl. Pangeran Diponegoro, Tembilahan, Indonesia

* Puji Astuti : pujiastutiafrinal@eng.uir.ac.id

Tel.: +62-852-1647-8625

Diterima: 30 Januari 2023; Direvisi: 21 Mei 2023; Disetujui: 27 Mei 2023.

DOI: 10.25299/saintis.2022.vol22(01).12064

Abstrak

Keberadaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri belum berfungsi secara efektif yang disebabkan oleh rendahnya pemanfaatan terminal oleh masyarakat. Aktivitas operasional yang terjadi di terminal juga mengakibatkan kondisi fasilitas mengalami kerusakan dan tidak terawat, sehingga menimbulkan kerugian bagi pemerintah daerah mengingat besarnya biaya yang diperuntukkan dalam pembangunan terminal. Untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap efektivitas fungsi Terminal Bandar Laksamana Indragiri digunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Subjek penelitian adalah *expert* yang terlibat langsung atau mempunyai kemampuan dan mengerti permasalahan terkait pemanfaatan terminal dan dalam penentuan faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, diperoleh faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri sebagai berikut : Kriteria Aksesibilitas 38,7%, Fasilitas dan Manajemen Terminal 21,1%, Tingkat Pelayanan Jalan 19,2%, Kenyamanan Terminal 12,3%, dan Keamanan Terminal 8,8%.

Kata Kunci: *Analytical Hierarchy Process* (AHP), Efektivitas, Terminal, Transportasi

Abstract

The existence of the Bandar Laksamana Indragiri Terminal has not functioned effectively due to the low utilization of the terminal by the public. Operational activities also result in the condition of the facility damaged and not maintained, resulting in losses for the local government considering the large number of costs earmarked for the construction of the terminal. To identify the influence factors of the effectiveness of the Bandar Laksamana Indragiri Terminal function used *Analytical Hierarchy Process* (AHP) method. The research subjects are experts who are directly involved or have the ability and understand problems related to the use of the terminal and in determining the factors that influence the effectiveness of using the Bandar Laksamana Indragiri Terminal, Tembilahan City. Based on the results of the analysis carried out, the factors that influence the effectiveness of the use of Bandar Laksamana Indragiri Terminal obtained as follows: Accessibility Criteria 38.7%, Terminal Facilities and Management 21.1%, Road Service Level 19.2%, Terminal Convenience 12.3 %, and Terminal Security 8.8%.

Keywords: *Analytical Hierarchy Process* (AHP), Effectiveness, Terminal, Transportation

PENDAHULUAN

Terminal merupakan prasarana transportasi yang berfungsi sebagai menyediakan tempat dan kemudahan perpindahan moda transportasi, menyediakan sarana untuk simpul lalu lintas, menyediakan tempat untuk menyiapkan kendaraan, dan juga menjadi unsur ruang yang mempunyai peran penting bagi efisiensi kehidupan wilayah. Menurut Undang-Undang No 26 Tahun 2007, fungsi utama dari terminal adalah sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi [1].

Terminal juga merupakan sarana penunjang untuk peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan

sektor retribusi. Sebuah terminal yang akan dibuat harus sesuai dengan fungsinya dan kegunaannya serta harus sesuai dengan perencanaan tata ruang dan tata wilayah daerah. Terminal dapat dianggap sebagai alat pemroses, dimana suatu urutan kegiatan tertentu harus dilakukan untuk memungkinkan suatu lalu lintas (kendaraan, barang, dan sebagainya) diproses penuh sehingga dapat meneruskan perjalanan. Terminal adalah suatu fasilitas yang sangat kompleks, banyak kegiatan tertentu yang dilakukan disana, terkadang secara bersamaan secara paralel sering terjadi kemacetan yang cukup mengganggu. Terminal adalah titik pertemuan antara penumpang dan barang yang memasuki serta meninggalkan suatu sistem transportasi. Terminal bukan saja merupakan komponen fungsional utama dari

sistem transportasi tetapi juga merupakan prasarana yang merupakan biaya yang besar dan titik kemacetan yang terjadi [2].

Pengertian efektivitas secara umum menunjukkan sampai seberapa jauh tercapainya suatu tujuan yang terlebih dahulu ditentukan. Hal tersebut sesuai dengan pengertian efektivitas yang menjelaskan bahwa efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas, dan waktu) telah tercapai. Dimana semakin besar persentase target yang dicapai, semakin tinggi efektivitasnya [3].

Transportasi dapat memajukan kesejahteraan ekonomi dan masyarakat karena transportasi menciptakan serta meningkatkan aksesibilitas [4]. Sumber daya alam yang tadinya tidak dimanfaatkan akan menjadi terjangkau karena adanya jaringan transportasi yang baik sehingga dapat menjangkau pasar dan akan berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat. Dengan adanya pengangkutan akan menyebabkan nilai barang lebih tinggi ditempat tujuan dibandingkan ditempat asal.

Transportasi adalah pergerakan orang dan atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lain dari suatu pusat kegiatan ke pusat kegiatan lain. Transportasi bukan merupakan suatu tujuan akhir, melainkan suatu turunan dari kebutuhan (*derived demand*), misalnya transportasi untuk tujuan sekolah, untuk distribusi barang, untuk berfungsinya dengan baik suatu kota industri, untuk menunjang terwujudnya negara kesatuan, dan sebagainya [5]. Definisi lain dari transportasi didefinisikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat yang lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu [6].

Seiring dengan lajunya pertumbuhan penduduk serta peningkatan aktivitas sosial ekonomi di Kabupaten Indragiri Hilir, khususnya Kota Tembilahan serta berkembangnya perdagangan Kota Tembilahan maka infrastruktur dan transportasi pun sudah mulai berkembang. Berkembangnya jasa-jasa angkutan-angkutan umum antar daerah, antar kabupaten atau antar kota serta antar kota-desa untuk menunjang kegiatan masyarakat yang semakin meningkat.

Tingginya kebutuhan akan transportasi dari pertumbuhan penduduk tersebut yang kemudian menjadi pemicu berkembangnya jasa-jasa angkutan umum dengan berbagai tawaran jasa yang akan disediakan. Kondisi kantor-kantor agen jasa angkutan umum yang berada di wilayah perkotaan yang minim sehingga tidak memiliki lapangan parkir yang cukup untuk menampung seluruh kendaraan umum sehingga menggunakan badan-badan jalan sebagai lahan parkir dan

keberadaannya mengganggu kelancaran lalu lintas dan keindahan pusat perkotaan.

Pengertian efektivitas secara umum menunjukkan sampai seberapa jauh tercapainya suatu tujuan yang terlebih dahulu ditentukan. Hal tersebut sesuai dengan pengertian efektivitas menjelaskan bahwa efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas, dan waktu) telah tercapai. Dimana semakin besar persentase target yang dicapai, semakin tinggi efektivitasnya [3].

Terminal Tipe C M Boya yang sudah ada sebelumnya berada bersebelahan dengan lokasi pasar, sehingga keberadaan terminal tersebut hanya menambah parah kemacetan di areal perkotaan. Kapasitas terminal Tipe C tersebut sudah tidak mencukupi untuk menampung moda angkutan umum yang semakin bertambah sehingga pembangunan terminal baru dengan tipe dan kapasitas yang lebih besar mampu menjadi solusi terhadap permasalahan lalu lintas yang sedang dihadapi. Untuk itu dibangunlah terminal penumpang yang baru yang letaknya di Jalan Telaga Biru Parit 8. Pemerintah daerah telah menetapkan nama dari terminal penumpang ini yaitu Terminal Bandar Laksamana Indragiri. Pembangunan Terminal Bandar Laksamana Indragiri yang telah dibangun pada 2010 lalu ini menelan biaya 15 Miliar lebih, terminal ini mampu menampung sebanyak 28 kantor agen.

Pembangunan terminal tipe B bertujuan juga untuk menyediakan sarana untuk simpul lalu lintas serta pengembangan wilayah pinggiran agar pusat kegiatan tidak hanya berkembang pada pusat perkotaan dan mengontrol pertumbuhan wilayah perkotaan. Lokasi pembangunan terminal berada pada pinggiran kota yaitu Kecamatan Tembilahan Hulu dimana lokasi dari terminal ini berada pada jalan provinsi yang menghubungkan Kabupaten Indragiri Hilir dengan wilayah lainnya.

Keberadaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri hingga saat ini belum berfungsi secara efektif. Tidak efektifnya Terminal Bandar Laksamana Indragiri ini dapat dilihat dari masih rendahnya pemanfaatan terminal. Minimnya aktivitas yang terjadi di terminal juga mengakibatkan sebagian kondisi fasilitas mengalami kerusakan atau tidak terawat. Hal tersebut tentu merupakan kerugian bagi pemerintah daerah mengingat besarnya biaya yang diperuntukkan dalam pembangunan terminal. Hingga saat ini, terminal hanya digunakan sebagai tempat untuk melapor kendaraan umum yang datang dan berangkat serta untuk membayar retribusi. Pada awal tahun 2020, Terminal Bandar Laksamana Indragiri aktif sebagai terminal tipe B pada umumnya, namun hanya bertahan selama 1 bulan dan kemudian moda angkutan umum kembali beroperasi pada kantor agen masing-masing seperti sebelumnya.

Fungsi Terminal Bandar Laksamana Indragiri harus efektif untuk memenuhi tugas terminal sebagai terminal tipe B secara umum agar dapat memenuhi tuntutan pelayanan yang sebaik-baiknya, yang mana pelayanan ini menyangkut pandangan pihak-pihak yang terkait yaitu pihak pengelola terminal dalam hal ini pemerintah dan pihak pengguna jasa layanan seperti masyarakat dan pemilik jasa angkutan umum. Terminal berfungsi sebagai titik konsentrasi (*traffic concentration*) penumpang, titik dispersi, titik tempat penumpang berganti moda angkutan (*traffic interchange*), pusat pelayanan penumpang (*service availability*) [7]. Menurut pernyataan tersebut dan dibandingkan dengan keadaan yang sebenarnya, bahwa Terminal Bandar Laksamana Kota Tembilahan belum efektif. Hal ini dapat dilihat dari jumlah Perusahaan Oto (PO) yang ada di Tembilahan, dari jumlah tersebut sebagian besar tidak masuk terminal.

METODOLOGI

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 di samping akan mempengaruhi efisiensi dan efektivitas sistem angkutan umum secara keseluruhan. Untuk itu diperlukan pelayanan yang baik yang dapat berfungsi secara efektif dan efisiensi dalam mengantisipasi kebutuhan pergerakan di dalam terminal. Dan untuk mengoptimalkan fungsi terminal, maka kapasitas terminal cukup memadai, terminal harus dapat menghasilkan mobilitas yang tinggi melalui penyediaan fasilitas-fasilitas yang memadai.

Berdasarkan 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 di samping akan mempengaruhi efisiensi dan efektivitas sistem angkutan umum secara keseluruhan. Untuk itu diperlukan pelayanan yang baik yang dapat berfungsi secara efektif dan efisiensi dalam mengantisipasi kebutuhan pergerakan di dalam terminal. Dan untuk mengoptimalkan fungsi terminal, maka kapasitas terminal cukup memadai, terminal harus dapat menghasilkan mobilitas yang

tinggi melalui penyediaan fasilitas-fasilitas yang memadai.

Menurut Peraturan Menteri Nomor 132 Tahun 2015, dalam penetapan lokasi terminal penumpang harus memperhatikan rencana kebutuhan simpul terminal [9]. Lokasi terminal penumpang harus terletak pada simpul jaringan lalu-lintas dan angkutan jalan yang diperuntukkan bagi pergantian antar moda dan/atau intermoda pada suatu wilayah tertentu.

Maka dalam penelitian ini ditetapkan kriteria-kriteria penilaian efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri, sebagai berikut :

1. Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan jalan merupakan istilah yang digunakan untuk menyatakan kualitas pelayanan yang disediakan oleh suatu jalan dalam kondisi tertentu [10]. Kriteria penilaian berdasarkan kondisi fisik eksisting didalam dan sekitar terminal yang menyangkut geometrik dan permukaan jalan pada ruas jalan dan persimpangan, kondisi arus lalu lintas di sekitar terminal.

2. Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah” nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi [10]. Kriteria penilaian meliputi jumlah arah perjalanan, frekuensi perjalanan, kemudahan untuk mencapai lokasi terminal dari pusat-pusat kegiatan, serta jarak dan waktu yang digunakan untuk menuju terminal dari pusat-pusat perkotaan dan permukiman padat.

3. Fasilitas dan Manajemen Terminal

Fasilitas adalah sarana untuk memperlancar pelaksanaan fungsi. Arti lainnya adalah kemudahan. Fasilitas adalah segala sesuatu yang berupa benda maupun uang yang dapat memudahkan serta memperlancar pelaksanaan suatu usaha tertentu. Sedangkan manajemen adalah penerapan ilmu manajemen untuk mengatur seluruh kegiatan produksi atau operasional agar dapat dilakukan secara efisien. Pembahasan ini merupakan penilaian secara menyeluruh terhadap kualitas pelayanan. Kualitas pelayanan adalah sebagai kondisi dinamis yang berhubungan dengan produk, jasa, sumber daya manusia, proses, dan lingkungan yang memenuhi atau melebihi harapan [11]. Kriteria penilaian ini berdasarkan ketersediaan dan pengaturan fasilitas yang aman dan nyaman untuk naik dan turun bagi penumpang sesuai dengan lajur menurut tujuan bus, tiketing, tempat menunggu, restoran dan perkotaan, telepon umum, tempat sholat, toilet, p3k dan sebagainya.

Kriteria ini juga menyangkut di dalamnya pengelolaan terminal dalam memberikan pelayanan kepada penumpang atau calon penumpang, pemilik jasa angkutan, serta pengguna terminal lainnya.

4. Kenyamanan Terminal

Kenyamanan sebagai suatu keadaan telah terpenuhinya kebutuhan dasar manusia yang bersifat individual dan holistik. Dengan terpenuhinya kenyamanan dapat menyebabkan perasaan sejahtera pada diri individu tersebut [12]. Kriteria penilaian berdasarkan kondisi didalam dan sekitar terminal yang menyangkut kenyamanan lingkungan yang dirasakan oleh pengunjung terminal. Dapat diukur dari kebisingan, kebersihan, kualitas udara di sekitar terminal.

5. Keamanan Terminal

Keamanan memiliki arti suasana aman, yang berarti ketentraman, ketenangan. Keamanan secara umum adalah keadaan atau kondisi bebas dari gangguan fisik maupun psikis terlindunginya keselamatan jiwa dan terjaminnya harta benda dari segala macam ancaman gangguan dan bahaya. Keamanan adalah bebas dari bahaya. Istilah ini biasa digunakan dengan hubungan kepada kejahatan, segala bentuk kecelakaan, dan lain-lain [13]. Kriteria penilaian berdasarkan situasi lingkungan di dalam terminal yang aman dari tindak kriminal (pencopet, penodongan, pembunuhan, pemerkosaan, dan tindak kriminal lainnya).

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deduktif, dimana prosedur yang dimulai dari pembentukan dasar-dasar teori dalam menentukan prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan terminal, kemudian menentukan variabel-variabel yang perlu diteliti yang menjadi dasar pembuktian di lapangan serta ketentuan yang mendukung lainnya seperti pengajuan pertanyaan dalam bentuk kuesioner AHP yang diberikan kepada para stakeholder yang dianggap ahli dan berada dalam ruang lingkup penelitian. Penelitian ini juga menggunakan metode analisis deskriptif kuantitatif-kualitatif yang digunakan adalah pembobotan variabel-variabel dalam penentuan prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan. Tahap analisis penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi kondisi fasilitas Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan.

Dalam tahap mengidentifikasi kondisi fasilitas Terminal Bandar Laksamana Indragiri ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dimana data-data yang telah didapat atau dikumpulkan disesuaikan dengan ketentuan-ketentuan atau kriteria-kriteria terminal yang

seharusnya, didukung dengan observasi lapangan untuk memberikan gambaran nyata dilapangan. Hasil dari analisis tersebut dijelaskan kembali secara deskriptif dengan tujuan memberikan gambaran bagaimana kondisi dan fasilitas terminal yang ada.

2. Mengidentifikasi dan menyusun tingkat prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri

Dalam tahap menyusun tingkat prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif-kualitatif, meliputi kegiatan mengambil sampel dengan menggunakan kuesioner AHP yang disebarakan ke berbagai responden terkait penelitian ini, kemudian kuesioner yang telah disebarakan ke berbagai responden menjadi input bagi analisis AHP ini dengan menggunakan *software expert choice*, diolah untuk mendapatkan nilai yang menggambarkan tingkat prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri dan kemudian dijelaskan.

Untuk menentukan faktor-faktor yang berpengaruh digunakan metode AHP adalah suatu teknik pengambilan keputusan yang dikembangkan untuk kasus-kasus yang memiliki berbagai tingkat (hierarki) analisis. Metode ini merupakan suatu cara praktis untuk menangani secara kuantitatif bermacam hubungan fungsional dalam suatu jaringan yang kompleks. Nasution (2013) mendefinisikan metode ini menggunakan perbandingan secara berpasangan, menghitung faktor pembobot, dan menganalisisnya untuk menghasilkan prioritas relatif diantara alternatif yang ada [14].

Teknik sampling yang digunakan pada penelitian ini adalah purposive sampling [15]. Obyek *purposive sampling* merupakan *expert* (stakeholder ahli) yang terlibat langsung atau mempunyai kemampuan dan mengerti permasalahan terkait pemanfaatan terminal dan dalam penentuan faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri. Khusus untuk pemilihan responden penumpang dan operator sebagai pengguna jasa layanan jumlahnya ditentukan, yang artinya jumlah responden yang terpilih dapat mewakili keseluruhan pengguna jasa layanan yang lain, yang dalam hal ini melihat dan merasakan akibat dari suatu permasalahan yang terjadi. Adapun penentuan jumlah responden yang terpilih tersebut dalam penelitian ini menggunakan jumlah sampel minimum yang dapat digunakan untuk survey stated preference adalah 30 buah dan dianjurkan jumlah sampel yang diambil 75-100 sampel agar hasilnya tepat.

Terkait tujuan utama penelitian yakni menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri, maka jawaban dapat diperoleh dari pihak-pihak yang terlibat atau mempunyai kemampuan dan mengerti permasalahan terkait pemanfaatan terminal. Dalam hal ini dapat dilihat dari 3 unsur komponen, yaitu penumpang, operator, dan pemerintah. Akan tetapi dengan terdapatnya 3 unsur komponen ini tentu memberikan jawaban yang berbeda satu dengan yang lainnya berdasarkan kompetensi masing-masing komponen. Hal inilah yang kemudian menciptakan kompleksitas dalam mengambil keputusan.

Tabel 1. Responden Penelitian

No	Responden	Jabatan/ Keterangan	Jumlah (Orang)
1	Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir	Kepala Dinas	1
		Kabid.Perhubungan Darat	1
		Kasi.Lalu Lintas Angkutan Darat	1
		Kasi. Keselamatan dan Pengawasan Perhubungan Darat	1
		Kepala Terminal Bandar Laksamana Indragiri	1
2	PO. Winda Travel	Pemilik Sopir	1 1
3	PO. Indah Travel	Pemilik Sopir	1 1
4	PO. Inhil Jaya	Pemilik	1
		Sopir	1
5	CV. DH. Alena Travel	Pemilik	1
		Sopir	1
6	PO. Lintaga Sakti	Pemilik	1
		Sopir	1
7	CV. Ivan Wisata N.	Pemilik	1
		Sopir	1
8	PO. Primkoveri	Pemilik	1
		Sopir	1
9	PO. Putri Inhu	Pemilik	1
		Sopir	1
10	Penumpang	Pengguna Jasa Angkutan	15
Jumlah			36

Salah satu cabang analisa keputusan yang sesuai dengan masalah tersebut adalah Multi-Criteria Decision Making (MCDM). Multi-Criteria Decision Making (MCDM) merupakan teknik pengambil keputusan dari berbagai pilihan alternatif yang ada. Dan metode *Analytical*

Hierarchy Process (AHP) menawarkan teknik pemecahan untuk masalah yang kompleks dan Multi-Criteria. AHP umumnya digunakan dengan tujuan untuk menyusun prioritas yang bersifat kompleks atau multi kriteria [16]. Secara umum, dengan menggunakan AHP, prioritas yang akan dihasilkan akan bersifat konsisten dengan teori, logis, transparan, dan partisipatif. Dengan tuntunan yang semakin tinggi keterkaitan dengan transparansi dari partisipasi, AHP akan sangat cocok digunakan untuk penyusunan prioritas kebijakan publik yang menuntut transparansi dan partisipasi.

Proses AHP adalah suatu teknik pengambilan keputusan yang dikembangkan untuk kasus-kasus yang memiliki berbagai tingkat (hierarki) analisis. Metode ini merupakan suatu cara praktis untuk menangani secara kuantitatif bermacam hubungan fungsional dalam suatu jaringan yang kompleks. Metode ini menggunakan perbandingan secara berpasangan, menghitung faktor pembobot, dan menganalisisnya untuk menghasilkan prioritas relatif diantara alternatif yang ada. AHP adalah suatu metode yang sederhana dan fleksibel yang menampung kreativitas dalam pendekatan terhadap suatu masalah. Metode ini menstruktur masalah dalam bentuk hierarki dan memasukkan pertimbangan-pertimbangan untuk menghasilkan skala prioritas relatif.

Proses hierarki analisis ditemukan oleh Saaty dan dipublikasikan pada tahun 1980 melalui bukunya *The Analytical Hierarchy Process*, menurut Saaty, AHP pada awalnya dikembangkan untuk perencanaan militer dalam menghadapi berbagai kemungkinan di Amerika Serikat, kemudian diaplikasikan dalam pengembangan rencana transportasi untuk Sudan, dan selanjutnya ke pemerintah dan perusahaan di Amerika Serikat maupun negara lainnya. Selain dapat digunakan untuk pengambilan keputusan praktis, seperti memilih lokasi, computer, investasi, mengalokasikan sumberdaya, keuangan, proyek bantuan pemerintah, menurut Saaty AHP juga pernah digunakan dalam pemecahan konflik di Timur Tengah, Irlandia Utara, dan Afrika Selatan [17].

Proses AHP memiliki prinsip dasar dalam penerapannya sebagai berikut [17]:

1. Menyusun secara hierarki, yaitu pemecahan persoalan menjadi unsur-unsur yang terpisah.
2. Menetapkan prioritas, yaitu menentukan peringkat elemen-elemen menurut relatif pentingnya.
3. Mengukur konsistensi logis, yaitu menjamin bahwa semua elemen dikelompokkan secara logis dan diperingkatkan secara konsisten sesuai dengan kriteria logis.

Tabel 2. Variabel Penelitian

Variabel	Keterangan
Penumpang	Terdiri dari penumpang umum atau pengguna jasa angkutan umum
Operator	Terdiri dari pengusaha atau pemilik penyediaan layanan jasa angkutan umum
Pemerintah	Terdiri dari regulator atau pembuat kebijakan, dalam hal ini Dinas Perhubungan Komunikasi & Informatika Kabupaten Indragiri Hilir
Tingkat Pelayanan Jalan	Kriteria penilaian berdasarkan kondisi fisik eksisting didalam dan sekitar terminal yang menyangkut geometrik dan permukaan jalan pada ruas jalan dan persimpangan, kondisi arus lalu lintas di sekitar terminal.
Aksesibilitas	Kriteria penilaian meliputi jumlah arah perjalanan, frekuensi perjalanan, kemudahan untuk mencapai lokasi terminal dari pusat-pusat kegiatan, serta jarak dan waktu yang digunakan untuk menuju terminal dari pusat-pusat perkotaan dan permukiman padat.
Kenyamanan Terminal	Kriteria penilaian berdasarkan kondisi didalam dan sekitar terminal yang menyangkut kenyamanan lingkungan yang dirasakan oleh pengunjung terminal. Dapat diukur dari kebisingan, kebersihan, kualitas udara di sekitar terminal.
Keamanan Terminal	Kriteria penilaian berdasarkan situasi lingkungan di dalam terminal yang aman dari tindak kriminal (pencopet, pernodongan, pembunuhan, pemerkosaan, dan lain sebagainya).
Fasilitas dan Manajemen Terminal	Kriteria penilaian ini berdasarkan ketersediaan dan pengaturan fasilitas yang aman dan nyaman untuk naik dan turun bagi penumpang sesuai dengan lajur menurut tujuan bus, tiketing, tempat menunggu, restoran dan perkotaan, telepon umum, tempat sholat, toilet, p3k dan sebagainya. Kriteria ini juga menyangkut di dalamnya pengelolaan terminal dalam memberikan pelayanan kepada penumpang/calon penumpang, pemilik jasa angkutan, serta pengguna terminal lainnya

Sumber : Hasil Analisis, 2020

HASIL DAN DISKUSI

Upaya penataan ruang (perkotaan) meliputi proses perencanaan tata ruang merupakan wujud struktural dan pola penataan ruang baik direncanakan maupun tidak, pemanfaatan ruang (ruang merupakan suatu wadah yang meliputi ruang daratan, ruang lautan, dan ruang udara sebagai suatu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk hidup lainnya dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya dan pengendalian pemanfaatan ruang [18].

Terminal Bandar Laksamana Indragiri terletak pada Kecamatan Tembilahan Hulu, tepatnya di Kelurahan Tembilahan Hulu di Jalan Telaga Biru/Baharuddin Yusuf, Kota Tembilahan. Terminal Bandar Laksamana Indragiri merupakan terminal angkutan Tipe B yang memiliki luas sekitar 3,2 Ha. Terminal ini dibangun diatas lahan bekas TPA (Tempat Pembuangan Akhir) yang terletak di jalan provinsi Kelurahan Tembilahan Hulu. Terminal Bandar Laksamana Indragiri diresmikan pada awal tahun 2010 lalu oleh Bupati Indragiri Hilir. Desain bangunan terminal dengan ciri khas melayu ini dibangun dengan menggunakan dana tahun jamak "Proyek *Multiyears*" dengan biaya lebih dari 15 milyar rupiah.

Pemilihan lokasi terminal tipe B di Kelurahan Tembilahan Hulu ini dimaksudkan untuk pengembangan pusat kegiatan-kegiatan yang memicu perkembangan pembangunan yang memiliki potensi untuk berkembang. Penentuan lokasi di Kelurahan Tembilahan Hulu ini juga dikarenakan kapasitas terminal tipe C yang lama yang ada di pusat kota sudah tidak mencukupi untuk menampung kendaraan umum yang semakin meningkat dan juga dapat mengganggu kegiatan pusat kota. Luas areal lahan yang disediakan untuk Terminal Bandar Laksamana Indragiri mencakup areal seluas 5 Ha.

Identifikasi Kondisi Fasilitas Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan

Terminal Bandar Laksamana Indragiri (BLI) terletak di Jalan Telaga Biru/Baharuddin Yusuf, Kelurahan Tembilahan Hulu, Kecamatan Tembilahan Hulu, Kabupaten Indragiri Hilir. Melihat dari data dan aktivitas terminal (observasi lapangan), Terminal Bandar Laksamana Indragiri ini melayani trayek angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK) dan/ atau Angkutan Pedesaan (ADES). Adapun fasilitas yang tersedia di Terminal Bandar Laksamana Indragiri ini dapat dikatakan cukup lengkap. Hanya saja kondisi sebagian fasilitas yang ada di terminal saat ini mengalami kerusakan dan tidak terawat akibat minimnya aktivitas di dalam terminal. Fasilitas terdiri dari areal/jalur keberangkatan dan kedatangan kendaraan umum, tempat tunggu penumpang, bangunan kantor terminal, menara pengawas, loket penjualan karcis, musholah, kamar kecil/wc, dan kios/kantin.

Prioritas Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan

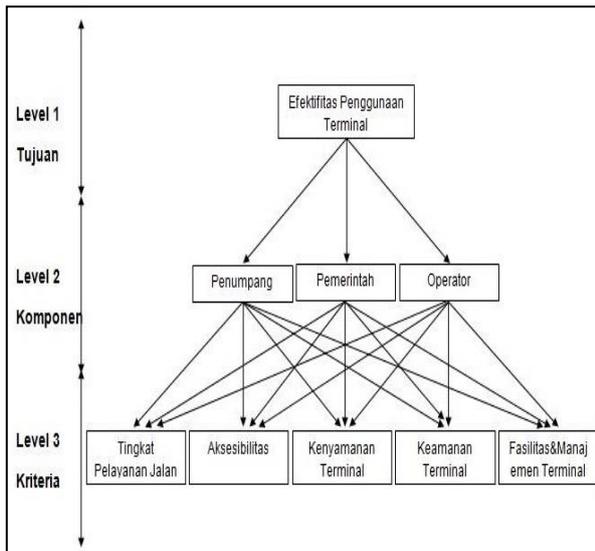
Berikut adalah langkah-langkah *Analytical Hierarchy Process* (AHP) yang dilakukan :

1. Struktur Hierarki

Prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar

Laksamana Indragiri Kota Tembilahan merupakan tujuan utama penelitian ini. Dalam AHP tujuan utama merupakan hierarki yang paling atas kemudian didukung beberapa komponen yang kemudian dilanjutkan dengan kriteria faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan.

Penyusunan Hierarki ini terbagi menjadi tiga level atau tiga tingkatan, level 1 merupakan tujuan utama yaitu prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan, level 2 merupakan komponen yang mendukung pencapaian tujuan utama yaitu komponen penumpang, operator, dan pemerintah, level 3 adalah kriteria yang merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan. Untuk lebih jelasnya mengenai struktur hierarki prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 1. Struktur Hierarki Penentuan Prioritas Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan

2. Membuat Matriks Berpasangan

Pada bagian ini menjelaskan tentang penyusunan matriks berpasangan yang merupakan nilai yang akan diisikan oleh responden pada kuesioner. Pembuatan matriks berpasangan ini untuk mengetahui nilai pentingnya suatu elemen satu dengan elemen yang lain pada tiap tingkatan

hierarki yang telah disusun sebelumnya. Perbandingan berpasangan ini diisi dengan menggunakan skala banding secara berpasangan yang telah ditetapkan oleh Thomas L. Saaty sebagai berikut :

Tabel 3. Skala Banding secara Berpasangan

Pendapat Numerik	Pendapat Verbal
1	Kedua elemen sama pentingnya (<i>equally preferred</i>)
3	Elemen yang satu sedikit lebih penting ketimbang yang lainnya (<i>moderately preferred</i>)
5	Elemen yang satu sangat penting ketimbang elemen yang lainnya (<i>strongly preferred</i>)
7	Elemen yang satu jelas lebih penting dari elemen yang lainnya (<i>very strongly preferred</i>)
9	Elemen yang satu mutlak lebih penting ketimbang elemen lainnya (<i>extremely preferred</i>)
2,4,6,8	Nilai-nilai antara dimana dua pertimbangan yang berdekatan

Sumber : Herjanto, 2009

Berdasarkan hierarki yang telah disusun di halaman sebelumnya dan skala matrik perbandingan berpasangan yang telah ditetapkan maka kuesioner akan siap diberikan kepada responden. Berikut adalah gambar bentuk kuesioner yang diberikan kepada responden:

1. Ditinjau dari tujuan **Prioritas Faktor-faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri**, manakah komponen dibawah ini yang lebih penting dan dengan skala berapa ?

Komponen 1	Skala Pembanding									Komponen 2								
Penumpang	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Operator
Penumpang	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pemerintah
Operator	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pemerintah

Gambar 2. Matrik Berpasangan

3. Geometric Mean

Penilaian yang dilakukan oleh 36 responden akan menghasilkan pendapat yang berbeda satu sama lain. AHP hanya membutuhkan satu jawaban untuk satu matriks perbandingan. Jadi semua jawaban dari partisipan harus dirata - ratakan. Untuk ini Thomas L.Saaty memberikan metode perataan dengan Geometric Mean untuk mendapatkan satu jawaban atau nilai dalam satu matrik perbandingan. Berikut adalah pertanyaan dan model perhitungannya :

1. Ditinjau dari tujuan **Prioritas Faktor-faktor yang Mempengaruhi Efektifitas Penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri**, manakah komponen dibawah ini yang lebih penting dan dengan skala berapa ?

Komponen 1	Skala Pemandangan										Komponen 2							
Penumpang	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Operator
Penumpang	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pemerintah
Operator	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pemerintah

Gambar 3. Geometric Mean

$$a \text{ penumpang dan operator} = (z_1 \times z_2 \times \dots \times z_n)^{1/n}$$

$$= (2 \times 3 \times 3 \times 2 \times 3 \times 2 \times 3 \times 3 \times 4 \times 1 \times 3 \times 3 \times 3 \times 4 \times 1 \times 2 \times 2 \times 2 \times 3 \times 2 \times 3 \times 2 \times 3 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 3 \times 3 \times 2 \times 4 \times 2)^{1/36}$$

$$= 2,36 \text{ digenapkan menjadi } 2$$

$$a \text{ penumpang dan pemerintah} = (z_1 \times z_2 \times \dots \times z_n)^{1/n}$$

$$= (3 \times 2 \times 1 \times 2 \times 2 \times 2 \times 3 \times 4 \times 2 \times 3 \times 1 \times 2 \times 3 \times 2 \times 3 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 3 \times 2 \times 3 \times 2 \times 3 \times 2 \times 3 \times 2 \times 2 \times 2 \times 1 \times 1 \times 4 \times 3 \times 2)^{1/36}$$

$$= 2,16 \text{ digenapkan menjadi } 2$$

$$a \text{ operator dan pemerintah} = (z_1 \times z_2 \times \dots \times z_n)^{1/n}$$

$$= (2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 2 \times 4 \times 1 \times 3 \times 1 \times 3 \times 2 \times 3 \times 1 \times 1 \times 3 \times 4 \times 4 \times 1 \times 4 \times 1 \times 4 \times 4 \times 4 \times 2 \times 3 \times 2 \times 4 \times 2 \times 3 \times 4 \times 1 \times 2 \times 2 \times 3 \times 1 \times 1)^{1/36}$$

$$= 2,16 \text{ digenapkan menjadi } 2$$

Ada 36 paket pertanyaan yang sama dan memiliki jawaban dengan nilai yang berbeda-beda 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 dan 9. Seluruh nilai dari seluruh pertanyaan kuesioner yang telah disatukan dengan menggunakan *geometric mean* akan disatukan dalam satu kuesioner. Kuesioner tersebut akan dianalisis dan akan dikonversikan ke dalam matrik berpasangan kembali untuk mendapat tingkat prioritas pada masing-masing tingkatan hierarki analisis ini. Berikut ini adalah gambar pertanyaan pertama pada lembar kuesioner yang telah disatukan:

DAFTAR PERTANYAAN

1. Ditinjau dari tujuan **Prioritas Faktor-faktor yang Mempengaruhi Efektifitas Penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri**, manakah komponen dibawah ini yang lebih penting dan dengan skala berapa ?

Komponen 1	Skala Pemandangan										Komponen 2							
Penumpang	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Operator
Penumpang	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pemerintah
Operator	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pemerintah

Gambar 4. Gabungan Kuesioner

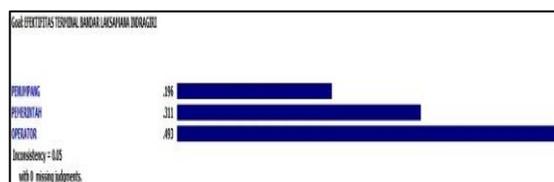
Pada pertanyaan pertama poin pertama adalah 2, artinya komponen operator berada di antara sama penting dan sedikit lebih penting daripada komponen penumpang, pada pertanyaan

pertama poin kedua adalah 2, artinya komponen pemerintah berada di antara sama penting dan sedikit lebih penting daripada komponen penumpang dan untuk pertanyaan pertama poin ketiga adalah 2, artinya komponen pemerintah berada di antara sama penting dan sedikit lebih penting daripada komponen operator.

Pembobotan AHP setiap elemen dari semua tingkatan level hierarki, tujuan, komponen, dan kriteria yang didapat setelah melalui pengisian kuesioner oleh para responden yang dianggap berkompeten dan memiliki keterkaitan dengan penentuan prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan yang telah dianalisis melalui perbandingan matrik berpasangan dan uji konsistensi.

Analisis ini dilakukan untuk melihat bobot tiap elemen yang ada pada masing-masing hierarki, tujuan, komponen, dan kriteria, sehingga mendapatkan skala prioritas dari kriteria yang akan disusun dalam prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan.

- a. Pembobotan Komponen Terhadap Tujuan
 Tujuan penelitian ini adalah penyusunan prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan dengan berdasarkan komponen yang berkaitan terhadap penilaian efektivitas terminal, yaitu komponen penumpang, komponen pemerintah, dan komponen operator. Dalam pembobotan ini maka dapat terlihat skala atau bobot antara komponen penumpang, komponen pemerintah, dan komponen operator, berdasarkan hasil kuesioner yang diberikan kepada responden terhadap tujuan penyusunan prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri dengan menggunakan software expert choice. Adapun hasil perhitungan bobot lokal yang didapat, komponen penumpang 0,196, pemerintah 0,311, dan operator 0,493. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 5. Hasil Perhitungan Expert Choice

Hasil perhitungan tersebut menjelaskan di antara ketiga komponen dalam penyusunan prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri memiliki total bobot masing-masing untuk bobot lokal dan global

berjumlah 1, dikarenakan bobot tujuan yang bersifat tunggal atau sama dengan 1, jadi jumlah bobot ketiga komponen sama dengan jumlah bobot tujuan yaitu 1.

Hasil perhitungan juga menunjukkan perbedaan bobot diantara ketiga komponen, yang artinya terdapat perbedaan peringkat prioritas di antara ketiga komponen. Dan dari hasil analisis didapatkan peringkat tertingginya adalah komponen operator atau peringkat pertama.

Tabel 4. Bobot Komponen Terhadap Tujuan

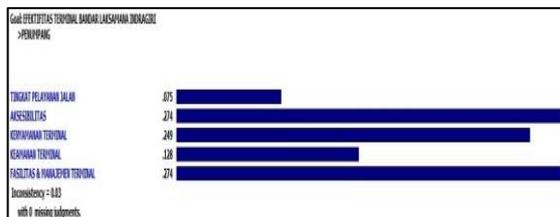
No	Komponen	Bobot		Rangking
		Lokal	Global	
1	Penumpang	0,196	0,196	3
2	Pemerintah	0,311	0,311	2
3	Operator	0,493	0,493	1
Total		1	1	

Inconsistency Ratio = 0,05

- b. Pembobotan Kriteria Terhadap Komponen
Perhitungan bobot kriteria dilakukan untuk mengetahui fungsi kriteria terhadap bobot/nilai dari variabel yang berada pada hierarki di atasnya. Pembobotan setiap kriteria harus dilakukan normalisasi untuk mendapatkan nilai bobot global, artinya adalah jumlah total bobot dari seluruh elemen tiap hierarki adalah sama dengan satu sehingga dapat menunjukkan skala prioritas secara keseluruhan dalam satu hierarki.

Komponen Penumpang

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan menggunakan *software expert choice* didapat bobot lokal kriteria tingkat pelayanan jalan 0,075, aksesibilitas 0,274, kenyamanan terminal 0,249, keamanan terminal 0,128, dan fasilitas & manajemen terminal 0,274.



Gambar 6. Perhitungan Pembobotan Komponen Penumpang

Selanjutnya untuk mendapatkan bobot global kriteria maka dilakukan dengan melakukan perkalian bobot lokal elemen dengan bobot lokal dari kriteria yang berada pada satu cabang hierarki.

- Penumpang - Tingkat Pelayanan Jalan = $0,196 \times 0,075 = 0,015$
- Penumpang - Aksesibilitas = $0,196 \times 0,274 = 0,054$
- Penumpang - Kenyamanan Terminal = $0,196 \times 0,249 = 0,049$

- Penumpang - Keamanan Terminal = $0,196 \times 0,128 = 0,025$
- Penumpang - Fasilitas dan Manajemen Terminal = $0,196 \times 0,274 = 0,054$

Komponen Pemerintah

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan menggunakan *software expert choice* didapat bobot lokal kriteria tingkat pelayanan jalan 0,172, aksesibilitas 0,399, kenyamanan terminal 0,103, keamanan terminal 0,083, dan fasilitas & manajemen terminal 0,243.



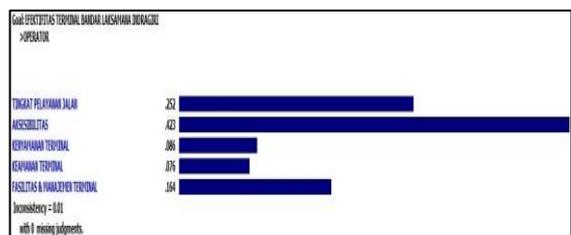
Gambar 7. Perhitungan Pembobotan Komponen Pemerintah

Selanjutnya untuk mendapatkan bobot global kriteria maka dilakukan dengan melakukan perkalian bobot lokal elemen dengan bobot lokal dari kriteria yang berada pada satu cabang hierarki.

- Pemerintah - Tingkat Pelayanan Jalan = $0,311 \times 0,172 = 0,053$
- Pemerintah - Aksesibilitas = $0,311 \times 0,399 = 0,124$
- Pemerintah - Kenyamanan Terminal = $0,311 \times 0,103 = 0,032$
- Pemerintah - Keamanan Terminal = $0,311 \times 0,083 = 0,026$
- Pemerintah - Fasilitas dan Manajemen Terminal = $0,311 \times 0,243 = 0,076$

Komponen Operator

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan menggunakan *software expert choice* didapat bobot lokal kriteria tingkat pelayanan jalan 0,252, aksesibilitas 0,423, kenyamanan terminal 0,086, keamanan terminal 0,076, dan fasilitas & manajemen terminal 0,164.



Gambar 8. Perhitungan Pembobotan Komponen Operator

Selanjutnya untuk mendapatkan bobot global kriteria maka dilakukan dengan melakukan perkalian bobot lokal elemen dengan bobot lokal

dari kriteria yang berada pada satu cabang hierarki.

- Operator - Tingkat Pelayanan Jalan
= $0,493 \times 0,252 = 0,124$
- Operator - Aksesibilitas
= $0,493 \times 0,423 = 0,209$
- Operator - Kenyamanan Terminal
= $0,493 \times 0,086 = 0,042$
- Operator - Keamanan Terminal
= $0,493 \times 0,076 = 0,037$
- Operator - Fasilitas dan Manajemen Terminal
= $0,493 \times 0,164 = 0,081$

Untuk mendapatkan prioritas kriteria faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri, dapat dilakukan dengan menjumlahkan prioritas kriteria dari masing-masing komponen.

Tabel 5. Bobot Kriteria Terhadap Komponen

Komponen	Bobot Lokal Kriteria					Bobot Global Kriteria				
	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Penumpang	0,075	0,274	0,249	0,128	0,274	0,015	0,054	0,049	0,025	0,054
Pemerintah	0,172	0,399	0,103	0,083	0,243	0,053	0,124	0,032	0,026	0,076
Operator	0,252	0,423	0,086	0,076	0,164	0,124	0,209	0,042	0,037	0,081
Total Bobot Global Kriteria						0,192	0,387	0,123	0,088	0,211
(%)						19,2	38,7	12,3	8,8	21,1

Keterangan ;

- A = Tingkat Pelayanan Jalan
- B = Aksesibilitas
- C = Kenyamanan Terminal
- D = Keamanan Terminal
- E = Fasilitas dan Manajemen Terminal

Hasil akhir metode AHP, setelah melalui input data kuesioner dan proses perbandingan berpasangan yang merupakan tahapan dari AHP, maka diperoleh hasil akhir yaitu peringkat prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan. Peringkat dari tiap kriteria menggambarkan urutan prioritas faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri. Dengan kata lain bahwa urutan peringkat tersebut menunjukkan tingkat penanganan yang harus dilakukan dalam upaya mengefektifkan penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan. Hasil pembobotan dan urutan dapat dilihat pada tabel 6 berikut:

Tabel 6. Hasil Pembobotan dan Urutan Rangking

No	Kriteria	Bobot	Persentase (%)	Rangking
1	Tingkat Pelayanan Jalan	0,192	19,2	3
2	Aksesibilitas	0,387	38,7	1
3	Kenyamanan Terminal	0,123	12,8	4
4	Keamanan Terminal	0,088	8,80	5
5	Fasilitas dan Manajemen Terminal	0,211	21,1	2
Jumlah		1	100,00	-

Berdasarkan tabel 6 bobot prioritas global bila dijumlahkan akan sama dengan 1 itu berarti bobot tujuan sama dengan jumlah bobot prioritas global seluruh alternatif yang dihasilkan dan hasil akhir dari metode ahp ini merupakan gambaran aspirasi para responden yang dianggap sangat real dengan kondisi dan karakteristik pembangunan di Kota Tembilahan Kabupaten Indragiri Hilir.

KESIMPULAN

Fasilitas yang tersedia di Terminal Bandar Laksamana Indragiri berada dalam kondisi memadai artinya sudah memenuhi syarat dan ketentuan yang berlaku, namun minimnya aktivitas pemanfaatan terminal membuat sebagian fasilitas mengalami kerusakan atau tidak terawat. Berdasarkan Metode AHP, faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas penggunaan Terminal Bandar Laksamana Indragiri Kota Tembilahan yaitu aksesibilitas 38,7%, fasilitas dan manajemen terminal 21,1%, tingkat pelayanan jalan 19,2%, kenyamanan terminal 12,3%, dan keamanan terminal 8,8%.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih kepada Studio Pengelolaan Transportasi Program Studi Perencanaan Wilayah

dan Kota FT UIR dan Pemerintah Daerah Kabupaten Indragiri Hilir.

REFERENSI

- [1] Republik Indonesia, "Undang-Undang Republik Indonesia tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU RI Nomor 22 Tahun 2009)." Republik Indonesia, Jakarta, p. 21, 2009, [Online]. Available: <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>.
- [2] E. K. Morlok, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga, 1995.
- [3] Hidayat, *Teori Efektivitas dalam Kinerja Karyawan*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 1986.
- [4] M. N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, 2nd ed. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004.
- [5] S. Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, 1st ed. Bandung: Penerbit ITB, 1990.
- [6] O. Z. Tamin, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, 2nd ed. Bandung: Penerbit ITB, 2000.
- [7] P. H. Wright. and N. J. Ashford, *Transportation Engineering: Planning and Design*, 3rd ed. New York: John Wiley & Sons Inc, 1989.
- [8] Kementerian Perhubungan RI, "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Permenhub RI Nomor 132 Tahun 2015)." Kementerian Perhubungan, Jakarta, p. 25, 2015.
- [9] S. Martin, *Industrial Economics: Economics Analysis and Public Policy*, 2nd ed. New York: Maxwell Macmillan International, 1961.
- [10] J. Black, *Urban Transport Planning: Theory and Practice*, Berilustrasi. London: Croom Helm, 1981.
- [11] F. Tjiptono and G. Chandra, *Service, Quality & Satisfaction*. Yogyakarta: Andi, 2005.
- [12] K. Kolcaba, *Comfort Theory and Practice: A Vision for Holistic Health Care and Research*. New York: Springer Publishing Company, 2003.
- [13] A. Djamin, *Masalah dan Issue Manajemen Kepolisian Negara R.I. dalam Era Reformasi*. Jakarta: Amalia Bhakti Jaya, 2004.
- [14] D. Ismiyanti, F. Asteriani, and P. Astuti, "Priority Study of Infrastructure Development at Suburban Pekanbaru (Case Study: Tambang District)," *IOP Conf. Ser. Earth Environ. Sci.*, vol. 340, no. 1, pp. 1–8, 2019, doi: 10.1088/1755-1315/340/1/012014.
- [15] Sugiyono, *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. Bandung: ALFABETA, 2012.
- [16] R. Bourgeois, "Analytical Hierarchy Process: an Overview." UNCAPSA-UNESCAP, Bogor, 2005.
- [17] E. Herjanto, *Sains Manajemen: Analisis Kuantitatif untuk Pengambilan Keputusan*. Jakarta: Grasindo, 2009.
- [18] Republik Indonesia, "Undang-Undang Republik Indonesia tentang Penataan Ruang (UU RI Nomor 26 Tahun 2007)." Republik Indonesia, Jakarta, p. 97, 2007.

This page is intentionally blank