



## ANALISIS FAKTOR–FAKTOR YANG MEMPENGARUHI TIDAK BERFUNGSIONYA TERMINAL BIREUEN

Alwin Rusydi<sup>a</sup>, M. Isya<sup>b</sup>, Yusria Darma<sup>b,\*</sup>

<sup>a</sup>Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

<sup>b</sup>Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

\*Corresponding author, email address: yusriadarma@usk.ac.id

---

### ARTICLE INFO

*Article History:*

Received 25 August 2022

Accepted 16 March 2023

Online 30 March 2023

*Keywords:*

Bireuen Terminal

Facilities

Effectiveness

Service

AHP

---

### ABSTRACT

Bireuen Terminal is a Type B Terminal located in Geulumpang Payong Village, Jeumpa District, Bireuen Regency. The existence of the Bireuen Terminal has not been functioned optimally, due to the lack of activity that occurs in the terminal environment. In addition, the presence of a shadow terminal is also one of the causes of the lack of activity in the terminal. This research aims to investigate factors that affect the malfunctioning of Bireun terminal. This research was carried out by making direct observations at the research site and also distributing questionnaires to research *informants* consisting of the Aceh Provincial Transportation Office as well as Organda and DPRK Bireuen. Selection of *informants (key persons)* using *purposive sampling* techniques. Data analysis uses the *Process Hierarchy Analysis (AHP)* method with criteria, namely: road service level, accessibility, terminal facilities and management, environmental comfort and environmental safety. The results of the analysis show that the Bireuen Terminal has not met the requirements as a Type B Terminal. The main factors affecting the malfunctioning of the Bireuen Terminal were obtained from the accessibility criterion with a weight value of 0.327, the facility and terminal management criteria with a weight value of 0.307, the road service level criterion with a weight value of 0.157, the environmental safety criterion with a weight value of 0.113 and the environmental comfort criterion with a weight value of 0.100. The first alternative that needs to be optimized so that Bireuen Terminal works again, is the alternative location of the terminal that is easy to reach which is contained in the accessibility criteria, which indicates that this alternative is the most important alternative compared to other alternatives. Followed by alternative facilities in the terminal are adequate which are contained in the criteria for facilities and terminal management.

©2023 Magister Teknik Sipil Unsyiah. All rights reserved

---

### 1. PENDAHULUAN

Transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi memudahkan manusia melakukan segala kegiatan dan aktivitas, seperti bekerja, mendistribusikan sandang pangan, berkunjung pada keluarga dan lain sebagainya. Karena pentingnya transportasi, maka perlunya prasarana transportasi yang mendukung dan memudahkan pergerakan. Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan turunan yang muncul akibat permintaan atas komoditas lain. Transportasi dihasilkan dari permintaan berbagai macam aktifitas, seperti bekerja dan bersekolah Nasution (2004).

Salah satu jenis transportasi adalah transportasi darat. Transportasi darat merupakan segala bentuk transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat sering dianggap identik dengan moda transportasi jalan raya Warpani (1990). Untuk menunjang kelancaran pergerakan dan aktivitas manusia, pemerintah berkewajiban memberikan pelayanan dan pengaturan yang memadai baik sarana maupun prasarana. Salah satu prasarana yang mendukung kinerja angkutan transportasi darat adalah terminal angkutan penumpang. Terminal Bireuen adalah terminal tipe B yang berlokasi di Jalan Banda Aceh–Medan nomor 8, Desa Geulumpang Payong, Kecamatan Jeumpa, Kabupaten Bireuen. Terminal ini dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Aceh. Pengoperasian Terminal Tipe B Bireuen diharapkan menjadi sarana penunjang bagi peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor retribusi.

Dalam pengamatan secara singkat yang dilakukan penulis di lokasi Terminal Tipe B Bireuen, didapati bahwa terminal tidak difungsikan dengan baik, tidak berfungsinya Terminal Tipe B Bireuen tersebut antara lain dapat dilihat dari beberapa faktor sebagai berikut : (1) dari sisi penumpang, tidak ada penumpang yang memanfaatkan Terminal Tipe B Bireuen guna mendapatkan jasa transportasi, (2) dari sisi pengusaha dan operator, seluruh operator yang ada di Terminal Tipe B Bireuen tidak memanfaatkan terminal guna melayani penumpang, (3) Terminal Tipe B Bireuen digunakan sebagai tempat bongkar muat barang, yang mana hal tersebut bertentangan dengan fungsi terminal angkutan umum itu sendiri, (4) selain itu masih adanya terminal bayangan juga menjadi salah satu penyebab sepi aktivitas di terminal.

Berdasarkan kondisi tersebut, maka penulis memandang penelitian untuk menginvestigasi faktor yang mempengaruhi tidak berfungsinya terminal Bireuen sangat penting untuk dilaksanakan, terutama bagi kajian perkembangan dalam penerapan administrasi negara di daerah Provinsi Aceh khususnya di Kabupaten Bireuen.

## **2. KAJIAN PUSTAKA**

### **2.1. Penetapan Kriteria Efektifitas Terminal**

Pada dasarnya efektifitas merupakan pencerminan hubungan antara fasilitas yang telah disediakan dan manfaat yang dicapai dari penyediaan fasilitas tersebut. Renward (2006) menjelaskan dalam kondisi yang ideal dan optimum dimana keluaran akhir dari penyediaan fasilitas dari suatu 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.

Dari uraian diatas disimpulkan bahwa dalam penilaian efektifitas dari penyediaan fasilitas dalam hal ini Terminal Tipe B Bireuen sebagai terminal angkutan penumpang jalan ditinjau berdasarkan fungsi kepentingan pengguna jasa layanan dan juga kepentingan penyelenggara, serta mengacu pada kriteria penyediaan fasilitas yang ditinjau dari fungsi kepentingan pengguna dan konsep umum terminal agar pelayanan maksimal, maka hal-hal yang dapat mempengaruhi efektifitas fungsi terminal menurut Musdalifah (2015) dapat ditinjau dari kriteria berikut, antara lain tingkat pelayanan jalan, aksesibilitas, fasilitas dan manajemen terminal, kenyamanan lingkungan dan keamanan lingkungan.

### **2.2. Analisis Deskriptif**

Sugiyono (2005) menyatakan bahwa metode deskriptif adalah suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas. Dengan kata lain, analisis deskriptif mengambil masalah atau memusatkan perhatian kepada masalah-masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan, hasil penelitian kemudian diolah dan di analisis untuk diambil kesimpulannya.

### **2.3. Metode Analisis Hierarki Proses (AHP)**

Proses analisa hierarki bertujuan untuk mencari ranking atau urutan prioritas dari berbagai alternatif dalam pemecahan suatu permasalahan. Dalam kehidupan sehari-hari, seseorang senantiasa dihadapkan untuk melakukan pilihan dari berbagai alternatif. Maka dari itu diperlukan penentuan prioritas dan uji

konsistensi terhadap pilihan-pilihan yang telah dilakukan. Putra (2013), menyatakan bahwa dalam menyelesaikan persoalan dengan metode AHP ada beberapa prinsip dasar yang harus dipahami yaitu sebagai berikut.

### 1. Penyusunan struktur hierarki masalah (Dekomposisi)

Pengertian dekomposisi adalah memecahkan atau membagi masalah yang utuh menjadi unsur-unsur ke bentuk hierarki proses pengambilan keputusan, dimana setiap unsur atau elemen saling berhubungan. Banyaknya level hierarki tergantung pada permasalahan yang dihadapi. Hirarki masalah disusun untuk membantu proses pengambilan keputusan dengan memperhatikan seluruh elemen keputusan yang terlibat dalam sistem. Pada tingkat tertinggi dari hirarki, dinyatakan tujuan, sasaran dari sistem yang akan dicari solusi masalahnya. Tingkat berikutnya merupakan penjabaran dari tujuan tersebut.

### 2. Penentuan Prioritas

#### a. Relative Measurement

Yang pertama dilakukan dalam menetapkan prioritas elemen-elemen dalam suatu pengambilan keputusan adalah membuat perbandingan berpasangan, yaitu membandingkan dalam bentuk berpasangan seluruh kriteria untuk setiap subsistem hirarki. Kelebihan dari metode AHP adalah kemampuan yang dimilikinya untuk menggabungkan unsur-unsur kualitatif dan kuantitatif.

#### b. Eigenvalue dan Eigenvektor

Apabila seseorang yang sudah memasukkan persepsinya untuk setiap perbandingan antara kriteria-kriteria yang berada dalam satu level atau yang dapat diperbandingkan maka untuk mengetahui kriteria mana yang paling disukai atau yang paling penting, disusun sebuah matriks perbandingan. Bentuk matriks ini adalah simetris atau biasa disebut dengan matriks bujur sangkar. Eigenvektor adalah sebuah vector yang apabila dikalikan sebuah matriks hasilnya adalah vector itu sendiri dikalikan dengan sebuah bilangan scalar atau parameter yang tidak lain adalah eigenvalue. Bentuk persamaannya sebagai berikut :

$$A.w = \lambda.w \quad (1)$$

dimana :

- w = eigenvector
- $\lambda$  = eigenvalue
- A = matriks bujursangkar

Eigenvektor biasa disebut sebagai vector karakteristiknya dari sebuah matriks bujur sangkar, sedangkan eigenvalue merupakan akar karakteristiknya dari matriks tersebut.

### 3. Konsistensi Logis

Salah satu asumsi utama model AHP yang membedakannya dengan model-model pengambilan keputusan lain adalah tidak adanya syarat konsistensi mutlak. Dengan model AHP yang memakai persepsi manusia sebagai inputnya maka ketidakkonsistenan mungkin terjadi karena manusia memiliki keterbatasan dalam menyatakan persepsinya secara konsisten terutama kalau harus membandingkan banyak kriteria. Penghitungan konsistensi logis dilakukan mengikuti langkah-langkah sebagai berikut.

- a. Hasil penjumlahan tiap baris dibagi prioritas bersangkutan dan hasilnya dijumlahkan.
- b. Kemudian hasilnya dibagi jumlah elemen, akan didapat  $\lambda_{maks}$ .
- c. Menghitung  $\lambda_{maks}$  dengan rumus :

$$\lambda_{maks} = \sum v/n \quad (2)$$

- d. Indeks Konsistensi (CI)  $CI = (\lambda_{maks} - n) / (n - 1)$  (3)

dimana :

- CI = Indeks konsistensi
- $\lambda_{maks}$  = Eigenvalue maksimum

$n$  = Orde matriks

e. Rasio Konsistensi (CR) =  $CI/RI$  (4)  
 dimana :

CR = Rasio Konsistensi

RI = Indeks random konsistensi.

Jika rasio konsistensi  $\leq 0,1$  maka hasil perhitungan data nilai perbandingan berpasangan pada matriks kriteria dinilai konsisten. Jika  $CR > 0,1$  maka nilai perbandingan berpasangan pada matriks kriteria yang diberikan tidak konsisten. Sehingga pengisian nilai-nilai pada matriks berpasangan pada unsur kriteria maupun alternatif harus diulang. Daftar nilai RI dapat dilihat pada Tabel 1.

**Tabel 1.** Ketetapan Nilai Indeks Random (RI).

Ukuran Matriks (n)	1,2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Indeks Random (RI)	0,00	0,58	0,90	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49	1,51

Sumber : Saaty, 1990.

#### 4. Sintesa prioritas

Untuk memperoleh perangkat prioritas yang menyeluruh bagi suatu persoalan keputusan, diperlukan suatu pembobotan dan penjumlahan untuk menghasilkan suatu bilangan tunggal yang menunjukkan prioritas suatu elemen. Langkah yang pertama adalah menjumlahkan nilai-nilai dalam setiap kolom kemudian membagi setiap entri dalam setiap kolom dengan jumlah pada kolom tersebut untuk memperoleh matriks yang dinormalisasi.

Normalisasi ini dilakukan untuk mempertimbangkan unit kriteria yang tidak sama. Yang terakhir adalah merata-ratakan sepanjang baris dengan menjumlahkan semua nilai dalam setiap baris dari matriks yang dinormalisasi tersebut dan membaginya dengan banyaknya entri dari setiap baris sehingga sintesis ini menghasilkan persentase prioritas relatif yang menyeluruh.

### 3. METODE PENELITIAN

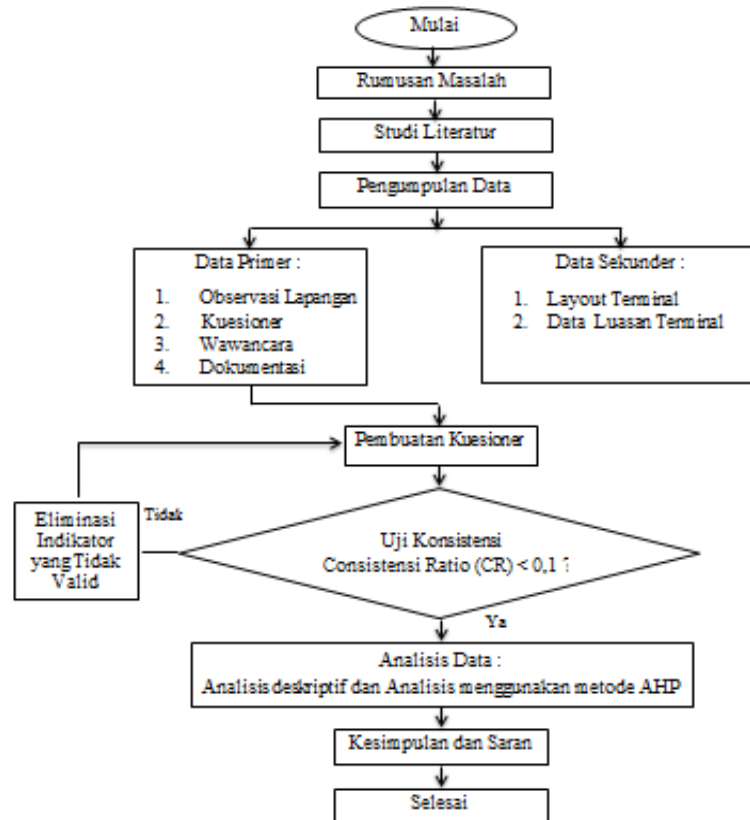
Penelitian ini dilakukan di Terminal Tipe B Bireuen, yang terletak di Geulumpang Payong, Jeumpa, Kabupaten Bireuen, Provinsi Aceh. Selanjutnya bagan alir penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.

Pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini dikelompokkan dalam dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumbernya. Pengumpulan data primer dilakukan dengan empat metode yaitu survei langsung dilapangan, penyebaran kuesioner, wawancara dan dokumentasi. Metode survei langsung bertujuan untuk menganalisis karakteristik terminal yang terdiri dari fasilitas terminal dan kebutuhan luas terminal.

Metode pengumpulan data primer yang kedua yaitu dengan melakukan penyebaran kuesioner yang bertujuan untuk mendapatkan informasi langsung perihal daftar pertanyaan yang terdapat pada kuesioner. Data ini diperoleh dengan menyebarkan angket/kuesioner kepada lima informan penelitian terpilih tentang persepsi faktor yang mempengaruhi tidak berfungsinya Terminal Bireuen. Informan penelitian yang dipilih yaitu Dinas Perhubungan Provinsi Aceh (regulator) dalam hal ini sebagai penyelenggara Terminal Tipe B Bireuen serta petugas loket dan pengemudi (operator) sebagai penyedia jasa angkutan umum. Pembagian kuesioner dilakukan dengan pendampingan, agar bila terdapat pertanyaan yang sulit dimengerti oleh informan penelitian dapat diberikan penjelasan. Kuesioner yang telah diisi selanjutnya dikumpulkan kembali. Kegiatan pengumpulan data kuesioner dilakukan dalam rentang waktu 1 minggu.

Metode pengumpulan data yang ketiga yaitu dengan melakukan wawancara kepada lima informan penelitian untuk untuk menggali informasi lebih dalam dan juga untuk mendapatkan data yang diperlukan.. Metode pengumpulan data yang keempat yaitu dengan dokumentasi, dimana cara ini digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan

gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian. Dalam hal ini, dokumentasi yang digunakan adalah foto-foto dokumentasi di lokasi penelitian.



**Gambar 1.** Bagan Alir Penelitian

Data sekunder adalah data yang dikumpulkan dari sumber yang sudah ada, baik pihak terkait atau instansi pemerintah. Data sekunder yang dimaksud adalah peta lokasi terminal, layout terminal dan data luas fasilitas Tipe B Kabupaten Bireuen. Setelah data diperoleh, selanjutnya akan diinput dan dianalisis dengan menggunakan metode Analisa Hierarki Proses (AHP) dengan bantuan *Software Microsoft Excel* dan akan dilanjutkan dengan uji konsistensi.

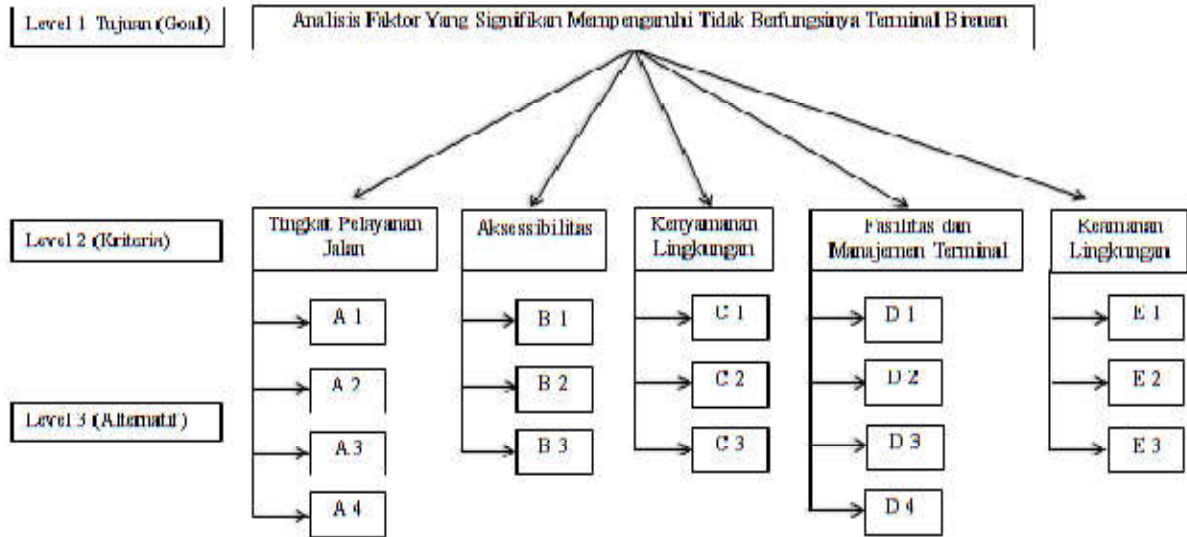
## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Data struktur AHP

Dalam metode AHP, kriteria biasanya disusun dalam bentuk hirarki. Kriteria dan alternatif yang dipakai untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi tidak berfungsinya Terminal Bireuen disusun dalam 3 level yaitu level 1 merupakan tujuan, level 2 merupakan kriteria, level 3 merupakan alternatif. Adapun struktur hierarki metode Analisis Hierarki Proses (AHP) dapat dilihat pada Gambar 2.

### 4.2 Menganalisis Kriteria Faktor yang Utama Mempengaruhi Tidak Berfungsinya Terminal

Setelah menentukan kriteria, maka dilakukan perhitungan bobot atau prioritas kepentingan dari masing-masing variabel yaitu tingkat pelayanan jalan, aksesibilitas, kenyamanan lingkungan, fasilitas dan manajemen terminal serta keamanan lingkungan. Perhitungan dilakukan melalui kuesioner yang dibagikan kepada informan penelitian yang berjumlah 5 orang. Berdasarkan lampiran hasil perhitungan dapat dilihat pada Tabel 2.



**Gambar 2.** Struktur Hierarki AHP

**Tabel 2.** Penilaian Prioritas Kepentingan Kriteria Terhadap Faktor yang Mempengaruhi Tidak Berfungsinya Terminal Bireuen

Kriteria	Tingkat Pelayanan Jalan	Aksesibilitas	Kenyamanan Lingkungan	Fasilitas dan Manajemen Terminal	Keamanan Lingkungan
Tingkat Pelayanan Jalan	1	0,60	1,67	0,73	1,00
Aksesibilitas	2,20	1	3,40	1,27	3,00
Kenyamanan Lingkungan	0,60	0,30	1	0,33	1,00
Fasilitas dan Manajemen Terminal	1,80	1,27	3,00	1	3,00
Keamanan Lingkungan	1,00	0,43	1,00	0,33	1

Dari hasil perhitungan perbandingan berpasangan antar variabel diatas maka diperoleh bobot yang dapat dilihat pada Tabel 3.

**Tabel 3.** Bobot Prioritas Kepentingan Kriteria Terhadap Faktor yang Mempengaruhi Tidak Berfungsinya Terminal Bireuen

Kriteria	Bobot	Prioritas
Tingkat Pelayanan Jalan	0,157	3
Aksesibilitas	0,327	1
Kenyamanan Lingkungan	0,100	5
Fasilitas dan Manajemen Terminal	0,307	2
Keamanan Lingkungan	0,113	4

#### 4.3 Menentukan Alternatif dari Kriteria Faktor yang Signifikan Mempengaruhi Tidak Berfungsinya Terminal Bireuen Berdasarkan Metode AHP

Menghitung bobot atau prioritas kepentingan alternatif dari kriteria faktor-faktor yang mempengaruhi tidak berfungsinya Terminal Bireuen dilakukan melalui kuesioner yang dibagikan kepada informan penelitian yang berjumlah 5 orang. Setelah hasil penilaian dari 5 informan didapatkan, lampiran hasil perhitungan dapat dilihat pada Tabel 4.

##### 1. Kriteria Tingkat Pelayanan Jalan

Dari hasil perhitungan perbandingan berpasangan antar variabel kriteria pada alternatif tingkat pelayanan jalan diatas maka diperoleh bobot yang dapat dilihat pada Tabel 4.

**Tabel 4.** Bobot Prioritas Kepentingan Alternatif Pada Kriteria Tingkat Pelayanan Jalan

Alternatif Tingkat Pelayanan Jalan	Bobot	Prioritas
Arus Lalu Lintas di Sekitar Terminal Lancar (A 1)	0,08	4
Pengaturan dan Penertiban Lalu Lintas di Sekitar Lokasi Terminal lancar (A 2)	0,35	2
Kondisi Jalan di dalam dan Sekitar Terminal Dalam Keadaan Baik dan Mudah Dilalui (A 3)	0,19	3
Tersedianya Rambu Lalu Lintas yang Memadai di Lokasi Terminal (A 4)	0,38	1

##### 2. Kriteria Aksesibilitas

Dari hasil perhitungan perbandingan berpasangan antar variabel kriteria pada alternatif aksesibilitas diatas maka diperoleh bobot yang dapat dilihat pada Tabel 5.

**Tabel 5.** Bobot Prioritas Kepentingan Alternatif Pada Kriteria Aksesibilitas

Alternatif Aksesibilitas	Bobot	Prioritas
Lokasi Terminal Mudah Untuk di Jangkau (B 1)	0,64	1
Pengguna Merasa Mudah Dalam Melakukan Pergantian Angkutan Umum di Lokasi Terminal (B 2)	0,13	3
Lokasi Terminal Mempunyai Akses Keluar dan Masuk yang Memudahkan Pengguna (B 3)	0,23	2

##### 3. Kriteria Kenyamanan Lingkungan

Dari hasil perhitungan perbandingan berpasangan antar variabel kriteria pada alternatif kenyamanan lingkungan diatas maka diperoleh bobot yang dapat dilihat pada Tabel 6.

**Tabel 6.** Bobot Prioritas Kepentingan Alternatif Pada Kriteria Kenyamanan Lingkungan

Alternatif Kenyamanan Lingkungan	Bobot	Prioritas
Tingkat Polusi Udara di Lokasi Terminal Rendah (C 1)	0,20	2
Tersedianya Area Terbuka Hijau yang Cukup di Lokasi Terminal (C 2)	0,66	1
Tingkat Kebisingan Suara di Lokasi Terminal Rendah (C 3)	0,14	3

##### 4. Kriteria Fasilitas dan Manajemen Terminal

Dari hasil perhitungan perbandingan berpasangan antar variabel kriteria pada alternatif fasilitas dan manajemen terminal diatas maka diperoleh bobot yang dapat dilihat pada Tabel 7.

**Tabel 7.** Bobot Prioritas Kepentingan Alternatif Pada Kriteria Fasilitas dan Manajemen Terminal

Alternatif Fasilitas dan Manajemen Terminal	Bobot	Prioritas
Fasilitas yang Ada di Terminal Memadai (D 1)	0,41	1
Manajemen (pengelolaan) Terminal Berjalan Dengan Baik (D 2)	0,38	2
Tersedianya Papan Pengumuman Mengenai Jurusan dan Jadwal Keberangkatan (D 3)	0,11	3
Terminal Menyediakan Kemudahan Bagi Penyandang Disabilitas dan Ibu Menyusui (D 4)	0,10	4

5. Kriteria Keamanan Lingkungan

Dari hasil perhitungan perbandingan berpasangan antar variabel kriteria pada alternatif fasilitas dan manajemen terminal diatas maka diperoleh bobot yang dapat dilihat pada Tabel 8.

**Tabel 8.** Bobot Prioritas Kepentingan Alternatif Pada Kriteria Keamanan Lingkungan

Alternatif Keamanan Lingkungan	Bobot	Prioritas
Penumpang Merasa Aman Ketika Berada di Lokasi Terminal (E 1)	0,45	1
Adanya Pengawasan Petugas Dalam Melakukan Bongkar Muat Barang (E 2)	0,15	3
Adanya Kamera CCTV di Dalam Lingkungan Terminal (E 3)	0,40	2

**4.4 Memilih Faktor yang Paling Signifikan Mempengaruhi Tidak Berfungsinya Terminal Bireuen**

Setelah masing-masing kriteria dan alternatif didapatkan kemudian dilakukan sintesis untuk mendapatkan bobot alternatif secara keseluruhan dari kriteria yang ada. Berikut ini lampiran hasil pembobotan kriteria dan alternatif dapat dilihat dalam Tabel 9.

**Tabel 9.** Prioritas Global

Level 1	Level 2	Level 3	Bobot
Tujuan	Kriteria	Alternatif	
Menganalisis Faktor yang Signifikan Mempengaruhi Tidak Berfungsinya Terminal Bireuen	Tingkat Pelayanan Jalan 0,157	A1	0,08
		A2	0,35
		A3	0,19
		A4	0,38
	Aksesibilitas 0,327	B1	0,64
		B2	0,13
		B3	0,23
	Kenyamanan Lingkungan 0,100	C1	0,20
		C2	0,66
		C3	0,14
		D1	0,41
	Fasilitas dan Manajemen Terminal 0,307	D2	0,38
		D3	0,11
		D4	0,10
		E1	0,45
Keamanan Lingkungan 0,113	E2	0,15	
	E3	0,40	



Tabel 9 menunjukkan bahwa, faktor yang signifikan mempengaruhi tidak berfungsinya Terminal Bireuen berdasarkan metode AHP diperoleh dari kriteria kedua, yaitu kriteria aksesibilitas dengan nilai bobot 0,327 dan alternatifnya B1 dengan nilai bobot 0,640. Hal tersebut menunjukkan bahwa dari hasil analisis kelima kriteria faktor, aksesibilitas menjadi penyebab utama tidak berfungsinya Terminal Bireuen. Hal ini dibuktikan dengan hasil perhitungan nilai yang didapat dari hasil penelitian, bahwa informan penelitian lebih memilih poin alternatif B1 yang berisi lokasi terminal mudah untuk dijangkau sebagai alternatif yang paling penting dibandingkan dengan alternatif lainnya.

#### 4.5 Konsistensi

Pengukuran konsistensi ini dimaksudkan untuk melihat ketidakkonsistenan respon yang diberikan responden. Jika  $CR < 0,1$  maka nilai perbandingan berpasangan pada matriks kriteria yang diberikan konsisten. Jika  $CR > 0,1$  maka nilai perbandingan berpasangan pada matriks kriteria yang diberikan tidak konsisten. Sehingga jika tidak konsisten, maka pengisian nilai-nilai pada matriks berpasangan pada unsur kriteria maupun alternatif harus diulang. Tabel 10 menunjukkan nilai konsistensi rasio (CR) dari penilaian responden.

**Tabel 10.** Konsistensi Rasio (CR) Penilaian Informan Penelitian.

Perbandingan Berpasangan	Konsistensi Rasio (CR)	Keterangan
Antar kriteria	0,071	konsisten
Antar alternatif terhadap kriteria tingkat pelayanan jalan	0,000	konsisten
Antar alternatif terhadap kriteria aksesibilitas	0,083	konsisten
Antar alternatif terhadap kriteria kenyamanan lingkungan	0,093	konsisten
Antar alternatif terhadap kriteria fasilitas dan manajemen terminal	0,043	konsisten
Antar alternatif terhadap kriteria keamanan lingkungan	0,092	konsisten

### 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil observasi di lokasi Terminal Tipe B, diketahui bahwa kondisi fisik Terminal Tipe B Bireuen, dibandingkan dengan persyaratan yang telah ditentukan sebagai berikut, luas Terminal Tipe B Bireuen relatif sempit hanya 12.350 M<sup>2</sup> atau kurang 22.160 M<sup>2</sup> dibandingkan dengan ketentuan, yaitu sekurang-kurangnya seluas 34.510 M<sup>2</sup>, sesuai dengan standar Terminal Tipe B. Belum memiliki sarana ruang parkir angkutan kota (angkot), ruang parkir angkutan desa (angkudes), ruang service kendaraan, ruang sirkulasi kendaraan, bengkel, ruang istirahat, gudang, ruang parkir cadangan, ruang administrasi, peron, ruang retribusi, ruang informasi, ruang P3K dan lahan untuk pengembangan. Sarana untuk ruang parkir angkutan pribadi, ruang tunggu, sirkulasi orang, kamar mandi, kios, mushalla, ruang perkantoran dan ruang luar/penghijauan, luasnya relatif sempit dan belum sesuai dengan ketentuan. Sarana untuk ruang parkir AKDP, ruang pengawas, loket, luasnya melebihi ketentuan. Sehingga berdasarkan data di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa Terminal Tipe B Bireuen belum memenuhi standar Terminal Penumpang Tipe B, karena ada banyak fasilitas yang tidak dimiliki oleh Terminal Tipe B Bireuen.

Berdasarkan hasil dari analisis AHP, diperoleh bahwa faktor yang signifikan mempengaruhi tidak berfungsinya Terminal Bireuen diperoleh dari kriteria kedua, yaitu kriteria aksesibilitas dengan nilai bobot 0,327, kemudian disusul oleh kriteria fasilitas dan manajemen terminal dengan nilai bobot 0,307, kriteria tingkat pelayanan jalan dengan nilai bobot 0,157, kriteria keamanan lingkungan dengan nilai bobot 0,113 dan kriteria kenyamanan lingkungan dengan nilai bobot 0,100 dan untuk alternatif tertingginya yaitu alternatif B1 dengan nilai bobot 0,640. Hal tersebut menunjukkan bahwa dari hasil

analisis kelima kriteria faktor, aksesibilitas menjadi penyebab utama tidak berfungsinya Terminal Bireuen. Hal ini dibuktikan dengan hasil perhitungan nilai yang didapat dari hasil penelitian, bahwa informan penelitian lebih memilih poin alternatif B1 yang berisi lokasi terminal mudah untuk dijangkau sebagai alternatif yang paling penting dibandingkan dengan alternatif lainnya. Diharapkan dilakukan penelitian lanjutan tentang solusi alternatif, sehingga dapat digunakan untuk meningkatkan efektifitas fungsi Terminal Tipe B Kabupaten Bireuen.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Musdalifah. 2015. *Faktor Faktor Ketidakefektifan Fungsi Terminal Terpadu Paya Ilang Takengon*. Thesis, Unsyiah, Banda Aceh.
- Nasution, M. N. 2004. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia, Bogor.
- Putra, S.P. 2013. *Pemilihan Pemasok Terbaik dengan Metode TOPSIS Fuzzy MCDM*. Institut Teknologi Sepuluh November, Surabaya.
- Renward, P. 2006. *Analisis Prioritas Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Efektifitas Terminal Bireuen*. Thesis, Universitas Sumatera Utara, Medan.
- Sugiyono. 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*. Alfabeta. Bandung.
- Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Penerbit ITB, Bandung.