

PERENCANAAN TERMINAL PENUMPANG TIPE C KABUPATEN BATANG

REZKY INDRA PRAGIRI
Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD.
Jl Raya Setu Km 3,5, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat 17520
jgnjdwibu@gmail.com

SABRINA HANDAYANI
Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jl Raya Setu Km 3,5,
Cibitung, Bekasi, Jawa Barat
17520

RIZKY SETIANINGSIH
Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jl Raya Setu Km 3,5,
Cibitung, Bekasi, Jawa Barat
17520

ABSTRACT

Batang Regency only has one Banyuputih type B terminal and serves six rural transportation routes, but Batang Regency does not yet have a Type C Terminal in terms of function, building and legality that complies with existing regulations. Therefore, it is necessary to plan a type c passenger terminal as an infrastructure facility in Batang Regency. The purpose of this study is to determine the demand for terminal infrastructure services, the best location for terminal construction in Batang Regency, the need for terminal facilities according to the existing minimum service standards. This study uses a quantitative description. The method used in this study is the Composite Performance Index (CPI) to get the best location results as a terminal construction site. The results of this study are in the form of the highest zone generation demand for terminal facility infrastructure services, layout design of the main and supporting facilities according to the minimum service standards of the passenger terminal and the impact on the terminal supervision area at the location that will be planned to be a type c passenger terminal in Batang Regency.

Keywords: *Composite Performance Index (CPI), passenger terminal, terminal facilities*

ABSTRAKSI

Kabupaten Batang hanya memiliki satu terminal tipe B Banyuputih dan melayani enam trayek angkutan pedesaan, tetapi Kabupaten Batang belum memiliki Terminal Tipe C secara fungsi, bangunan dan legalitas yang memenuhi sesuai peraturan yang ada. Oleh seperti itu diperlukan perencanaan terminal penumpang tipe c sebagai fasilitas prasarana di Kabupaten Batang. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui permintaan pelayanan fasilitas prasarana terminal, lokasi terbaik untuk pembangunan terminal di Kabupaten Batang, kebutuhan fasilitas terminal sesuai standar pelayanan minimal yang ada. Penelitian ini menggunakan deskripsi kuantitatif. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Composite Performance Index (CPI)* untuk mendapatkan hasil lokasi terbaik sebagai tempat pembangunan terminal. Hasil penelitian ini berupa permintaan bangkitan zona tertinggi akan pelayanan prasarana fasilitas terminal, desain layout fasilitas utama dan penunjang sesuai standar pelayanan minimal terminal penumpang dan dampak terhadap daerah pengawasan terminal di lokasi yang akan direncanakan menjadi terminal penumpang tipe c di Kabupaten Batang.

Kata Kunci: *Composite Performance Index (CPI), terminal penumpang, fasilitas terminal*

PENDAHULUAN

Pergerakan orang didalam Kabupaten Batang ini didominasi oleh kendaraan pribadi dengan pemilihan moda Kabupaten Batang terbesar adalah sepeda motor yaitu sebesar 75% lalu di urutan kedua yaitu mobil sebesar 16% disusul urutan ketiga yaitu MPU sebesar 6% (Pola Umum Tim PKL Kabupaten Batang, 2021). Kabupaten Batang hanya memiliki satu terminal tipe B Banyuputih namun dalam Surat Keputusan Bupati Nomor 551.2/116/2005 Kabupaten Batang melayani enam (6) trayek dari dua puluh tujuh (27) trayek angkutan pedesaan, tetapi Kabupaten Batang belum memiliki Terminal Tipe C secara fungsi, bangunan dan legalitas yang memenuhi sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2021. Adapun permasalahan yang dihadapi seperti Bagaimana kebutuhan permintaan pelayanan Prasarana Terminal Penumpang Tipe C di Kabupaten Batang, Dimana alternatif lokasi yang tepat untuk pembangunan Terminal penumpang tipe C di Kabupaten Batang, Bagaimanakah rencana desain layout Terminal penumpang tipe C Kabupaten Batang dan Bagaimana dampak dengan adanya perencanaan Terminal terhadap Daerah Pengawasan Terminal (DPT). Adapun tujuan untuk mendukung pelayanan prasarana angkutan umum khususnya Angkutan Pedesaan yang beroperasi di Kabupaten Batang agar memecahkan permasalahan terhadap pelayanan prasarana angkutan umum di Kabupaten Batang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM).

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 Penyelenggara 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 Pejalan Kaki

1. Standar Perencanaan Fasilitas Penyeberangan

Untuk menentukan kebutuhan fasilitas penyeberangan digunakan rumus sebagai berikut:

$$P \times V^2$$

Sumber : Ahmad Munawar, 2009

Keterangan :

P = Pejalan kaki yang menyeberang jalan/jam

V = Volume kendaraan tiap jam dalam dua arah (kend/jam)

Tabel 1 Penentuan Fasilitas Penyeberangan

PV ²	P	V	Rekomendasi Awal
> 10 ⁸	50 – 1.100	300 – 500	Zebra Cross (ZC)
> 2x10 ⁸	50 – 1.100	400 – 750	ZC dgn pelindung
> 10 ⁸	50 – 1.100	> 500	Pelikan (P)
> 10 ⁸	> 1.100	> 500	Pelikan (P)
> 2x10 ⁸	50 – 1.100	> 700	P dgn Pelindung
> 2x10 ⁸	> 1.100	> 400	P dgn Pelindung

Sumber : Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Ahmad Munawar

Analisis Penentuan lokasi dengan Composite Performance Index (CPI)

1. Prosedur Penyelesaian CPI

- Identifikasi kriteria tren positif (semakin tinggi nilainya semakin baik) dan tren negatif (semakin rendah nilainya semakin baik).
- Untuk kriteria tren positif, nilai minimum pada setiap kriteria ditransformasi ke seratus, sedangkan nilai lainnya ditransformasi secara proporsional lebih tinggi.

- c. Untuk kriteria tren negatif, nilai minimum pada setiap kriteria ditransformasi ke seratus, sedangkan nilai lainnya ditransformasi secara proporsional lebih rendah.
- d. Tren + nilai terkecil dijadikan sebagai penyebut supaya nilai yang lebih besar akan tetap lebih besar.
- e. Tren – nilai terkecil dijadikan sebagai pembilang supaya nilai yang lebih besar akan relatif lebih kecil dari nilai terkecil.

2. Formula

Formula dalam pemecahan masalah dengan metode pengambilan keputusan *Composite Performance Index* (CPI) adalah adanya pembobotan dari setiap kriteria dengan nilai alternatif yang ada dengan mendapatkan hasil perangkingan dari kriteria yang ada. Berikut ini merupakan formula dari *Composite Performance Index* (CPI):

$$A_{ij} \frac{X_{ij} (\min)}{X_{(i+1,j)}} \times 100$$

$$A_{(i+1,j)} \frac{X_{(i+1,j)}}{43} \times 100$$

$$I_{ij} = A_{ij} \times P_j$$

$$I_i = \sum_j I_{ij} = I_{ij}$$

Keterangan:

A_{ij}	= Nilai alternatif ke-i pada kriteria ke-j
$X_{ij} (\min)$ ke-j	= Nilai alternatif ke-i pada kriteria awal minimum
$A_{(i+1,j)}$	= Nilai alternatif ke-i + 1 pada kriteria ke-j
$X_{(i+1,j)}$	= Bobot kepentingan kriteria awal ke-j
P	= Bobot kepentingan kriteria ke-j
I_{ij}	= indeks alternatif ke-I
I_i	= indeks gabungan kriteria pada alternatif ke-i
I	= 1, 2, 3, ..., n
J	= 1, 2, 3, ..., m

Kajian Desain Layout Terminal

Pada pembuatan kajian mengenai desain layout Terminal tipe C yaitu dengan memperhatikan hal berikut:

1. Standar luasan Terminal tipe C dan dikaitkan dengan lahan yang ada sesuai alternatif titik lokasi Terminal tipe C.
2. Fasilitas-fasilitas Terminal sesuai dengan PM 24 Tahun 2021 terkait dengan fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

METODOLOGI PENELITIAN

Alur pikir penelitian diawali dengan mengamati wilayah studi dan memilih masalah transportasi yang muncul di wilayah studi. Kemudian melakukan studi pendahuluan untuk mencari informasi yang diperlukan untuk mengambil keputusan kemungkinan penelitian akan diteruskan. Setelah itu merumuskan masalah yang sudah ditentukan sebelumnya, kemudian menentukan tujuan dari penelitian tersebut. Dilanjutkan dengan melengkapi penelitian dengan kajian pustaka terkait landasan teori dan landasan hukum yang mendukung. Setelah data di berhasil dikumpulkan, selanjutnya data diolah dan dilanjutkan dengan analisis, dan diharapkan bisa menjadi pemecah masalah transportasi yang ada. Tahapan yang terakhir adalah menarik kesimpulan dan dilengkapi dengan saran.

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

Analisa Permintaan dan Kebutuhan Terminal

Permintaan aktual merupakan jumlah kemungkinan adanya permintaan akan pelayanan kebutuhan prasarana Terminal Penumpang Tipe C berdasarkan pola pergerakan masyarakat Kabupaten Batang yang menggunakan moda angkutan umum saat ini. Dari adanya pola pergerakan masyarakat Kabupaten Batang yang menggunakan angkutan umum, maka diketahui bangkitan tarikan tertinggi yang menggunakan angkutan umum. Dengan hal tersebut dapat terlihat persebaran proporsi pengguna angkutan umum tiap zona studi pada dibawah ini:

Tabel 2 Proporsi Pengguna Angkutan Umum Tiap Zona

Zona	proporsi AU	Zona	proporsi AU
1	10,03%	13	3,26%
2	2,17 %	14	8,04%
3	13,04%	15	0,00%
4	0,00%	16	8,91%
5	0,00%	17	9,01%
6	5,65%	18	4,35%
7	0,00%	19	1,63%
8	8,70%	20	0,00%
9	2,83%	21	4,17%
10	3,48%	22	4,15%
11	3,44%	23	0,00%
12	0,00%	24	0,00%

Sumber : Hasil Analisis

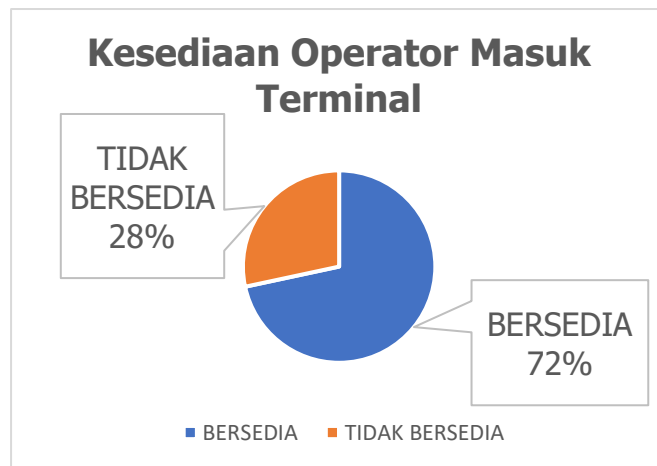
Kebutuhan Terminal

Kesediaan pindah ke Terminal merupakan hasil survei preferensi operator (pengemudi) mengenai perlu atau tidak fasilitas prasarana Terminal penumpang untuk Angkutan Pedesaan agar tertata baik dalam menaik dan menurunkan penumpang di tempat sesuai dengan keinginan masyarakat dan operator di Kabupaten Batang, maka diperoleh hasil kebutuhan permintaan pelayanan prasarana Terminal penumpang Tipe C Kabupaten Batang. Jumlah sampel yang digunakan dalam survei *stated of preference* kepada operator Angkutan Pedesaan di Kabupaten Batang menggunakan sampel armada yang beroperasi dengan penggunaan sampel metode Slovin. Adapun jumlah sampel pengemudi yang akan diwawancarai sebagai berikut:

Tabel 3 Jumlah Sampel Wawancara Operator (Pengemudi Angkutan Pedesaan)

No	TRAYEK	ARMADA	PROPORSI (%)	Sampel	Pembulatan	Rumus (Rumus Slovin)	Ekspansi
1	A2	39	50%	32,64	33	$N/(1+(N \times e^2))$	1,18
2	A3	27	35%	22,59	23		1,17
3	A5	12	15%	10,04	11		1,09
JUMLAH		78	100%	65,27			
TOTAL SAMPEL		65,27			67		

Berdasarkan hasil survey wawancara yang telah dilakukan terhadap pengemudi angkutan pedesaan dapat diketahui persentase kesediaan pengemudi angkutan desa sebagai berikut

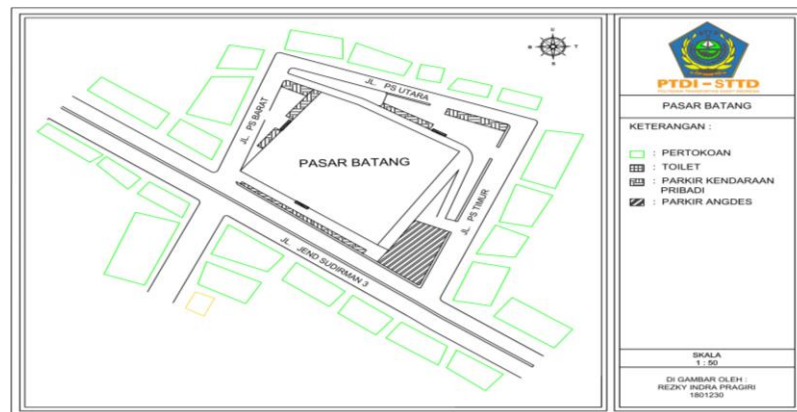


Gambar 1 Persentase Kesiadaan Operator Pindah Terminal

ALTERNATIF LOKASI TERMINAL PENUMPANG TIPE C KABUPATEN BATANG

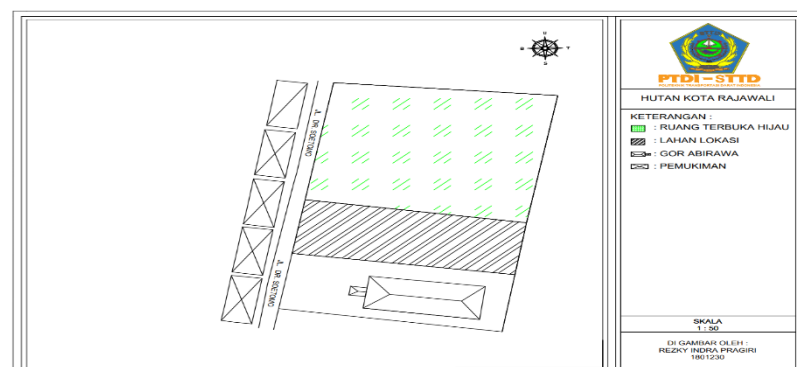
Berdasarkan hasil analisis pertama yaitu Zona 1 menjadi tarikan tertinggi dengan lokasi zona 1 berada di Kecamatan Batang, terdapat 3 (tiga) lokasi alternatif di Kecamatan Batang yang menjadi permasalahan penentuan lokasi yang tepat untuk perencanaan Terminal Penumpang Tipe C yaitu Pasar Batang, Hutan Kota Rajawali dan Stasiun Batang Lama. Untuk mengetahui lokasi yang tepat untuk perencanaan terminal penumpang tipe c di Kecamatan Batang, maka perlu melakukan analisis penentuan lokasi dengan *Composite Performance Index* (CPI). Adapun lokasi yang dijadikan alternatif lokasi terminal penumpang tipe c Kabupaten Batang sebagai berikut.

1. Pasar Batang Lama

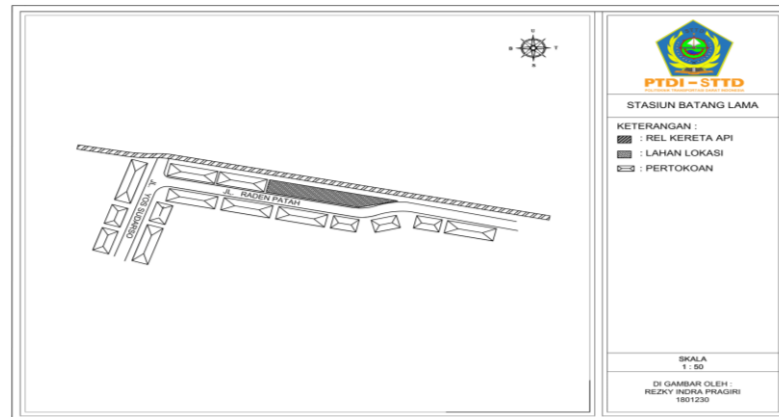


Gambar 2 Pasar Batang Lama

2. Hutan Kota Rajawali



3. Stasiun Batang Lama



Gambar 3 Stasiun Batang Lama

Analisis Penentuan Lokasi dengan Metode *Composite Perfomance Index* (CPI)

Berikut adalah hasil analisis kriteria kinerja ruas jalan pada 3 (tiga) lokasi alternatif yang dipilih, dimana nilai dari setiap parameter telah ditransformasi sesuai aturan metode CPI (*Composite Perfomance Index*). Hasil nilai dari kriteria kinerja ruas jalan setelah ditransformasi, menunjukkan lokasi Pasar Batang memiliki total nilai transformasi paling tinggi yakni sebesar 683,9 yang tertera pada tabel analisis kriteria ruas jalan di Tabel 4

1. Analisis Kriteria Ruas Jalan

Tabel 4 Analisis Kriteria Kinerja Ruas Jalan

SUB KRITERIA	ALTERNATIF						KETERANGAN
	PASAR BATANG		HUTAN KOTA RAJAWALI		STASIUN BATANG LAMA		
	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	
KAPASITAS (smp/jam)	5707,68	476,2	2134,46	178	1198,51	100	Tren (+)
V/C RATIO	0,58	77,6	0,45	100	0,48	94	Tren (-)
KECEPATAN (km/jam)	40	130,0	35,77	116	30,76	100	Tren (+)
TOTAL TRANSFORMASI NILAI		683,9		394		294	

Sumber: Hasil Analisis

2. Analisis Kriteria Aksesibilitas

Tabel 5 Analisis Kriteria Aksesibilitas

SUB KRITERIA	ALTERNATIF						KETERANGAN
	PASAR BATANG		HUTAN KOTA RAJAWALI		STASIUN BATANG LAMA		
	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	
KEDEKATAN DENGAN SIMPUL PERPINDAHAN MODA	1610,21	100,0	3610,06	44,60	2701,45	59,61	Tren (-)
KEDEKATAN DENGAN LOKASI PERDAGANGAN	50,00	100,0	1910,01	3	660,07	8	Tren (-)

KEDEKATAN DENGAN PUSAT KOTA	732,16	42,9	1130,24	27,81	314,37	100	Tren (-)
TOTAL TRANSFORMASI NILAI		242,9		75		167	

Sumber: Hasil Analisis

3. Analisis Kriteria Kelestarian Lingkungan

Tabel 6 Analisis Kriteria Kelestarian Lingkungan

PARAMETER	ALTERNATIF						KETERANGAN
	PASAR BATANG		HUTAN KOTA RAJAWALI		STASIUN BATANG LAMA		
	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	
RENCANA PENGEMBANGAN BERKELANJUTAN	3	300	3	300	1	100	Tren (+)
TINGKAT KEBISINGAN	3	100	3	100	2	67	Tren (+)
TIDAK RAWAN BANJIR	3	100	3	100	3	100	Tren (+)
TOTAL	9	500	9	500	6	267	

Sumber: Hasil Analisis

4. Analisis Penetapan Lokasi

Tabel 7 Analisis Penetapan Lokasi

PARAMETER	BOBOT	ALTERNATIF									KETERANGAN
		PASAR BATANG			HUTAN KOTA RAJAWALI			STASIUN BATANG LAMA			
		NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI LOKASI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI LOKASI	NILAI	TRANSFORMASI NILAI	NILAI LOKASI	
KRITERIA KINERJA RUAS JALAN	38%										
KAPASITAS		5707,68	476,23	180,97	2134,46	178,09	67,68	1198,51	100,00	38	Tren (+)
V/C RATIO		0,58	77,59	29,48	0,45	100,00	38,00	0,48	93,75	36	Tren (-)
KECEPATAN		40,00	130,04	49,41	35,77	116,29	44,19	30,76	100,00	38	Tren (+)
KRITERIA AKSESIBILITAS	39%										
KEDEKATAN DENGAN SEMPUL PERPINDAHAN MODA		1610,21	100,00	39,00	3610,06	44,60	17,40	2701,45	59,61	23,25	Tren (-)
KEDEKATAN DENGAN LOKASI PERDAGANGAN		50,00	100,00	39,00	1910,01	2,62	1,02	660,07	7,57	2,95	Tren (-)
KEDEKATAN DENGAN PUSAT KOTA		732,16	42,94	16,75	1130,24	27,81	10,85	314,37	100,00	39,00	Tren (-)
KRITERIA KELESTARIAN LINGKUNGAN	23%										
RENCANA PENGEMBANGAN BERKELANJUTAN		3	300	69	3	300	69	1	100	23	Tren (+)
TINGKAT KEBISINGAN		3	100	23	3	100	23	2	66,67	15,33	Tren (+)
TIDAK RAWAN BANJIR		3	100	23	3	100	23	3	100	23	Tren (+)
JUMLAH NILAI			1426,79	469,61		969,42	427,26		727,60	238,16	
RANGKING			1			2			3		

Sumber: Hasil Analisis

DESAIN LAYOUT TERMINAL

Pada kawasan Pasar Batang, usulan lajur keberangkatan terletak pada Jl. Pasar Timur, berikut adalah hasil perhitungan untuk fasilitas penyeberangan pada Ruas Jalan Pasar Timur:

Tabel 8 Hasil Perhitungan Untuk Fasilitas Penyeberangan

No.	Ruas Jalan	Volume kendaraan/jam	Orang Menyeberang/jam	PV ²	Rekomendasi
1	Jl. Pasar Timur	1513	46	106.446.359	Zebra Cross

Sumber: Hasil Analisis

Pada hasil perhitungan volume penyeberang jalan dan volume lalu lintas pada **Tabel 8** didapatkan hasil PV² yaitu 106.446.359. Dari hasil ini dimasukkan ke metode penentuan fasilitas penyeberangan pejalan kaki, maka rekomendasi yang didapatkan adalah fasilitas penyeberangan *zebra cross*. Fasilitas *Zebra Cross* merupakan tempat penyeberangan sebidang yang dilengkapi garis marka saja tidak dengan sinyal khusus untuk memberikan prioritas yang jelas kepada pejalan kaki.

Dari hasil analisis kebutuhan fasilitas utama dan fasilitas penunjang di Pasar Batang, diperoleh luas yang dibutuhkan untuk pengotimalan Pasar Batang. Berikut rekapitan data kebutuhan luas untuk Terminal Pasar Batang, sesuai PM 40 Tahun 2015 sebagai berikut.

Tabel 9 Kebutuhan Luas Lahan Terminal Pasar Batang

No	Fasilitas Terminal	Luas Kebutuhan (m ²)
Fasilitas Utama		
1	Jalur Kedatangan dan Keberangkatan (Sirkulasi Keberangkatan)	1100
2	Ruang Tunggu Penumpang	44,31
3	Kantor Terminal	55,67
4	Parkir Kendaraan Pribadi	356,5
5	Ruang Istirahat Supir	30
6	Pos retribusi	6
Fasilitas Penunjang		
1	Musholla	17,5
2	Toilet	14
3	Kios/Kantin	9,12
4	Pos Keamanan	16
5	Taman	450
Jumlah		2099,1

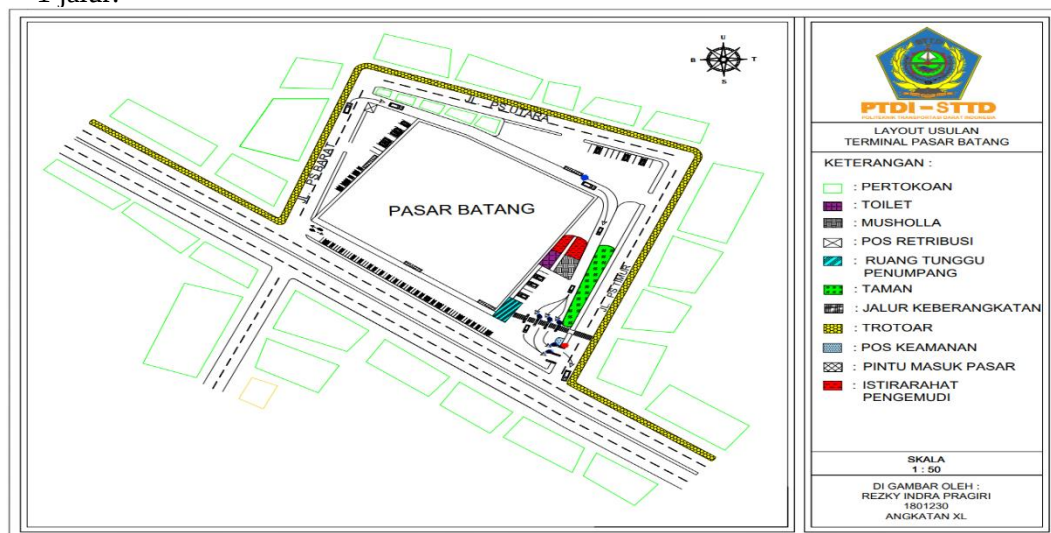
Sumber: Hasil Analisis

Luas lahan total semua sisi di Pasar Batang sendiri adalah 4000 m² namun terminal akan direncanakan di sisi timur Pasar Batang yang memiliki luas lahan 2120 m² sehingga banyak fasilitas yang dapat dimaksimalkan untuk pembangunan terminal di dalam pasar tersebut. Luas terminal juga

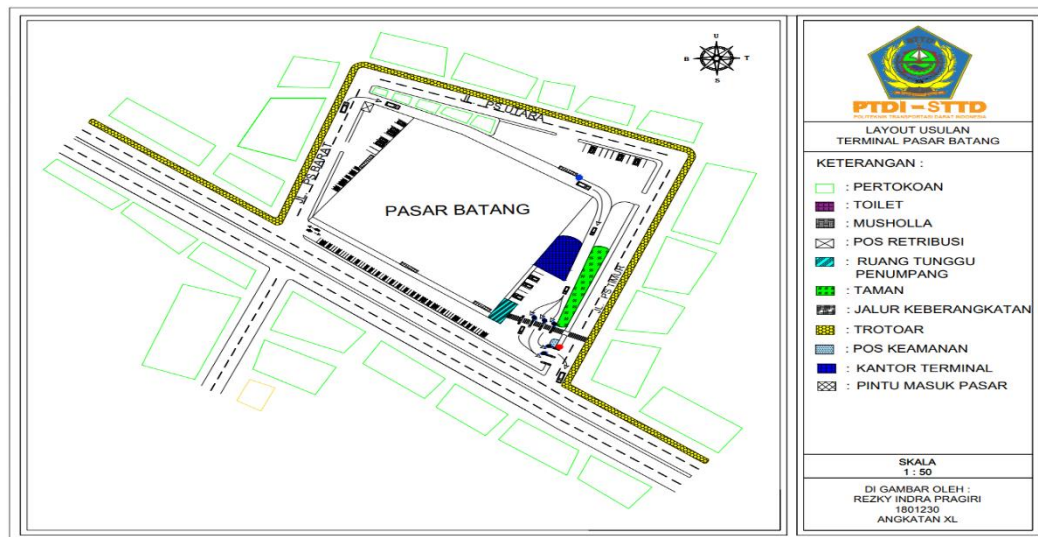
harus memperhitungkan untuk sirkulasi terminal sehingga sirkulasi didalam terminal lancar dan tidak terdapat tundaaan maupun hambatan yang tidak perlu.

Usulan layout Terminal Pasar Batang

1. Melakukan perencanaan fasilitas terminal untuk menunjang terminal yang lebih optimal, efektif dan efisien dalam memberikan pelayanan kepada para pengguna terminal.
2. Pembangunan pos penarikan retribusi sebagai fasilitas bagi pegawai terminal untuk melakukan pengambilan retribusi kepada angkutan yang masuk ke terminal.
3. Penertiban dan penataan parkir kendaraan pribadi sehingga tidak mengganggu jalur masuk terminal yang menghalangi angkutan umum untuk masuk ke terminal.
4. Pemberian jalur khusus angkutan umum masuk ke terminal agar jalur masuk dan keluar angkutan umum tidak menyatu dengan jalur masuk dan keluar kendaraan pribadi.
5. Pembuatan fasilitas ruang tunggu untuk penumpang agar menunggu angkutan maupun menunggu jemputan bisa dilakukan di ruang tunggu.
6. Pembuatan jalur pejalan kaki untuk mengurangi potensi terjadinya hambatan serta potensi terjadinya kecelakaan pada pejalan kaki.
7. Pembuatan zebra cross sehingga pejalan kaki teratur untuk menyebrang sehingga mengurangi potensi menyebabkan konflik serta potensi kecelakaan.
8. Pembuatan mushola dan toilet terminal baik dari kualitas serta luasnya sesuai dengan luas kebutuhan agar penumpang merasakan kenyamanan ketika melaksanakan ibadah di mushola terminal serta kenyamanan ketika buang hajat di toilet terminal.
9. Menata kembali jalur lintasan yang semula berada pada tempat pemberhentian sekitar ruas jalan Pasar Batang menjadi terminal penumpang di dalam pasar untuk mengurangi titik konflik yang ada di Pasar Batang.
10. Pembangunan drainase didalam terminal supaya tidak ada genangan di dalam terminal ketika musim penghujan tiba.
11. Penambahan unit pengolahan sampah seperti tong sampah disetiap sudut terminal supaya terciptanya terminal sekaligus pasar yang bersih.
12. Penambahan fasilitas alat pemadam kebakaran sebagai persiapan untuk pertolongan pertama jika ada hal-hal yang tidak diinginkan terjadi di Pasar Batang.
13. Memisahkan tempat menurunkan penumpang dengan tempat menaikkan penumpang. Ketersediaan 3 jalur pemberangkatan di Terminal Pasar Batang memungkinkan untuk diberlakukannya pemisahan karena kebutuhan jalur pemberangkatan di Pasar Batang hanyalah 1 jalur.



Gambar 4 Layout Usulan Terminal Penumpang Tipe C Pasar Batang Lantai Dasar



Gambar 5 Layout Usulan Terminal Penumpang Tipe C Pasar Batang Lantai 2

KESIMPULAN

1. Kebutuhan permintaan pelayanan prasarana fasilitas di Kabupaten Batang sesuai dengan RTRW Kabupaten Batang Tahun 2019-2039 yaitu ingin direncanakan terminal penumpang tipe C di seluruh kecamatan Kabupaten Batang namun setelah mengetahui permintaan aktual, zona 1 (satu) atau di Kecamatan Batang yang lebih penting didahulukan dalam perencanaan Terminal Penumpang Tipe C karena memiliki tarikan tertinggi yang menggunakan angkutan umum dan Operator (pengemudi angkutan pedesaan) yang memiliki Armada di trayek yang melewati zona 1 (satu) 72% bersedia berpindah ke terminal penumpang dengan keinginan operator yaitu terminal dekat dengan pusat kegiatan yang melibatkan banyak masyarakat ingin melakukan perpindahan dengan angkutan umum, jalur kedatangan keberangkatan angdes, sirkulasi dan keteraturan tatanan parkir.
2. Pasar Batang menjadi lokasi yang sesuai untuk dijadikan Terminal Penumpang Tipe C. Hal ini didukung adanya pelayanan Angkutan Pedesaan pada lokasi, Sesuai dengan keinginan operator ingin bersedia berpindah ke terminal jika lokasi berada dalam pusat kegiatan, dan nilai lokasi perankingan paling tinggi dengan Analisis Composite Perfomance Index (CPI) diraih Pasar Batang menjadi lokasi alternatif yang tepat untuk terminal penumpang tipe C walaupun luasan lahan memaksimalkan lahan yang ada di dalam Pasar Batang yaitu 4000 m²
3. Layout rencana Terminal Tipe C Pasar Batang pada areal kedatangan dan keberangkatan hanya membutuhkan 1 (satu) jalur angkutan angkutan pedesaan. Total lahan yang dibutuhkan untuk fasilitas utama dan penunjang Terminal Pasar Batang adalah 2099,1 m².

DAFTARPUSTAKA

- _____, 2021, Pola Umum Transportasi Darat di Kabupaten Batang, PKL Taruna/i Angkatan XL, PTDI-STTD, Bekasi.
- _____, 2021, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
- _____, 2015, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015

- Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.
- _____. 2018, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 79 Tahun 2018 Tentang Penetapan Kode Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- _____. 2013, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- _____. 2009, Undang – undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :Jakarta.
- _____. 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir: Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- _____. 1995, Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan. Jakarta.
- Abubakar, I. dkk., 1996. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia. (1997). In departemen pekerjaan umum, “Manual Kapasitas Jalan Indonesia”.
- Morlok, E. K. (1978). Buku Dasar-Dasar Teknik Perencanaan Transportasi. 1–54.
- Ortúzar, J. de D., & Willumsen, L. G. (2011). Modeling Transport. In Modeling Transport.
- Tamin. (1997). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi.
- Afriyanto, M. (2020). Penentuan Titik Terminal Angkutan Barang Di Kabupaten Buleleng : Jurnal PTDI-STTD.
- Aruperes, Gledis Patricia.(2018). Analisis Pergerakan Angkutan Barang Dari Kota Bitung 6.
- Gilang P, Anggun Prima. 2021. “Sosialisasi Teknik Pengemasan Berbagai Jenis Barang Di Terminal Barang Dishub Kota Denpasar : 45–50.
- Harda, T. F. (2020). Penentuan Lokasi Terminal Angkutan Barang Di Kota Padang : Jurnal PTDI-STTD.
- Indonesian Highway Capacity Manual (IHCM). (1997). Directorate General of Highways Ministry of Public Works.
- Kurniawan, Fahri. (2012). Analisa Penentuan Letak dan Fungsi Terminal Angkutan Barang Kota Cirebon. STTD Bekasi.
- Munandar, Ariz. (2020). Penentuan Lokasi Terminal Angkutan Barang Di Kabupaten Pati : Jurnal PTDI-STTD.
- Niko, Nikodemus, and Samkamaria Samkamaria. 2019. “Terminal Barang Internasional (TBI) Dalam Konteks Pembangunan Ekonomi Masyarakat Di Perbatasan Entikong, Indonesia-Malaysia.” Indonesian Journal of Religion and Society : 104–14.
- Permatasari, Y. (2021). Perencanaan Lokasi Terminal Angkutan Barang Di Kabupaten Semarang : Jurnal PTDI-STTD.

- Putri, S. N. (2018). Penentuan Lokasi Pembangunan Terminal Angkutan Barang di Sampit : Jurnal PTDI-STTD.
- Sobri, Muhammad. (2018). “Komunikasi Nasional Dalam Pembuatan Simpad Terminal : 140–47.
- Sulistyo, Aris Budi, Tumiran Anang Cundoko, Riz Rifai O. Sasue, Rahmat Ahmad, I Putu Adi Suryasa, and Arif Devi Dwipayana.(2021). Sistem Keselamatan Bagi Awak Kendaraan Bermotor Angkutan Barang Terminal. Madiun Spoor (JPM) 1 (2): 57–62.
- Tindaon, M. J. (2019). Perencanaan Lokasi Terminal Barang Berdasarkan Aksesibilitas Di Kabupaten Purworejo : Jurnal PTDI-STTD.
- Wibisono, K. B. (2019). Perencanaan Lokasi Terminal Barang Berdasarkan Aksesibilitas Di Kabupaten Tanah Laut : Jurnal PTDI-STTD.
- Widodo, K. H., Soemardjito, J., Nugroho, D. P., Basalim, S., Agriawan, J. I., Riyadi, I. P., Gunawan, H. E., Kurniawan, D. A., & Harmanto, J. P. (2021). Perencanaan Terminal Barang dalam Perspektif Logistik.
- Yahya, Irzal Satria. (2020). Penentuan Lokasi Dan Desain Layout Terminal Angkutan Barang Di Kabupaten Bojonegoro :*Jurnal PTDI-STTD*.