

STRATEGI PENGEMBANGAN KONSEP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) TERMINAL TIPE A ALANG-ALANG LEBAR PALEMBANG

Adi Tia Krisna Saputra^{1*}, Alifan Cahyana²

^{1,2}Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Terbuka, Tangerang Selatan, Indonesia

*Penulis korespondensi: aditia.krishna@gmail.com

ABSTRAK

Fenomena sepiunya aktivitas penumpang dan armada bus di Terminal Tipe A hampir terjadi di kebanyakan Terminal Tipe A di Indonesia, tak terkecuali di Terminal Alang-alang Lebar, Kota Palembang. Permasalahan tersebut terjadi karena buruknya fasilitas pelayanan dasar yang ada di terminal sehingga armada bus lebih memilih menaik-turunkan penumpang di luar terminal. Terminal Alang-alang Lebar sesuai dengan fungsinya seharusnya dapat menjadi simpul transportasi yang menghubungkan Angkutan Antar Kota dengan Angkutan Perkotaan mengingat adanya potensi integrasi antar moda transportasi yang tersedia Kota Palembang seperti Feeder LRT, *Bus Rapid Transit* (BRT), dan angkutan kota. Konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) menjadi metode dalam mengatasi permasalahan ini dengan berfokus pada integrasi transportasi serta keberadaan fasilitas yang mendukung keterpaduan di dalam radius TOD. Penelitian dilakukan dengan metode deskriptif kualitatif menggunakan analisis SWOT untuk mengidentifikasi faktor internal dan eksternal dalam pengembangan kawasan Terminal Alang-alang Lebar berbasis TOD, kemudian dilakukan analisis secara kuantitatif menggunakan IFAS (*Internal Strategic Factor Analysis Summary*) dan EFAS (*External Strategic Factor Analysis Summary*) untuk mengukur kondisi internal dan eksternal Terminal secara lebih objektif, yang diperoleh dari 20 responden berdasarkan purposive sampling. Hasil menunjukkan bahwa Terminal Alang-alang Lebar berada di Kuadran III sehingga harus berfokus untuk memperbaiki kelemahan internal agar mampu menangkap dan merebut peluang yang ada dalam mendukung penerapan TOD dengan strategi berupa zonasi area, perbaikan dan penataan fasilitas, penerapan digitalisasi, serta kerjasama dengan badan usaha. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi rekomendasi yang komprehensif dan aplikatif untuk mendukung keberhasilan implementasi TOD di Terminal ini dan dapat menjadi referensi bagi pengembangan simpul-simpul transportasi dengan konsep TOD.

Kata Kunci: *Transit Oriented Development*, Terminal Tipe A, Alang-alang Lebar, Palembang

1 PENDAHULUAN

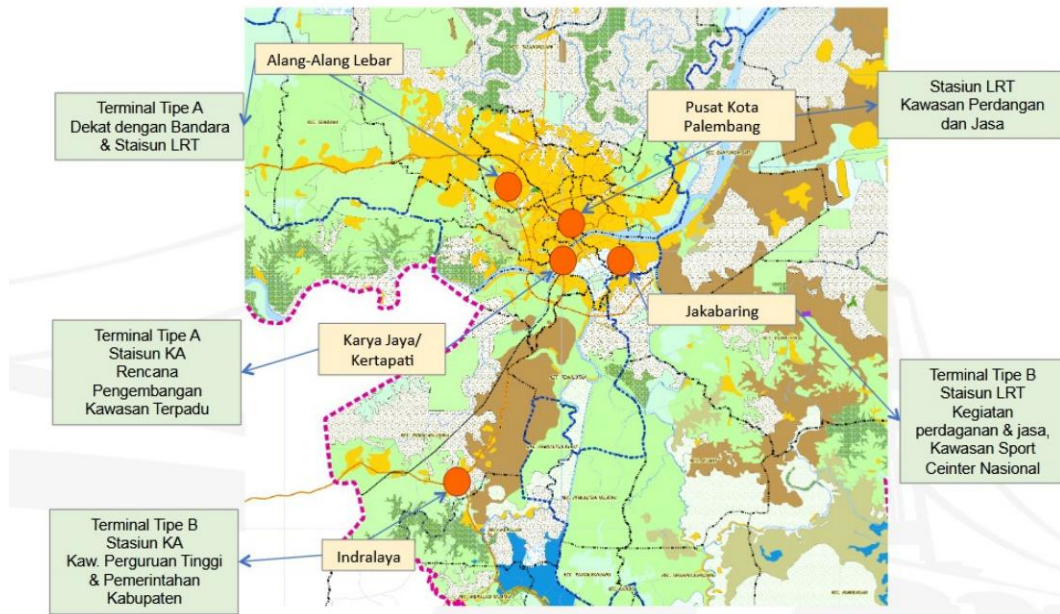
Keberadaan Terminal Penumpang Tipe A sebagai simpul transportasi darat menjadi wadah dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat yang menjadi titik awal dan titik akhir suatu perjalanan. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan Pasal 24 Ayat (2) dan (3), dijelaskan bahwa Terminal Penumpang Tipe A berperan dalam melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/ atau angkutan antar kota – antar provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/ atau angkutan perdesaan. Berdasarkan penjelasan tersebut, Terminal Tipe A tidak hanya berfungsi sebagai tempat naik dan turun penumpang saja, tetapi juga berperan sebagai penghubung antara Transportasi antar Kota dengan Transportasi Perkotaan. Sebagai wadah integrasi antar moda transportasi, kawasan di sekitar Terminal Penumpang Tipe A juga berpotensi untuk dikembangkan sebagai kawasan pengembangan berorientasi transit, atau dikenal sebagai

Transit Oriented Development (TOD). Berdasarkan *TOD Guidebook* (seperti dikutip dalam Ayuningtyas, 2019) “*Transit Oriented Development (TOD)* dapat diartikan sebagai konsep pengembangan ataupun pembangunan kota dengan memaksimalkan penggunaan lahan yang bercampur dan terintegrasi serta mempromosikan penggunaan angkutan umum massal dan gaya hidup sehat, seperti berjalan kaki dan bersepeda (p.48).

Selain itu, Sukmarini (2022) juga menjelaskan bahwa *Transit Oriented Development (TOD)* adalah konsep pengembangan kawasan di dalam dan di sekitar simpul transit agar bernilai tambah yang menitikberatkan pada integrasi antar jaringan angkutan umum massal, dan antara jaringan angkutan umum massal dengan jaringan moda transportasi tidak bermotor, serta pengurangan penggunaan kendaraan bermotor yang disertai pengembangan kawasan campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi (p.22).

Namun Terminal Tipe A di Indonesia yang seharusnya menjadi tempat lalu-lalang masyarakat yang menanti pelayanan angkutan umum, saat ini tampak sepi dari aktivitas pengunjung maupun armada angkutan umum. Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Risyapudin Nursin, sepinya terminal dari bus-bus PO dikarenakan para pemilik PO saat ini berbondong-bondong membangun pangkalan atau pool masing-masing (kompas.com,2024). Munculnya pangkalan-pangkalan bus atau yang juga dikenal sebagai “Terminal Bayangan” ini sebenarnya merupakan buah dari kurang optimalnya pelayanan Terminal Tipe A seperti minimnya fasilitas kebutuhan dasar pelayanan (toilet bersih dan ruang tunggu nyaman), tata letak terminal yang tidak teratur, serta sistem informasi terminal yang belum berjalan dengan baik. Munculnya terminal bayangan di luar terminal berdampak pada kurangnya pengawasan pada armada bus serta menimbulkan ketidak teraturan karena adanya aktivitas naik-turun penumpang di beberapa titik terminal bayangan.

Kondisi serupa dialami oleh Terminal Tipe A Alang-alang Lebar yang berada di Kota Palembang, Provinsi Sumatera Selatan. Terminal ini tampak sepi dari lalu-lalang penumpang dan hanya sedikit armada bus yang menggunakan fasilitas terminal. Padahal di sekitar terminal banyak Terminal Bayangan beroperasi dan ramai menaik-turunkan penumpang di sana. Integrasi transportasi antar moda pun tidak tampak di terminal ini, mengingat Kota Palembang memiliki potensi integrasi antar angkutan umum seperti *Light Rail Transit (LRT)*, *Feeder LRT*, *Bus Rapid Transit (BRT)*, dan Angkutan Kota. Terminal Alang-alang Lebar seharusnya dapat menjadi simpul yang menghubungkan antar moda transportasi yang ada di Kota Palembang. Selain itu Kecamatan Alang-alang Lebar saat ini tengah mengalami perkembangan yang cukup pesat dengan dibangunnya beberapa pusat pemukiman, rumah sakit, taman wisata serta menjadi salah satu kawasan ekonomi strategis. Kecamatan Alang-alang saat ini menjadi kawasan favorit bagi pengembang, baik itu perumahan maupun area industri karena lokasi geografis yang berada di dataran yang cukup tinggi dan berada di pintu gerbang masuk Kota Palembang. Berdasarkan data pemaparan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Sumatera Selatan dengan judul Rencana Pengembangan Terminal Terpadu Karya Jaya Kota Palembang dalam Konstelasi Pengembangan Kawasan Metropolitan Palembang (Patungraya Agung), Kawasan Alang-alang Lebar termasuk ke dalam Kawasan yang berpotensi untuk dikembangkan sebagai kawasan TOD, sehingga potensi tersebut sudah pasti membutuhkan layanan transportasi untuk memudahkan aksesibilitas bagi masyarakat yang seharusnya dapat dihadirkan oleh Terminal Alang-alang Lebar sebagai simpul transportasi di Kota Palembang.



Gambar 1. Daerah Potensi Pengembangan TOD di Kota Palembang
(Pemaparan Bappeda Prov. Sumatera Selatan, n.d)

Oleh karena itu, dilakukanlah penelitian ini dengan tujuan untuk mengidentifikasi potensi dan permasalahan terhadap pengembangan konsep TOD di Terminal Tipe A Alang-alang Lebar dengan harapan dapat ditemukan strategi yang efektif untuk mengoptimalkan kembali Terminal ini agar dapat mendukung pengembangan perencanaan wilayah di Kota Palembang. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi rekomendasi yang komprehensif dan aplikatif untuk mendukung keberhasilan implementasi TOD di Terminal ini dan dapat menjadi referensi bagi pengembangan simpul-simpul transportasi dengan konsep TOD.

2 METODE

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Menurut Arifin (seperti yang dikutip dalam Citradin, 2020) penelitian deskriptif merupakan jenis penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan serta menjawab permasalahan terkait suatu fenomena atau kejadian yang sedang berlangsung, baik yang melibatkan satu variabel, hubungan antar variabel, maupun perbandingan beberapa variabel. Selanjutnya penelitian kualitatif merupakan penelitian yang menghasilkan data deskriptif dengan metode observasi langsung, observasi partisipatif, wawancara mendalam, dokumen-dokumen, serta dokumentasi foto/rekaman. Sedangkan pada penelitian kuantitatif menggunakan analisis SWOT dengan mengidentifikasi faktor internal dan eksternal dalam pengembangan kawasan Terminal Alang-alang Lebar berbasis Transit Oriented Development (TOD), kemudian data kualitatif yang bersifat subjektif diubah menjadi parameter terukur menggunakan IFAS (*Internal Strategic Factor Analysis Summary*) untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi kondisi internal objek penelitian dan dengan EFAS (*External Strategic Factor Analysis Summary*) untuk memonitor dan menganalisis kondisi di luar objek penelitian, sehingga prioritas penentuan strategi dapat ditentukan secara objektif (Rangkuti, 2018). Teknik pengambilan sampel pada penelitian kuantitatif menggunakan *purposive sampling*, yaitu pemilihan responden berdasarkan kriteria tertentu yang sesuai dengan tujuan penelitian (Giri, 2024). Selain itu ia juga menjelaskan bahwa 10-20 responden yang memiliki pengetahuan sudah cukup untuk menggali dan memahami inti dari penelitian yang dilakukan. Responden merupakan pegawai BPTD Kelas II Sumatera Selatan sebagai informan ahli yang memiliki latar belakang di bidang transportasi sebanyak 20 orang. Penelitian dilakukan pada Skala Perencanaan Tapak TOD, yang mana menurut Sukmarini (2022) Skala Tapak merupakan

perencanaan TOD yang berpusat pada wilayah stasiun transit pada jarak 5-10 menit berjalan kaki yang berfokus pada penggunaan lahan, aksesibilitas untuk semua pengguna, integrasi moda transportasi dan konektivitas. Komponen yang dianalisis dalam studi ini meliputi perkembangan guna lahan, aksesibilitas, dan infrastruktur eksisting pada Terminal Alang-alang Lebar. Hasil pada penelitian ini memberikan strategi berupa langkah-langkah yang diperoleh berdasarkan Kuadran dari analisis SWOT, dan tidak memberikan strategi dalam bentuk desain bangunan 3 (tiga) dimensi. Dalam penelitian ini penulis juga memanfaatkan aplikasi berbasis *Artificial Intelligence* (AI) sebagai alat bantu yang terbatas pada penggunaan parafrase dan perbaikan struktur kalimat. Pemanfaatan AI tidak digunakan untuk menghasilkan data, analisis, pembahasan, rekomendasi, maupun simpulan penelitian sehingga seluruh isi naskah merupakan hasil pemikiran penulis.

3 HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Gambaran Umum Lokasi Studi

Terminal Alang-Alang Lebar adalah terminal penumpang Tipe A yang berlokasi di Jalan Bypass Alang-Alang Lebar Nomor 40, Kecamatan Alang-alang Lebar, Kota Palembang. Terminal dengan luas 25 hektar ini terletak pada pintu gerbang bagian barat Kota Palembang dari Kabupaten Banyuasin yang berada pada jalur utama penghubung Kota Palembang dengan wilayah kabupaten/kota lain di Sumatera Selatan dan seluruh provinsi di Pulau Sumatera. Letak tersebut membuat terminal ini berada pada lokasi yang sangat strategis, terlebih Kecamatan Alang-alang lebar tengah mengalami perkembangan yang sangat pesat dengan tumbuhnya kawasan permukiman modern, kawasan industri, kawasan perdagangan dan jasa, hingga pelayanan publik seperti rumah sakit.



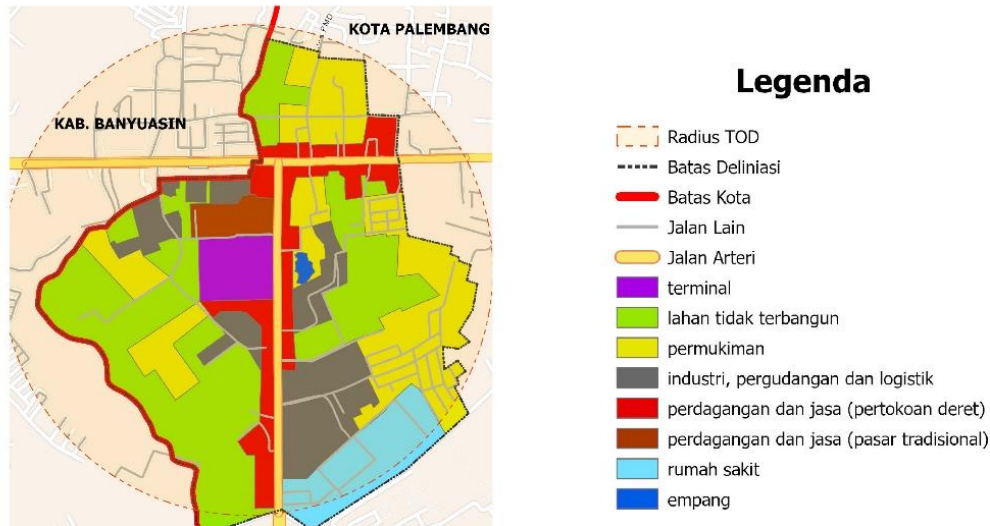
Gambar 2. Terminal Alang-alang Lebar (Observasi Lapangan, 2026)

Terminal ini telah beroperasi sejak 15 September 2003, dan saat ini Terminal Tipe A Alang-alang Lebar dikelola oleh Satuan Pelayanan yang berada di bawah naungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Selatan, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Seluruh operasional terminal ini menggunakan dana yang bersumber dari APBN Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

3.2. Guna Lahan di Dalam Radius TOD

Kawasan di sekitar Terminal Alang-alang didominasi dengan penggunaan lahan sebagai kawasan permukiman serta perdagangan dan jasa. Lokasi terminal bersebelahan dengan Pasar Tradisional Alang-alang Lebar yang menjadi pusat perdagangan di wilayah ini. Selain itu kegiatan perdagangan dan jasa juga terlihat di sepanjang jalan arteri dengan adanya pertokoan

deret yang menyediakan pelayanan seperti rumah makan, minimarket/toserba, hingga toko furtinur. Industri di wilayah ini juga berkembang dengan adanya berbagai usaha di bidang pergudangan dan logistik serta terdapat unit pelayanan publik berupa Rumah Sakit. Lahan tidak terbangun di wilayah ini juga masih sangat luas yang berpotensi untuk dikembangkan sebagai permukiman, ruang terbuka hijau, parkir inap kendaraan dan sebagai penginapan di sekitar kawasan terminal.



Gambar 3. Guna Lahan di Sekitar Terminal Alang-alang Lebar
(Observasi Lapangan dan Pencitraan GIS, 2026)

3.3. Aksesibilitas dan Integrasi antar Moda Transportasi

Terminal Alang-alang Lebar sangat mudah untuk diakses karena berada di jalan arteri yaitu Jalan *Bypass* Alang-alang Lebar dan Jalan Lintas Sumatera yang menghubungkan terminal ini dengan seluruh jalan di Kota Palembang. Belum terhubungnya terminal dengan transportasi perkotaan menjadi kekurangan dari sisi kemudahan akses. Integrasi dengan transportasi perkotaan di Kota Palembang seperti *Light Rail Transit* (LRT) yang dihubungkan dengan *Feeder LRT* serta integrasi dengan *Bus Rapid Transit* dapat memberikan kemudahan akses bagi masyarakat yang akan menuju terminal menggunakan transportasi publik.

3.4. Kondisi Fasilitas Terminal

1) Kondisi Fasilitas Utama

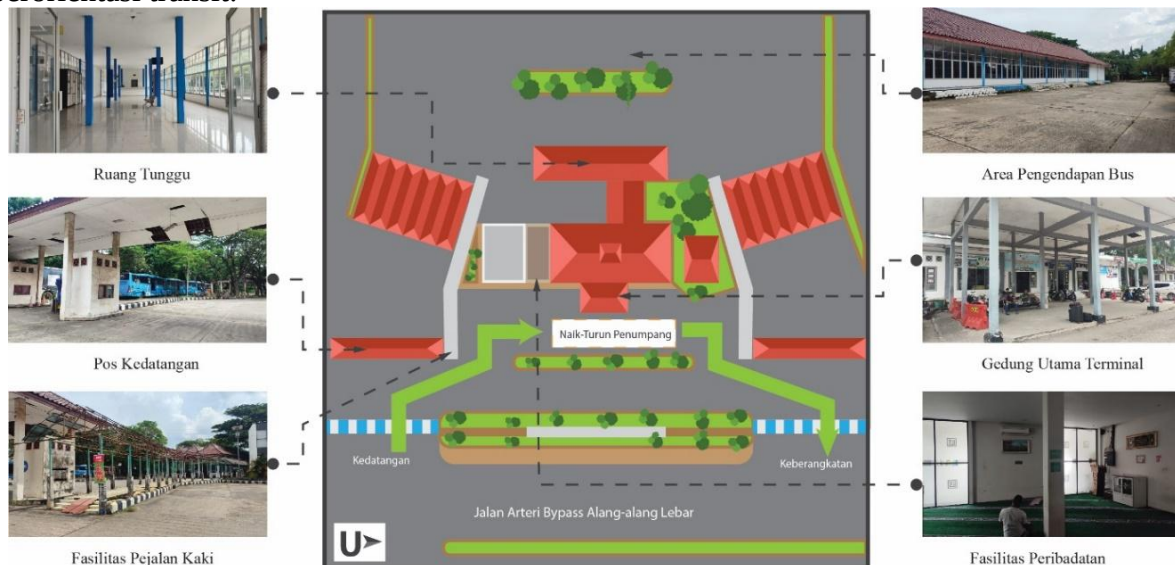
Fasilitas utama di Terminal Alang-alang Lebar pada dasarnya telah tersedia, namun pemanfaatannya masih belum optimal dan beberapa mengalami kerusakan. Jalur kedatangan dan keberangkatan bus telah tersedia, tetapi pos keluar-masuk bus mengalami kerusakan dan kurang terawat. Ruang tunggu penumpang juga tersedia, namun tidak dimanfaatkan sehingga aktivitas menunggu serta naik-turun penumpang lebih banyak terjadi di area parkir kendaraan umum. Selain itu, fasilitas pengelolaan sampah belum memadai sehingga terdapat penumpukan sampah di sekitar gerbang masuk terminal. Perlengkapan jalan dan media informasi, seperti rambu penunjuk fasilitas serta jadwal kedatangan dan keberangkatan, juga belum tersedia secara memadai. Area pelayanan berupa loket tiket dan *customer service* belum tertata dengan baik, sementara fasilitas jalur pejalan kaki dan petunjuk jalur evakuasi darurat juga masih belum tersedia secara lengkap. Berdasarkan hasil observasi, kondisi fasilitas utama Terminal Alang-alang Lebar masih memerlukan perbaikan dan penataan guna meningkatkan kualitas pelayanan bagi penumpang maupun operasional bus.

2) Kondisi Fasilitas Penunjang

Fasilitas Penunjang berfungsi sebagai fasilitas pendukung aktivitas pokok di dalam terminal. Pada Terminal Alang-alang Lebar keberadaan fasilitas penunjang masih sangat minim dengan hanya terdapat fasilitas peribadatan berupa Musholla. Fasilitas penunjang seperti fasilitas disabilitas, ruang ibu hamil dan menyusui, pos kesehatan, pos polisi, serta sistem pemadam kebakaran belum tersedia di dalam terminal ini. Fasilitas umum juga perlu ditingkatkan seperti tersedianya toilet bersih dan potensi pemanfaatan terminal sebagai ruang komersial dengan adanya restoran dan fasilitas pertokoan. Selain itu terminal juga dapat dilengkapi dengan fasilitas telekomunikasi seperti wifi gratis, fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan, dan fasilitas pemantau kualitas udara. Di area pengendapan bus dapat ditunjang dengan adanya fasilitas istirahat awak bus dan juga fasilitas perbaikan ringan bus.

3) Zonasi Terminal

Berdasarkan ketentuan zonasi terminal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021, Terminal Alang-alang Lebar belum menerapkan pembagian zona pelayanan secara optimal. Kondisi ini terlihat dari aktivitas naik-turun penumpang yang masih dilakukan di area parkir kendaraan umum sehingga ruang tunggu terminal tidak dimanfaatkan. Selain itu, tidak adanya pemisahan zona menyebabkan area yang seharusnya terbatas, seperti zona penumpang bertiket dan zona pengendapan bus dapat diakses oleh pihak yang tidak berkepentingan sehingga mengurangi aspek keamanan dan kenyamanan. Zona perpindahan sebagai ruang integrasi antara angkutan antarkota dengan angkutan perkotaan juga belum tersedia, padahal keberadaannya penting untuk mendukung sistem transportasi yang berorientasi transit.



Gambar 4. Kondisi Eksisting Terminal (Observasi Lapangan, 2026)

4) Pemanfaatan Sistem Informasi

Saat ini Terminal Tipe A Alang-alang Lebar belum menerapkan Sistem Informasi Manajemen (SIM) Terminal sebagaimana diwajibkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021. Aktivitas operasional seperti pencatatan kedatangan-keberangkatan bus dan penumpang, penjadwalan, serta pelayanan tiket masih dilakukan secara konvensional. Padahal, penerapan SIM Terminal dapat meningkatkan kualitas pelayanan melalui penyediaan informasi jadwal dan posisi armada secara *real-time*, sekaligus mendorong penggunaan terminal melalui sistem *checkpoint* bus yang mengharuskan armada bus masuk terminal untuk menaik-turunkan penumpang serta layanan tiket daring yang mengharuskan calon penumpang *check-in* dan *boarding* dari terminal. Dengan demikian, seluruh aktivitas naik-turun penumpang dapat lebih teratur dan terpusat di dalam area terminal.

3.5. Analisis SWOT pada Terminal Alang-alang Lebar

Berdasarkan hasil observasi lapangan dan kajian literatur yang telah dilaksanakan, maka dilakukan analisis menggunakan Metode SWOT untuk mengetahui Faktor Internal dan Faktor Eksternal yang dimiliki Terminal Alang-alang Lebar dengan hasil yang tersaji dalam tabel berikut:

Tabel 1. Matriks Analisis SWOT

	Membantu	Menghambat
	Strenghts (S)	Weaknesses (W)
Faktor Internal	• Lokasi Terminal yang strategis di pintu gerbang barat Kota Palembang dan berada di kawasan Alang-alang Lebar yang sedang mengalami pertumbuhan pesat; • Aksesibilitas baik yang terhubung dengan jalan arteri; • Ketersediaan fasilitas terminal yang relatif lengkap; • Ketersediaan lahan yang berpotensi untuk dikembangkan.	• Penerapan zonasi dan pengelolaan fasilitas yang belum optimal sehingga terdapat fasilitas terbengkalai dan mengalami kerusakan; • Belum adanya integrasi Terminal dengan Angkutan Perkotaan; • Belum adanya digitalisasi pada sistem informasi manajemen dan pelayanan Terminal; • Terbatasnya anggaran dalam pengembangan dan pemeliharaan terminal yang hanya bersumber dari APBN.
	Opportunities (S)	Threats (T)
Faktor Eksternal	• Pengelolaan Terminal yang lebih profesional melalui kerjasama dengan Badan Usaha seperti swasta maupun BUMN; • Kolaborasi dengan Pemerintah Kota Palembang dan <i>stakeholder</i> operator angkutan umum di Kota Palembang untuk integrasi dengan Angkutan Perkotaan; • Pengembangan Digitalisasi Pelayanan dan Sistem Informasi Manajemen Terminal Alang-alang Lebar seperti <i>online ticketing</i> dan bus <i>checkpoint</i>; • Adanya kerjasama pengelolaan <i>mix-use</i> terminal dengan area komersial seperti usaha ritel, restoran dan UMKM	• Meningkatnya pertumbuhan pengguna kendaraan pribadi yang mengurangi minat pada transportasi umum; • Adanya penolakan masyarakat akan perubahan dan perkembangan terminal yang terganggu dengan peningkatan aktivitas terminal; • Kerusakan fasilitas-fasilitas Terminal karena usia pemakaian serta adanya vandalisme dari masyarakat; • Potensi terputusnya kerja sama dengan <i>stakeholder</i> pendukung integrasi transportasi.

Sumber: (Hasil Analisis, 2026)

3.6. Analisis IFAS dan EFAS terhadap analisis SWOT

Analisis SWOT menghasilkan faktor internal berupa kekuatan (*strengths*) dan kelemahan (*weaknesses*), serta faktor eksternal berupa peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*). Faktor-faktor tersebut kemudian dianalisis menggunakan metode IFAS (*Internal Factors Analysis Summary*) dan EFAS (*External Factors Analysis Summary*) untuk mengukur kondisi internal dan eksternal Terminal Alang-alang Lebar secara lebih objektif. Tahapan analisis yang dilakukan meliputi:

- Identifikasi faktor internal dan eksternal;
- Pemberian bobot untuk mengukur tingkat kepentingan faktor dengan skala 0,00 – 1,00 pada setiap faktor dengan total bobot maksimal masing-masing faktor sebesar 1,00;

- c. Pemberian rating untuk mengetahui seberapa besar pengaruh faktor dengan skala 1– 4;
- d. Perhitungan skor tertimbang melalui perkalian antara bobot dan rating; serta
- e. Penentuan posisi kuadran pada matriks SWOT berdasarkan nilai sumbu X pada IFAS (*total strengths* – *total weaknesses*) dan sumbu Y pada EFAS (*total opportunities* – *total threats*).

Hasil perhitungan IFAS dan EFAS disajikan pada tabel berikut:

Tabel 2. Matriks IFAS (*Internal Factors Analysis Summary*)

No.	Kekuatan (<i>Strenghts</i>)	Bobot	Rating	Skor
1.	Lokasi Terminal yang strategis	0,12	3	0,36
2.	Aksesibilitas yang baik	0,12	3	0,35
3.	Ketersediaan fasilitas terminal yang relatif lengkap	0,11	2	0,24
4.	Ketersediaan lahan yang berpotensi untuk dikembangkan	0,10	3	0,29
*	Total Kekuatan (S)	0,45		1,23
No.	Kelemahan (<i>Weaknesses</i>)	Bobot	Rating	Skor
1.	Zonasi dan pengelolaan fasilitas yang belum optimal	0,15	4	0,55
2.	Belum adanya integrasi dengan Angkutan Perkotaan	0,15	4	0,54
3.	Belum adanya digitalisasi pada sistem informasi manajemen dan pelayanan Terminal	0,13	4	0,49
4.	Terbatasnya anggaran yang bersumber dari APBN	0,12	3	0,41
*	Total Kelemahan (W)	0,55		1,99
	Skor IFAS (X) = S – W			-0,76

Sumber: (Hasil Analisis, 2026)

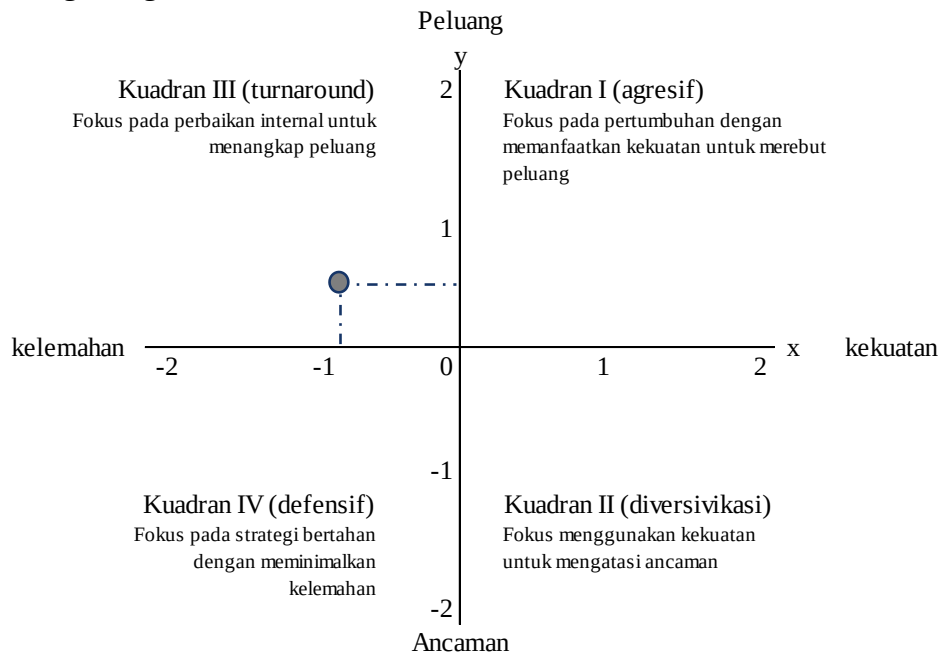
Tabel 3. Matriks EFAS (*External Factors Analysis Summary*)

No.	Peluang (<i>Opportunities</i>)	Bobot	Rating	Skor
1.	Kerja sama pengelolaan Terminal dengan Badan Usaha	0,13	3	0,40
2.	Kolaborasi integrasi dengan Angkutan Perkotaan	0,15	4	0,53
3.	Pengembangan Digitalisasi Pelayanan dan Sistem Informasi Manajemen Terminal	0,14	4	0,50
4.	Pengembangan <i>mix-use</i> terminal dengan area komersial	0,13	4	0,46
*	Total Peluang (O)	0,55		1,90
No.	Ancaman (<i>Threats</i>)	Bobot	Rating	Skor
1.	Meningkatnya pertumbuhan pengguna kendaraan pribadi	0,15	4	0,53
2.	Adanya penolakan masyarakat akan perubahan terminal	0,09	2	0,21
3.	Kerusakan fasilitas-fasilitas Terminal dan vandalisme	0,11	3	0,38
4.	Putusnya kerja sama dengan <i>stakeholder</i>	0,10	2	0,25
*	Total Ancaman (T)	0,45		1,38
	Skor EFAS (Y) = O – T			0,52

Sumber: (Hasil Analisis, 2026)

Berdasarkan hasil pada analisis Faktor Internal menggunakan IFAS diketahui skor yang dimiliki Terminal Alang-alang Lebar dalam Pengembangan TOD adalah sebesar -0,76 yang menggambarkan bahwa Terminal Alang-alang Lebar memiliki faktor kelemahan dominan yang perlu dituntaskan untuk mendukung Pengembangan TOD di Terminal ini, sedangkan pada Faktor Eksternal menggunakan EFAS diketahui skor yang dimiliki Terminal Alang-alang Lebar dalam Pengembangan TOD adalah sebesar 0,52 yang menggambarkan bahwa Terminal Alang-alang Lebar memiliki faktor peluang dominan yang dapat dimanfaatkan untuk mendukung Pengembangan TOD di Terminal ini. Hasil skor total pada IFAS dan EFAS menentukan posisi koordinat pada diagram *Cartesius*, dengan hasil skor menunjukkan Terminal Alang-alang Lebar berada pada Kuadran III yang berarti Terminal Alang-alang Lebar memiliki kelemahan internal namun memiliki peluang yang datang dari luar. Posisi ini menggambarkan perlunya strategi yang berfokus pada perbaikan kelemahan internal agar mampu menangkap

dan memanfaatkan peluang yang ada dalam mendukung pengembangan Konsep TOD di Terminal Alang-alang Lebar.

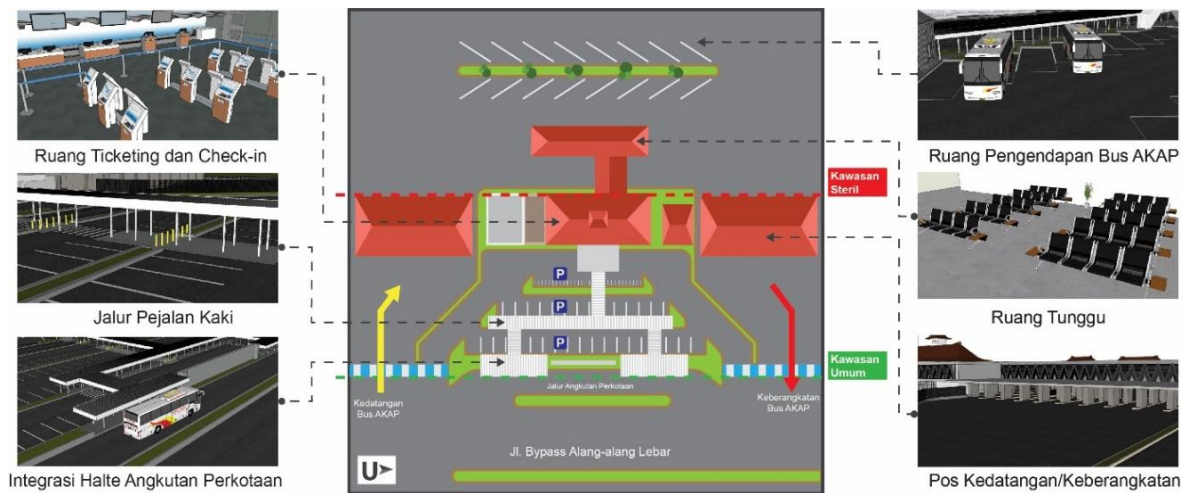


Gambar 5. Posisi Kuadran Hasil Analisis IFAS dan EFAS (Hasil Analisis, 2026)

3.7. Strategi Pengembangan TOD

Hasil analisis SWOT menggunakan IFAS dan EFAS menunjukkan bahwa Terminal Alang-alang Lebar berada di posisi Kuadran III, yang berarti Terminal Alang-alang Lebar dapat mengutamakan Strategi WO (*Weaknesses–Opportunities*) sebagai langkah awal dalam mengembangkan TOD di Terminal ini, dengan rekomendasi strategi sebagai berikut:

- Melakukan penataan zonasi Terminal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021, dengan pembagian kawasan:
 - Zona penumpang bertiket (Zona I) berupa ruang tunggu penumpang yang steril dari pengunjung umum;
 - Zona penumpang belum bertiket (Zona II) berupa ruang pembelian tiket dan *check-in* serta kawasan parkir;
 - Zona perpindahan berupa halte angkutan perkotaan yang terintegrasi dengan terminal melalui jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman;
 - Zona pengendapan berupa ruang parkir bus, tempat istirahat awak bus, tempat pemeriksaan bus, dan bengkel;
- Melakukan perbaikan dan penataan pada fasilitas yang mengalami kerusakan guna memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna Terminal;
- Menerapkan digitalisasi pelayanan seperti *online ticketing* untuk memudahkan masyarakat dalam pemesanan tiket dan mendorong masyarakat untuk melakukan *check-in* dan *boarding* pada terminal, serta digitalisasi pada sistem informasi manajemen terminal terutama pada pengawasan armada bus dan penerapan sistem *checkpoint* yang wajib dilakukan di Terminal untuk mendorong bus masuk ke dalam terminal;
- Melakukan kerjasama pengelolaan dengan Badan Usaha seperti BUMN atau Swasta agar pengelolaan Terminal dapat dilakukan dengan lebih profesional serta mengurangi beban anggaran yang bersumber dari APBN.



Gambar 6. Rekomendasi Zonasi dan Penataan Fasilitas Terminal (Hasil Analisis, 2026)

4 SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil yang telah diperoleh dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa analisis SWOT terhadap faktor internal dan faktor eksternal yang dimiliki oleh Terminal Alang-alang Lebar menunjukkan faktor internal Terminal ini memiliki faktor kelemahan yang lebih besar dibandingkan dengan faktor kekuatan yang ditunjukkan dengan angka $-0,76$, sedangkan pada faktor eksternal peluang yang dimiliki lebih besar dibandingkan dengan faktor ancaman yang ditunjukkan dengan angka $0,52$. Kedua faktor tersebut menggambarkan bahwa Terminal Alang-alang Lebar berada di Kuadran III yang harus berfokus untuk memperbaiki kelemahan internal agar mampu menangkap dan memanfaatkan peluang yang ada, dengan mengutamakan Strategi WO (*Weaknesses–Opportunities*) sebagai langkah awal dalam mengembangkan TOD di Terminal ini.

Dalam upaya mendukung pengembangan TOD di Terminal Alang-alang Lebar, disarankan agar pengelola Terminal Alang-alang Lebar dapat memperbaiki kelemahan internal yang ada serta memanfaatkan peluang yang ada dengan strategi melaksanakan penetapan zonasi terminal sesuai dengan ketentuan, memperbaiki dan menata kembali fasilitas yang mengalami kerusakan, menerapkan integrasi terminal dengan transportasi perkotaan di Kota Palembang, menerapkan digitalisasi pelayanan dan sistem informasi Terminal, serta melakukan kerjasama pengelolaan dengan Badan Usaha. Pada penelitian selanjutnya diharapkan dapat menggunakan indikator TOD yang lebih komprehensif untuk memperoleh hasil yang lebih mendalam.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustin, I. W. Hariyani, S. (2021). *Transit oriented development: Teori, metode, dan implementasi sebagai solusi mengatasi keruwetan transportasi*. Universitas Brawijaya Press.
- Ayuningtias, S. H., & Karmilah, M. (2019). Penerapan transit oriented development (TOD) sebagai upaya mewujudkan transportasi yang berkelanjutan. *Pondasi*, 24(1), 45–66
- Azizah, A., Sari, D. P., Putri, N. A., Asih, R. S., & Syarif, S. (2025). Perancangan kawasan dengan pendekatan transit oriented development (TOD) di kawasan Terminal Lempake Samarinda. *TRANSFORM: Journal of Tropical Architecture and Sustainable Urban Science*, 4(2).
- Badan Perencanaan Daerah Provinsi Sumatera Selatan. (n.d). *Rencana pengembangan Terminal Terpadu Karya Jaya Kota Palembang dalam konstelasi pengembangan*

kawasan metropolitan Palembang (patungraya agung). Badan Perencanaan Daerah Provinsi Sumatera Selatan

- Citradin, Y. (2020). *Metode penelitian kualitatif: Suatu pendekatan dasar.* Sanabil.
- Desderius, K., Poerwati, T., Magana, C. N. B. L., Ginting, N. A. A., Nadhira, H. V., & Amalia, A. N. (2025). Studi pengembangan konsep transit-oriented development (TOD) di kawasan Stasiun Blitar: Peluang, kendala, dan solusi. *Daktalitas: Jurnal Teknik Sipil Universitas Tulungagung*, 5(1)
- Fikri, M., Jaya, G. N. P., & Mansyur, U. (2024). Identifikasi kesiapan kawasan Terminal Baranangsiang sebagai kawasan transit oriented development. *Jendela Kota: Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah dan Kota*, 25(1), 1-13.
- Giri, O.P. (2024). Choosing sampling techniques and calculating sample size. *Indonesian Journal of Teaching in Science*, 4(2), 165-176
- Institute for Transportation and Development Policy. (2017). *Transit oriented development (TOD) standard 3.0.* Institute for Transportation and Development Policy.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/284248/permenhub-no-24-tahun-2021>
- Rahayu, I. R. S. (2024, 5 Juli). *Terminal Kini Sepi dari Bus-bus Milik PO, Kemenhub Ungkap Penyebabnya.* <https://money.kompas.com/read/2024/07/05/080000226/terminal-kini-sepi-dari-bus-bus-milik-po-kemenhub-ungkap-penyebabnya>
- Rangkuti, Freddy. 2018. *Analisis SWOT: Teknik membedah kasus bisnis cara perhitungan bobot, rating, dan OCAI.* PT Gramedia Pustaka Utama
- Sukmarini, H. (2022). *Pengembangan transit oriented development (TOD) kawasan senen Jakarta Pusat.* Widina Bakti Persada.
- Thomas, R., & Bertolini, L. (2020). *Transit oriented development: Learning from international case studies.* Springer.