

# KESIAPAN ANGKUTAN *FEEDER* DALAM Mendukung Transportasi di Ibukota Negara Baru

ADY IRAWAN

IRAWATI ANDRIANI

EKO BUDI SETIAWAN

## ABSTRAK

Presiden Republik Indonesia, Ir. Joko Widodo, pada hari Senin tanggal 26 Agustus 2019 mengumumkan lokasi Ibu Kota Negara Indonesia yang baru yaitu terletak di sebagian Kabupaten Penajam Paser dan sebagian di Kabupaten Kutai Kartanegara Provinsi Kalimantan Timur. Atas pengumuman tersebut, sektor transportasi merupakan satu diantara perencanaan infrastruktur yang menjadi pembahasan utama. "... Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Luhut Binsar Pandjaitan, menuturkan bahwa sistem transportasi di Ibu Kota Negara baru akan dikembangkan dengan sistem transportasi yang terintegrasi, *smart*, dan berkelanjutan ..." (Azka, 2020, p. 98).

Lokasi Ibu Kota Negara tentu saja harus mendapat dukungan transportasi dari kota/kabupaten disekitarnya sebagai daerah penyangga dalam mensukseskan sistem transportasi yang terintegrasi, *smart*, dan berkelanjutan. Perkembangan kota membawa konsekuensi meningkatnya kebutuhan akan sarana transportasi massal. Di lain pihak, sarana transportasi massal yang ada, masih belum memadai untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Fokus dari penelitian ini adalah

**Kata kunci:** Angkutan *Feeder*, Transportasi, Ibu Kota Negara Baru, SWOT

## 1. PENDAHULUAN

Ibu Kota Negara (IKN) baru yang berada di perbatasan Kabupaten Penajam Paser Utara dan Kabupaten Kutai Kartanegara, dikelilingi oleh beberapa kota dan kabupaten yang nantinya akan menjadi kota penyangga. Sistem transportasi di Ibu Kota Negara (IKN) baru akan dikembangkan dengan sistem *smart*, terintegrasi, dan berkelanjutan. Kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di Ibu Kota Negara (IKN) baru hanya kendaraan yang berbasis autonomus atau Autonomus Vehicle (AV)

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok wilayah.

Sarana dan prasarana transportasi di kota penyangga tentu harus dipersiapkan guna tercapainya pengembangan sistem transportasi di

Ibu Kota Negara (IKN) baru. Perkembangan kota sebagai akibat isu strategis Ibu Kota Negara (IKN) baru, membawa konsekuensi meningkatnya kebutuhan akan sarana transportasi massal. Transportasi massal diatur dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kota Balikpapan sebagai salah satu kota penyangga/satelit, telah melakukan langkah-langkah antisipatif dalam mengatasi perkembangan kota. Hal tersebut tertuang dalam Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Balikpapan tahun 2016-2021. Terdapat satu diantara misi Dinas Perhubungan Kota Balikpapan yaitu meningkatkan transportasi yang berkeselamatan, aman, nyaman, dan terintegrasi. Untuk melaksanakan misi tersebut, Dinas Perhubungan Kota Balikpapan melaksanakan penyediaan infrastruktur/ pembangunan koridor Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM), pengembangan Terminal Tipe C, dan pengembangan Pelabuhan Sember

Kota Balikpapan memegang peranan penting sebagai kota penyangga/ satelit bagi Kabupaten Penajam Paser Utara yang merupakan Ibu Kota Negara (IKN) baru. Untuk itu, penyediaan angkutan umum massal sebagai angkutan pengumpan (*feeder*) akan menjadi tolok ukur dalam mendukung transportasi di Ibu Kota Negara (IKN) yang baru.

Berdasarkan hal tersebut perlu dilakukan penyusunan penelitian angkutan pengumpan (*feeder*) di kota-kota penyangga, dalam hal ini studi kasus dilakukan di Kota Balikpapan. Studi ini dilakukan untuk mengukur sejauh mana kesiapan angkutan pengumpan (*feeder*) dalam mendukung transportasi di Ibu Kota Negara (IKN) baru.

2. METODOLOGI

2.1. Metode Pengumpulan Data

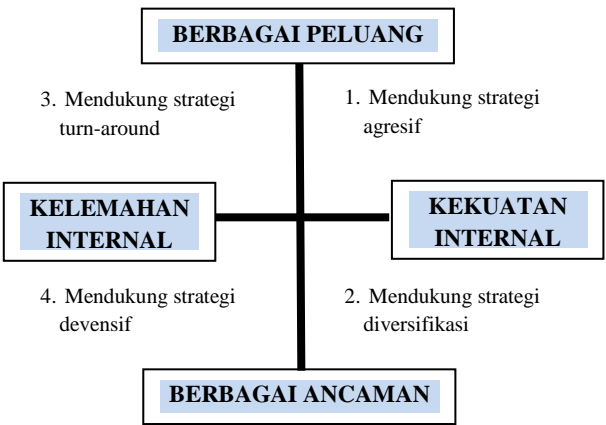
Teknik pengumpulan data primer pada penelitian ini diperoleh melalui wawancara kepada Dinas Perhubungan Kota Balikpapan. Kunjungan lapangan juga dilakukan untuk mendapatkan dokumentasi dari ketersediaan prasarana transportasi serta gambaran kesiapan dalam penyelenggaraan angkutan pengumpan (*feeder*).

Data sekunder pada umumnya adalah data yang diperoleh atau bersumber dari pihak lain (instansi lain), maupun dari berbagai sumber. Metode pengumpulan data sekunder dalam penelitian ini adalah dengan melakukan komunikasi atau mendatangi instansi-instansi terkait guna mendapatkan data pendukung yang dibutuhkan serta mencari berbagai sumber yang relevan dengan judul penelitian. Beberapa data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Balikpapan tahun berjalan, kondisi lalu lintas

2.2. Metode Analisis

Pada kajian ini, data primer diolah menggunakan analisis SWOT, sedangkan data

sekunder menggunakan analisis deskriptif dengan penjelasan secara jelas dan terperinci serta didukung dengan gambar maupun tabulasi.



Sumber :  
Gambar 1. Diagram Analisis SWOT

2.2.1. SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)

Analisis SWOT adalah kerangka perencanaan strategis yang digunakan dalam evaluasi organisasi, rencana, proyek atau kegiatan bisnis. Analisis SWOT adalah instrumen untuk membantu mengidentifikasi faktor organisasi dan lingkungan. Analisis SWOT memiliki dua dimensi, yaitu internal dan eksternal. Dimensi internal mencakup faktor organisasi, juga kekuatan dan kelemahan. Sedangkan dimensi eksternal mencakup faktor lingkungan, juga ancaman dan peluang

Tujuan dari analisis SWOT adalah untuk mengumpulkan, menganalisis, dan mengevaluasi informasi dan mengidentifikasi opsi strategis yang dihadapi oleh komunitas, organisasi, atau individu pada waktu tertentu

Ada 2 (dua) pendekatan dalam analisis SWOT, yaitu pendekatan kualitatif dengan menggunakan matriks SWOT, dan pendekatan kuantitatif yang dilakukan melalui perhitungan agar diketahui secara pasti posisi institusi yang sesungguhnya.

2.2.2. Model Analisis SWOT

Analisis SWOT membandingkan antara faktor eksternal peluang dan ancaman dengan

faktor internal kekuatan dan kelemahan. Faktor internal dimasukan ke dalam matriks faktor strategi internal atau IFAS (*Internal Strategic Factor Analysis Summary*).

Sedangkan factor eksternal dimasukan ke dalam matriks yang disebut maktriks factor strategi eksternal atau EFAS (*External Strategic Factor Analysis Summary*). Setelah matriks faktor strategi internal dan eksternal selesai disusun, kemudian hasilnya dimasukan dalam model kuantitatif, yaitu matriks SWOT untuk merumuskan strategi kompetitif organisasi.

Tabel 3. Matriks SWOT

IFAS	STRENGTHS (S)	WEAKNESSES (W)
EFAS	Tentukan 5-10 faktor-faktor kekuatan internal	Tentukan 5-10 kelemahan internal
OPPORTUNITIES (O)	STRATEGI	STRATEGI
Tentukan 5-10 faktor ancaman eksternal	SO Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	WO Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
THREATS (T)	STRATEGI	STRATEGI
Tentukan 5-10 faktor ancaman eksternal	ST Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	WT Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

Sumber : [7]

2.2.3. Matriks SWOT

Alat yang digunakan untuk menyusun faktor-faktor strategis organisasi adalah matriks SWOT. Matriks ini dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi organisasi dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimilikinya. Matriks ini dapat menghasilkan 4 (empat) kemungkinan alternatif strategis.

Strategi SO (*Strengths-Opportunities*) dibuat berdasarkan jalan pikiran institusi/organisasi, yaitu dengan memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang yang sebesar-besarnya. Strategi ST (*Strengths-Threats*), meliputi strategi

dalam menggunakan kekuatan yang dimiliki insitusi/organisasi untuk mengatasi ancaman. Strategi WO (*Weaknesses-Opportunities*), diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimumkan kelemahan yang ada. Strategi WT (*Weaknesses-Threats*), strategi ini berdasarkan pada kegiatan yang bersifat defensive dan berusaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Rencana Strategis DISHUB Kota Balikpapan Tahun 2016-2021

Rencana strategis merupakan rumusan dari kebijakan teknis yang didasarkan atas tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Balikpapan. Rencana strategis diterbitkan agar dapat dijadikan panduan dalam merumuskan kinerja, program, dan kegiatan tahunan

Penjabaran kebijakan-kebijakan dan program dibidang transportasi antara lain mengoperasikan angkutan massal yang aman, nyaman, dan relatif terjangkau dengan indikator kinerja penyediaan infrastruktur/pembangunan koridor Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM). Program berikutnya yaitu mewujudkan pembangunan sarana dan fasilitas perhubungan dengan indikator kinerja pembangunan Terminal Tipe C di kecamatan Balikpapan Selatan, dan pengembangan Pelabuhan Somber.

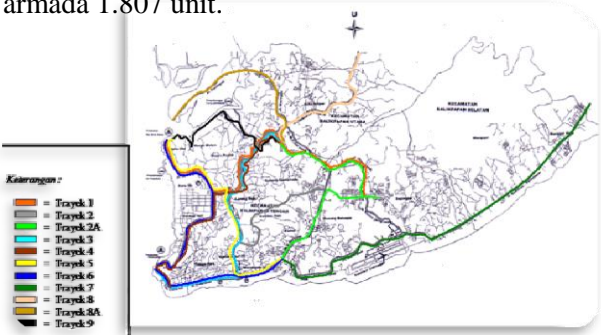
3.2. Sarana Angkutan Umum

Untuk meningkatkan aksesibilitas dan kemudahan bergerak bagi warga maka ditetapkan jaringan trayek angkutan umum di Kota Balikpapan. Jaringan trayek angkutan umum ditetapkan secara menyebar ke seluruh penjuru kota sehingga pertumbuhan ekonomi dapat berjalan merata.

Sistem angkutan umum di Kota Balikpapan terdiri dari 2 (dua) jenis pelayanan, yaitu trayek tetap dan teratur serta tidak dalam trayek tetap dan

tidak teratur. Untuk angkutan umum trayek tetap dan teratur terdiri dari trayek angkutan perkotaan (angkutan kota dan sarana angkutan umum massal), trayek angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), dan trayek angkutan kota antar provinsi (AKAP). Sedangkan angkutan umum tidak dalam trayek tetap dan tidak teratur yang melayani wilayah Kota Balikpapan adalah angkutan taksi.

Berdasarkan Peraturan Walikota Balikpapan No. 188.45-16/2003 tentang Trayek, Nomor Seri dan Warna Angkutan Kota, bahwa terdapat 11 (sebelas) trayek angkutan umum. Namun dalam perkembangannya berdasarkan data perpanjangan ijin trayek, mengalami pengurangan jumlah trayek menjadi 8 (delapan) dengan total ketersediaan armada 1.807 unit.



Sumber : [8]

**Gambar 2.** Peta Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Balikpapan sesuai SK Walikota



Sumber : [8]

**Gambar 3.** Peta Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Balikpapan

Selain perhubungan darat, sektor perhubungan udara juga termasuk dominan di Kota Balikpapan karena adanya bandara

internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian yang menjadi salah satu pintu gerbang masuknya pendatang ke Kalimantan Timur. Berdasarkan data pergerakan penumpang, penerbangan dengan pax terbanyak terdapat pada musim-musim liburan, seperti bulan Juli yang bertepatan dengan Idul Fitri dan bulan Desember-Januari yang bertepatan dengan Natal dan Tahun Baru.

Di sektor perhubungan laut, Kota Balikpapan memiliki Pelabuhan Semayang yang melayani rute antar pulau. Berdasarkan data dari PT. Pelindo IV (persero) Cabang Balikpapan, jumlah penumpang kapal laut melonjak hingga dua kali lipat pada musim lebaran. Sementara di sektor angkutan penyeberangan, pelabuhan penyeberangan Kariangau pada tahun 2018 melayani 90.274 penumpang dan 397.494 kendaraan.

3.3. Kondisi Jaringan Jalan

Kota Balikpapan dilalui oleh 3 (tiga) status jalan, yaitu jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kota. Panjang jalan nasional pada tahun 2018 mencapai 46,40 km, panjang jalan provinsi 31,61 km, dan panjang jalan yang dikuasai Pemerintah Kota 584 km. Jumlah tersebut tidak mengalami banyak perubahan dari tahun sebelumnya.

**Tabel 4.** Kondisi Jalan Kota Balikpapan

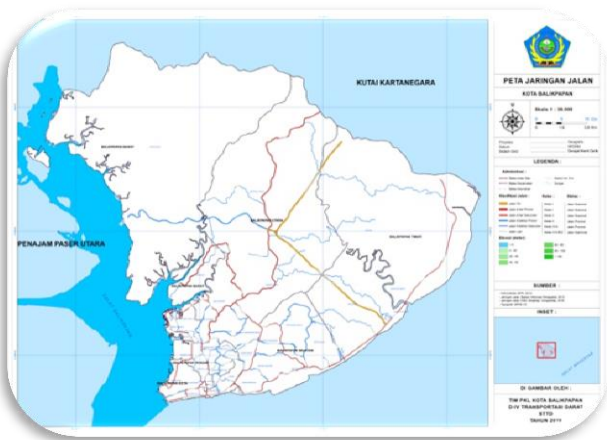
KONDISI	PANJANG RUAS (Km)	PRESENTASE
Baik	473	81 %
Sedang	88	15 %
Rusak Ringan	7	1 %
Rusak Berat	16	3 %
TOTAL	584	100 %

Sumber :

Tipe perkerasan pada jalan nasional di Kota Balikpapan seluruhnya aspal dan kelas jalan III, Tipe perkerasan pada jalan provinsi di Kota Balikpapan sebagian besar memiliki lapis permukaan aspal, sisanya memiliki permukaannya rigid/beton, dan kelas jalan III. Sedangkan tipe



perkerasan pada jalan yang menjadi kewenangan di Kota Balikpapan sebagian besar memiliki lapis permukaan aspal, sisanya rigid/beton, tanah, dan kerikil, serta kategori kelas jalan III.



Sumber : [2]

**Gambar 4.** Peta Jaringan Jalan Kota Balikpapan

### 3.4. Simpul Transportasi

Kota Balikpapan memiliki titik simpul transportasi. Titik-titik simpul transportasi tersebut adalah Terminal Batu Ampar Tipe A dan Tipe C, Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman (Sepingg), Pelabuhan Semayang, Pelabuhan Kampung Baru, dan Pelabuhan Ferry Kariangau.



Sumber : Google

**Gambar 5.** Pelabuhan Semayang Balikpapan

Pengembangan pelayanan terpadu adalah pilihan yang sangat tepat untuk menghubungkan antar simpul transportasi yang berada di Kota Balikpapan. Pengintegrasian dari semua bidang transportasi yang selalu diinginkan masyarakat sehingga dapat tercapai sistem transportasi yang diinginkan masyarakat.



Sumber : Google

**Gambar 6.** Bandara SAMS Sepingg

Salah satu transportasi yang harus diperhatikan adalah angkutan umum. Untuk menciptakan sistem angkutan umum yang baik, nyaman, efisien dan efektif senyaman kendaraan pribadi, sehingga angkutan umum tersebut dapat menarik penumpang yang menggunakan angkutan pribadi (mobil dan sepeda motor) menjadi penumpang angkutan umum secara tetap, maka harus ada langkah dan terobosan yang kemudian dikenal dengan melakukan sistem angkutan yang terpadu (integrasi moda).

Pengembangan sistem transportasi di Kota Balikpapan seharusnya sudah dipersiapkan ke arah pelayanan publik yang disertai dengan keintegrasian moda. Kintegrasian moda ini memiliki tujuan untuk menekan *Cost & Time*.

Dengan dikembangkannya integrasi antar moda secara baik diharapkan orang akan dapat melakukan perpindahan moda dengan mudah dan nyaman, juga tidak perlu lama menunggu angkutan yang datang serta kepastian adanya pelayanan angkutan dengan biaya yang lebih terjangkau serta keselamatan penumpang yang dijamin. Sehingga secara tidak langsung dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi karena daya saing dalam pelayanan meningkat dengan adanya integrasi antar moda ini. Demi terwujudnya pengembangan antarmoda/multimoda integrasi antar moda, tentunya sangat diperlukan instrumen-instrumen yang dapat memungkinkan

pelaksanaan transportasi secara baik, instrumen-instrumen yang dimaksud antara lain:

3.4.1. Moda Penghubung (Feeder)

Moda penghubung didefinisikan sebagai moda yang akan digunakan sebelum dan sesudah melakukan perjalanan yang menggunakan moda utama. Moda sebelum adalah kendaraan yang digunakan dari tempat asal menuju titik simpul angkutan umum baik itu dengan berjalan kaki, sepeda, sepeda motor, becak dan lain sebagainya. Sedangkan moda sesudah adalah moda yang akan digunakan dari pemberhentian simpul angkutan umum ke tempat tujuan

3.4.2. Moda Utama

Umumnya terdapat beberapa jenis moda transportasi yang utama, yakni moda darat, moda air, dan moda udara. Moda merupakan komponen esensial dalam suatu sistem transportasi, moda merupakan alat mobilitas yang memiliki karakteristik yang unik. Moda utama merupakan moda yang digunakan dalam perjalanan dengan jarak yang cukup jauh. Moda utama biasanya terdapat pada simpul angkutan umum seperti terminal, stasiun, dan bandara.

3.5. Karakteristik Demografi

Penduduk Kota Balikpapan sebesar 645.727 jiwa yang tersebar di 6 (enam) kecamatan dengan kepadatan yang berbeda-beda. Dari jumlah tersebut, 333.347 jiwa berjenis kelamin laki-laki dan 312.380 jiwa berjenis kelamin perempuan. Tingkat kepadatan penduduk Kota Balikpapan sebesar 24.907 jiwa/ km<sup>2</sup>

Tabel 4. Penyebaran dan Kepadatan Penduduk Kota Balikpapan Tahun 2019

Kecamatan	Luas (km)	Penduduk (Jiwa)	Kepadatan (jiwa/km <sup>2</sup> )
Balikpapan Selatan	37,82	129,841	3433
Balikpapan Timur	137,16	70,034	511
Balikpapan Utara	132,17	142,415	1078
Balikpapan Tengah	11,07	114,473	10341
Balikpapan Barat	179,95	96,932	539

Balikpapan Kota	10,22	92,032	9005
TOTAL	508,39	645,727	24907

Sumber : [1]

3.6. Kesiapan Kota Balikpapan dalam Penyediaan Angkutan Pengumpan (Feeder)

Peraturan Walikota Balikpapan No.188.45-95/2014 tentang Rute Trayek Sarana Angkutan Umum Massal di Kota Balikpapan menjadi dasar bagi Dinas Perhubungan untuk melaksanakan kebijakan teknis selanjutnya dalam merencanakan dan mengembangkan sistem transportasi yang aman dan terintegrasi.

Namun, meskipun telah memiliki dasar regulasi dalam penyediaan Sarana Angkutan Umum Massal, Kota Balikpapan masih terkendala keterbatasan anggaran, sehingga pemenuhan penyediaan SAUM masih belum memenuhi target yang telah dibuat Dinas Perhubungan Kota Balikpapan.

3.7. Analisis SWOT

Analisis kesiapan angkutan pengumpan (feeder) dalam mendukung transportasi di Ibu Kota Negara (IKN) baru pada penelitian ini menggunakan metode SWOT dengan melakukan identifikasi faktor internal, meliputi kekuatan dan kelemahan serta faktor eksternal, meliputi ancaman dan peluang bagi angkutan pengumpan (feeder).

Analisis SWOT juga digunakan untuk menentukan tujuan spesifik, yaitu mengidentifikasi berbagai peluang yang dapat membantu meningkatkan sistem transportasi terintegrasi agar angkutan pengumpan (feeder) bekerja secara maksimal.

Berdasarkan studi literasi dan observasi lapangan, maka dapat diidentifikasi beberapa faktor internal dan eksternal seperti terlihat pada tabel 5.

Tabel 5. Identifikasi Faktor Internal dan Eksternal

FAKTOR INTERNAL (THE INTERNAL FACTOR EVALUATION/IFE)	FAKTOR EKSTERNAL (THE EXTERNAL FACTOR EVALUATION/EFE)
<b>1. Kekuatan (Strenght)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>a. Kapabilitas Pemerintah Kota Balikpapan melalui Dinas Perhubungan.</li><li>b. Dukungan regulasi nasional yang mengatur angkutan <i>feeder</i>.</li><li>c. Kesiapan teknologi transportasi dan sistem transportasi angkutan massal.</li><li>d. Peningkatan indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan transportasi.</li><li>e. Ketersediaan SDM bidang perhubungan yang berkompeten.</li></ul>	<b>3. Peluang (Strenght)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>a. Pertumbuhan bisnis sektor pariwisata, logistik, dan transportasi.</li><li>b. Pertumbuhan jumlah kendaraan dan penduduk.</li><li>c. Pertumbuhan teknologi transportasi massal.</li><li>d. Pengembangan tata guna lahan guna mendukung pengembangan simpul transportasi.</li><li>e. Peningkatan sarana dan prasarana transportasi dari pihak swasta.</li></ul>
<b>2. Kelemahan (Weaknesses)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>a. Kapasitas jalan yang terbatas, banyak ditemukan ruas-ruas jalan yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya.</li><li>b. Prasarana transportasi yang kurang optimal.</li><li>c. Kurangnya pelayanan angkutan umum berbasis antarmoda.</li><li>d. Keterbatasan jumlah SDM dalam pengawasan angkutan umum.</li><li>e. Keterbatasan anggaran menghambat upaya peningkatan dan pengembangan infrastruktur transportasi massal</li></ul>	<b>4. Ancaman (Threats)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>a. Meningkatnya kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum.</li><li>b. Laju pertumbuhan kendaraan tidak diimbangi dengan pembangunan jaringan jalan.</li><li>c. Angkutan barang yang melebihi tonase masih melintas di dalam kota.</li><li>d. Meningkatnya angkutan orang berbasis online.</li><li>e. Potensi kemacetan sebagai akibat adanya peningkatan volume kendaraan umum dari luar kota.</li></ul>

Sumber : Hasil Analisa, 2020

Faktor-faktor utama tersebut selanjutnya disilangkan mlalui matriks untuk merumuskan strategi prioritas, seperti terlihat pada tabel

Tabel 5. Matriks Strategi Kesiapan Angkutan Feeder

<div><div></div><div>INTERNAL</div><div>EKSTERNAL</div></div>	KEKUATAN (STRENGTHS)	KELEMAHAN (WEAKNESSES)
	<ul style="list-style-type: none"><li>a. Kapabilitas Pemerintah Kota Balikpapan melalui Dinas Perhubungan.</li><li>b. Dukungan regulasi nasional yang mengatur angkutan <i>feeder</i>.</li><li>c. Kesiapan teknologi transportasi dan sistem transportasi angkutan massal.</li><li>d. Peningkatan indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan transportasi.</li><li>e. Ketersediaan SDM bidang perhubungan yang berkompeten.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>a. Kapasitas jalan yang terbatas, banyak ditemukan ruas-ruas jalan yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya.</li><li>b. Prasarana transportasi yang kurang optimal.</li><li>c. Kurangnya pelayanan angkutan umum berbasis antarmoda.</li><li>d. Keterbatasan jumlah SDM dalam pengawasan angkutan umum.</li><li>e. Keterbatasan anggaran menghambat upaya peningkatan dan pengembangan infrastruktur transportasi massal</li></ul>
PELUANG (OPPORTUNITIES)	STRATEGI S - O	STRATEGI W - O

<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pertumbuhan bisnis sektor pariwisata, logistik, dan transportasi.</li> <li>b. Pertumbuhan jumlah kendaraan dan penduduk.</li> <li>c. Pertumbuhan teknologi transportasi massal.</li> <li>d. Pengembangan tata guna lahan guna mendukung pengembangan simpul transportasi.</li> <li>e. Peningkatan sarana dan prasarana transportasi dari pihak swasta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perlunya implementasi regulasi angkutan umum massal secara bertahap guna pengendalian dan pengawasan kendaraan umum dan barang.</li> <li>▪ Perlunya perencanaan ulang sistem transportasi guna mendukung aksesibilitas angkutan pengumpan (<i>feeder</i>).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perlunya pelaksanaan evaluasi pengawasan transportasi umum.</li> </ul>
<b>ANCAMAN (THREATS)</b>	<b>STRATEGI S - T</b>	<b>STRATEGI W - T</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Meningkatnya kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum.</li> <li>b. Laju pertumbuhan kendaraan tidak diimbangi dengan pembangunan jaringan jalan.</li> <li>c. Angkutan barang yang melebihi tonase masih melintas di dalam kota.</li> <li>d. Meningkatnya angkutan orang berbasis online.</li> <li>e. Potensi kemacetan sebagai akibat adanya peningkatan volume kendaraan umum dari luar kota.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perlunya penerapan regulasi guna peningkatan pelayanan transportasi angkutan massal.</li> <li>▪ Peningkatan anggaran dari pemerintah pusat untuk mendukung pemerintah Kota Balikpapan dalam rangka penyediaan jaringan jalan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perlunya pengembangan teknologi transportasi massal untuk mengantisipasi peningkatan volume kendaraan pribadi.</li> </ul>

4. KESIMPULAN

Kota Balikpapan yang nantinya sebagai kota penyangga siap menyelenggarakan angkutan pengumpan (*feeder*) dalam mendukung transportasi Ibu Kota Negara (IKN) baru. Kesiapan tersebut antara lain telah dilaksanakannya penyediaan insfrastruktur koridor sarana angkutan umum massal dan pengembangan simpul transportasi. Dikarenakan keterbatasan anggaran, proses penyediaan dan pengembangan infrastruktur transportasi perlu mendapat perhatian khusus.

Dengan berbagai konsep strategi prioritas tersebut diharapkan mampu mewujudkan angkutan pengumpan (*feeder*) sehingga terintegrasi dengan baik dalam sistem transportasi Ibu Kota Ngara (IKN) baru.

5. SARAN

Strategi prioritas untuk mengetahui kesiapan Kota Balikpapan dalam penyelenggaraan angkutan pengumpan (*feeder*) dalam mendukung

transportasi IKN berdasarkan analisis SWOT, perlu dikembangkan lebih lanjut ke tingkat panduan teknis dan operasional perencanaan.

Perlu dilakukan kajian lebih mendalam terkait angkutan feeder dan perkuatan prasarana pendukung.

6. DAFTAR PUSTAKA

[1]. Badan Pusat Statistik Kota Balikpapan. *Kota Balikpapan dalam Angka 2019*. Balikpapan: BPS Kota Balikpapan, 2019.

[2]. Dinas Perhubungan Kota Balikpapan. *Rencana Strategis (Rnstra) Dinas Prhubungan Tahun 2016-2021*. Balikpapan: Dinas Perhubungan, 2017.

[3]. Kementerian Perhubungan. UU No. 22 Tahun 2009 tntang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan