

TATA LETAK LOKASI DAN DESAIN LAYOUT TERMINAL TIPE A DI KABUPATEN KARAWANG

ALIFUDIN AMIN

Taruna Program Studi Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat Indoensia
STTD
Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung, Bekasi
Jawa Barat 17520

alifbuton97@gmail.com

WIDORISNOMO, SH, MT

Dosen Program Studi Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat Indoensia
STTD
Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung, Bekasi
Jawa Barat 17520

Drs. SULISTYO SUTANTO, M. Si

Dosen Program Studi Sarjana Terapan
Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat Indoensia
STTD
Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung, Bekasi
Jawa Barat 17520

Abstract

There are 1 (one) type A terminal and 2 (two) type C terminals within the Karawang Regency area. Cikampek terminal is a type A, but in carrying out its activities it is not in accordance with the services that have been set. This is the result of a special lane for terminal access which is very narrow, making it difficult for Inter-City Inter-Provincial (AKAP) and Inter-City In-Provincial Transportation (AKDP) to enter the Cikampek. These difficulties forced AKAP and AKDP to change service locations, namely at Klari Terminal. Klari is a type C that operates with AKAP and AKDP services. The location of Klari is strategically important because it is in the middle of the Karawang Regency area and is 2.3 km from the East Karawang Toll Gate. The third is the Tanjungpura Terminal with type C which is located in West Karawang District and directly adjacent to Bekasi Regency. The three terminals will be used as type A locations. The location determination is based on the Regulation of the Minister of Transportation Number 132 of 2015 which consists of accessibility, network suitability, land suitability, balance, transportation demand, feasibility, and security and safety. This determination will be included in the criteria for each terminal location tested using the AHP-SWOT (Analytical Hierarchy Process) analysis (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats). From the results of the analysis obtained Klari Terminal as a type A location with the coordinates of the x and y axes (14,26;11,59). After knowing the location, a terminal layout design will be made with a facility layout design taking into account the terminal integration matrix in the Importance-Performance Analysis of IPA. From the calculation of the existing condition of AKAP and AKDP services in Karawang Regency, the required land area is 11,834.12 m² with a decisive level of terminal integration.

Keywords: AHP-SWOT, IPA, Accessibility, network, land, and feasibility

Abstrak

Terdapat 1 (satu) terminal tipe A dan 2 (dua) terminal tipe C dalam wilayah Kabupaten Karawang. Terminal Cikampek merupakan terminal tipe A, namun dalam pelaksanaan kegiatannya tidak sesuai dengan pelayanan yang telah ditetapkan. Hal ini akibat dari lajur khusus akses terminal yang sangat sempit mengakibatkan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) sulit masuk ke dalam Terminal Cikampek. Kesulitan tersebut memaksa AKAP dan AKDP untuk berpindah lokasi pelayanan yaitu di Terminal Klari. Terminal Klari merupakan terminal tipe C yang beroperasi dengan pelayanan AKAP dan AKDP. Lokasi

Terminal Klari sangat strategis karena berada di tengah wilayah Kabupaten Karawang dan berjarak 2,3 km dari Gerbang Tol Karawang Timur. Terminal ketiga merupakan Terminal Tanjungpura dengan tipe C yang berokasi di Kecamatan Karawang Barat dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Bekasi. Ketiga terminal tersebut akan dijadikan lokasi terminal tipe A. Penentuan lokasi berdasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 yang terdiri dari aksesibilitas, kesesuaian jaringan, kesesuaian lahan, keseimbangan, permintaan angkutan, kelayakan, dan keamanan dan keselamatan. Penentuan tersebut akan dimasukkan ke dalam kriteria-kriteria pada setiap lokasi terminal yang diuji dengan menggunakan analisis (*Analytical Hierarchy Process*)AHP-SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*). Dari hasil analisis diperoleh Terminal Klari sebagai lokasi terminal tipe A dengan titik koordinat sumbu x dan y (14,26;11,59). Setelah mengetahui lokasi terminal maka akan dibuat desain layout terminal dengan desain tata letak fasilitas memperhatikan matriks integrasi terminal dalam analisis (*Importance-Performance Analysis*) IPA. Dari hasil perhitungan kondisi eksisting pelayanan AKAP dan AKDP di Kabupaten Karawang diperoleh luas lahan yang dibutuhkan 11.834,12 m² dengan tingkat integrasi terminal sangat baik.

Kata Kunci: AHP-SWOT, IPA, Aksesibilitas, jaringan, lahan, dan kelayakan

PENDAHULUAN

Kabupaten Karawang memiliki letak yang sangat strategis karena menjadi akses penghubung antara Kabupaten Bekasi di bagian barat dan Kabupaten Purwakarta dan Subang di bagian timur. Secara langsung, Kabupaten Karawang menjadi wilayah perlintasan untuk akses dari Jawa Barat ke Jawa Tengah. Jumlah penduduknya mencapai 2.353.915 jiwa yang tersebar di 30 kecamatan. Salah satu prasarana yang berperan penting dalam mendukung mobilitas orang dan barang adalah terminal. Untuk mendukung kelancaran pergerakan dan aktivitas, terminal memiliki peran penting terkait dengan masalah pelayanan penumpang dengan menggunakan jasa angkutan umum. Angkutan umum di Kabupaten Karawang sudah termasuk lengkap karena telah dilayani oleh jasa angkutan dari Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan desa dan angkutan kota.

Kabupaten Karawang sudah memiliki Terminal tipe A dan C, namun dalam pelaksanaannya di lapangan Terminal tipe A tidak berjalan sebagaimana mestinya. Lokasi Terminal tipe A diapit oleh pasar tradisional Cikampek, bangunan ruko, dan ruas jalan fly over. Hal ini menyebabkapaan sulitnya akses masuk Terminal karena ruas jalan yang tertutup akibat dari aktifitas pasar, bahkan angkutan desa ikut tidak masuk ke dalam Terminal dan ngetem di bawah jalan fly over. Karena tidak ada tempat yang bisa digunakan oleh bus untuk ngetem maka bus AKAP dan AKDP berpindah ke Terminal tipe C Klari. Terminal Klari merupakan Terminal tipe C dengan luas lahan 0,5 hektar yang dibagi atas ruang aktifitas Terminal dan ruang pengawasan Terminal. Terdapat lahan kosong di sekitar Terminal seluas 0,8 hektar. Terminal Tanjungpura juga merupakan terminal tipe C yang berada di bagian barat Kabupaten Karawang dan berjarak 500 meter dari Kabupaten Bekasi. Hal ini menjadi permasalahan di Kabupaten Karawang sehingga dimasukkan ke dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Karawang dan RTRWP Jawa Barat.

TINJAUAN PUSTAKA

Terminal

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 1, Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Standar Pelayanan Terminal Penumpang

Menurut PM 40 tahun 2015 Setiap penyelenggaraan terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yaitu memenuhi persyaratan keselamatan,kenyamanan dan keamanan. Fasilitas terminal meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Analisis AHP

Analytical Hierarchy Process (AHP) merupakan salah satu model pendukung keputusan yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty. Menurut Saaty (1993) dalam Apip Supriadi (2016), model pendukung keputusan ini akan menguraikan masalah multi faktor atau multi kriteria yang kompleks menjadi suatu hirarki. AHP adalah metode untuk memecahkan masalah yang kompleks tidak terstruktur ke dalam beberapa komponen dalam susunan yang hirarkis, dengan memberi nilai subjektif tentang pentingnya setiap variabel secara relatif, dan menetapkan variabel mana yang memiliki prioritas paling tinggi guna mempengaruhi hasil pada situasi tersebut.

Analisis SWOT

Analisis SWOT merupakan metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi Kekuatan (*Strengths*), Kelemahan (*Weakness*), Peluang (*Opportunities*), dan Ancaman (*Theats*) terlibat dalam suatu proyek atau dalam bisnis usaha. SWOT adalah identitas sebagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi pelayana (Freddy Rangkuti, 2005). SWOT analisis ini menggunakan logika yang dapat memaksimalkan peluang namun secara bersamaan dapat meminimalkan kekurangan dan ancaman.

Kajian Desain Terminal

Kebutuhan fasilitas utama dan fasilitas penunjang sangat penting bagi kinerja suatu terminal karena fasilitas ini berhubungan langsung dengan pengguna seperti keamanan dan kenyamanan didalam terminal. Untuk penataan desain terminal dibutuhkan fasilitas – fasilitas terminal sebagai berikut;

- a. Fasilitas Utama : Jalur pemberangkatan kendaraan umum, Jalur kedatangan kendaraan umum, Jalur tunggu kendaraan umum, Areal tunggu penumpang, Bangunan Kantor Terminal, Rambu – rambu dan papan informasi, dan Parkir kendaraan pengantar
- b. Fasilitas Penunjang: Musholla, Kamar kecil / toilet, Kios / kantin, Taman, Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui, Pos

kesehatan, Fasilitas kesehatan, Pos polisi, dan Alat pemadam kebakaran

Tata letak ruang fasilitas dalam terminal memiliki hubungan jarak dan urutan kegiatan antara penumpang, awak kendaraan, petugas terminal, dan fasilitas dalam terminal. Pada kajian desain terminal perlu juga diperhatikan untuk kebutuhan luas terminal, antrian yang terjadi, sirkulasi kendaraan dalam terminal, intensitas lalu lintas, dan panjang antrian rata-rata.

Analisis IPA

Dalam penelitian ini terdapat 2 (dua) buah variable yang diwakili oleh huruf X dan Y, dengan catatan: X merupakan tingkat kinerja Terminal sedangkan Y merupakan tingkat kepentingan penumpang. Tingkat kepentingan dari kualitas pelayanan adalah seberapa penting suatu pelayanan yang diberikan Terminal bagi penumpang terhadap kinerja pelayanan.

Manajemen Lalu Lintas

Secara umum yang dimaksud dengan manajemen lalu lintas adalah memanfaatkan semaksimal mungkin sistem jaringan jalan yang ada, atau menampung lalu lintas sebanyak mungkin, menampung penumpang sebanyak mungkin, dengan memperhatikan keterbatasan lingkungan (kapasitas lingkungan), dengan memberikan prioritas untuk kelompok yang sangat membutuhkan, melakukan penyesuaian kebutuhan terhadap pemakai jalan lainnya.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan berdasarkan metodologi penelitian dari tahap awal identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data primer dan sekunder, pengolahan dan analisis, desain layout terminal, dan pemodelan lalu lintas menggunakan *Software Visum*.

Penelitian ini bersifat komparatif, yaitu membandingkan setiap lokasi dengan data kualitatif.

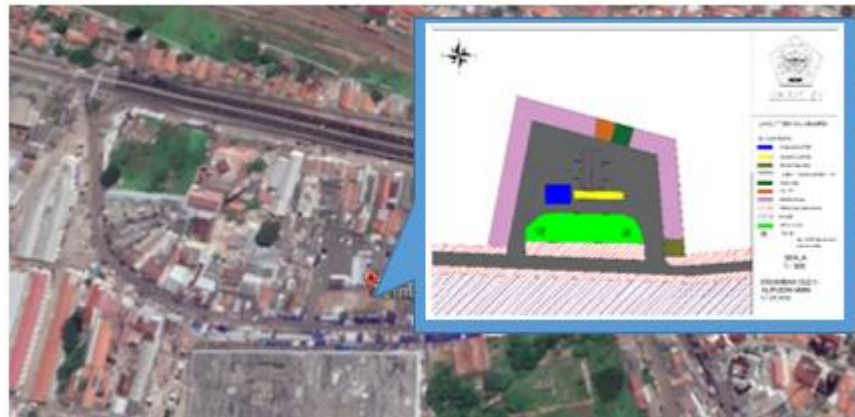
ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Kondisi Eksisting Terminal

a. Terminal Cikampek

Terminal Cikampek adalah terminal tipe A yang berada di Kecamatan Cikampek. Jaringan jalan Terminal Cikampek merupakan jalan arteri dan memiliki jalur akses masuk terminal. Di sekitar Terminal juga terdapat Pasar Cikampek sebagai pusat perbelanjaan, namun demikian dalam pelaksanaan kegiatan pelayanan didominasi oleh kegiatan jual beli pasar. Jalur akses masuk terminal dari arah timur tertutup oleh lapak penjual sehingga angkutan umum tidak dapat masuk terminal. Kondisi ini juga ditunjang adanya fly over sehingga angkutan pedesaan memilih

menunggu di bawah fly over. Luas lahan Terminal Cikampek adalah 0,5 hektar. Berikut gambar layout Terminal Cikampek,



Sumber : Hasil Analisis

Gambar 1 Lokasi Terminal Cikampek

Untuk mengetahui kinerja lalu lintas ruas jalan kawasan Terminal Cikampek dilihat dari indikator kinerja ruas jalan yaitu V/C ratio, dan kecepatan. Perhitungan V/C ratio diperoleh dari volume ruas jalan dibagi dengan kapasitas jalan eksisting, kemudian kecepatan diperoleh dari waktu perjalanan dibagi dengan panjang ruas jalan eksisting. Dengan demikian kinerja ruas jalan sekitar Terminal Cikampek sebagai berikut

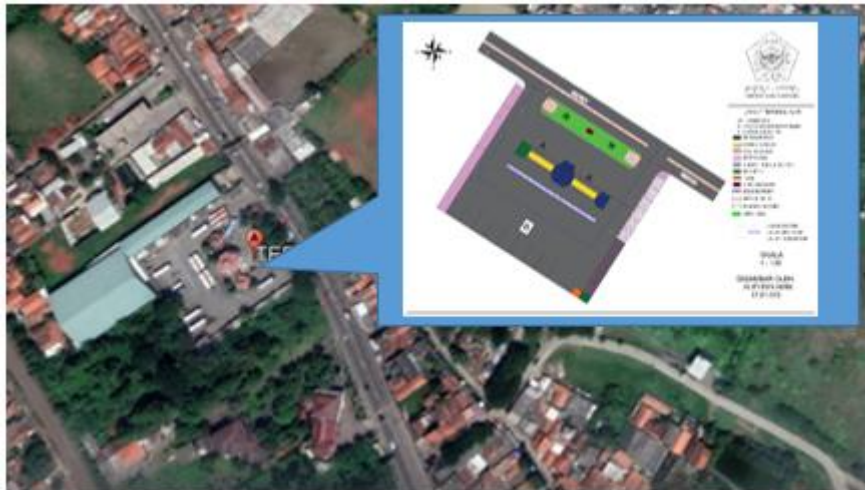
Tabel 1 Kinerja Ruas Jalan Ahmad Yani Cikampek

Nama Jalan	Tipe	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)
Ahmad Yani Cikampek	4/2 D	6402	4545,42	0,71	61	74,51

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Karawang 2020

b. Terminal Klari

Terminal Klari merupakan Terminal tipe C yang berlokasi di Kecamatan Klari. Jaringan jalan pada Terminal Klari merupakan Jalan Raya Klari dengan status jalan arteri. Lingkungan sekitar Terminal terdapat lahan kosong dan areal pemukiman yang disertai dengan pertokoan di sepanjang jalan arteri. Lingkungan Terminal Klari tidak terdapat jalur akses masuk Terminal Klari sehingga jika terjadi antrian maka akan mempengaruhi arus lalu lintas jalan utama. Kinerja pelayanan Terminal Klari lebih melayani Angkutan AKAP dan AKDP, sedangkan Angkutan Desa yang seharusnya masuk ke dalam terminal, justru tidak masuk dan hanya melintas di lingkungan pengawasan terminal. Hal ini disebabkan oleh aktifitas bus AKAP dan AKDP dalam Terminal Klari. Berikut desain layout Terminal Klari



Sumber : Hasil Analisis

Gambar 2 Lokasi Terminal Klari

Untuk mengetahui kinerja lalu lintas ruas jalan kawasan Terminal Klari dilihat dari indikator kinerja ruas jalan yaitu V/C ratio, dan kecepatan. Perhitungan V/C ratio didapatkan dari volume ruas jalan dibagi dengan kapasitas jalan eksisting, kemudian kecepatan didapatkan dari waktu perjalanan dibagi dengan panjang ruas jalan eksisting. Dengan demikian untuk kinerja ruas jalan sekitar Terminal Klari sebagai berikut:

Tabel 2 Kinerja Ruas Jalan Raya Klari

Nama Jalan	Tipe	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)
Raya Klari	4/2 D	5940	3909	0,66	38	102,87

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Karawang

c. Terminal Tanjungpura

Terminal Tanjungpura merupakan terminal tipe C yang berada di Kecamatan Karawang Barat. Jaringan jalan Terminal Tanjungpura merupakan jalan arteri dan tidak memiliki lajur khusus masuk terminal. Di sekitar Terminal juga merupakan perumahan dan pertokoan sebagai tempat perbelanjaan, namun demikian dalam pelaksanaan kegiatan pelayanan tidak tersedia ruang tunggu yang layak bagi calon penumpang sehingga membuat banyak calon penumpang yang menunggu di kios terminal. Luas lahan Terminal Tanjungpura adalah 0,4 hektar. Berikut gambar layout Terminal Tanjungpura

Adapun hasil penilaian ahli dari indikator tersebut adalah sebagai berikut,

Tabel 4 Matriks AHP Perbandingan Per Kriteria

Kriteria	S	W	O	T
S	1,0	3,0	4,0	2,0
W	0,3	1,0	2,0	0,5
O	0,3	0,5	1,0	0,3
T	0,5	2,0	3,0	1,0
JUMLAH	2,1	6,5	10,0	3,8

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 5 Matriks Analisis SWOT Terminal Cikampek

Kelebihan		BOBOT	BOBOT Kriteria	RATING	SKOR
Jalur masuk terminal dari arah timur 150 meter dan arah barat 350 meter	S1	1,3	2,4	3	7,294256
Ruang tunggu dekat tempat pemberangkatan	S2	2,1	4,0	4	16,19931
Banyak pertokoan dalam terminal	S3	0,3	0,6	2	1,279059
Memberikan fasilitas kesehatan kepada awak dan penumpang	S4	0,8	1,6	3	4,698024
Melayani angkutan AKDP trayek Cikampek-Bandung	S5	0,5	1,0	3	2,854709
		Jumlah			32,32536
Kelemahan					
Jalur masuk terminal dari arah timur tertutup lapak penjual kaki lima	W1	2,1	1,4	4	5,508895
Jalur keberangkatan dan kedatangan menjadi satu	W2	0,5	0,3	3	0,9609
Tidak terdapat tempat pembelian tiket bus	W3	0,8	0,5	4	2,10863
Tidak tersedia jalur kedatangan penumpang	W4	1,3	0,9	4	3,459938
Tidak terdapat angkutan AKAP dan Angdes dalam terminal	W5	0,3	0,2	3	0,609405
		Jumlah			12,64777
Peluang					
Jumlah orang yang melakukan perjalanan adalah 606.089 orang per hari	P1	1,2	0,5	3	1,387224
Lokasi terminal berada di ujung timur wilayah kabupaten Karawang sehingga dapat menjadi penghubung Karawang, Subang, dan Purwakarta	P2	1,2	0,5	3	1,387224
Daerah pengawasan Terminal merupakan jalan arteri	P3	0,6	0,2	3	0,693612
		Jumlah			3,46806
Ancaman					
Terminal Klari menjadi terminal yang melayani AKAP dan AKDP	T1	1,4	1,6	4	6,307968
Adanya rencana peindahan lokasi terminal tipe A	T2	1,4	1,6	4	6,307968
Kegiatan jual beli dalam Pasar mendominasi kegiatan sekitar Terminal	T3	0,4	0,5	3	1,471005
Jalur masuk akses timur terminal merupakan perlintasan sebidang	T4	0,8	0,8	4	3,398902
		Jumlah			17,48584

Sumber : Hasil Analisis

Bobot yang telah diperoleh dari analisis AHP kemudian dikalikan dengan bobot kriteria dan nilai rating untuk diperoleh skor, sehingga didapatkan skor kelebihan 32,32536, kekurangan

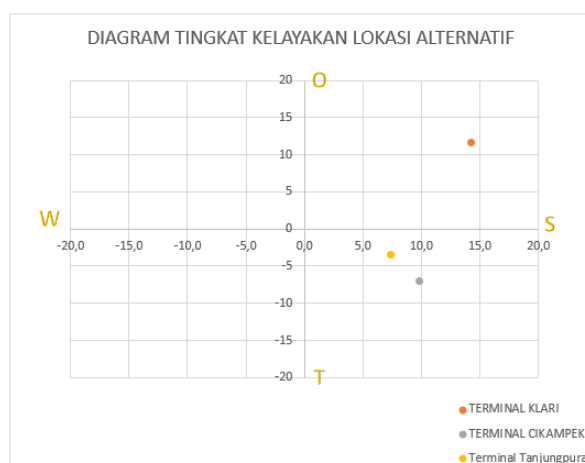
12,64777, peluang 3,46806, dan ancaman 17,48584 Terminal Cikampek. Skor kelebihan 61,91006, kekurangan 13, 81283, peluang 5,86038, dan ancaman 9,567322 Terminal Klari. Skor kelebihan 30,34948, kekurangan 15,63536, peluang 5,093952, dan ancaman 12,09708 Terminal Tanjungpura.

Setelah memperoleh skor kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancamana dari Terminal Cikampek, Klari dan Tanjungpura akan dilakukan identifikasi untuk mengetahui titik koordinat masing-masing dalam diagram SWOT.

Tabel 6 Matriks Diagram SWOT Dalam Penentuan Lokasi

Terminal Cikampek				Terminal Klari				Terminal Tanjungpura			
S	W	O	T	S	W	O	T	S	W	O	T
32,33	12,65	3,47	17,49	36,75	8,23	28,70	5,53	30,35	15,64	5,09	12,10
X		Y		X		Y		X		Y	
9,84		-7,01		14,26		11,59		7,36		-3,50	

Sumber : Hasil Analisis



Posisi Terminal Klari di atas Terminal Cikampek dan Terminal Tanjungpura sehingga dari ketiga alternatif yang paling layak adalah pada Terminal Klari dan berada pada kuadran I yang berarti kelebihan dan peluang saling mendukung yang mana semua kelebihan yang dimiliki oleh Terminal Klari dimanfaatkan untuk memperoleh peluang yang ada sehingga Terminal Klari tipe C dapat berubah menjadi tipe A.

Identifikasi Desain Layout Terminal

Berdasarkan kondisi eksisting Terminal Kabupaten Karawang, dibutuhkan penataan fasilitas terminal baik fasilitas utama maupun penunjang. Dikarenakan kebutuhan fasilitas atas permintaan jumlah penumpang dan kendaraan yang ada, sehingga perencanaan kebutuhan dapat dilakukan. Mengingat wilayah Kabupaten Karawang belum memiliki Terminal yang layak sesuai kondisi maka memungkinkan untuk pembangunan, dan rencana dari pemerintah daerah Kabupaten Karawang.

a. Analisis Fasilitas Utama dan Penunjang

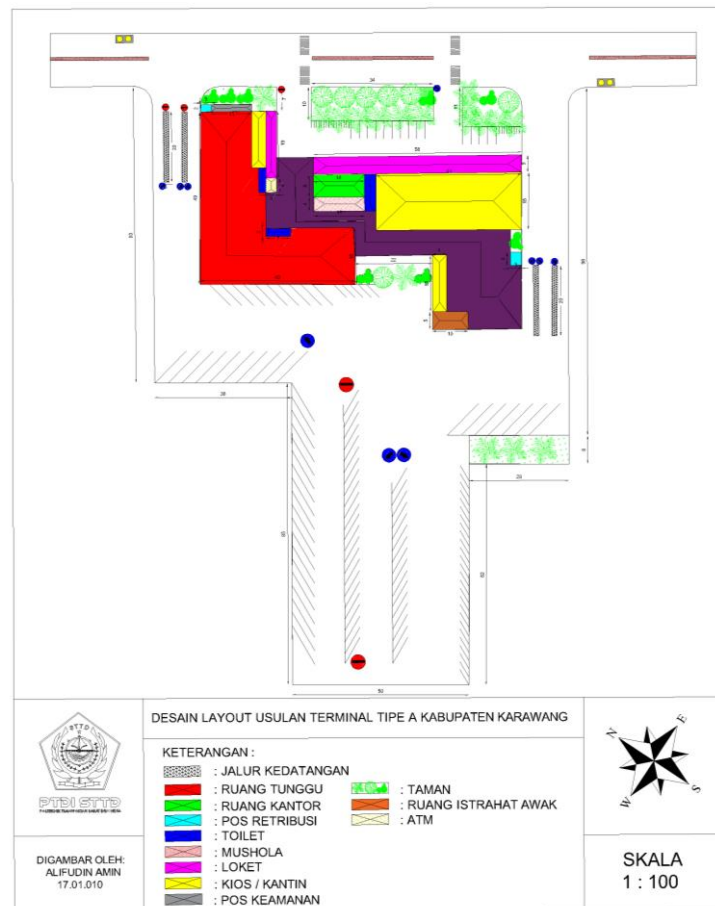
Fasilitas yang dibutuhkan merupakan fasilitas yang disesuaikan dengan kegiatan pengguna jasa Terminal baik penumpang, awak kendaraan, dan pengelola Terminal. Berikut merupakan jenis fasilitas yang dibutuhkan dalam Terminal:

Tabel 7 Tabel Kebutuhan Fasilitas Utama dan Penunjang

No	Fasilitas Terminal	Keterangan
Fasilitas Utama		
1	Jalur Kedatangan	Dibutuhkan
2	Jalur Keberangkatan	Dibutuhkan
3	Ruang Tunggu Penumpang	Dibutuhkan
4	Tempat Parkir Kendaraan	Dibutuhkan
5	Fasilitas Pengelolaan Lingkungan hidup	Dibutuhkan
6	Perlengkapan Jalan	Dibutuhkan
7	Fasilitas Penggunaan Teknologi	Dibutuhkan
8	Media Informasi	Dibutuhkan
10	Penanganan Pengemudi	Dibutuhkan
11	Pelayanan Pengguna Terminal dari Perusahaan Bus	Dibutuhkan
12	Fasilitas Pengawasan Keselamatan	Dibutuhkan
13	Jalur Kedatangan Penumpang	Dibutuhkan
14	Ruang Tunggu Keberangkatan	Dibutuhkan
15	Ruang Pembelian Tiket	Dibutuhkan
16	Ruang Pembelian Tiket Untuk Bersama	Dibutuhkan
17	Outlet Pembelian Tiket Secara Online	Dibutuhkan
18	Pusat Informasi	Dibutuhkan
19	Papan Perambuan Dalam Terminal	Dibutuhkan
20	Papan Pengumuman	Dibutuhkan
21	Ruang Penitipan Barang	Dibutuhkan
22	Tempat Berkumpul Darurat	Dibutuhkan
23	Jalur Evakuasi Bencana Dalam Terminal	Dibutuhkan
Fasilitas Penunjang		
1	Toilet	Dibutuhkan
2	Mushola	Dibutuhkan
3	Kios atau Kantin	Dibutuhkan
4	Ruang Pengobatan	Dibutuhkan
5	Taman	Dibutuhkan
6	Pos Pengawasan	Dibutuhkan

Sumber : Hasil Analisis

b. Layout Terminal Tipe A Kabupaten Karawang



c. Kinerja Ruas Jalan

Kinerja ruas jalan eksisting dan tahun rencana

Kinerja jaringan jalan model dapat diketahui sebagai berikut:

Tabel 8 Kinerja Jaringan Jalan Raya Klari

No	Indikator	Nilai
1	Waktu Perjalanan (kend-jam)	504,15
2	Panjang Perjalanan (kend-km)	19503,82
3	Kecepatan Jaringan (km/jam)	38,69

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 8 Kinerja Jaringan Lalu Lintas Pada Tahun Rencana 2024

No	Indikator	Nilai
1	Waktu Perjalanan (kend-jam)	1326,13
2	Panjang Perjalanan (kend-km)	32086,94
3	Kecepatan Jaringan (km/jam)	24,20

Sumber : Hasil Analisis

KESIMPULAN

1. Kondisi eksisting Terminal Cikampek sebagai Terminal tipe A sudah tidak layak didasarkan pada pendapat ahli atas kondisi lingkungan Terminal dan lingkungan pengawasan Terminal yang didukung dengan adanya rencana perpindahan lokasi Terminal tipe A.
2. Lokasi usulan dari Dinas Perhubungan Karawang ternyata belum bisa menjadi lokasi yang paling layak dalam pemenuhan kriteria sebagai lokasi Terminal tipe A jika dibandingkan dengan lokasi Terminal Klari.
3. Terminal Klari merupakan lokasi yang paling sesuai untuk dijadikan sebagai lokasi Terminal tipe A. Hal ini didukung adanya pelayanan AKAP dan AKDP pada lokasi, jalur kedatangan dan keberangkatan angkutan terpisah, dan oleh pihak BPTD Jawa Barat serta Pemerintah Karawang walaupun luasan lahan kosong sekitar Terminal 0,8 hektar.
4. Luas lahan usulan setelah dilakukangan perhitungan dibutuhkan lahan seluas 11.834,12 m²
5. Sirkulasi Terminal usulan sudah memiliki jalur akses masuk dan keluar Terminal sehingga memperlancar sirkulasi Terminal pada AKAP, AKDP, dan Angdes. Dalam sirkulasi juga sudah terpisah antara jalur kendaraan umum dan pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2009. *Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Abubakar, I. dkk., 1996. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib*,. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. 2013. *Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Karawang Tahun 2011-2031*. Kabupaten Karawang: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Karawang
- Morlok, E.K. 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Kementerian Perhubungan. 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Kementerian Perhubungan. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

- Kementerian Perhubungan. 2018. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2018 Tentang Penetapan Kode Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Keputusan Menteri Perhubungan. 2006. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan*. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Rangkuti, Freddy. 2005. *Personal SWOT Analysis Peluang Dibalik Setiap Kesulitan*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka.
- Supradi, Apip. 2016. *Analytical Hierarchy Process (AHP) Teknik Penentuan Strategi Daya Saing Kerajinan Bordir*. Yogyakarta: CV Budi Utama.