

# OPTIMALISASI TERMINAL TIPE C RANDUDONGKAL KABUPATEN PEMALANG

## **CLARA SINTA**

Taruna Program Studi Diploma III  
Manajemen Transportasi Jalan  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia – STTD  
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi  
Tlp: (021)8254640  
Fax: (021)82608997  
[clarasinta2903@gmail.com](mailto:clarasinta2903@gmail.com)

## **DESSY ANGGA**

**AFRIANTI**  
Dosen Politeknik  
Transportasi Darat Indonesia  
– STTD  
Jalan Raya Setu No. 89  
Bekasi  
Tlp: (021)8254640  
Fax: (021)82608997

## **GUNTUR TRI INDRA**

**SETIAWAN**  
Dosen Politeknik  
Transportasi Darat Indonesia  
– STTD  
Jalan Raya Setu No. 89  
Bekasi  
Tlp: (021)8254640  
Fax: (021)82608997

### **Abstract**

New Randudongkal Terminal is a type C terminal located in the southern part of Pemalang, precisely on Jendral Sudirman road, Randudongkal District, Pemalang Regency. New Randudongkal Terminal is one of the largest type C terminals in Pemalang district because it has several main facilities that are more complete than other type C terminals in Pemalang district, although there are still main facilities and supporting facilities that are not yet available so that the performance of New Randudongkal Terminal is less than optimal. New Randudongkal Terminal based on the current type is type C but it is not in accordance with its service function due to the large number of Inter-City Inter-Provincial buses entering the location of this Terminal. And because the location of the New Randudongkal terminal is less strategic, which is far from the center of crowds such as markets and schools, there is no Rural Transport entering the location of the New Randudongkal terminal. In this case, there are 3 proposals made, namely the plan to add facilities to the New Randudongkal Terminal, Recommendations or proposals for the layout of the facility and planning for the circulation of public transportation, private vehicles and passengers to optimize the performance of the New Randudongkal Terminal.

Keywords: Optimization, Randudongkal Terminal, Lay out

### **Abstrak**

Terminal Randudongkal Baru merupakan terminal tipe C yang terletak di wilayah Pemalang bagian Selatan tepatnya di jalan Jendral Sudirman, Kecamatan Randudongkal, Kabupaten Pemalang. Terminal Randudongkal Baru merupakan salah satu terminal tipe C terbesar di kabupaten Pemalang karena memiliki beberapa fasilitas utama yang lebih lengkap dari terminal tipe C lainnya di kabupaten Pemalang, walaupun masih didapati fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang belum tersedia sehingga kinerja Terminal Randudongkal Baru kurang optimal. Terminal Randudongkal Baru berdasarkan tipe saat ini adalah tipe C akan tetapi tidak sesuai dengan fungsi pelayanannya dikarenakan banyaknya bus Antar Kota Antar Provinsi yang memasuki lokasi Terminal ini. Dan dikarenakan lokasi terminal Randudongkal Baru yang kurang strategis yaitu jauh dari pusat keramaian seperti pasar dan sekolah membuat tidak adanya Angkutan Pedesaan yang memasuki lokasi terminal Randudongkal Baru. Dalam hal ini terdapat 3 usulan yang dilakukan yaitu rencana penambahan

fasilitas Terminal Randudongkal Baru, Rekomendasi atau usulan desain lay out fasilitas dan serta perencanaan sirkulasi pergerakan angkutan umum, kendaraan pribadi dan penumpang untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Randudongkal Baru.

Kata kunci : Optimalisasi, Terminal Randudongkal, Lay out

## **PENDAHULUAN**

Kabupaten Pemalang merupakan satu dari kabupaten di Provinsi Jawa Tengah dengan ibu kota kabupaten yaitu Pemalang sebagai pusat pemerintahan, politik, sosial dan ekonomi. Kabupaten ini diapit oleh Kabupaten Tegal dan Kabupaten Pekalongan dan memiliki luas 1.115,30 Km<sup>2</sup>, bagian selatan Kabupaten Pemalang yaitu dataran tinggi kaki Gunung Slamet.

Terminal Randudongkal Baru merupakan terminal tipe C yang terletak di wilayah Pemalang bagian selatan tepatnya di jalan Jendral Sudirman, Kecamatan Randudongkal, Kabupaten Pemalang. Terminal ini melayani Angkutan Pedesaan. Terminal Randudongkal Baru merupakan salah satu terminal tipe C terbesar di kabupaten Pemalang karena memiliki beberapa fasilitas utama yang lebih lengkap dari terminal tipe C lainnya di kabupaten Pemalang, walaupun masih didapati fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang belum tersedia sehingga kinerja Terminal Randudongkal Baru kurang optimal. Pelayanan yang diberikan juga tidak sesuai dengan fungsi dari terminal tersebut. Terminal Randudongkal Baru berdasarkan tipe saat ini adalah tipe C akan tetapi tidak sesuai dengan fungsi pelayanannya dikarenakan banyaknya agen bus AKAP yang beroperasi di dalam lokasi terminal Randudongkal Baru sehingga banyak pula angkutan Antar Kota Antar Provinsi yang memasuki lokasi Terminal ini. dengan kurang lebih sekitar 10-20 bus AKAP yang memasuki wilayah terminal Randudongkal untuk mengangkut penumpang dari agen bus AKAP dan jumlah penumpang ±100 orang/hari yang masuk ke terminal untuk naik/turun bus AKAP.

Permasalahan lainnya yaitu dikarenakan lokasi terminal Randudongkal Baru yang kurang strategis yaitu jauh dari pusat keramaian seperti pasar dan sekolah, sehingga tidak ada Angkutan Pedesaan yang memasuki lokasi terminal Randudongkal Baru, melainkan ke terminal Randudongkal Lama karena dinilai letaknya lebih dekat dengan pusat keramaian sehingga sopir angkutan pedesaan dan angkutan Antar Kota Dalam Provinsi lebih memilih menaikturunkan penumpang di Terminal Randudongkal Lama.

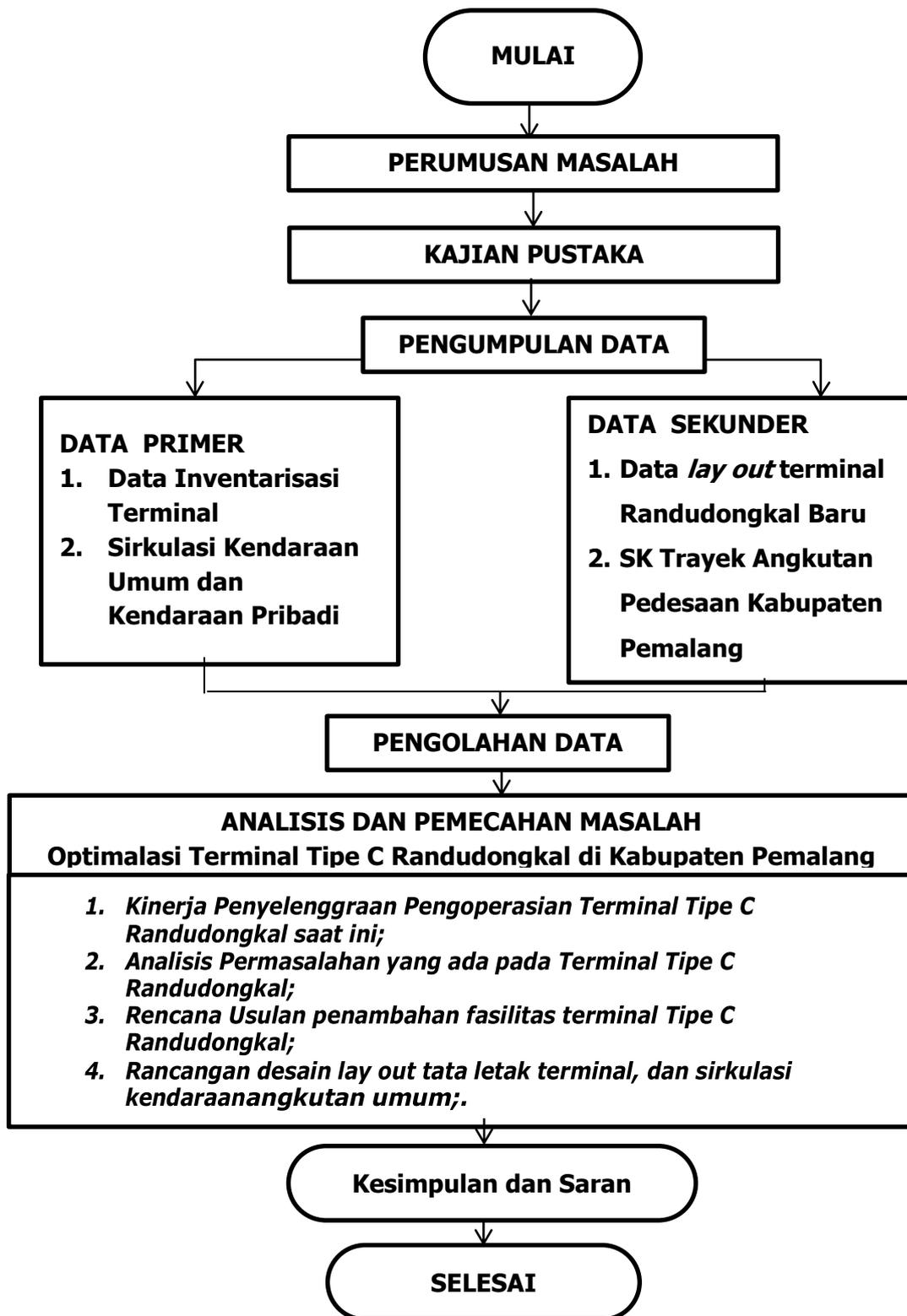
Penelitian ini dimaksudkan untuk mengoptimalkan Terminal Tipe C Randudongkal di Pemalang, agar pengoperasian Terminal Tipe C Randudongkal ini dapat terselenggara dengan baik dan memadai. Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah Mengetahui kinerja penyelenggaraan pengoperasian Terminal Tipe C Randudongkal di Pemalang yang ada saat ini. Mendapatkan hasil analisis permasalahan yang ada pada Terminal Tipe C Randudongkal di Pemalang. Memberikan usulan rencana penambahan fasilitas dalam rangka mengoptimalkan kinerja fasilitas Terminal Randudongkal

Baru. Menyampaikan rancangan desain *lay out* tata letak terminal terkait penambahan fasilitas penunjang dan fasilitas umum terminal, dan juga *lay out* tata letak sirkulasi kendaraan angkutan umum.

## **METODE**

Sebelum melakukan analisis, maka perlu dilakukan desain proses penelitian untuk mengetahui secara jelas tahap kerja dan penelitian. Berikut adalah penggambaran tahap penelitian mulai dari tahap masukan, proses, dan tahap keluarnya :

1. Tahap Pertama : pengumpulan data
  - Data primer : Data Inventarisasi Terminal
  - dan Data sirkulasi Kendaraan Umum
  - dan Kendaraan Pribadi
  - Data Sekunder : Data *lay out* terminal
  - Randudongkal Baru dan SK Trayek Angkutan
  - Pedesaan Kabupaten Pematang
2. Tahap Kedua : Analisis Evaluasi Fasilitas Terminal dan Sirkulasi Pergerakan  
Analisis kajian dan peninjauan kebutuhan Terminal sesuai SK Analisis Kinerja Trayek Angkutan Pedesaan Analisis Sirkulasi dan *Lay out* Terminal
3. Tahap Ketiga : Usulan fasilitas dan sirkulasi pergerakan dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja terminal Tipe C Randudongkal.



Gambar IV. 1 Bagan Alir Penelitian

## ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dengan berdasarkan buku yang dibuat oleh Abubakar, dkk (1996) guna mengukur kebutuhan luas fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Dalam hal ini dimensi kendaraan bus sangat mempengaruhi terhadap kebutuhan luas fasilitas yang dibutuhkan.

Perhitungan luas fasilitas adalah sebagai berikut :

### 1) Jalur kedatangan dan Keberangkatan

Jalur Kedatangan menggunakan model parkir

Model parkir sejajar 0° Rumus :

$$7 \times (20 \times n)$$

**Rumus III. 1** model parkir sejajar 0

(Abubakkar, 1996)

Model parkir posisi 90° Rumus :

$$9,5 \times (18 \times n)$$

**Rumus III. 2** Model parkir posisi 90

(Abubakkar, 1996)

Untuk menentukan luas areal pelataran pemberangkatan dan jalur tunggu dapat digunakan rumus :

a) Model Parkir dengan posisi miring 45 derajat, dengan menggunakan rumus luas sebagai berikut :

$$19,6 \times (28 + [5 \times (n - 1)])$$

**Rumus III. 3** Model Parkir dengan posisi miring 45

(Abubakkar, 1996)

b) Model Parkir dengan posisi miring 60 derajat, dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$22,6 \times (25,6 + [4 \times (n - 1)])$$

**Rumus III. 4** Model Parkir dengan posisi miring 60

(Abubakkar, 1996)

- c) Model Parkir dengan posisi miring 90 derajat, dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$27 \times (20,6 + [5 \times (n - 1)])$$

**Rumus III. 5** Model Parkir dengan posisi miring 90

(Abubakkar, 1996)

2) Kebutuhan Ruang Tunggu Penumpang

Untuk mengukur kebutuhan ruang tunggu bagi calon penumpang yang menunggu ataupun turun dari angkutan digunakan pendekatan teori antara lain :

- a) Ruang tunggu terdiri atas ruang untuk berdiri, duduk dan berjalan pada jalur keberangkatan
- b) Kebutuhan ruang tunggu penumpang pada jalur keberangkatan disesuaikan dengan posisi parkir kendaraan pada jalur keberangkatan dengan rumus sebagai berikut :

$$1,2 \times (0,75 \times 70\% \times n \times Ai)$$

**Rumus III. 6** Kebutuhan ruang tunggu penumpang

(Abubakkar, 1996)

3) Kantor

Kebutuhan akan ruang kantor hendaknya disesuaikan dengan banyaknya personil (pegawai) tersebut baik dari DLLAJ, Polisi, Dinas Terminal dan lainnya.

Ukuran yang digunakan adalah :

- (a) Ruang kepala terminal 25 m<sup>2</sup>;
- (b) Ruang rapat per-orang 2 m<sup>2</sup>;
- (c) Ruang operasional per-orang 6 m<sup>2</sup>
- (d) Ruang toilet dan kamar mandi 2,67 m<sup>2</sup>;
- (e) Ruang servis dan sirkulasi 20 % dari luas kantor

(Abubakkar, 1996)

4) Mushola

Kebutuhan luas musholla adalah ditentukan dari jumlah fasilitas jalur keberangkatan (n) yang ada yaitu :

- a)  $n < 5$ , kebutuhannya  $17,5 \text{ m}^2$ ;
- b)  $6 < n < 9$ , kebutuhannya  $35 \text{ m}^2$ ;
- c)  $10 < n < 14$ , kebutuhannya  $52,5 \text{ m}^2$ ;
- d)  $15 < n < 19$ , kebutuhannya  $70 \text{ m}^2$ ;
- e)  $n > 20$ , kebutuhannya  $87,5 \text{ m}^2$

(Abubakkar, 1996)

5) Kamar kecil (Toilet)

Luas kebutuhan kamar kecil/toilet ditentukan berdasarkan rumus berikut :

$$\text{Luas} = 80\% \times \text{Luas Mushola}$$

**Rumus III. 7** Luas kebutuhan kamar kecil

(Abubakkar, 1996)

6) Kios

Luas kios yang diperlukan dapat dihitung dengan :

$$\text{Luas} = 40\% \times \text{Luas Ruang Tunggu Penumpang}$$

**Rumus III. 8** Luas kebutuhan kios

(Abubakkar, 1996)

7) Taman

$$\text{Luas} = 30\% \text{ luas Total Terminal}$$

**Rumus III. 9** luas kebutuhan taman

(Abubakkar, 1996)

Kemudian data-data diatas diolah dengan teknik Importance Perfomance Analysis (IPA) dan menghasilkan data berikut:

1. Jalur kedatangan

Model jalur keberangkatan tiap-tiap trayek dapat mengikuti pola parkir  $0^\circ$  dan  $90^\circ$  pada Angkutan Umum. Perhitungan jumlah luas lahan yang dibutuhkan pada tiap-tiap jalur kedatangan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel V. 1** Kebutuhan luas Lahan Kedatangan Terminal

Trayek	N	Model jalur (m <sup>2</sup> )		Sudut 0 P x l (20 x n) x 7	Sudut 90 P x l (18 x n) x 9,5
		1 jalur (3 x 3) + (13 x n)	2 jalur (6,5 x 2) + (20 x n)		
RANDUDONGKAL-WARUNGPRING	1	22	33	140	171
RANDUDONGKAL-MOGA	1	22	33	140	171
RANDUDONGKAL-KREYO	1	22	33	140	171
RANDUDONGKAL-KALIMAS	1	22	33	140	171
RANDUDONGKAL-KEJENE	1	22	33	140	171
RANDUDONGKAL-WANARATA	1	22	33	140	171
RANDUDONGKAL-TANAHBAYA	1	22	33	140	171
RANDUDONGKAL-SEMINGKIR	1	22	33	140	171
Total	8	176	264	1120	1368

*Sumber : Hasil Analisis*

Keterangan : n = jalur

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa untuk perhitungan luas jalur kedatangan trayek Angkutan Pedesaan di Terminal Randudongkal Baru dengan beberapa jenis sudut yakni 1120 m<sup>2</sup> untuk sudut 0° dan 1368 m<sup>2</sup> untuk sudut 90° dengan mempertimbangkan kemudahan dalam penerapan.

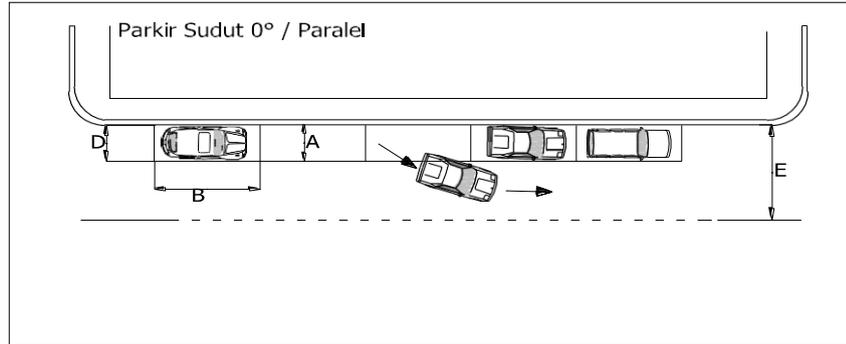
Untuk mengetahui pola sudut yang digunakan dalam jalur kedatangan dan keberangkatan sesuai perhitungan berikut :

a. Sudut 0° / Paralel

**Tabel V. 2** Keterangan Sudut Parkir 0 Derajat / Paralel

A	B	C	D	E
2,3 m	6,0 m	-	2,3 m	5,3 m

*Sumber : Munawar, 2004*



Sumber : Munawar, 2004

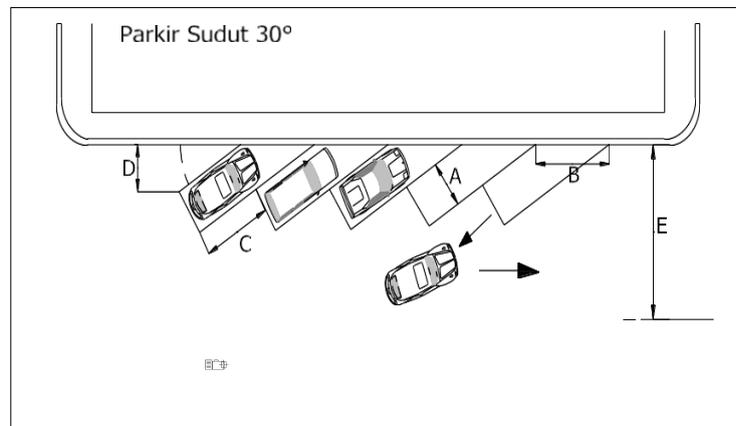
**Gambar V. 1** Pola Parkir Sudut 0 derajat/paralel

b. Sudut 30°

**Tabel V. 3** Keterangan parkir sudut 30 derajat

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3 m	4,6 m	3,45 m	4,70 m	7,6 m
II	2,5 m	5,0 m	4,3 m	4,85 m	7,75 m
III	3,0 m	6,0 m	5,35 m	5,0 m	7,9 m

*Sumber : Munawar, 2004*



*Sumber : Munawar, 2004*

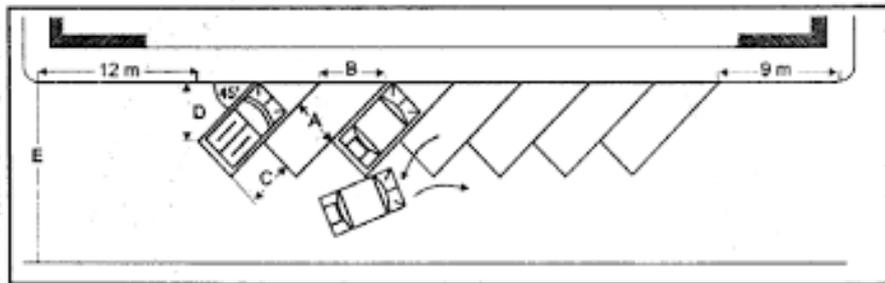
**Gambar V. 2** Pola parkir sudut 30 derajat

c. Sudut 45°

**Tabel V. 4** Keterangan parkir sudut 45 derajat

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3 m	3,5 m	2,5 m	5,6 m	9,3 m
II	2,5 m	3,7 m	2,6 m	5,65 m	9,35 m
III	3,0 m	4,5 m	3,2 m	5,75 m	9,45 m

*Sumber : Munawar, 2004*



Sumber : Munawar, 2004

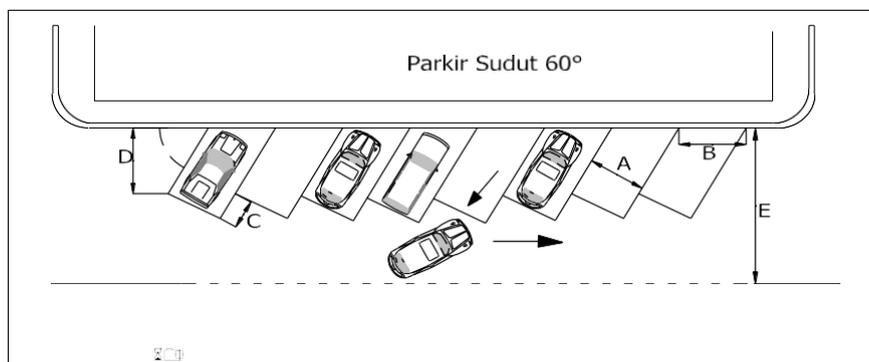
**Gambar V. 3** Pola parkir sudut 45 derajat

d. Sudut 60°

**Tabel V. 5** Keterangan parkir sudut 60 derajat

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3 m	2,9 m	1,45 m	5,95 m	10,55 m
II	2,5 m	3,0 m	1,5 m	5,95 m	10,55 m
III	3,0 m	3,7 m	1,85 m	6,0 m	10,6 m

Sumber : Munawar, 2004



Sumber : Munawar, 2004

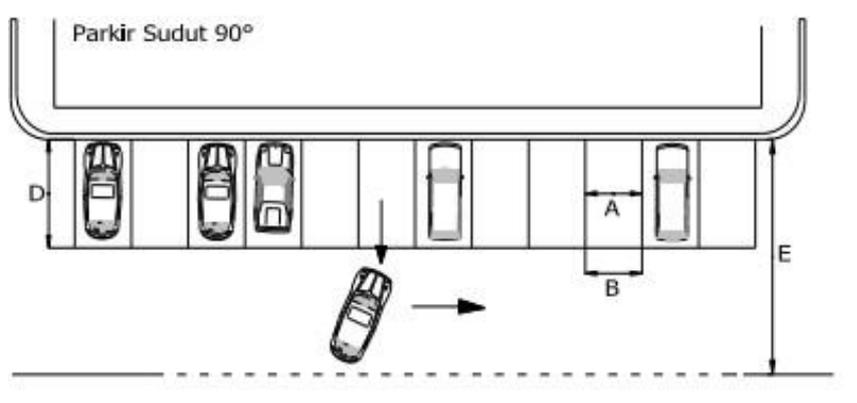
**Gambar V. 4** Pola parkir sudut 60 derajat

e. Sudut 90°

**Tabel V. 6** Keterangan parkir sudut 90 derajat

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3 m	2,3 m	-	5,4 m	11,2 m
II	2,5 m	2,5 m	-	5,4 m	11,2 m
III	3,0 m	3,0 m	-	5,4 m	11,2 m

Sumber : Munawar, 2004



Sumber : Munawar, 2004

**Gambar V. 5** Pola parkir sudut 90 derajat

Keterangan :

A = Lebar ruang parkir (m)

B = Lebar kaki ruang parkir (m)

C = Selisih panjang ruang parkir

(m)D = Ruang parkir efektif (m)

E = Ruang parkir efektif ditambah ruang parkir (m)

M = Ruang parkir (m)

## 2. Jalur Keberangkatan

**Tabel V. 7** Kebutuhan luas Jalur Keberangkatan

Trayek	N	Sudut 45°	Sudut 60°	Sudut 90°
		P x l 19,6 x (28 + [ 5 x (n-1)])	P x l 22,6 x (25,6 + [ 4 x (n-1)])	P x l 27 x (20,6 + [ 4 x (n-1)])
RANDUDONGKAL- WARUNGPRING	1	548,8 m <sup>2</sup>	578,56 m <sup>2</sup>	556,2 m <sup>2</sup>

RANDUDONGKAL-MOGA	1	548,8 m <sup>2</sup>	578,56 m <sup>2</sup>	556,2 m <sup>2</sup>
RANDUDONGKAL-KREYO	1	548,8 m <sup>2</sup>	578,56 m <sup>2</sup>	556,2 m <sup>2</sup>
RANDUDONGKAL-KALIMAS	1	548,8 m <sup>2</sup>	578,56 m <sup>2</sup>	556,2 m <sup>2</sup>
RANDUDONGKAL-KEJENE	1	548,8 m <sup>2</sup>	578,56 m <sup>2</sup>	556,2 m <sup>2</sup>
RANDUDONGKAL-WANARATA	1	548,8 m <sup>2</sup>	578,56 m <sup>2</sup>	556,2 m <sup>2</sup>
RANDUDONGKAL-TANAHBAYA	1	548,8 m <sup>2</sup>	578,56 m <sup>2</sup>	556,2 m <sup>2</sup>
RANDUDONGKAL-SEMINGKIR	1	548,8 m <sup>2</sup>	578,56 m <sup>2</sup>	556,2 m <sup>2</sup>
Total		4390,4 m <sup>2</sup>	4628,48 m <sup>2</sup>	4449,6 m <sup>2</sup>

Sumber : Hasil Analisis

Jalur keberangkatan di terminal untuk angkutan pedesaan adalah jalur keberangkatan menggunakan sudut parkir 45° dengan kebutuhan ruang sebesar 4390,4 m<sup>2</sup> dengan menyesuaikan kondisi eksisting dengan luas lahan yang ada model sudut ini juga akan memudahkan sopir melakukan maneuver untuk memarkirkan kendaraannya di jalur keberangkatan.

### 3. Ruang Tunggu Penumpang

Di Terminal Randudongkal Baru terdapat ruang tunggu penumpang namun tidak layak, maka untuk pembuatan ruang tunggu yang lebih layak dibutuhkan luas dengan rumus  $1,2 \times (0,75 \times 70\% \times N \times A_i)$  sebesar 50,4 m<sup>2</sup>

**Tabel V. 8** Kebutuhan Luas Ruang Tunggu Penumpang

No	Trayek	Kapasitas (orang)	N	Ruang tunggu (m <sup>2</sup> )
1	RANDUDONGKAL-WARUNGPRING	10	1	6,3
2	RANDUDONGKAL-MOGA	10	1	6,3
3	RANDUDONGKAL-KREYO	10	1	6,3
4	RANDUDONGKAL-KALIMAS	10	1	6,3
5	RANDUDONGKAL-KEJENE	10	1	6,3
6	RANDUDONGKAL-WANARATA	10	1	6,3
7	RANDUDONGKAL-TANAHBAYA	10	1	6,3
8	RANDUDONGKAL-SEMINGKIR	10	1	6,3

Jumlah		50,4
--------	--	------

Sumber: Hasil Analisis 2021

#### 4. Bangunan Kantor terminal

Bangunan kantor terminal di Terminal Randudongkal Baru dapat berupa bangunan yang berada dalam terminal. Kebutuhan luas area bangunan kantor di Terminal Randudongkal Baru idealnya seluas 36 m<sup>2</sup>.

#### 5. Parkir Kendaraan Pribadi

Berdasarkan kriteria sesuai peraturan ditjendat, dengan jumlah jalur 3a maka Terminal Randudongkal Baru membutuhkan lahan untuk parkir kendaraan pengantar dengan panjang 15m dan lebar 8m sehingga didapatkan luasan rata-rata 120 m<sup>2</sup>.

#### 6. Parkir Angkutan Pedesaan

Luas kebutuhan untuk parkir angkutan pedesaan ditetapkan untuk terminal tipe C yaitu 900 m<sup>2</sup>.

#### 7. Ruang istirahat sopir

Luas Kebutuhan ruang istirahat sopir yakni sebesar 30m<sup>2</sup>.

#### 8. Pos Pemungutan Retribusi

Luas minimal dari bangunan ini yaitu 6m<sup>2</sup>.

#### 5.1.1.1 Fasilitas Penunjang

Fasilitas Penunjang yang dibutuhkan Terminal Randudongkal Baru adalah sebagai berikut:

##### 1. Kios

Fasilitas ini memiliki hubungan kedekatan yang penting terhadap ruang tunggu penumpang sehingga dapat di katakan kios merupakan pelengkap dari ruang tunggu penumpang. Untuk luas lahan kios 60% dari luas ruang tunggu penumpang. Maka luas kios ideal sebesar 30,24 m<sup>2</sup>.

##### 2. Musholla

- a.  $n < 5$ , kebutuhannya 17,5 m<sup>2</sup> ;
- b.  $6 < n < 9$ , kebutuhannya 35 m<sup>2</sup> ;
- c.  $10 < n < 14$ , kebutuhannya 52,5 m<sup>2</sup> ;
- d.  $15 < n < 19$ , kebutuhannya 70 m<sup>2</sup> ;
- e.  $n > 20$ , kebutuhannya 87,5 m<sup>2</sup>

(Abubakkar,1996)

Luas kebutuhan untuk musholla ditetapkan menggunakan ketentuan menurut jumlah fasilitas jalur (n) yang ada, sehingga dapat diketahui bahwa untuk kebutuhan musholla adalah 17.5 m<sup>2</sup>.

3. Kamar Mandi atau WC

Berdasarkan rumus untuk menentukan luas toilet adalah 80% dari luas musholla jadi luas ideal toilet sebesar 14m<sup>2</sup>.

4. Menara pengawas dan pos Keamanan

Luas untuk menara pengawas dan pos keamanan yakni sebesar 16 m<sup>2</sup>.

5. Taman Penghijauan

Taman Penghijauan merupakan fasilitas yang digunakan untuk meningkatkan kenyamanan,keindahan dan kesejukan dalam lingkungan Terminal. Lwalkiuasan taman ini,diseusaikan dengan luasan terminal yang akan dibangun,besarnya luasan taman rata-rata 30% dari luas terminal

$$\begin{aligned} \text{Luas} &= 30\% \times (\text{Luas Fas.Utama} + \text{Luas Fas.Penunjang}) \\ &= 30\% \times 6.388 \\ &= 1.916,4 \text{ m}^2. \end{aligned}$$

Dari hasil Analisis Terminal yang dibutuhkan berdasarkan perhitungan kebutuhan fasilitas utama dan fasilitas penunjang pada terminal Randudongkal Baru,maka dapat diketahui beberapa luasan terminal yang dibutuhkan berdasarkan fasilitas-fasilitas yang akan dibangun sesuai dengan PM 40 tahun 2015.

**Tabel V. 9** Perbandingan Kebutuhan Luas Eksisting dan Luas Usulan

No	FASILITAS UTAMA	KEBERADAAN		LUAS EKSISTING (m2)	LUAS IDEA L (m2)
		ADA	TIDAK ADA		
1	Jalur keberangkatan	✓		4300	4390,4
2	Jalur kedatangan	✓		1000	1368
3	Ruang istirahat supir		✓		30
4	Bangunan Kantor	✓		76	36
5	Tempat Tunggu Penumpang	✓		60	50,4
6	Tempat parkir kendaraan pribadi	✓		350	120
7	Pos retribusi	✓		9	6
No	FASILITAS PENUNJANG	KEBERADAAN		LUAS EKSISTING (m2)	LUAS IDEA L (m2)
		ADA	TIDAK ADA		

1	Mushola	✓		48	17,5
2	Toilet	✓		8	14
3	Kios/Kantin	✓		464	30,24
4	Menara Pengawas	✓		25	23
				6388	6085,54

Sumber : Hasil Analisis

Dari perbandingan tabel di atas mengenai fasilitas terminal Randudongkal Baru dapat di ketahui bahwa luas eksisting fasilitas terminal sebesar 6740 m<sup>2</sup> dan luas ideal fasilitas terminal sebesar 6085,54 m<sup>2</sup>. Maka luas lahan yang masih tersisa yakni :

$$\begin{aligned} \text{Luas lahan tersisa} &= \text{Luas lahan eksisting} - \text{luas lahan setelah penyesuaian} \\ &= 6388 \text{ m}^2 - 6085,54 \text{ m}^2 \\ &= 302,46 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Untuk luas lahan yang lebih bias dimanfaatkan sebagai penambahan dari berbagai fasilitas baik fasilitas utama maupun penunjang seperti kios, ruang tunggu, ruang parkir, dan lain sebagainya dikarenakan hasil perhitungan merupakan luas minimal yang harus dipenuhi dari fasilitas yang ada, sehingga hasil perhitungan bukan merupakan patokan luas yang harus diterapkan pada Terminal.

## UCAPAN TERIMA KASIH

pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Orang tua dan keluarga yang telah banyak memberikan doa, bimbingan dan dorongan serta bantuan baik moril maupun materil;
2. Bapak Ahmad Yani, ATD, M.T selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD
3. Bapak Rachmad Sadili, MT selaku ketua prodi diploma III manajemen transportasi jalan
4. Ibu Dessy Angga Afrianti, MT dan bapak Guntur Tri Indra, M.Pd selaku dosen pembimbing yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
5. Kakak-kakak, rekan-rekan, serta adik-adik taruna PTDI STTD Corps Kabupaten Pemalang
6. Rekan tim PKL Kabupaten Pemalang tahun 2022 serta rekan taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD angkatan XLI
7. Semua pihak yang ikut terlibat dalam membantu penyelesaian tulisan ini baik secara langsung maupun tidak langsung

## KESIMPULAN

Berdasarkan perhitungan dan analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa:

1. Kinerja penyelenggaraan pengoperasian terminal tipe C Randudongkal menurut PM 24 tahun 2021 belum memenuhi ketentuan.
2. Angkutan Pedesaan Tidak masuk ke terminal dan Ketidaksesuaian pelayanan Terminal Randudongkal. Angkutan tidak masuk ke dalam terminal karena lokasi terminal yang kurang strategis yaitu jauh dari pusat keramaian sehingga tidak ada penumpang yang masuk terminal dan para supir angkutan lebih memilih menyetem di luar terminal. Ketidaksesuaian pelayanan Terminal Randudongkal berdasarkan tipe saat ini adalah tipe C akan tetapi memberikan pelayanan terhadap bus AKAP.
3. Rencana usulan untuk penambahan fasilitas Terminal Randudongkal Baru terdiri fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Sirkulasi kendaraan dan sirkulasi penumpang tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan.
4. Rekomendasi atau usulan desain *lay out* fasilitas dan sirkulasi pergerakan dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Randudongkal Baru.

## REFERENSI

\_\_\_\_\_. 2009. Undang – Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

\_\_\_\_\_. 2013. Peraturan Pemerintah No 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Jalan dan Angkutan Jalan.

\_\_\_\_\_. 2014. *Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.

\_\_\_\_\_. 2013. Peraturan Menteri No 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

\_\_\_\_\_. 2015. *Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.

\_\_\_\_\_. 2019. *Peraturan Menteri No 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek*. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.

\_\_\_\_\_. 2021. *Peraturan Menteri Perhubungan No 24 Tahun 2021 tentang*

*Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.  
\_\_\_\_\_. 2021. *Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 tentang Standar Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.  
\_\_\_\_\_. 2022. *Pedoman Penulisan Kertas Kerja Wajib Program Studi Diploma III LLAJ*. Bekasi : Sekolah Tinggi Transportasi Darat.

\_\_\_\_\_. 2022. *Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Pemalang*. Laporan Umum : DIII Manajemen Transportasi Jalan.

Abubakar,I. dkk. 1996. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta : Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

Alimissyahadah, Nabila. 2021. *Optimalisasi Terminal Tipe B Purwodadi*. Bekasi : D III Manajemen Transportasi Jalan

Ferdy Bagastya, Muhammad. 2021. *Optimalisasi Terminal Tipe C Ajung di Kabupaten Jember*. Bekasi : D III Manajemen Transportasi Jalan

Hanindyaguna, Andhika. 2020. *Optimalisasi Terminal Haurgelis di Kabupaten Indramayu*. Bekasi : D III Manajemen Transportasi Jalan

Ikrar Bakti, Abang Syakhreza. 2018. *Optimalisasi Terminal Tamansari (Tipe C) Kota Salatiga*. Bekasi : D III Manajemen Transportasi Jalan

Munawar, Ahmad. 2004. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta : Beta Offset.