

**OPTIMALISASI TERMINAL TIPE C RANDUDONGKAL  
KABUPATEN PEMALANG**

**KERTAS KERJA WAJIB**

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III

Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Transportasi



**Diajukan oleh :**

**CLARA SINTA**

**NOTAR: 19.02.079**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD**

**DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**

**BEKASI**

**2022**

**OPTIMALISASI TERMINAL TIPE C RANDUDONGKAL  
KABUPATEN PEMALANG**

**KERTAS KERJA WAJIB**

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat  
Untuk Memperoleh Ahli Madya Pada Jurusan Diploma III Manajemen  
Transportasi Jalan  
(A.Md Tra)**



**Diajukan oleh :**

**CLARA SINTA**

**NOTAR : 19.02.079**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD  
DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**

**BEKASI**

**2022**

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Clara Sinta

Notar : 1902079

adalah Taruna/I jurusan Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Naskah KKW yang saya tulis dengan judul :

### OPTIMALISASI TERMINAL TIPE C RANDUDONGKAL KABUPATEN PEMALANG

adalah benar – benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila di kemudian hari saya diketahui bahwa isi Naskah KKW ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pembatalan kelulusan dan atau pencabutan gelar yang saya peroleh.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 18 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,



Clara Sinta

19.02.079

## **SURAT PERNYATAAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Clara Sinta

Notar : 1902079

Menyatakan bahwa demi kepentingan perkembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui abstrak KKW yang saya tulis dengan judul :

**OPTIMALISASI TERMINAL TIPE C RANDUDONGKAL KABUPATEN  
PEMALANG**

Untuk dipublikasikan atau ditampilkan di internet atau media lain yaitu Digital Library Perpustakaan PTDI – STTD untuk kepentingan akademik, sebatas sesuai dengan Undang – Undang Hak Cipta.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 18 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,



Clara Sinta

19.02.079

**HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING  
KERTAS KERJA WAJIB**

**OPTIMALISASI TERMINAL TIPE C RANDUDONGKAL  
KABUPATEN PEMALANG**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan  
Program Studi Diploma III  
Oleh :

**CLARA SINTA**

**Nomor Taruna : 19.02.079**

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI  
PADA TANGGAL 9 AGUSTUS 2022  
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

**PEMBIMBING**



**DESSY ANGGA AFRIANTI, MT**

NIP. 19880101 200912 2 002

Tanggal : 9 Agustus 2021

**PEMBIMBING**



**GUNTUR TRI INDRA, M.Pd**

NIP. 19841212 201902 1 001

Tanggal : 9 Agustus 2021

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA –STTD  
BEKASI, 2022**

**OPTIMALISASI TERMINAL TIPE C RANDUDONGKAL  
KABUPATEN PEMALANG**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

**CLARASINTA**

**Nomor Taruna : 19.02.079**

**TELAH BERHASIL DIPERTAHANKAN DI DEPAN PENGUJI PADA  
TANGGAL 9 AGUSTUS 2022  
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

**DEWAN PENGUJI**

<p><b>Pembimbing I</b></p>  <p><b><u>DESSY ANGGA AFRIANTI, MT</u></b> NIP. 19880101 200912 2 002</p>	<p><b>Pembimbing II</b></p>  <p><b><u>GUNTUR TRI INDRA, M.Pd</u></b> NIP. 19841212 201902 1 001</p>
<p><b>Penguji I</b></p>  <p><b><u>AZHAR HERMAWAN RIYANTO, S.ST, MT</u></b> NIP. 19881013 201012 1 003</p>	<p><b>Penguji II</b></p>  <p><b><u>GHOEFRON KOERNIAWAN, ATD, MT</u></b> NIP. 19710813 199503 1 000</p>

MENGETAHUI,

**KETUA PROGRAM STUDI**

**D.III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**



**RACHMAT SADILI, MT.**

NIP. 19840208 200604 1 001

## **KATA PENGANTAR**

Segala puji syukur atas rahmat dan karunia Allah SWT , yang telah melimpahkan rahmat dan anugrah-Nya, sehingga Kertas Kerja Wajib yang berjudul "Optimalisasi Terminal Tipe C Randudongkal Di Kabupaten Pemalang" dapat diselesaikan. Dengan segala kerendahan hati, 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

Penulis menyadari Kertas Kerja Wajib ini banyak kekurangan, saran dan masukan sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Semoga bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan bidang transportasi darat dan dapat diterapkan untuk membantu pembangunan transportasi di Indonesia pada umumnya serta kabupaten Pemalang pada khususnya.

Bekasi  
**Penulis,**

**CLARA SINTA**  
**NOTAR : 19.02.079**

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR RUMUS.....	ix
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Identifikasi Masalah .....	3
1.3 Rumusan Masalah .....	4
1.4 Maksud dan Tujuan .....	4
1.5 Batasan Masalah .....	5
BAB II GAMBARAN UMUM .....	5
2.1 Kondisi Geografis di kabupaten Pemalang .....	5
2.2 Kondisi Transportasi Kabupaten Pemalang .....	6
2.3 Kondisi Wilayah Kajian .....	14
BAB III KAJIAN PUSTAKA.....	26
3.1 Aspek Legalitas .....	26
3.2 Aspek Teoritis .....	35
3.3 Aspek Teknis.....	37
3.4 Aspek Hukum.....	44
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN.....	51
4.1 Alur Pikir.....	51
4.2 Bagan Alir Penelitian .....	53
4.3 Metode Pengumpulan Data.....	54
4.4 Teknik Analisa Data .....	56
BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH.....	60
5.1 Analisis Kondisi Eksisting Terminal.....	60
5.2 Analisis Permasalahan Terminal Randudongkal Baru .....	82

5.3 Analisis Rencana Penambahan Fasilitas Terminal .....	101
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....	120
DAFTAR PUSTAKA .....	122

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel II. 1</b> Jumlah Trayek dan Armada Angkutan Umum Dalam Trayek .....	8
<b>Tabel II. 2</b> Daftar Trayek Angkutan Pedesaan Sesuai SK Bupati Nomor 41 Tahun 2013 .....	15
<b>Tabel II. 3</b> Data Trayek Angkutan Pedesaan Pada Kondisi Eksisting .....	19
<b>Tabel III. 1</b> Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum .....	31
<b>Tabel IV. 1</b> Ukuran Kantor Sesuai Kriterianya .....	57
<b>Tabel IV. 2</b> Kriteria Panjang Parkir Pengantar di Terminal .....	57
<b>Tabel IV. 3</b> Kebutuhan Luas Mushola Berdasarkan Jalur Keberangkatan .....	58
<b>Tabel IV. 4</b> Luas Terminal Berdasarkan Tipe.....	58
<b>Tabel V. 1</b> inventarisasi Jenis Pelayanan Terminal Randudongkal baru sesuai SPM .....	62
<b>Tabel V. 2</b> Analisis Fasilitas Utama Terminal Randudongkal Baru.....	68
<b>Tabel V. 3</b> Analisis Fasilitas Penunjang Terminal Randudongkal Baru .....	73
<b>Tabel V. 4</b> Analisis Fasilitas Umum Terminal Randudongkal Baru.....	78
<b>Tabel V. 5</b> Matriks Asal Tujuan Perjalanan Orang Per Hari Di Kabupaten Pemalang .....	87
<b>Tabel V. 6</b> Matriks Asal Tujuan Perjalanan Orang Per Hari Yang Menggunakan Angkutan Umum Di Kabupaten Pemalang .....	90
<b>Tabel V. 7</b> Matriks Asal Tujuan Orang yang Sudah Menggunakan Angkutan Umum dengan Berpotensi Pindah ke Angkutan Umum di Wilayah Studi .....	93
<b>Tabel V. 8</b> jumlah penumpang per hari di terminal Randudongkal Baru .....	94
<b>Tabel V. 9</b> Frekuensi Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Pemalang Sesuai Kondisi Lapangan .....	95
<b>Tabel V. 10</b> <i>Headway</i> Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Pemalang Sesuai Kondisi Lapangan .....	96
<b>Tabel V. 11</b> Faktor Muat Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Pemalang Sesuai Kondisi Lapangan .....	97
<b>Tabel V. 12</b> Waktu Perjalanan Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Pemalang Sesuai Kondisi Lapangan .....	98
<b>Tabel V. 13</b> Waktu Tunggu Angkutan Perkotaan Di Kabupaten Pemalang Sesuai Kondisi Lapangan .....	99
<b>Tabel V. 14</b> Analisis titik Drop off dan pick up penumpang .....	100
<b>Tabel V. 15</b> Kebutuhan luas Lahan Kedatangan Terminal .....	102
<b>Tabel V. 16</b> Keterangan Sudut Parkir 0 Derajat / Paralel .....	103

<b>Tabel V. 17</b>	Keterangan parkir sudut 30 derajat .....	104
<b>Tabel V. 18</b>	Keterangan parkir sudut 45 derajat .....	104
<b>Tabel V. 19</b>	Keterangan parkir sudut 60 derajat .....	105
<b>Tabel V. 20</b>	Keterangan parkir sudut 90 derajat .....	106
<b>Tabel V. 21</b>	Kebutuhan luas Jalur Keberangkatan .....	107
<b>Tabel V. 22</b>	Kebutuhan Luas Ruang Tunggu Penumpang .....	108
<b>Tabel V. 23</b>	Perbandingan Kebutuhan Luas Eksisting dan Luas Usulan.....	110

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar II. 1</b> Peta Administrasi Kabupaten Pemalang .....	5
<b>Gambar II. 2</b> Peta Tata Letak Terminal Kabupaten Pemalang .....	6
<b>Gambar II. 3</b> Visualisasi Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Kabupaten Pemalang .....	9
<b>Gambar II. 4</b> Visualisasi Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi di Kabupaten Pemalang .....	9
<b>Gambar II. 5</b> Visualisasi Angkutan Perkotaan di Kabupaten Pemalang .....	10
<b>Gambar II. 6</b> Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Pemalang .....	11
<b>Gambar II. 7</b> Visualisasi Ojek di Kabupaten Pemalang .....	12
<b>Gambar II. 8</b> Visualisasi Becak di Kabupaten Pemalang .....	13
<b>Gambar II. 9</b> Visualisasi Coak di Kabupaten Pemalang .....	13
<b>Gambar II. 10</b> Visualisasi Delman di Kabupaten Pemalang .....	14
<b>Gambar II. 11</b> Lokasi Terminal Randudongkal Baru .....	15
<b>Gambar II. 12</b> <i>Lay out</i> Terminal Randudongkal Baru .....	22
<b>Gambar II. 13</b> Visualisasi jalur keberangkatan di Terminal Randudongkal Baru .....	23
<b>Gambar II. 14</b> Visualisasi Ruang Kantor Terminal Randudongkal Baru .....	23
<b>Gambar II. 15</b> Visualisasi Loker penjualan tiket .....	24
<b>Gambar II. 16</b> Visualisasi Ruang tunggu penumpang .....	24
<b>Gambar II. 17</b> Visualisasi Menara pengawas .....	24
<b>Gambar II. 18</b> Visualisasi fasilitas Mushola, Toilet, dan Kios/Kantin .....	25
<b>Gambar IV. 1</b> Bagan Alur pikir .....	52
<b>Gambar IV. 2</b> Bagan Alir Penelitian .....	53
<b>Gambar V. 1</b> visualisasi terminal Randudongkal Baru .....	60
<b>Gambar V. 2</b> <i>Lay out</i> Terminal Randudongkal Baru sesuai kondisi eksisting ...	61
<b>Gambar V. 3</b> Angkutan Pedesaan yang tidak memasuki Terminal .....	83
<b>Gambar V. 4</b> Peta jaringan Trayek Angkutan Pedesaan kabupaten Pemalang	84
<b>Gambar V. 5</b> Proporsi Pemilihan Moda di Wilayah Studi Kabupaten Pemalang	89
<b>Gambar V. 6</b> Proporsi Persentase Kesiediaan Pengguna Kendaraan Pribadi Berpindah ke Angkutan Umum .....	91
<b>Gambar V. 7</b> Pola Parkir Sudut 0 derajat/paralel .....	103
<b>Gambar V. 8</b> Pola parkir sudut 30 derajat .....	104
<b>Gambar V. 9</b> Pola parkir sudut 45 derajat .....	105
<b>Gambar V. 10</b> Pola parkir sudut 60 derajat .....	105
<b>Gambar V. 11</b> Pola parkir sudut 90 derajat .....	106
<b>Gambar V. 12</b> Terminal Randudongkal Baru Setelah Penyesuaian .....	113

<b>Gambar V. 13</b> Sirkulasi eksisting Angkutan Pribadi, Kend pribadi dan naik/turun pengunjung di Terminal Randudongkal Baru .....	115
<b>Gambar V. 14</b> Sirkulasi usulan Angkutan Pribadi Terminal Randudongkal Baru .....	117
<b>Gambar V. 15</b> Sirkulasi usulan Angkutan Pedesaan Terminal Randudongkal Baru .....	118
<b>Gambar V. 16</b> Sirkulasi usulan Penumpang naik/turun di Terminal Randudongkal Baru .....	119

## DAFTAR RUMUS

<b>Rumus III. 1</b>	model parkir sejajar 0 .....	41
<b>Rumus III. 2</b>	Model parkir posisi 90 .....	41
<b>Rumus III. 3</b>	Model Parkir dengan posisi miring 45.....	41
<b>Rumus III. 4</b>	Model Parkir dengan posisi miring 60.....	41
<b>Rumus III. 5</b>	Model Parkir dengan posisi miring 90.....	42
<b>Rumus III. 6</b>	Kebutuhan ruang tunggu penumpang.....	42
<b>Rumus III. 7</b>	Luas kebutuhan kamar kecil .....	43
<b>Rumus III. 8</b>	Luas kebutuhan kios .....	44
<b>Rumus III. 9</b>	luas kebutuhan taman .....	44

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Terminal merupakan salah satu bagian dari pelayanan transportasi berupa pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang/barang, serta perpindahan moda angkutan.

Menurut Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Perhubungan Darat, fungsi terminal dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur yang terkait dengan terminal, yaitu penumpang (*user*), pengelola angkutan umum (*operator*), dan pemerintah (*regulator*).

Fungsi terminal bagi penumpang (*user*) adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda ke moda yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toliet, toko, loket, dll) serta fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi (penjemput maupun pengantar). Fungsi terminal dari segi pengelola angkutan umum (*operator*) adalah untuk pengaturan pelayanan operasi kendaraan, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak kendaraan dan fasilitas pangkalan. Fungsi terminal dari segi pemerintah (*regulator*) adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pendapatan (*retribusi*) dan sebagai pengendali arus kendaraan umum.

Berdasarkan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan paragraf 3 pasal 143, kriteria pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memiliki rute tetap dan teratur, terjadwal, berawal, berakhir dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara, dan menaikkan dan

menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan.

Kabupaten Pemalang dilayani oleh Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan. Kabupaten Pemalang memiliki 10 (sepuluh) terminal yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat yaitu Terminal Induk Pemalang dengan tipe A yang terletak di kecamatan Pemalang, Terminal Angkot Sub Pemalang dengan tipe C yang terletak di kecamatan Pemalang, terminal Angkot Sub Petarukan dengan tipe C yang terletak di kecamatan Petarukan, Terminal Grosir Comal dengan tipe C yang terletak di kecamatan Comal, Terminal Angkot Sub Comal dengan tipe C yang terletak di kecamatan Comal, Terminal Belik dengan tipe C yang terletak di kecamatan Belik, terminal Moga dengan tipe C yang terletak di kecamatan Moga, Terminal Warungpring dengan tipe C yang terletak di kecamatan Warungpring, Terminal Randudongkal Lama dengan tipe C yang terletak di kecamatan Randudongkal, dan terminal Randudongkal Baru dengan tipe C yang terletak di kecamatan Randudongkal.

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  $\pm 100$  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.

Dari permasalahan tersebut dapat dikatakan bahwa Terminal Randudongkal Baru belum memenuhi standar pelayanan terminal, agar dapat menarik calon penumpang maka diperlukan kajian mengenai hal tersebut. Untuk mewujudkan fungsi terminal yang diharapkan tersebut, Terminal Randudongkal Baru perlu dilakukan "Optimalisasi Terminal". Optimalisasi Terminal Tipe C Randudongkal di Kabupaten Pematang digunakan untuk meningkatkan kinerja dalam memberikan jasa pelayanan terutama kepada pengguna jasa pelayanan angkutan umum.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang disampaikan diatas, maka dapat diidentifikasi permasalahan sebagai berikut :

1. Kinerja Terminal Randudongkal Baru yang ada saat ini tidak optimal, hal ini terlihat dari kurangnya fasilitas umum dan fasilitas penunjang; Angkutan Pedesaan yang tidak masuk terminal, serta pelayanan terminal yang tidak sesuai dengan fungsi terminal tipe C.
2. Belum adanya program rencana penambahan fasilitas untuk mengoptimalkan kinerja fasilitas terminal Randudongkal Baru

3. Tidak adanya desain *lay out* tata letak terminal, termasuk desain *lay out* fasilitas penunjang dan fasilitas umum terminal, serta tata letak sirkulasi kendaraan angkutan umum

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah yang telah diuraikan, maka disusun suatu rumusan masalah penelitian ini, sebagai berikut :

1. Bagaimana Kinerja Penyelenggaraan Pengoperasian Terminal Tipe C Randudongkal di Kabupaten Pemalang yang ada saat ini?
2. Apa permasalahan yang ada pada Terminal Tipe C Randudongkal di Kabupaten Pemalang?
3. Seperti apa usulan rencana penambahan fasilitas untuk mengoptimalkan kinerja fasilitas terminal Tipe C Randudongkal di Kabupaten Pemalang?
4. Bagaimana rancangan desain *lay out* tata letak terminal terkait penambahan fasilitas penunjang dan fasilitas umum, dan juga *lay out* tata letak sirkulasi kendaraan angkutan umum?

### **1.4 Maksud dan Tujuan**

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengoptimalkan Terminal Tipe C Randudongkal di Pemalang, agar pengoperasian Terminal Tipe C Randudongkal ini dapat terselenggara dengan baik dan memadai. Adapun tujuan dilakukanya penelitian ini adalah :

1. Mengetahui kinerja penyelenggaraan pengoperasian Terminal Tipe C Randudongkal di Pemalang yang ada saat ini
2. Mendapatkan hasil analisis permasalahan yang ada pada Terminal Tipe C Randudongkal di Pemalang
3. Memberikan usulan rencana penambahan fasilitas dalam rangka mengoptimalkan kinerja fasilitas Terminal Randudongkal Baru.

4. 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.

### **1.5 Batasan Masalah**

Guna mencapai arah yang jelas dari tujuan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, maka batasan masalah penulisan dibatasi lokasi atau fokus pada Terminal Tipe C Randudongkal di Kabupaten Pemalang, dan pembahasan penelitian dibatasi dan difokuskan pada :

1. Kinerja penyelenggaraan pengoperasian Terminal Tipe C Randudongkal di Pemalang yang ada saat ini
2. Analisis permasalahan yang ada pada Terminal Tipe C Randudongkal di Pemalang
3. Rencana usulan penambahan fasilitas dalam rangka mengoptimalkan kinerja fasilitas Terminal Randudongkal Baru
4. Rancangan desain *lay out* tata letak terminal terkait penambahan fasilitas, dan sirkulasi kendaraan angkutan umum.

## BAB II

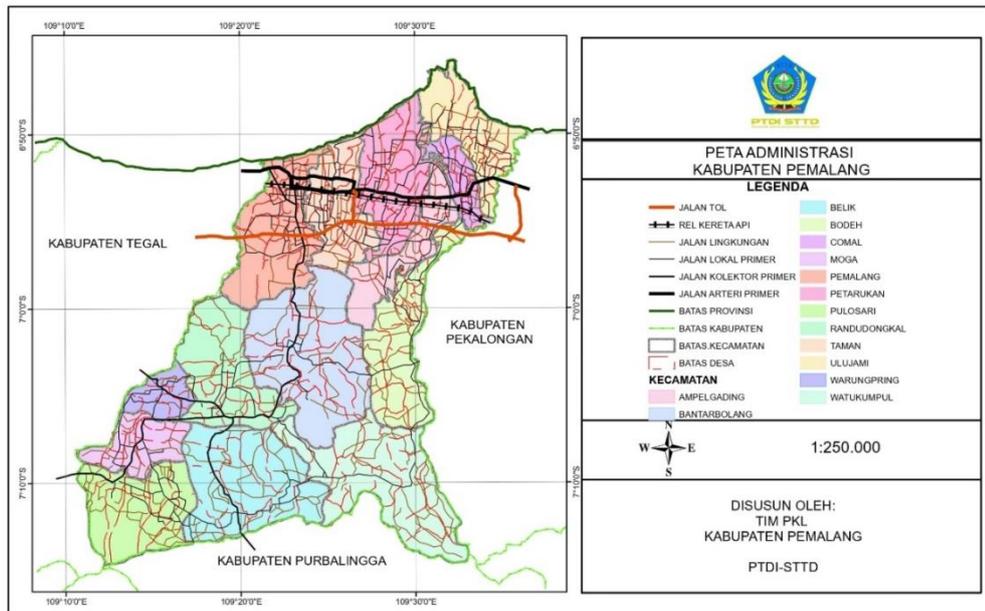
### GAMBARAN UMUM

#### 2.1 Kondisi Geografis di kabupaten Pemalang

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. Berdasarkan posisi astronomis, kabupaten pemalang terletak pada 60 52' 30" - 70 20' 11" Lintang Selatan (LS) dan antara 1090 17' 30" – 1090 40' 30" Bujur Timur (BT).

Batas wilayah Kabupaten Pemalang sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Laut Jawa
- Sebelah selatan : Kabupaten Purbalingga
- Sebelah Timur : Kabupaten Pekalongan
- Sebelah Barat : Kabupaten Tegal



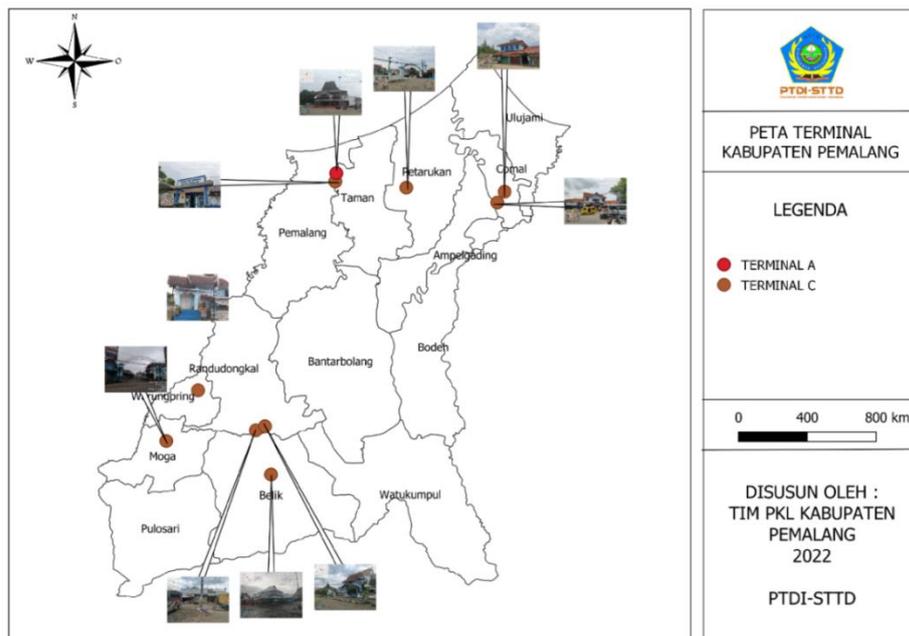
Sumber: analisis Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022

**Gambar II. 1** Peta Administrasi Kabupaten Pemalang

## 2.2 Kondisi Transportasi Kabupaten Pemalang

### 2.2.1 Jaringan Jalan dan Terminal

Dilihat dari karakteristik jaringan jalan, Kabupaten Pemalang mempunyai pola jaringan jalan linear. Kabupaten Pemalang merupakan kabupaten yang kondisi jaringan jalannya padat pada daerah tertentu terutama pada bagian pusat kegiatan. Jaringan jalan di Kabupaten Pemalang yang dikaji dibagi menjadi beberapa segmen yaitu 8 segmen jalan nasional, segmen jalan provinsi, dan segmen jalan lokal.



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022

**Gambar II. 2** Peta Tata Letak Terminal Kabupaten Pemalang

Kabupaten Pemalang memiliki 10 (sepuluh) terminal yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat. Yaitu Terminal Induk Pemalang dengan Tipe A yang terletak di Kec. Pemalang, Terminal Angkot Sub Pemalang dengan Tipe C yang terletak di Kec. Pemalang, Terminal Angkot Sub Petarukan dengan Tipe C yang terletak di Kec. Petarukan, Terminal Grosir Comal dengan Tipe C yang terletak di Kec. Comal, Terminal Angkot Sub Comal dengan Tipe C yang terletak di Kec. Comal, Terminal Belik dengan Tipe C yang terletak di Kec. Belik,

Terminal Moga dengan Tipe C yang terletak di Kec, Moga, Terminal Warungpring dengan Tipe C yang terletak di Kec. Warungpring, Terminal Randudongkal Lama dengan tipe C yang terletak di Kec. Randudongkal, dan Terminal Randudongkal dengan Tipe C yang terletak di Ke. Randundongkal.

### **2.2.2 Jumlah dan Jenis Kendaraan**

Sebagai salah satu kabupaten terbesar di Jawa Tengah dengan luas mencapai 1.115 km<sup>2</sup> Kabupaten Pemalang memiliki jumlah penduduk yang banyak pula, hal tersebut mempengaruhi jumlah kendaraan yang ada di Kabupaten Pemalang yaitu dengan jumlah kendaraan Bermotor mencapai ±542380 di tahun 2021. Kendaraan bermotor yang ada di Kabupaten Pemalang terdiri dari beberapa jenis seperti sepeda motor, mobil pribadi, mobil penumpang umum, pick up, bus kecil, bus sedang, bus besar, truk kecil, truk sedang, truk besar dan kendaraan tidak bermotor.

### **2.2.3 Pelayanan Angkutan Umum**

Kabupaten Pemalang dilayani oleh beberapa angkutan umum yang meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Paratransit. Berdasarkan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan paragraf 3 pasal 142, pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum trayek meliputi : Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Antar Provinsi, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, Angkutan Perkotaan dan Angkutan Pedesaan.

Berikut sarana angkutan umum yang digunakan masyarakat untuk mobilitas sehari-hari yang sering digunakan meliputi :

1. Angkutan Umum Dalam Trayek

Berikut merupakan data jumlah trayek dan armada pada Angkutan Umum dalam Trayek di Kabupaten Pemalang :

**Tabel II. 1** Jumlah Trayek dan Armada Angkutan Umum Dalam Trayek

<b>Angkutan Umum Dalam Trayek</b>		
<b>Jenis Angkutan</b>	<b>Jumlah Trayek</b>	<b>Jumlah Armada</b>
AKAP	3	77
AKDP	2	51
Angkot	7	68
Angdes	16	141

*Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022*

a) Angkutan Antar Kota Antar Provinsi

Angkutan Antar Kota Antar Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek (PM 15 Tahun 2015). Angkutan AKAP ini merupakan kendaraan umum yang melayani rute perjalanan dari dalam Pemalang menuju luar Pemalang baik yang masih dalam lingkup Pulau Jawa maupun luar Pulau Jawa.



*Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022*

**Gambar II. 3** Visualisasi Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Kabupaten Pemalang

b) Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek (PM 15 Tahun 2019). Angkutan AKDP ini merupakan kendaraan umum yang melayani rute perjalanan dari dalam Kabupaten Pemalang menuju luar Kabupaten Pemalang yang masih dalam lingkup Provinsi Jawa Tengah.



*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022*

**Gambar II. 4** Visualisasi Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi di Kabupaten Pemalang

c) Angkutan Perkotaan

Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek (PM 15 Tahun 2019). Berdasarkan SK Bupati Nomor 375 Tahun 1997, angkutan perkotaan di Kabupaten Pemalang terdapat 10 trayek. Setelah sekian lama beroperasi, pada tahun 2021 tercatat hanya ada 7 trayek angkot yang masih beroperasi sampai saat ini.



*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022*

**Gambar II. 5** Visualisasi Angkutan Perkotaan di Kabupaten Pemalang

d) Angkutan Pedesaan

Angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan (PM 15 Tahun 2019). Berdasarkan SK Bupati Nomor 41 Tahun 2013, angkutan pedesaan di Kabupaten Pemalang terdapat 23 trayek yang terbagi menjadi 5 berpusat. Setelah sekian lama beroperasi, pada tahun 2021 tercatat hanya ada 15 trayek angdes yang masih beroperasi sampai saat ini tahun 2022.



*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022*

**Gambar II. 6** Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Pemalang

## 2. Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

Angkutan umum tidak dalam trayek yang ada di Kabupaten Pemalang berupa angkutan paratransit. Angkutan paratransit merupakan angkutan selain angkutan umum dalam trayek dan angkutan umum tidak dalam trayek. Angkutan paratransit sering disebut transportasi informal dimana pelayanannya disediakan oleh operator dan dapat digunakan oleh setiap orang dengan kesepakatan diantara penumpang dan pengemudi, dengan menyesuaikan keinginan dari penumpang.

Kabupaten Pemalang memiliki angkutan paratransit yaitu ojek, becak, coak dan delman.

### a. Ojek

Ojek berperan penting dalam mobilitas masyarakat terutama untuk daerah – daerah yang tidak dilayani oleh angkutan umum. Namun pada kenyataannya orang – orang lebih banyak memilih untuk menggunakan ojek karena mudahnya akses ke wilayah – wilayah yang belum terlayani oleh angkutan umum. Untuk penumpang yang diangkut umumnya berjumlah satu orang.

Keberadaan ojek ini juga merupakan salah satu sumber lapangan pekerjaan masyarakat Kabupaten Pemalang sehingga ojek masih aktif beroperasi. Tarif yang dikenakan kepada penumpang didasarkan pada jarak dan kesepakatan antara pengemudi dengan penumpang.



*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022*

**Gambar II. 7** Visualisasi Ojek di Kabupaten Pemalang

b. Becak

Becak merupakan angkutan umum tidak dalam trayek. Becak memiliki kapasitas angkutan 2 orang. Tarif yang digunakan adalah sistem tawar – menawar antara pengemudi dengan penumpangnya. Keberadaan becak di Kabupaten Pemalang di Kabupaten Pemalang sudah dikalahkan dengan keberadaan ojek dimana sekarang masyarakat ingin cepat sampai tujuan, hal inilah yang menyebabkan becak jarang digunakan.



*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022*

**Gambar II. 8** Visualisasi Becak di Kabupaten Pemalang

c. *Coak*

*Coak* merupakan angkutan tidak dalam trayek yang banyak beroperasi di daerah Pemalang Selatan. Keberadaan *coak* di Pemalang Selatan bisa dibilang cukup populer dikalangan masyarakat, khususnya pada daerah yang tidak terlayani angkutan pedesaan. Tarif yang dikenakan kepada penumpang didasarkan pada jarak.



*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022*

**Gambar II. 9** Visualisasi Coak di Kabupaten Pemalang

d. Delman

Delman merupakan angkutan umum tidak dalam trayek. Tarif yang digunakan adalah sistem tawar menawar antar pengemudi dan penumpangnya. Keberadaan delman di Kabupaten Pemalang sudah jarang digunakan karena dikalahkan dengan

keberadaan ojek dimana sekarang masyarakat ingin cepat sampai tujuan, hal inilah yang menyebabkan delman jarang digunakan.



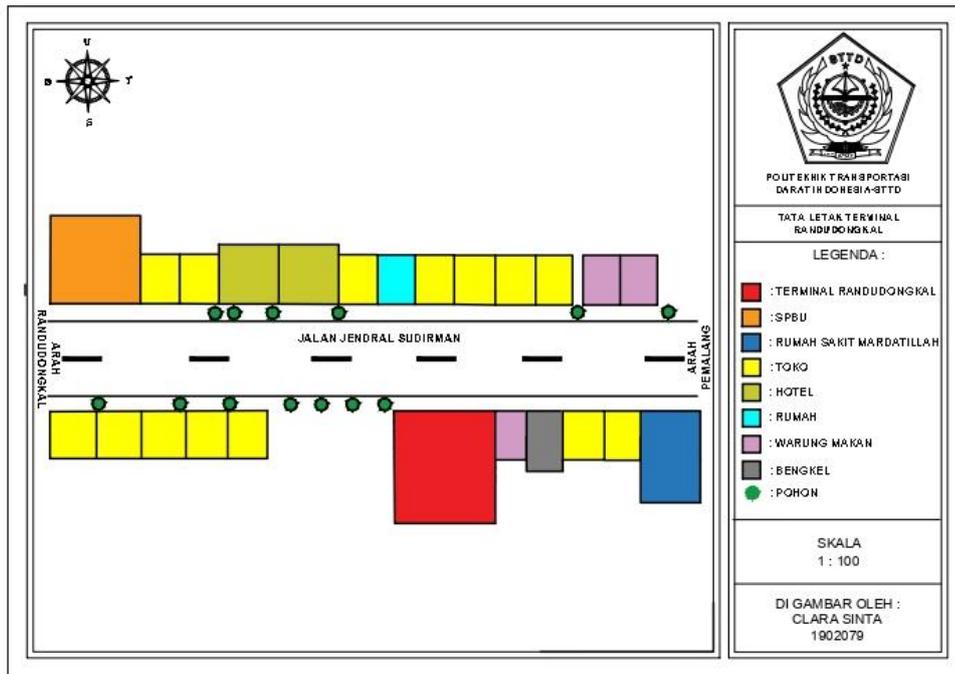
*Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022*

**Gambar II. 10** Visualisasi Delman di Kabupaten Pemalang

### **2.3 Kondisi Wilayah Kajian**

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.

Berikut letak lokasi Terminal Randudongkal Baru :



Sumber : hasil analisis, 2022

**Gambar II. 11** Lokasi Terminal Randudongkal Baru

**Tabel II. 2** Daftar Trayek Angkutan Pedesaan Sesuai SK Bupati Nomor 41 Tahun 2013

No.	JALUR ANGKUTAN PEDESAAN
1	2
1.	<p>Untuk Wilayah Pemalang</p> <p>A. BERPUSAT DI COMAL</p> <p>2.1 Terminal Comal – Amperlgading – Karangtalok – Kemuning – Tegalsari – Kendalsari – Gondang – Jebed – Pasar Banjardawa PP</p> <p>2.2 Terminal Comal – Bodeh – Kebandaran – Babakan – Kesesirejo – Kalidawa – Jatingarang – Medayu – Cawet – Cikadu PP</p> <p>2.3 Terminal Comal – Jatirejo – Panjunan –</p>

	<p>Kendaldoyong – Pesantren – Sikandang –  Temuireng – Petarukan PP</p> <p>2.4 Terminal Comal – Sidorejo – Gedek – Gintung  – Sarwodadi – Susukan Mojo – Limbangan –  Ketapang – Blendung PP</p> <p>2.5 Terminal Comal – Ambokulon – Pegergunung  – Pamutih – Blendung PP</p> <p>2.6 Terminal Comal – Rowosari – Samong –  Tasikrejo – Kaliprau – Blendung PP</p> <p>2.7 Terminal Comal – Kauman – Susukan –  Klegen – Sidokare – Panjunan – Kebojongan  PP</p> <p>2.8 Comal – Petarukan – Pemaalang –  Randudongkal PP</p> <p>2.9 Comal – Pemaalang – Randudongkal – Moga  PP</p> <p><b>B. BERPUSAT DI PETARUKAN</b></p> <p>1.1 Petarukan – Iser – Petanjungan –  Karangasem – Widodaren – Comal PP</p> <p>1.2 Klareyan – Tegalmati – Petarukan – Serang  – Sitemu – Gondang – Pener – Pengadengan  – Petarukan – Bulu – Pegundan – Klareyan  PP</p>
--	---

2.	<p>Untuk Wilayah Pematang Selatan</p> <p>A. BERPUSAT DI BANTARBOLANG</p> <p>1.1 Bantarbolang – Glandang – Kuta – Lenggerong – Paduraksa – Bojongbata- Jl. Gatot Subroto – Jl. dr. Cipto Mangunkusumo – Jl. Pemuda – Jl. Jendral Sudirman - Pasar Pagi PP</p> <p>1.2 Bantarbolang – Karanganyar – Suru – Pedagung – Pasir – Kwasen – Kesesirejo PP</p> <p>1.3 Bantarbolang – Kaliruyung – Semiliran – Kebongede – Klapa Nunggal – Peguyangan – Lenggerong – Silarang – Paduraksa – Bojongbata – Jl. Sulawesi – Jl. Tentara Pelajar – Jl. dr, Cipto Mangunkusumo – Jl. Wahid Hasyim – Perhutani – Jl. Jendral Sudirman – BCA – Pasar Pagi Pematang PP</p> <p>B. BERPUSAT DI RANDUDONGKAL</p> <p>2.1 Terminal Randudongkal – Lodaya – Kalimas – Kejene – Kalitorong – Mangli – Tanahbaya PP</p> <p>2.2 Terminal Randudongkal – Semaya – Wanarata – Bantarbolang</p> <p>2.3 Terminal Randudongkal – Semingkir – Wisnu – Watukumpul PP</p> <p>2.4 Terminal Randudongkal – Lodaya – Rembul – Cibuyur – Warungpring PP</p> <p>2.5 Terminal Randudongkal – Sikasur – Bulakan – Belik – Watukumpul – Cikadu PP</p> <p>2.6 Terminal Randudongkal – Mejangong – Kecepat – Kebanggan – Moga PP</p> <p>C. BERPUSAT DI MOGA</p> <p>2.1 Terminal Moga – Sima – Walangsanga – Karangsari – Simpar PP</p>
----	--

	<p>2.2 Terminal Moga – Pulosari – Pratin – Belik PP</p> <p>2.3 Terminal Moga – Sima – Mandiraja – Gendoang – Pakembaran – Warungpring PP</p>
--	--

*Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Pematang 2022*

**Tabel II. 3** Data Trayek Angkutan Pedesaan Pada Kondisi Eksisting

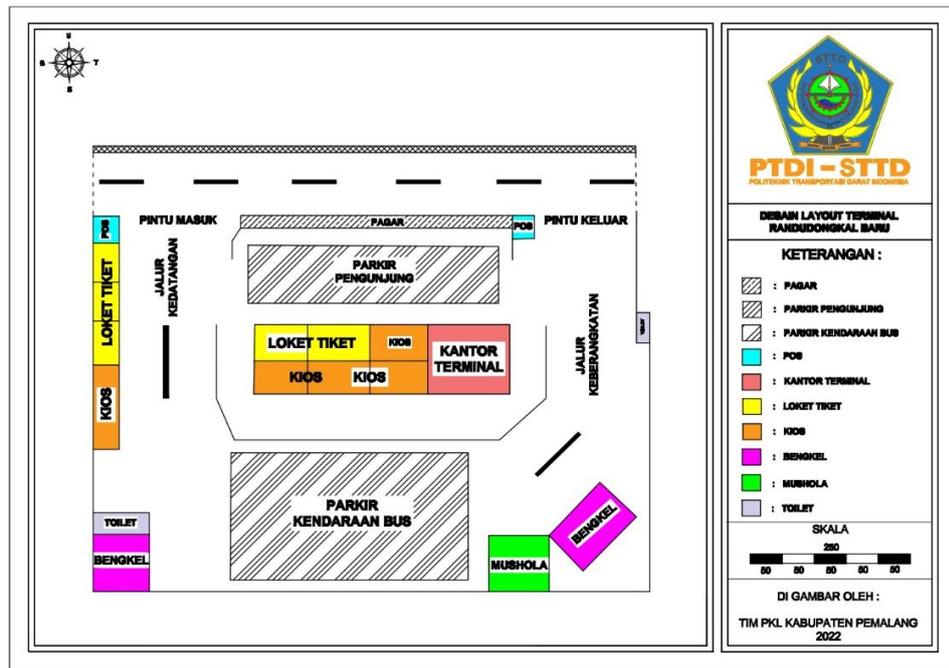
Trayek	WARNA	TIPE KEND	KAPASITAS	KEPEMILIKAN	JUMLAH		PANJANG TRAYEK	RUTE YANG DILALUI	PEMBERANGKATAN	TARIF		PEJABAT PEMBERI	WAKTU PERJALAN
					IZIN	OP				PELAJAR	UMUM		
Rddk - Warungpring	Kuning	MPU	10	KOPERASI	33	29	8,1	Jl. Gatot Subroto - Jl. Jendral Sudirman - Jl. Raya Randudongkal - Jl. Raya Gembyang - Jl. Raya Wr. Pring	TIDAK TERJADWAL	2000	5000	DINAS PERHUBUNGAN	22
Rddk - Moga	Kuning	MPU	10	KOPERASI	22	22	12,6	Jl. Gatot Subroto - Jl. Jendral Sudirman - Jl. Raya Randudongkal - Jl. Raya Mejangong - Jl. Raya Randudongkal-Guci - Jl. Raya Moga	TIDAK TERJADWAL	2000	5000	DINAS PERHUBUNGAN	27
Rddk - Kreyo	Kuning	MPU	10	KOPERASI	33	4	8,9	Jl. Gatot Subroto - Jl. Jendral Sudirman - Jl. Raya Randudongkal - Jl. Raya Warungpring - Jl. Raya Cibuyur - Jl. Rembul Kreyo - Jl. Raya Kreyo	TIDAK TERJADWAL	2000	6000	DINAS PERHUBUNGAN	28
Rddk - Kalimas	Kuning	MPU	10	KOPERASI	29	17	5,8	Jl. Gatot Subroto - Jl. Jendral Sudirman - Jl. Raya Randudongkal - Jl. Raya Warungpring - Jl. Raya Kalimas-Pasar Kalimas	TIDAK TERJADWAL	2000	5000	DINAS PERHUBUNGAN	19

Trayek	WARNA	TIPE KEND	KAPASITAS KEND/ORANG	KEPEMILIKAN	JUMLAH		PANJANG TRAYEK	RUTE YANG DILALUI	PEMBERANGK ATAN	TARIF		PEJABAT PEMBERI	WAKTU PERJALA
					IZIN	OP				PELAJAR	UMUM		
Rddk - Kejene	Kuning	MPU	10	KOPERSI	29	4	10,7	Jl. Gatot Subroto - Jl. Jendral Sudirman - Jl. Raya Randudongkal - Jl. Raya Mejugong - Jl. Raya Kecepit - Jl. Raya Moga	TIDAK TERJADWAL	2000	7000	DINAS PERHUBUNGAN	21
Rdck - Waranata	Kuning	MPU	10	KOPERSI	10	6	15,4	Jl. Gatot Subroto - Jl. Jendral Sudirman - Jl. Raya Randudongkal - Jl. Raya Semingkir - Jl. Sutomo	TIDAK TERJADWAL	2000	5000	DINAS PERHUBUNGAN	29
Rddk - Tanabaya	Kuning	MPU	10	KOPERSI	29	6	7,4	Jl. Gatot Subroto - Jl. Jendral Sudirman - Jl. Raya Randudongkal - Jl. Raya Kalimas - Jl. Raya Warungpring - Jl. Raya Kemiri Sewu - Jl. Raya Tanahbaya	TIDAK TERJADWAL	2000	7000	DINAS PERHUBUNGAN	29
Rddk - Semingkir	Kuning	MPU	10	KOPERSI	10	16	6,8	Jl. Gatot Subroto - Jl. Jendral Sudirman - Jl. Raya Randudongkal - Jl. Raya Karangmoncol - Jl. Raya Semingkir - Jl. Suwaryo	TIDAK TERJADWAL	2000	6000	DINAS PERHUBUNGAN	19
Bantarbolang - Pasar Pagi	Kuning	MPU	10	KOPERSI	12	4	16,2	Jl. Mawar - Jl. Menur - Jl. Jend Sudirman - Jl. A. Yani - Jl. Gatot Subroto - Jl. Di Panjaitan - Jl. Raya Bantarbolang	TIDAK TERJADWAL	2000	6000	DINAS PERHUBUNGAN	47

Trayek	WARNA	TIPE KEND	KAPASITAS KEND/ORANG	KEPEMI LIKAN	JUMLAH		PANJANG TRAYEK	RUTE YANG DILALUI	PEMBERANGK ATAN	TARIF		PEJABAT PEMBERI	WAKTU PERJALA
					IZIN	OP				PELAJAR	UMUM		
Comal - Pamutih	Kuning	MPU	10	KOPERA SI	10	8	8,6	Jl. Raya Ahmad Yani - Jl. Raya Pantura - Jl. Raya Sidorejo - Jl. Raya Ambokulon - Jl. Raya Pagergunung - Jl. Wangkal - Jl. Akasia	TIDAK TERJADWAL	2000	7000	DINAS PERHUBUNGAN	24
Comal - Kebojongan	Kuning	MPU	10	KOPERA SI	6	4	8,8	Jl. Raya Ahmad Yani - Jl. Raya Pantura - Jl. Raya Kauman - Jl. Amarta - Jl. Desa Klegen - Jl. Raya Kebojongan	TIDAK TERJADWAL	2000	7000	DINAS PERHUBUNGAN	18
Comal - Kaliprau	Kuning	MPU	10	KOPERA SI	15	4	10,7	Jl. Raya Ahmad Yani - Jl. Raya Pantura - Jl. Raya Sidorejo - Jl. Bulak Ambowetan - Jl. Desa Bumirejo	TIDAK TERJADWAL	2000	6000	DINAS PERHUBUNGAN	21
Comal - Mojo	Kuning	MPU	10	KOPERA SI	15	5	12,2	Jl. Raya Ahmad Yani - Jl. Raya Pantura - Jl. Gintung - Jl. Sarwodadi - Jl. Wonokromo - Jl. Raya Desa Mojo	TIDAK TERJADWAL	2000	7000	DINAS PERHUBUNGAN	23
Comal - Pesantren	Kuning	MPU	10	KOPERA SI	25	5	7,8	Jl. Raya Ahmad Yani - Jl. Raya Pantura - Jl. Raya Kauman - Jl. Desa Wonokromo - Jl. Desa Pesantren	TIDAK TERJADWAL	2000	6000	DINAS PERHUBUNGAN	25
Comal - Sragi	Kuning	MPU	10	KOPERA SI	4	3	5,5	Jl. Raya Ahmad Yani - Jl. ST KA - Jl. Raya Tumbal Comal - Jl. Raya Tumbal - Jl. Raya Sragi - Jl. Raya Jatimalang	TIDAK TERJADWAL	2000	7000	DINAS PERHUBUNGAN	23
Comal - Kesesirejo	Kuning	MPU	10	KOPERA SI	20	4	13,3	Jl. Raya Ahmad Yani - Jl. Raya Pendowo Bodeh - Jl. Raya Sukorejo - Jl. Raya Kesesi Comal - Jl. Raya Srinahan	TIDAK TERJADWAL	2000	7000	DINAS PERHUBUNGAN	36

*Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Pemalang 2022*

Untuk mengetahui gambaran secara umum mengenai Terminal Randudongkal Baru, berikut adalah visualisasi peta *lay out* Terminal Randudongkal Baru :



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Pemalang 2022

**Gambar II. 12** *Lay out* Terminal Randudongkal Baru

Berdasarkan diagram diatas dapat diketahui bahwa kondisi fasilitas umum yang ada di Terminal Randudongkal dalam kondisi baik.

Berikut fasilitas dan visualisasi yang terdapat di Terminal Randudongkal Baru :



*Sumber : hasil dokumentasi pribadi, 2022*

**Gambar II. 13** Visualisasi jalur keberangkatan di Terminal Randudongkal Baru

Jalur Keberangkatan digunakan sebagai tempat menaikkan penumpang dan tempat keberadaan angkutan yang beroperasi.



*Sumber : hasil dokumentasi pribadi, 2022*

**Gambar II. 14** Visualisasi Ruang Kantor Terminal Randudongkal Baru



*Sumber : hasil dokumentasi pribadi, 2022*

**Gambar II. 15** Visualisasi Loker penjualan tiket



*Sumber : hasil dokumentasi pribadi, 2022*

**Gambar II. 16** Visualisasi Ruang tunggu penumpang



*Sumber : hasil dokumentasi pribadi, 2022*

**Gambar II. 17** Visualisasi Menara pengawas

Fasilitas penunjang yang ada di Terminal Randudongkal Baru diantaranya :



*Sumber : hasil dokumentasi pribadi*

**Gambar II. 18** Visualisasi fasillitas Mushola, Toilet, dan Kios/Kantin

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 Aspek Legalitas**

Aspek legalitas merupakan aspek yang menjadi dasar peneliti dalam mengkaji penelitian ini. Aspek legalitas berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang telah disahkan pemerintah.

3.1.1 UU. No 22 Tahun 2009 Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Berdasarkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat beberapa pasal yang menjelaskan dan mengatur tentang terminal.

1. Pasal 1 menjelaskan tentang pengertian terminal yaitu pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang serta perpindahan moda angkutan.
2. Pasal 33 ayat (1) menjelaskan Fungsi terminal bahwa pembangunan dan penyelenggaraan terminal dilakukan untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intra moda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan terminal. Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tersebut berupa Terminal Penumpang dan/atau Terminal Barang.
3. Pasal 23 (1) menjelaskan tentang penyediaan fasilitas bagi penumpang penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui sebagaimana dimaksud dalam pasal 22 ayat (2) huruf a luasan dan jenisnya disesuaikan dengan kebutuhan. fasilitas

sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilengkapi dengan rambu dan/atau petunjuk.

4. Pasal 32 menjelaskan tentang Daerah Lingkungan Kerja Lingkungan kerja terminal penumpang merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas terminal sebagaimana dimaksud dalam pasal 20. Pengaturan dan pemanfaatan daerah lingkungan kerja terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi tanggung jawab penyelenggara terminal. Lingkungan kerja terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk pelaksana pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas terminal. Lingkungan kerja terminal harus dimanfaatkan semaksimal mungkin untuk kegiatan penyelenggara terminal.
5. Pasal 33 tentang Daerah Pengawasan, Daerah pengawasan terminal merupakan daerah di luar daerah lingkungan kerja terminal, yang diawasi oleh petugas terminal untuk kelancaran arus lalu lintas sekitar terminal dan pengendalian pelayanan angkutan penumpang. Kelancaran arus lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas.
6. Pasal 34 menjelaskan bahwa Terminal Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe A, tipe B dan tipe C . Setiap tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibagi dalam beberapa kelas berdasarkan intensitas Kendaraan yang dilayani.
7. Pasal 37 ayat (1) menjelaskan tentang penetapan lokasi terminal, menyebutkan bahwa penentuan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
8. Pasal 37 ayat (2) menjelaskan tentang penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan :

- a. Tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;
- b. Kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
- c. Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas;
- d. Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
- e. Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
- f. Permintaan angkutan;
- g. Kelayakan teknis, finansial dan ekonomi;
- h. Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan;
- i. Kelestarian lingkungan hidup
- j. Pasal 38 ayat (1) menjelaskan bahwa setiap penyelenggaraan Terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yaitu memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

3.1.2 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Rencana umum Jaringan Trayek perkotaan memuat paling sedikit:

- a. Asal dan tujuan trayek perkotaan
- b. Tempat persinggahan trayek perkotaan
- c. Jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota
- d. Perkiraan permintaan jasa penumpang angkutan perkotaan, dan
- e. Jumlah kebutuhan kendaraan angkutan perkotaan

3.1.3 Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

3.1.4 Berdasarkan PM Perhubungan NO. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

1. Pasal 8 menjelaskan tentang Simpul Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ditetapkan oleh:
  - a. Menteri untuk Simpul terminal penumpang tipe A;
  - b. Gubernur untuk Simpul terminal penumpang tipe B;
  - c. Bupati/Walikota untuk simpul terminal tipe C; dan
  - d. Gubernur DKI Jakarta Untuk Simpul terminal tipe B dan C di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
2. Pasal 39 menjelaskan tentang fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 31 ayat (2) huruf a terdiri atas:
  - a. Jalur keberangkatan kendaraan;
  - b. Jalur kedatangan kendaraan;
  - c. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
  - d. Tempat naik turun penumpang
  - e. Tempat parkir kendaraan;
  - f. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup;
  - g. Perlengkapan jalan;
  - h. Media informasi;
  - i. Kantor penyelenggara terminal; dan
  - j. Loket penjualan tiket.

Fasilitas utama sebagaimana dimaksud pada pasal 39 huruf a, huruf b, huruf e serta pasal 40 huruf c dan d yang berupa jalur keberangkatan, jalur kedatangan, lajur pejalan kaki, tempat berkumpul darurat, dan tempat parkir kendaraan dapat ditempatkan dalam satu area. Selain fasilitas utama yang sebagaimana dimaksud pada pasal 39, Terminal penumpang juga dilengkapi dengan fasilitas berupa :

- 1) Pelayanan pengguna Terminal dari pengusaha bus (*Costumer Service*);
  - 2) *Outlet* pembelian tiket secara *online*;
  - 3) Jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus; dan
  - 4) Tempat berkumpul darurat
3. Pasal 42 menjelaskan tentang Fasilitas Penunjang fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud dalam pasal 31 ayat (2) huruf b merupakan fasilitas yang disediakan di terminal sebagai penunjang kegiatan pokok terminal. Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
- a. Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui;
  - b. Pos kesehatan;
  - c. Fasilitas kesehatan;
  - d. Fasilitas peribadatan;
  - e. Pos polisi;
  - f. Alat pemadam kebakaran;
  - g. Fasilitas umum;
- Fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf g meliputi:
- a. Toilet
  - b. Rumah makan;
  - c. Fasilitas telekomunikasi;
  - d. Tempat istirahat awak kendaraan;
  - e. Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;
  - f. Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang,
  - g. Fasilitas kebersihan;
  - h. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
  - i. Fasilitas Perdagangan, pertokoan; dan/atau ;
  - j. Fasilitas penginapan

Jumlah dan jenis fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disesuaikan dengan tipe dan klasifikasi terminal.

1. PP No. 79 Tahun 2013 terminal penumpang adalah untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan diselenggarakan terminal penumpang
2. Surat Keputusan Dirjen Nomor 687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
3. Standar Pelayanan Angkutan Umum  
Untuk mengetahui pelayanan angkutan umum sudah berjalan dengan baik atau belum, dapat dievaluasi dengan memakai indikator kendaraan angkutan umum baik dari standar *world bank* atau standar yang telah ditetapkan pemerintah. Untuk indikator standar pelayanan kendaraan umum dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel III. 1** Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Parameter	Standar
1	Waktu antara ( <i>headway</i> )	10-20 menit*
2	Waktu antara/waktu tunggu 1. Rata-rata 2. Maksimum	5-10 menit** 10-20 menit**
3	Faktor Muat ( <i>load factor</i> )	70%*
4	Jarak perjalanan	230-260 (Km/kendaraan/hari)*
5	Kapasitas operasi	80-90%*
6	Waktu perjalanan 1. Rata-rata 2. Maksimum	1-1,5 jam** 2-3 jam**
7	Kecepatan perjalanan	

1. Daerah padat	10 – 12 Km/jam**
2. Daerah jalur khusus (busway)	15 – 18 Km/jam**
3. Daerah kurang padat	25 Km/jam**

*World bank* \*\*Direktorat Jendral Perhubungan Darat

*Sumber : Nasution (dalam Bagastya,2021)*

4. Berdasarkan PM Perhubungan 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.
  - a. Pasal 2 tentang standar pelayanan terminal penumpang merupakan pedoman bagi penyelenggara terminal angkutan jalan dalam memberikan pelayanan jasa kepada seluruh pengguna terminal.
  - b. Pasal 3 ayat (1) tentang standar pelayanan terminal penumpang diterminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dalam pasal 2, wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang mencakup:
    - 1) Pelayanan keselamatan
    - 2) Pelayanan keamanan
    - 3) Pelayanan kenyamanan
    - 4) Pelayanan kemudahan/keterjangkauan
  - c. Pasal 3 ayat (2) keselamatan diterminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
    - 1) Jalur pejalan kaki
    - 2) Fasilitas keselamatan jalan
    - 3) Jalur evakuasi
    - 4) Alat pemadam kebakaran
    - 5) Pos, fasilitas, dan petugas kesehatan
    - 6) Pos, fasilitas, dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum
    - 7) Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum

- 8) Informasi fasilitas keselamatan
  - 9) Informasi fasilitas kesehatan
  - 10) Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor.
- d. Keamanan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
- 1) Fasilitas keamanan
  - 2) Media pengaduan gangguan keamanan
  - 3) Petugas keamanan
- e. Kenyamanan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
- 1) Ruang tunggu
  - 2) Toilet
  - 3) Fasilitas peribadatan/musholla
  - 4) Ruang terbuka hijau
  - 5) Rumah makan
  - 6) Fasilitas dan petugas kebersihan
  - 7) Tempat istirahat awak kendaraan
  - 8) Area merokok
  - 9) Drainase
  - 10) Area yang tersedia jaringan internet
  - 11) Ruang baca
  - 12) Lampu penerangan ruangan
- f. Kemudahan/keterjangkauan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
- 1) Letak jalur pemberangkatan
  - 2) Letak jalur kedatangan
  - 3) Informasi pelayanan
  - 4) Informasi angkutan lanjutan

- 5) Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum
- 6) Tempat penitipan barang
- 7) Fasilitas pengisian baterai
- 8) Tempat naik turun penumpang
- 9) Tempat parkir kendaraan umum dan angkutan pribadi

5. Pasal 32 menjelaskan tentang Daerah Lingkungan Kerja Lingkungan kerja terminal penumpang merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas terminal sebagaimana dimaksud dalam pasal 20. Pengaturan dan pemanfaatan daerah lingkungan kerja terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi tanggung jawab penyelenggara terminal. Lingkungan kerja terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk pelaksana pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas terminal. Lingkungan kerja terminal harus dimanfaatkan semaksimal mungkin untuk kegiatan penyelenggara terminal.

6. Pasal 33 tentang Daerah Pengawasan, Daerah pengawasan terminal merupakan daerah di luar daerah lingkungan kerja terminal, yang diawasi oleh petugas terminal untuk kelancaran arus lalu lintas sekitar terminal dan pengendalian pelayanan angkutan penumpang. Kelancaran arus lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas.

## 3.2 Aspek Teoritis

### 3.2.1 Terminal

1. Morlok (dalam Hanindyaguna,2020) menyebut terminal sebagai fasilitas dengan kumpulan kegiatan yang sangat kompleks. Banyak kegiatan tertentu yang dilakukan disana yang terkadang bersamaan, terkadang paralel dan terkadang linier.
2. Berry (dalam Alimissyahadah,2021) menyebut terminal sebagai suatu ruang atau tempat dalam kota yang dipergunakan untuk mengakhiri atau mengawali perjalanan kendaraan penumpang umum, serta tempat berlangsungnya kegiatan penumpang naik dan turun serta bongkar muat barang.
3. UU. No 22 Tahun 2009 Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
4. PP No. 79 Tahun 2013 terminal penumpang adalah untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan diselenggarakan terminal penumpang.
5. PM. No 24 Tahun 2021 Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Terminal secara lengkap dapat di definisikan sebagai suatu simpul dalam sistem jaringan transportasi yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau bongkar muat barang untuk pengendalian lalu lintas, sebagai tempat pergantian antar moda dan sebagai tujuan akhir dari suatu paket asal tujuan (*origin destination*). Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, tipe dan

kelas terminal penumpang menurut peran pelayanannya terdiri dari :

1. Terminal Penumpang Tipe A

Terminal penumpang tipe A merupakan terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antarprovinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/atau angkutan perdesaan serta dapat dipadukan dengan simpul moda lain.

2. Terminal Penumpang Tipe B merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan perdesaan serta dapat dipadukan dengan simpul moda lain.

3. Terminal Penumpang Tipe C merupakan terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan serta dapat dipadukan dengan simpulmoda lain.

### **3.2.2 Pengertian Kinerja**

1. Menurut Bernardin dan Russel (dalam Alimissyahadah,2021) memberikan pengertian atau kinerja sebagai berikut;" *performance is defined as the record of outcomes produced on a specified job function or activity during time periode*". Prestasi atau Kinerja adalah catatan tentang hasil-hasil yang diperoleh dari fungsi fungsi pekerjaan tertentu atau kegiatan selama kurun waktu tertentu.
2. Ilyas (dalam Alimissyahadah, 2021) Kinerja adalah penampilan hasil kerja personil maupun dalam suatu organisasi. Penampilan hasil karya tidak terbatas kepada personil yang memangku jabatan fungsional maupun struktural tetapi juga kepada keseluruhan jajaran personil didalam organisasi.
3. Simanjuntak (dalam Bagastya, 2021) Mengemukakan kinerja adalah tingkat pencapaian hasil atas pelaksanaan tugas tertentu. Kinerja Perusahaan adalah tingkat pencapaian hasil dalam rangka mewujudkan tujuan perusahaan. Manajemen Kinerja adalah keseluruhan kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja perusahaan atau organisasi, termasuk kinerja masing masing.

## **3.3 Aspek Teknis**

### **3.3.1 Tata Letak (*Lay Out*) Terminal**

Dalam PM 24 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan barang dijelaskan bahwa terminal memiliki fasilitas yang mendukung kegiatan terminal dan terletak di lingkungan kerja terminal. Sirkulasi baik di daerah pengawasan terminal dan lingkungan kerja terminal juga harus diperhatikan. Dengan demikian maka dalam pembangunan terminal *lay out* atau desain terminal yang baik dengan memperhatikan kelengkapan fasilitas, sirkulasi baik angkutan, orang maupun kendaraan pribadi

sangat diperlukan agar menciptakan pergerakan di dalam terminal lancar dan terkendali.

### **3.3.2 Pola Pergerakan**

Pola pergerakan yang terjadi di dalam terminal meliputi pergerakan kendaraan dan pergerakan orang. Abubakkar, dkk (1996), menyebutkan dari pola pergerakan tersebut dapat dilihat derajat kedekatan dari masing- masing fasilitas utama. Sedangkan pada fasilitas pendukung dengan mengamati pergerakan orang(penumpang).

Pola pergerakan dari masing- masing yang harus diamati adalah sebagai berikut :

#### **a. Pola pergerakan kendaraan**

Pola pergerakan kendaraan di dalam terminal meliputi : pergerakan angkutan umum serta pergerakan angkutan pribadi. Pergerakan ini harus dipisahkan secara jelas dengan harapan tidak terjadi konflik pada pola pergerakan.

##### **1) Pergerakan angkutan umum**

Pola pergerakan dimulai ketika kendaraan masuk pintu utama kemudian masuk ke pelataran parkir selanjutnya ke jalur keberangkatan. Kemudian melanjutkan pergerakan keluar.

##### **2) Pergerakan kendaraan pribadi**

Pola pergerakan dimulai ketika kendaraan masuk pintu utama kemudian masuk ke pelataran parkir dan keluarmelalui pintu keluar terminal.

#### **b. Pola pergerakan orang**

Pola Pergerakan orang terbagi atas pergerakan orang

datang dan pergerakan orang berangkat .

1) Pergerakan orang datang

Pergerakan orang datang dimulai dari orang turun dari angkutan umum menuju jalur pejalan kaki untuk pergi ke ruang tunggu penumpang untuk menunggu angkutan sesuai tujuan atau menuju ketempat pejemputan.

2) Pergerakan orang berangkat

Pergerakan orang berangkat adalah turun dari kendaraan di jalur kedatangan selanjutnya menuju gedung terminal untuk membeli tiket angkutan pada loket yang tersedia. Kemudian menunggu di ruang tunggu atau langsung menuju jalur pemberangkatan dan keluar dari terminal.

### **3.3.3 Sistem Pemberhentian Bus**

Secara umum sistem pemberhentian angkutan terdapat 2 tipe. Yaitu pemberhentian segaris dan pemberhentian ujung. Masing-masing dari sistem ini memiliki kelebihan dan kekurangan, oleh karena itu perlu dicermati penempatan penggunaannya.

1. Sistem pemberhentian segaris memiliki kriteria sebagai berikut :
  - a. Kendaraan umum berhenti sejajar dengan peron
  - b. Sistem pelayanan angkutan adalah angkutan yang datang terlebih dahulu dilayani terlebih dahulu dan berangkat lebih dulu.
  - c. Untuk jumlah angkutan yang besar diperlukan lajur parallel dengan masing-masing memiliki peron sendiri.
2. Sistem pemberhentian ujung memiliki kriteria sebagai berikut :
  - a. Angkutan umum berhenti membentuk sudut terhadap

- peron
- b. Cukup baik untuk kendaraan dalam jumlah banyak
  - c. Angkutan yang datang belakangan dapat keluar terlebih dahulu tanpa harus menunggu kendaraan sebelumnya yang telah berparkir sebelumnya untuk berjalan.

### **3.3.4 Pintu Masuk dan Keluar Terminal**

Pintu masuk dan pintu keluar merupakan salah satu aspek penting dari suatu terminal sehingga perlu adanya pembatasan yang jelas mengenai pintu keluar dan pintu masuk. Hal ini agar tidak terjadi pergerakan kendaraan yang dapat mengganggu kendaraan lainnya (terjadi konflik/persilangan). Oleh karena itu pintu masuk dan pintu keluar harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pintu terminal harus terpisah secara jelas dan tegas dengan menggunakan pulau atau melalui jarak
- 2) Jarak pintu keluar dan masuk terminal diusahakan memiliki jarak yang cukup jauh agar apabila terjadi antrian tidak menimbulkan gangguan arus lalu lintas di terminal
- 3) Kemacetan di persimpangan harus dihindari juga pada jalan penghubung ke terminal maka diupayakan untuk tidak terjadipersilangan kendaraan.

### **3.3.5 Peninjauan Kebutuhan Terminal**

Dengan berdasarkan buku yang dibuat oleh Abubakar, dkk (1996) guna mengukur kebutuhan luas fasilitas utamadan 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 :

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

**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 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)

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)

### 3.4 Aspek Hukum

1. Berdasarkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat beberapa pasal yang menjelaskan dan mengatur tentang terminal.
  - a. Pasal 1 menjelaskan tentang pengertian terminal yaitu pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang serta perpindahan moda angkutan.
  - b. Pasal Pasal 33 ayat (1) menjelaskan Fungsi terminal bahwa pembangunan dan penyelenggaraan terminal dilakukan untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intra moda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan terminal. Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tersebut berupa Terminal Penumpang dan/atau Terminal Barang.
  - c. Pasal 34 menjelaskan bahwa Terminal Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe A, tipe B dan tipe C. Setiap tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibagi dalam

beberapa kelas berdasarkan intensitas Kendaraan yang dilayani.

- d. Pasal 37 ayat (1) menjelaskan tentang penetapan lokasi terminal, menyebutkan bahwa penentuan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
  - e. Pasal 37 ayat (2) menjelaskan tentang penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan :
    - 1) Tingkat Aksesibilitas pengguna jasa angkutan;
    - 2) Kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
    - 3) Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas;
    - 4) Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusatkegiatan;
    - 5) Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
    - 6) Permintaan angkutan;
    - 7) Kelayakan teknis, finansial dan ekonomi;
    - 8) Keamanan dan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan;
    - 9) Kelestarian lingkungan hidup
  - f. Pasal 38 ayat (1) menjelaskan bahwa setiap penyelenggaraan Terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yaitu memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi fasilitas utamadan fasilitas penunjang.
2. Berdasarkan PM No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan TerminalPenumpang Angkutan Jalan.

- 1) Pasal 8 menjelaskan tentang Kewenangan Penetapan Terminal Penumpang, Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ditetapkan oleh:
  - a) Menteri, untuk Simpul Terminal Penumpang tipe A;
  - b) Gubernur, untuk Simpul Terminal penumpang tipe B;
  - c) Bupati / Walikota, untuk Simpul Terminal Penumpang tipe C; dan
  - d) Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Untuk Simpul Terminal Penumpang tipe B dan tipe C di wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
  
- 2) Pasal 31 (1) menjelaskan tentang setiap penyelenggara Terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas Terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas fasilitas utama dan fasilitas penunjang.
  
- 3) Pasal 39 menjelaskan tentang fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 31 ayat (2) huruf a terdiri atas :
  - a) Jalur keberangkatan;
  - b) Jalur kedatangan;
  - c) Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
  - d) Tempat naik turun penumpang;
  - e) Tempat parkir kendaraan;
  - f) Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*);
  - g) Perlengkapan jalan;
  - h) Media informasi;
  - i) Kantor penyelenggara Terminal; dan
  - j) Loket penjualan tiket.

Loket penjualan tiket sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf j dapat dikecualikan apabila telah tersedia pelayanan tiket secara

elektronik.

- 4) Pasal 40 menjelaskan selain fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 39, terminal penumpang dilengkapi dengan fasilitas berupa :
  - a) Pelayanan pengguna terminal dari pengusaha bus (*customerservice*);
  - b) *Outlet* pembelian tiket secara online;
  - c) Jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhankhusus ; dan
  - d) Tempat berkumpul darurat.

- 5) Pasal 41 (1) menjelaskan fasilitas utama berupa jalur keberangkatan, jalur kedatangan, tempat parkir kendaraan, jalur pejalan kaki, dan tempat berkumpul darurat sebagaimana dimaksud dalam pasal 39 huruf a, huruf b, dan huruf e, serta pasal 40 huruf c dan huruf d dapat ditempatkan dalam satu area

Pasal 40 (2) mengatur tentang Luasan, desain dan jumlah fasilitas utama pada penempatan dalam satu area sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mempertimbangkan:

- 1) Kebutuhan pelayanan angkutan orang;
  - 2) Karakteristik pelayanan;
  - 3) Pengaturan waktu tunggu kendaraan;
  - 4) Pengaturan pola parkir; dan
  - 5) Dimensi kendaraan.
- 6) Pasal 42 menjelaskan tentang Fasilitas Penunjang. Fasilitas penunjang sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 31 ayat (2) huruf b merupakan fasilitas yang disediakan di Terminal sebagai penunjang kegiatan pokok Terminal. Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
    - a) Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui;

- b) Pos kesehatan;
- c) Fasilitas kesehatan;
- d) Fasilitas peribadatan;
- e) Pos polisi;
- f) Alat pemadam kebakaran; dan
- g) Fasilitas umum.

Fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat

(2) huruf meliputi:

- 1) Toilet;
- 2) Rumah makan;
- 3) Fasilitas telekomunikasi;
- 4) Tempat istirahat awak kendaraan;
- 5) Salinitas pereduksi pencemaran udaradan kebisingan;
- 6) Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang;
- 7) Fasilitas kebersihan;
- 8) Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
- 9) Fasilitas perdagangan, pertokoan; dan/atau kantin pengemudi;
- 10) Fasilitas penginapan.

Selain fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (3),  
fasilitas umum juga dapat berupa :

- (1) Area merokok;
- (2) Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM);
- (3) Fasilitas pengantar barang (trolley dan tenaga angkut);
- (4) Fasilitas telekomunikasi dan/atau area dengan jaringan internet;
- (5) Ruang anak-anak;
- (6) Media pengaduan pelayanan; dan
- (7) Fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan

Jumlah dan jenis fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disesuaikan dengan tipe dan klasifikasi terminal. Penyediaan dan pengelolaan fasilitas penunjang berupa fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

7) Pasal 43 (1) menjelaskan tentang penyediaan fasilitas bagi penumpang penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui sebagaimana dimaksud dalam pasal 42 ayat (2) huruf a, luasan dan jenisnya disesuaikan dengan kebutuhan. Fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilengkapi dengan rambu dan / atau media informasi.

8) Pasal 53 menjelaskan tentang Daerah Lingkungan Kerja Terminal Penumpang.

- 1) Lingkungan kerja Terminal penumpang merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas Terminal.
- 2) Pengaturan dan pemanfaatan daerah lingkungan kerja Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi tanggung jawab penyelenggara Terminal.
- 3) Lingkungan kerja Terminal penumpang sebagaimana

dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk pelaksana pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas Terminal.

9) Pasal 54 tentang Daerah Pengawasan Terminal Penumpang

1) Daerah pengawasan Terminal merupakan daerah di luar daerah lingkungan kerja Terminal, yang diawasi oleh petugas Terminal

untuk kelancaran arus lalu lintas sekitar Terminal dan pengendalian pelayanan angkutan penumpang.

2) Kelancaran arus lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas

## BAB IV

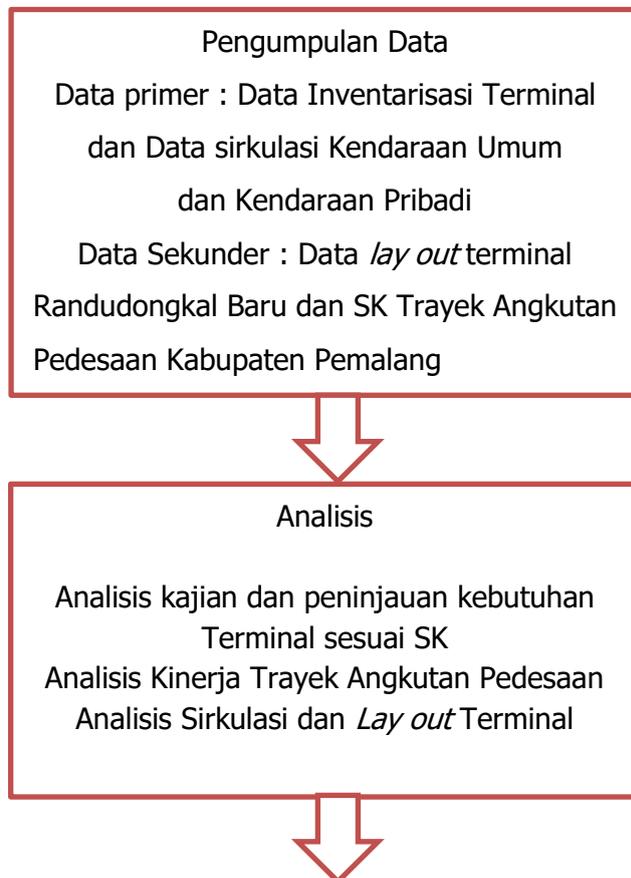
### METODOLOGI PENELITIAN

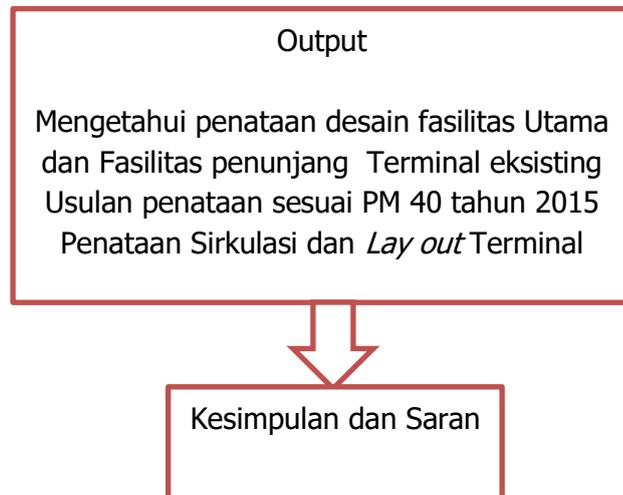
#### 4.1 Alur Pikir

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 :

3. Tahap Pertama : pengumpulan data
4. Tahap Kedua : Analisis Evaluasi Fasilitas Terminal dan Sirkulasi Pergerakan
5. Tahap Ketiga : Usulan fasilitas dan sirkulasi pergerakan dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja terminal Tipe C Randudongkal

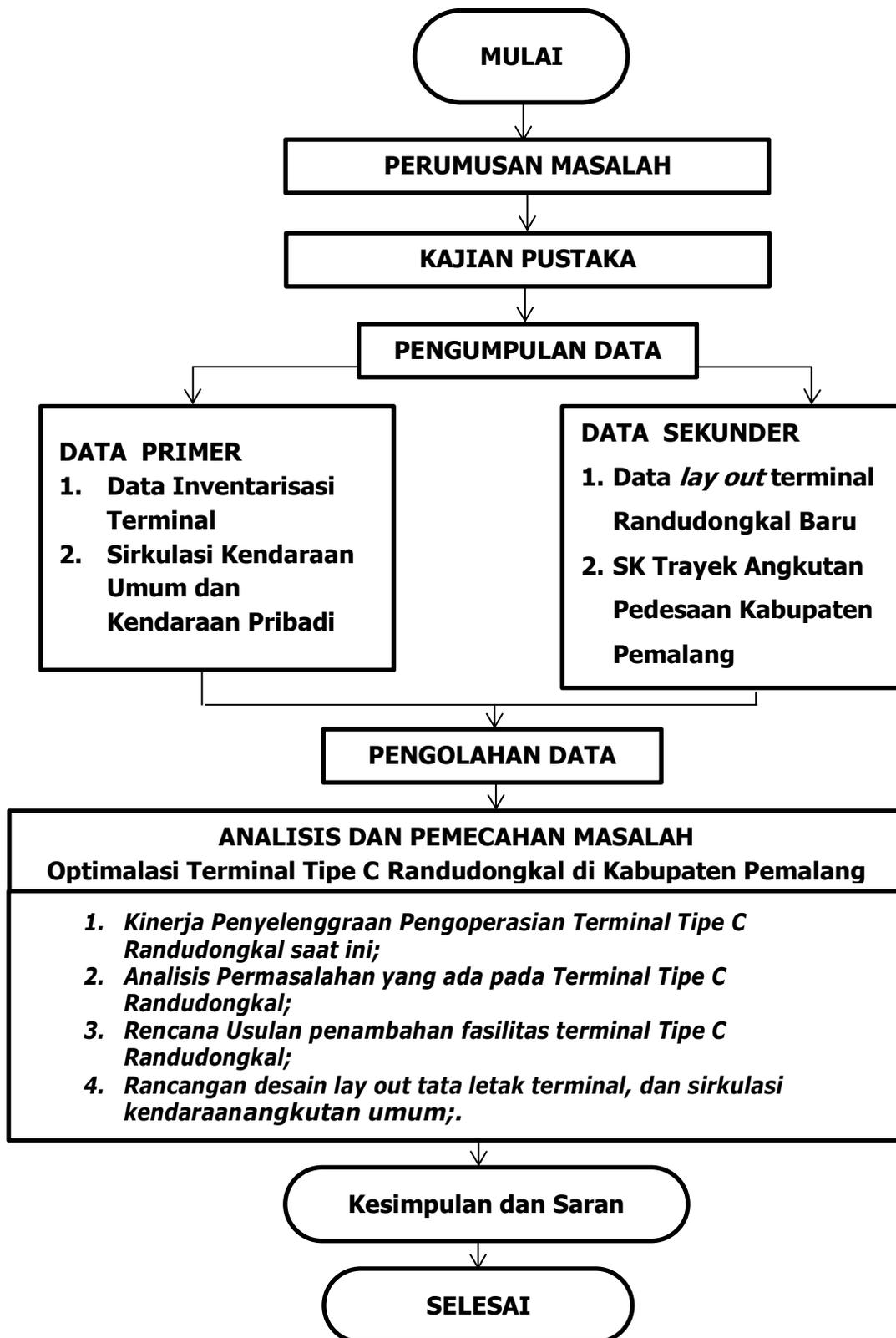
Berikut adalah alur pikir yang digunakan dalam penelitian :





**Gambar IV. 1** Bagan Alur pikir

## 4.2 Bagan Alir Penelitian



Gambar IV. 2 Bagan Alir Penelitian

### 4.3 Metode Pengumpulan Data

#### 1. Pengumpulan Data Primer

Data Primer merupakan data yang diperoleh dari hasil survei di lapangan langsung yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Data primer digunakan untuk menganalisa permasalahan yang terjadi di Terminal Randudongkal Baru. Pengumpulan data menggunakan metode survei yaitu :

##### a. Survei Inventarisasi Terminal

Survei inventarisasi terminal adalah survei yang dilakukan untuk mengetahui kondisi eksisting suatu terminal yang akan dijadikan bahan kajian, meliputi keadaan fasilitas serta sarana dan prasaran terminal.

Hasil data yang diperoleh kemudian digunakan untuk melakukan tahapan penelitian selanjutnya dengan membandingkan kondisi eksisting tersebut terhadap standar ketentuan yang telah diatur oleh peraturan-peraturan maupun undang-undang yang telah ditetapkan.

Maksud dilakukannya survei Inventarisasi Terminal yakni untuk mendapatkan gambaran tentang keadaan suatu terminal yang meliputi :

- a) Desain *lay out* terminal
- b) Inventarisasi fasilitas terminal , meliputi fasilitas utama, fasilitas penunjang dan fasilitas umum.

#### 2. Sirkulasi pergerakan yang terjadi didalam dan disekitar terminal meliputi pergerakan kendaraan angkutan umum dan orang. Survei Inventarisasi terminal mempunyai tujuan untuk mengetahui kondisi terminal sesungguhnya dengan membandingkan keadaan eksisting terhadap rancang bangun terminal yang diperoleh dari data sekunder yang ada serta mengamati sirkulasi pergerakan didalam terminal serta mengamati tingkat kedisiplinan dan ketertiban terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku.

target data yang akan dikumpulkan yakni :

- a. Kondisi eksisting bangunan-bangunan dan fasilitas-fasilitasnya.
  - b. Sirkulasi pergerakan didalam dan disekitar terminal, yang meliputi pergerakan kendaraan kendaraan angkutan umum dan pribadi.
3. Persiapan survei
- Dalam melakukan survei inventarisasi terminal, hal-hal yang perlu dipersiapkan antara lain :
- a. Perlengkapan dan peralatan survei
    - 1) *Clip board*
    - 2) Formulir Survei Inventarisasi Terminal
    - 3) Alat tulis
    - 4) *Walking measure*
    - 5) Meteran
  - b. Lokasi survei
 

Lokasi survei berada di dalam daerah kewenangan Terminal Randudongkal Baru
  - c. Tenaga pelaksana
 

Tenaga pelaksana survei inventarisasi adalah anggota Tim PKL kabupaten Pemalang
4. Pelaksanaan Survei
- Survei Inventarisasi Terminal dilaksanakan di Terminal Randudongkal Baru pada pukul 10.00 WIB. Survei inventarisasi ini dimulai dengan melakukan pengecekan terhadap fasilitas-fasilitas yang ada didalam terminal.
5. Pengumpulan data sekunder
- Data sekunder adalah data yang didapat dari badan dan instansi yang terkait guna mendapatkan gambaran umum tentang wilayah studi serta fakta-fakta yang berkaitan dengan permasalahan yang terjadi.
- data sekunder yang didapatkan penulis yaitu :
- a) Desain *lay out* Terminal Randudongkal Baru
  - b) Data Trayek yang beroperasi di Terminal Randudongkal Baru

#### **4.4 Teknik Analisa Data**

##### **4.4.1 Analisis Kelayakan Terminal Randudongkal Baru**

Analisa kelayakan terminal Randudongkal Baru dilakukan agar memberikan penilaian baik bersifat kualitatif maupun kuantitatif terminal Randudongkal Baru.

##### **4.4.2 Analisis kesesuaian lokasi dengan RTRW (Rancangan Tata Ruang Wilayah)**

Analisis lokasi dilakukan dengan pengamatan di wilayah studi dan disesuaikan dengan parameter atau ketentuan yang sudah ada dalam undang-undang maupun Peraturan Pemerintah Daerah Kabupaten Pematang Jaya yang tertera dalam RTRW (Rancangan Tata Ruang Wilayah)

##### **4.4.3 Analisis Kriteria Aksesibilitas**

Analisis aksesibilitas dilakukan sebagai ukuran kemudahan penumpang dan jasa angkutan untuk mencapai lokasi terminal melalui sistem jaringan transportasi berdasarkan kedekatan jarak dan waktu.

##### **4.4.4 Analisis Pelayanan**

Analisis pelayanan terkait kebutuhan lahan terminal Randudongkal Baru didapat dari kondisi eksisting

##### **4.4.5 Analisis kebutuhan fasilitas utama terminal**

###### **1) Jalur kedatangan Angkutan**

Jalur kedatangan yaitu pelataran yang tersedia untuk kendaraan angkutan umum menurunkan penumpang yang dapat juga merupakan akhir dari perjalanan.

###### **2) Jalur pemberangkatan dan jalur tunggu angkutan**

Jalur pemberangkatan adalah pelataran yang tersedia untuk menaiki dan memulai perjalanan bagi angkutan.

- 3) Ruang tunggu penumpang  
tunggu terdiri atas ruang untuk berdiri, duduk dan berjalan pada jalur keberangkatan
- 4) Bangunan Kantor Terminal  
Ukuran yang digunakan adalah :

**Tabel IV. 1** Ukuran Kantor Sesuai Kriterianya

No	Kriteria	Luasan Kantor (m <sup>2</sup> )
1	Terminal Utama	216
2	Terminal Madya	54
3	Terminal Cabang	36

(Abubakkar, 1996)

- 5) Parkir Kendaraan Pribadi  
Panjang parkir ditentukan berdasarkan jumlah jalur yang dibutuhkan.

**Tabel IV. 2** Kriteria Panjang Parkir Pengantar di Terminal

No	Kriteria Terminal	Panjang (m)
1	Jumlah Jalur < 10	15
2	Jumlah Jalur 10 - 20	20
3	Jumlah Jalur > 20	30

(Abubakkar, 1996)

- 6) Ruang Istirahat Sopir  
Ruang istirahat sopir yaitu sebesar 40 m<sup>2</sup> sesuai tabel
- 7) Pos Pemungutan Retribusi  
Pos pemungutan retribusi adalah pos yang digunakan untuk melaksanakan pemungutan retribusi

pada setiap angkutan yang masuk kedalam terminal. Pos ini berada pada pintu masuk dan keluar terminal, luas minimal dari bangunan ini yaitu seluas 6 m<sup>2</sup>

a. Analisis Kebutuhan Fasilitas Penunjang

8) Mushola

Kebutuhan luas mushola adalah ditentukan dari jumlah fasilitas jalur keberangkatan (N) yang ada yaitu :

**Tabel IV. 3** Kebutuhan Luas Mushola Berdasarkan Jalur Keberangkatan

No	Jumlah Jalur	Kebutuhan Luas Lahan
1	Jumlah Jalur 1-5	17,5 m <sup>2</sup>
2	Jumlah Jalur 6-10	35 m <sup>2</sup>
3	Jumlah Jalur 11-15	52,5 m <sup>2</sup>
4	Jumlah Jalur 16-20	70 m <sup>2</sup>
5	Jumlah Jalur >20	87,5 m <sup>2</sup>

(Abubakkar, 1996)

9) Kamar kecil/Toilet

Kebutuhan luas fasilitas tersebut adalah 80% dari luas mushola

10) Kios/Kantin

Kios adalah sarana penunjang yang berkaitan erat dengan ruang tunggu penumpang sehingga biasanya letak kios dirancang berdekatan dengan ruang tunggu.

11) Menara Pengawas dan Pos Keamanan

Dari tabel IV.4, dapat dilihat untuk luas dari ruang pengawas dan pos keamanan yakni 23 m<sup>2</sup>.

**Tabel IV. 4** Luas Terminal Berdasarkan Tipe

<b>A. KENDARAAN</b>	<b>TIPE A</b>	<b>TIPE B</b>	<b>TIPE C</b>
Parkir AKAP	1.120	-	-
Parkir AKDP	540	540	-
Parkir Angkutan Kota	800	800	800
Parkir Angkutan Pedesaan	900	900	900
Parkir Pribadi	600	500	200
Ruang <i>Service</i>	500	500	-
Pompa Bensin	500	-	-
Sirkulasi Kendaraan	3.690	2.74	1.1
Bengkel	150	100	-
Ruang Istirahat	50	40	30
Gudang	25	20	-
Ruang Parkir Cadangan	1.980	1.37	550
<b>B. PEMAKAI JASA</b>	<b>TIPE A</b>	<b>TIPE B</b>	<b>TIPE B</b>
Ruang Tunggu	2.625	2.25	480
Sirkulasi Orang	1.050	900	192
Kamar Mandi	72	60	40
Kios	1.572	900	192
Mushola	72	60	4
<b>C. OPERASIONAL</b>	<b>TIPE A</b>	<b>TIPE B</b>	<b>TIPE C</b>
Ruang Administrasi	78	59	39
Ruang Pengawasan	23	23	16
Loket	3	3	3
Peron	4	4	3
Retribusi	6	6	6
Ruang Informasi	12	10	8
Ruang P3K	45	30	15
Ruang Perkantoran	150	100	-
Luas Total (A+B+C+D)	23.494	17.255	5.463
Cadangan Pengembangan	23.494	17.255	5.463
Kebutuhan Lahan ( A s/d E )	46.988	34.510	10.926
Kebutuhan Lahan untuk desain (Ha)	4.7	3.5	1.1

*Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat*

b. Analisis sirkulasi Terminal

Pada analisis sirkulasi ini akan membahas keadaan sirkulasi terminal Randudongkal Baru sat ini dan memberikan usulan desain sirkulasi baru dengan memisahkan sirkulasi kendaraan pribadi dengan angkutan umum agar sirkulasi terminal dapat teratur.

## **BAB V**

### **ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH**

#### **5.1 Analisis Kondisi Eksisting Terminal**

##### **5.1.1 Identifikasi Kondisi Fasilitas Terminal**



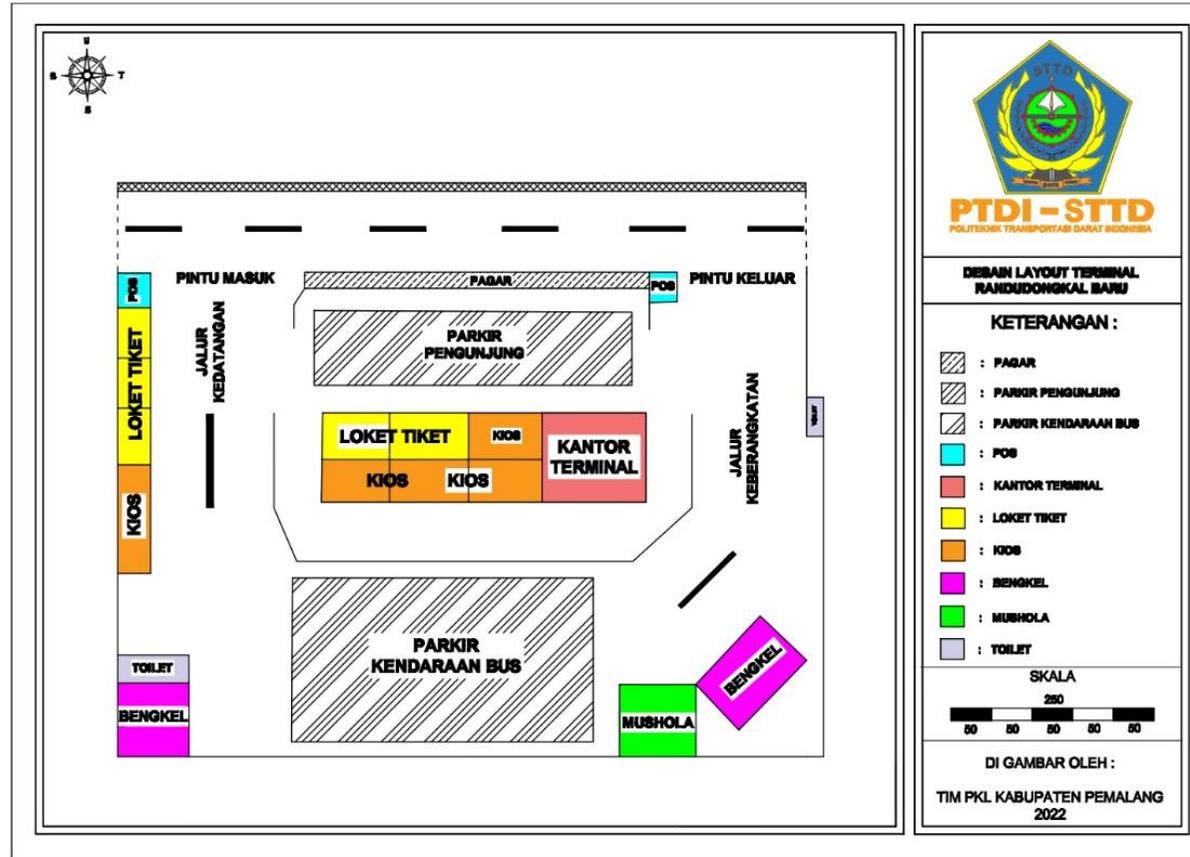
*Sumber : Dokumentasi, 2022*

**Gambar V. 1** visualisasi terminal Randudongkal Baru

Terminal Randudongkal Baru merupakan salah satu Terminal penumpang bertipe C terbesar di Kabupaten Pemalang. Terminal ini terletak di jalan Jendral Sudirman, Kecamatan Randudongkal, Kabupaten Pemalang. Dengan luas keseluruhan sekitar  $\pm 6.388 \text{ m}^2$  dan diresmikan pada tahun 2004.

Identifikasi fasilitas terminal dinilai dari ketersediaan fasilitas yang seharusnya ada dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Terminal Randudongkal Baru memiliki fasilitas yang cukup lengkap dan dalam kondisi baik akan tetapi masih terdapat fasilitas utama, fasilitas penunjang dan fasilitas umum yang belum tersedia.

Berikut adalah *lay out* Eksisting Terminal Randudongkal Baru:



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Pemalang 2022

**Gambar V. 2** *Lay out* Terminal Randudongkal Baru sesuai kondisi eksisting

### 5.1.2 Evaluasi Jenis Pelayanan Terminal Randudongkal Baru

**Tabel V. 1** inventarisasi Jenis Pelayanan Terminal Randudongkal baru sesuai SPM

<b>NO</b>	<b>JENIS PELAYANAN (TIPE C)</b>	<b>KETERANGAN</b>
<b>KESELAMATAN</b>		
1	Lajur Pejalan Kaki	TIDAK TERSEDIA
2	fasilitas Keselamatan Jalan	TIDAK TERSEDIA
3	Jalur Evakuasi	TIDAK TERSEDIA
4	Alat Pemadam Kebakaran	TIDAK TERSEDIA
5	Pos, fasilitas dan petugas Kesehatan	TIDAK TERSEDIA
6	Pos, Fasilitas dan Petugas Pemeriksa kelaikan kendaraan Umum	TIDAK TERSEDIA
7	Informasi Fasilitas Keselamatan	TIDAK TERSEDIA
8	Informasi Fasilitas Kesehatan	TIDAK TERSEDIA
9	Informasi Fasilitas Pemeriksaan dan Perbaikan Ringan Kendaraan	TIDAK TERSEDIA
<b>KEAMANAN</b>		
1	Fasilitas Keamanan	TERSEDIA
2	Media Pengaduan Gangguan Keamanan	TIDAK TERSEDIA
3	Petugas Keamanan	TERSEDIA
<b>KEHANDALAN/KETERATURAN</b>		
1	Kantor penyelenggara terminal	TERSEDIA
2	Kantor Penyelenggara Terminal,Ruang kendali dan Manajemen sistem informasi Terminal	TERSEDIA
3	Petugas operasional terminal	TERSEDIA
<b>KENYAMANAN</b>		
1	Ruang Tunggu	TERSEDIA,TIDAK LAYAK
2	Toilet	TERSEDIA,TIDAK LAYAK
3	Fasilitas Peribadatan/musholla	TERSEDIA,TIDAK LAYAK
4	Ruang Terbuka Hijau	TIDAK TERSEDIA
5	Rumah Makan / Kantin	TERSEDIA
6	Fasilitas dan Petugas Kebersihan	TIDAK TERSEDIA
7	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	TIDAK TERSEDIA

8	Area Merokok	TERSEDIA, TIDAK LAYAK
9	Drainase	TERSEDIA, TIDAK LAYAK
10	Lampu Penerangan Ruangan	TERSEDIA
<b>KEMUDAHAN</b>		
1	Jalur Pemberangkatan	TERSEDIA
2	Jalur Kedatangan	TERSEDIA
3	Informasi Pelayanan	TERSEDIA, TIDAK LAYAK
4	Informasi Angkutan Lanjutan	TIDAK TERSEDIA
5	Tempat Naik/Turun Penumpang	TIDAK TERSEDIA
6	Tempat kendaraan pribadi	TERSEDIA
<b>KESETARAAN</b>		
1	Ruangan Ibu Menyusui	TIDAK TERSEDIA

*Sumber : hasil analisis*

Berdasarkan identifikasi jenis pelayanan dengan menggunakan Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada terminal Randudongkal baru tidak memiliki pelayanan meliputi:

#### 5.1.2.1 Keselamatan

##### 1. Fasilitas keselamatan jalan

Tidak tersedianya fasilitas keselamatan seperti pagar pembatas pada jalur pejalan kaki yang membuat pejalan kaki dapat tertabrak oleh kendaraan umum saat memasuki terminal. Adanya pagar pembatas dapat melindungi pejalan kaki dengan kendaraan yang masuk kedalam terminal secara bersamaan.

##### 2. Jalur evakuasi

Tidak terdapat jalur evakuasi yang mengakibatkan pengguna terminal kesulitan saat

terjadi bencana di dalam terminal untuk dapat menyelamatkan diri.

3. Alat pemadam kebakaran

Tidak terdapat alat pemadam kebakaran yang berfungsi untuk menangani jika terjadi kejadian kebakaran ringan baik di kendaraan ataupun di bangunan kantor.

4. Pos, fasilitas dan petugas kesehatan

Tidak terdapat pos fasilitas dan petugas kesehatan membuat tidak ada penanganan pada kecelakaan yang dilakukan oleh petugas kesehatan.

5. Pos, Fasilitas dan Petugas Pemeriksa kelaikan kendaraan Umum

Tidak terdapat fasilitas pemeriksaan kelaikan kendaraan umum yang membuat angkutan umum yang sudah tidak laik jalan masih dapat beroperasi.

6. Fasilitas Perbaikan Kendaraan Umum

Fasilitas bengkel untuk menangani kendaraan yang mengalami kerusakan saat beroperasi sehingga langsung dapat ditangani dan tidak mengganggu pengoperasian kendaraan.

7. Informasi fasilitas keselamatan

Informasi mengenai fasilitas keselamatan seperti informasi tempat APAR yang tidak tersedia membuat pengguna terminal kebingungan dalam penanganan apabila terjadi kebakaran.

8. Informasi fasilitas kesehatan

Tidak terdapat informasi fasilitas kesehatan seperti informasi letak kotak P3K yang membuat

pengguna terminal kesulitan mencari P3K saat terjadi kecelakaan.

9. Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan kendaraan

Fasilitas perbaikan kendaraan untuk menangani kendaraan yang mengalami kerusakan saat beroperasi sehingga langsung dapat ditangani dan tidak mengganggu pengoperasian kendaraan.

#### 5.1.2.2 Keamanan

1. Media pengaduan gangguan keamanan

Tidak terdapat media pengaduan gangguan keamanan di terminal randudongkal baru membuat pengguna tidak bisa menyampaikan komplain terhadap gangguan keamanan yang diterima pengguna terminal

#### 5.1.2.3 Kenyamanan

1. Ruang tunggu

Terminal Randudongkal Baru memiliki ruang tunggu penumpang namun kondisinya tidak layak yang mengakibatkan penumpang menunggu angkutan umum di luar terminal yang mengakibatkan kelancaran di pintu keluar terminal terganggu.

2. Tempat istirahat awak kendaraan

Fasilitas istirahat awak kendaraan tidak tersedia membuat para awak kendaraan melakukan istirahat di kantin atau kios di dalam terminal dan terdapat awak kendaraan yang langsung

melanjutkan perjalanan tanpa istirahat terlebih dahulu.

### 3. Area merokok

Terminal Randudongkal Baru memiliki fasilitas untuk area merokok namun tidak layak sehingga banyak pengguna terminal memilih merokok di ruang terbuka. Hal ini mengakibatkan bagi pengguna terminal yang tidak merokok merasa terganggu.

#### 5.1.2.4 Kemudahan / keterjangkauan

##### 1. Informasi angkutan lanjutan

Tidak terdapat informasi mengenai angkutan lanjutan membuat penumpang kesulitan dalam melanjutkan perjalanan.

##### 2. Informasi gangguan mobil bus

Tidak terdapat informasi mengenai gangguan mobil bus yang menyebabkan penumpang tidak mengetahui apabila terjadi keterlambatan.

##### 3. Tempat penitipan barang

Terminal Randudongkal Baru tidak memiliki fasilitas tempat penitipan barang karena mayoritas pengguna terminal Randudongkal Baru tidak menitipkan barang saat berada di terminal.

##### 4. Fasilitas pengisian baterai

Tidak terdapat fasilitas pengisian baterai yang membuat pengguna terminal mengalami kesulitan untuk mengisi baterai.

#### 5.1.2.5 Kesetaraan

##### 1. Fasilitas penyandang cacat

Tidak terdapat fasilitas penyandang cacat atau difabel membuat penyandang cacat mengalami kesulitan saat menggunakan angkutan umum.

## 2. Ruang ibu menyusui

Tidak terdapat ruang ibu menyusui membuat ibu yang akan memberikan asi kepada anaknya harus mencari ruang tersendiri.

### 5.1.3 Evaluasi Fasilitas Utama Terminal Randudongkal Baru

Berdasarkan identifikasi fasilitas utama menggunakan Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Randudongkal baru terdapat fasilitas utama yang meliputi :

**Tabel V. 2** Analisis Fasilitas Utama Terminal Randudongkal Baru

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Utama</b>							
1	Jalur Keberangkatan Kendaraan Umum	V		V			Jalur keberangkatan kendaraan umum di Terminal Randudongkal Baru terdapat 1 jalur untuk Angkutan Pedesaan
2	Jalur Kedatangan Kendaraan Umum	V		V			Jalur kedatangan kendaraan umum di Terminal Randudongkal Baru terdapat 1 jalur untuk angkutan Pedesaan.

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Utama</b>							
3	Ruang Tunggu Penumpang, Pengantar, dan/atau Penjemput	V			V		Terminal Randudongkal Baru menyediakan fasilitas berupa ruang tunggu bagi penumpang yang menunggu kendaraan. Namun kondisinya tidak terawat sehingga tidak ada penumpang yang menggunakan fasilitas tersebut.
4	Tempat Parkir Kendaraan Pribadi	V		V			Terminal Randudongkal Baru memiliki lahan parkir kendaraan pribadi yang terletak disamping jalur kedatangan penumpang.
5	Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup		V				Pada terminal Randudongkal Baru tidak memiliki ruang terbuka hijau sehingga lingkungan disekitar terminal terlihat gersang karena kurangnya pepohonan.

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Utama</b>							
6	Jalur Kedatangan Penumpang	V		V			Jalur kedatangan penumpang terletak didepan bangunan kantor dan mempunyai akses ke bangunan kios dan ruang tunggu penumpang
7	Lahan parkir Keberangkatan Angkutan	V		V			Terminal Randudonhgkal Baru memiliki lahan parkir keberangkatan bagi angkutan pedesaan untuk mengetem dan menunggu penumpang datang

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Utama</b>							
8	Papan Perambuan Dalam Terminal		V				Pada Terminal Randudongkal Baru tidak memiliki fasilitas papan perambuan dalam terminal sehingga sirkulasi angkutan dan pengguna terminal kurang tertata
9	Ruang Penitipan Barang		V				Pada Terminal Randudongkal Baru tidak memiliki fasilitas tempat penitipan barang dikarenakan mayoritas pengguna terminal Randudongkal Baru tidak menitipkan barang saat berada di Terminal.

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Utama</b>							
10	Tempat Berkumpul Darurat		V				Terminal Randudongkal Baru tidak memiliki fasilitas tempat yang digunakan untuk berkumpul dalam keadaan darurat sehingga tidak berpencah saat terjadi bencana di dalam terminal untuk mendapatkan penanganan.
11	Jalur Evakuasi Bencana dalam Terminal		V				Pada Terminal Randudongkal Baru tidak terdapat jalur evakuasi yang mengakibatkan pengguna terminal kesulitan saat terjadi bencana di dalam terminal untuk dapat menyelamatkan diri.

*Sumber : hasil analisis*

#### 5.1.4 Evaluasi Fasilitas Penunjang Terminal Randudongkal Baru

Berdasarkan identifikasi fasilitas penunjang menggunakan Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Randudongkal Baru memiliki fasilitas penunjang yang meliputi :

**Tabel V. 3** Analisis Fasilitas Penunjang Terminal Randudongkal Baru

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Penunjang</b>							
1	Fasilitas Penyanggung cacat dan ibu hamil atau menyusui		V				Pada Terminal ini tidak terdapat fasilitas penyanggung cacat yang membuat penyanggung cacat mengalami kesulitan saat menggunakan angkutan umum.
2	Fasilitas keamanan (CCTV)		V				Terminal ini tidak memiliki fasilitas keamanan berupa CCTV sehingga para penumpang memiliki rasa khawatir karena tidak adanya pengawasan yang ketat.

No	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Penunjang</b>							
3	Fasilitas Pelayanan Keamanan	V		V			Terminal Randudongkal memiliki pos keamanan yang terletak di lantai 1 bangunan kantor.
4	Fasilitas Istirahat Awak Kendaraan		V				Pada terminal Randudongkal baru tidak ada fasilitas istirahat awak kendaraan dikarenakan tidak adanya kendaraan angkutan umum maupun awak kendaraan yang singgah ke terminal

No	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Penunjang</b>							
5	Fasilitas Ramp Check		V				Pada Terminal Randudongkal Baru tidak terdapat fasilitas ramp check /inspeksi keselamatan sehingga penumpang kendaraan angkutan pedesaan tidak terjamin kenyamanan dan keselamatannya.
6	Fasilitas Kesehatan		V				Pada Terminal Randudongkal Baru tidak terdapat fasilitas kesehatan maupun petugas kesehatan sehingga tidak ada penanganan yang diberikan oleh petugas apabila terjadi kecelakaan.

No	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Penunjang</b>							
7	Fasilitas Peribadatan	V		V			Fasilitas Ibadah di Terminal Randudongkal Baru adalah Mushola yang berada di sebelah selatan tempat parkir lahan keberangkatan.
8	Tempat Transit Penumpang		V				Pada Terminal Randudongkal Baru tidak terdapat fasilitas transit penumpang karena jarang adanya perpindahan/ integrasi moda
9	Alat Pemadam Kebakaran		V				Pada terminal ini tidak terdapat alat pemadam kebakaran sehingga membuat pengguna terminal kesulitan saat terjadinya kebakaran didalam terminal

No	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Penunjang</b>							
10	Menara pengawas	V		V			terminal Randudongkal baru memiliki 1 menara pengawas yang terletak di didepan ruang tunggu penumpang dan dalam kondisi baik

Sumber : Hasil Analisis

### 5.1.5 Evaluasi Fasilitas Umum Terminal Randudongkal Baru

Berdasarkan identifikasi fasilitas umum menggunakan Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan pada Terminal Randudongkal Baru terdapat fasilitas umum yang meliputi :

**Tabel V. 4** Analisis Fasilitas Umum Terminal Randudongkal Baru

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Umum</b>							
1	Toilet	V			V		Toilet di terminal Randudongkal Baru terletak di dekat ruang tunggu penumpang dan dalam kondisi buruk karena dari 4 toilet hanya 2 toilet yang masih berfungsi.
2	Fasilitas <i>Park and Ride</i>	V		V			Terminal Randudongkal Baru memiliki lahan <i>Park and ride</i> yang terletak disamping jalur kedatangan penumpang.

No	Fasilitas	Keberadaan	Kondisi			Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Umum</b>							
3	Tempat Istirahat Awak Kendaraan		V				Pada terminal Randudongkal baru tidak ada fasilitas istirahat awak kendaraan dikarenakan tidak adanya kendaraan angkutan umum maupun awak kendaraan yang singgah ke terminal
4	Fasilitas Kebersihan, Perawatan Terminal, dan <i>Janitor</i>		V				Terminal randudongkal baru tidak memiliki Fasilitas Kebersihan dan Perawatan Terminal sehingga terdapat beberapa bagian/fasilitas didalam terminal yang tidak terawat dan kotor.

No	Fasilitas	Keberadaan	Kondisi			Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Umum</b>							
5	Fasilitas Perdagangan, Pertokoan, Kantin Pengemudi	V		V			Kios adalah sarana penunjang yang berkaitan erat dengan ruang tunggu penumpang sehingga biasanya letak kios dirancang berdekatan dengan ruang tunggu.
6	Area Merokok	V			V		Area merokok di terminal ini terletak di ruang terbuka yaitu di ruang tunggu penumpang sehingga pengguna terminal yang tidak merokok merasa terganggu
7	Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri		V				Terminal ini tidak memiliki fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM) membuat penumpang tidak dapat mengambil uang untuk melakukan transaksi.

No	Fasilitas	Keberadaan	Kondisi			Visualisasi	Keterangan
		Ada	Tidak	Baik	Buruk		
<b>Fasilitas Umum</b>							
8	Fasilitas Pengantar Barang (Trolley dan Tenaga Angkut)		V				Terminal Randudongkal Baru tidak memiliki trolley maupun pengantar barang yang membuat pengguna terminal mengalami kesulitan saat membawa barang bawaan dalam jumlah yang banyak.
9	Media Pengaduan Layanan		V				Tidak terdapat media pengaduan gangguan keamanan di terminal randudongkal baru membuat pengguna tidak bisa menyampaikan komplain terhadap gangguan keamanan yang diterima pengguna terminal.

*Sumber : hasil analisis*

## 5.2 Analisis Permasalahan Terminal Randudongkal Baru

### 5.2.1 Angkutan Pedesaan Tidak Masuk ke Terminal

**Tabel V.1** Jumlah armada Angkutan Pedesaan di wilayah Pemalang selatan

NO	TRAYEK	JUMLAH ARMADA
1	RANDUDONGKAL-WARUNGPRING	29
2	RANDUDONGKAL-MOGA	22
3	RANDUDONGKAL-KREYO	4
4	RANDUDONGKAL-KALIMAS	17
5	RANDUDONGKAL-KEJENE	4
6	RANDUDONGKAL-WANARATA	6
7	RANDUDONGKAL-TANAHBAYA	6
8	RANDUDONGKAL-SEMINGKIR	16
JUMLAH		104

*Sumber : hasil analisis*

Terminal Randudongkal Baru yang terletak di wilayah Pemalang selatan tepatnya di kecamatan Randudongkal merupakan pusat perekonomian dan menjadi tempat tujuan akhir angkutan pedesaan di wilayah Pemalang Selatan. Sebelum terminal Randudongkal Baru dibangun, di kecamatan Randudongkal sudah terdapat terminal yang terletak di samping pasar Randudongkal yaitu terminal Randudongkal Lama. Tetapi dikarenakan lahan yang kurang memadai dan tata letak terminal yang semrawut sehingga menyebabkan wilayah di sekitar pasar tersebut mengalami kemacetan parah sehingga pemerintah setempat mengusulkan dibangunnya terminal baru di Randudongkal.

Namun diduga karena kurangnya perencanaan yang matang saat pembuatan terminal ini menjadikan fungsi terminal

Randudongkal baru tidak optimal yaitu tidak adanya angkutan pedesaan yang masuk ke terminal untuk menaikturunkan penumpang di terminal. Para sopir angkutan beralasan bahwa hal ini dikarenakan lokasi terminal yang kurang strategis yaitu jauh dari pusat keramaian seperti pasar, sekolah, maupun pusat keramaian lain sehingga membuat jumlah penumpang lebih sedikit saat mereka mengetem di terminal sehingga pendapatan mereka berkurang.

Hal ini lah yang membuat mereka beralih mengetem dan menaikturunkan penumpang di samping pasar Randudongkal yang tak lain merupakan terminal Randudongkal Lama yang seharusnya sudah dinonaktifkan.

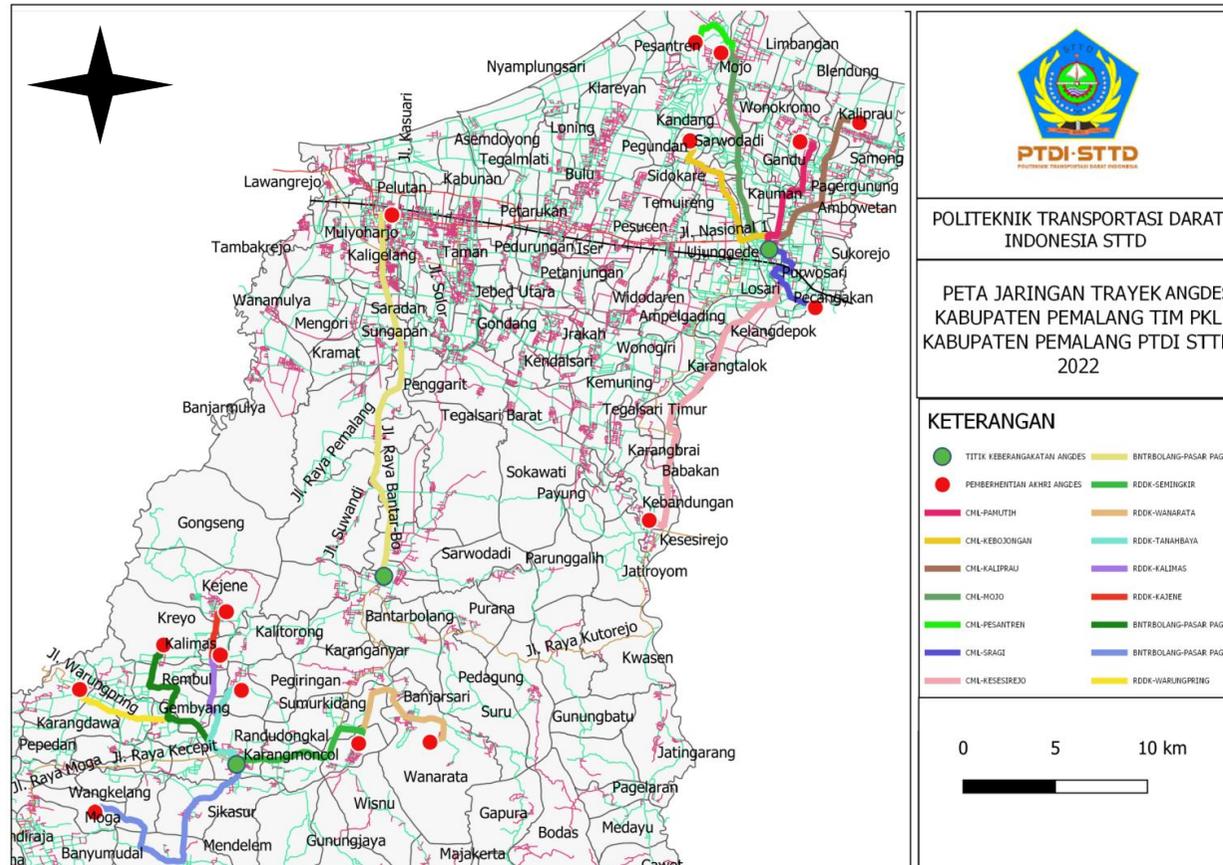
Perlu adanya penetapan keputusan dari pihak Dinas Perhubungan dan pihak terminal sehingga angkutan umum dapat mempergunakan fasilitas terminal sesuai dengan fungsi dan kegunaannya. Selain itu, perlunya kesadaran baik dari penumpang maupun pengemudi angkutan umum untuk memasuki terminal dan menaik turunkan penumpang pada fasilitas yang telah disediakan. Juga dengan memaksimalkan fungsi pos keamanan dan menara pengawas Terminal Terminal Randudongkal.



*Sumber : Hasil Inventarisasi*

**Gambar V. 3** Angkutan Pedesaan yang tidak memasuki Terminal

Berikut Peta jaringan Trayek Angkutan Pedesaan kabupaten Pemalang :



Sumber : Hasil Analisis tim PKL kabupaten Pemalang 2022

**Gambar V. 4** Peta jaringan Trayek Angkutan Pedesaan kabupaten Pemalang

## **5.2.2 Ketidaksesuaian Pelayanan Terminal**

### **Randudongkal Baru**

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.

Di Kabupaten Pemalang sendiri beberapa terminal memberikan pelayanan yang tidak sesuai dengan fungsi dari terminal tersebut. Hal ini dikarenakan pelayanan tersebut diberikan sesuai dengan rute trayek yang diterbitkan sehingga untuk mengakomodasi maka terminal yang ada diberdayakan untuk pelayanan trayek tersebut, seperti untuk Terminal Randudongkal Baru berdasarkan tipe saat ini adalah tipe C akan tetapi dalam hal pelayanan telah memberikan pelayanan seperti halnya pelayanan tipe A yaitu dengan melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi dan angkutan antar kota antar provinsi.

#### **5.2.2.1 Analisis Permintaan Angkutan Umum**

Permintaan angkutan pedesaan yang melayani di wilayah studi Kabupaten Pemalang dapat dilihat berdasarkan permintaan aktual dan permintaan potensial yang ada saat ini. Perhitungan permintaan ini dimaksudkan untuk mengetahui perkiraan besarnya potensi dari pergerakan yang dihasilkan dari masing-masing daerah pelayanan yang menggunakan angkutan pedesaan.

#### 5.2.2.2 Permintaan aktual (*Demand Actua*)

Permintaan aktual merupakan permintaan akan angkutan pedesaan berdasarkan pola pergerakan masyarakat di wilayah studi Kabupaten Pemalang yang menggunakan angkutan pedesaan saat ini. Dari adanya pergerakan masyarakat di wilayah studi Kabupaten Pemalang yang menggunakan angkutan pedesaan, maka pelaku perjalanan memilih menggunakan angkutan pedesaan untuk melakukan perpindahan.

#### 5.2.2.3 Matriks asal tujuan

Distribusi perjalanan merupakan tahapan selanjutnya dari bangkitan perjalanan. Distribusi perjalanan merupakan jumlah perjalanan yang bermula dari suatu zona atau wilayah asal yang menyebar ke berbagai zona atau wilayah lainnya. Hasil (*Output*) dari analisa mengenai distribusi perjalanan adalah Matrik Asal Tujuan (MAT) perjalanan dari dan ke seluruh zona di Kabupaten Pemalang. Matriks asal tujuan perjalanan orang/hari dapat dilihat Untuk menentukan rute atau trayek yang memiliki permintaan yang tinggi, dibutuhkan data Matriks Asal Tujuan Perjalanan, di Kabupaten Pemalang yang di peroleh dari hasil survey wawancara rumah tangga berikut adalah matrik asal tujuan perjalanan di kabupaten Pemalang

**Tabel V. 5** Matriks Asal Tujuan Perjalanan Orang Per Hari Di Kabupaten Pemalang

ZONA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	JUMLAH	
1	2053	13879	16077	12727	10732	2590	4955	2536	2475	4418	3583	1984	4273	99	1899	50	4331	3375	2858	1604	10081	1974	6007	442	2774	1584	507	0	0	177	14497	134544	
2	13197	9699	19106	12081	11324	2348	1979	1025	4152	4074	545	594	1376	246	197	49	3396	297	776	2090	99	197	149	98	2195	2643	192	0	0	82	5353	99558	
3	17110	18669	4334	10255	5644	2401	1140	195	7541	1228	1641	3302	1376	99	394	0	98	149	1259	1165	0	0	0	246	2139	1144	8	0	0	0	1126	82663	
4	11944	11981	10696	5190	2945	2940	3020	2269	346	296	1683	1088	1870	198	643	791	988	1879	1576	890	346	445	49	49	806	1232	21	0	0	25	1967	68174	
5	11319	10636	5200	3043	4312	8510	1138	390	1038	590	995	594	344	0	0	0	344	50	484	0	0	0	50	98	99	176	0	0	0	0	0	49410	
6	2638	2395	2595	3088	8558	7961	6502	5563	3393	2834	3588	3600	1123	830	342	488	930	294	486	98	1483	146	98	98	1511	352	1909	0	40	39	1325	64308	
7	6292	2276	1387	3614	1336	6552	7134	4334	3414	843	1390	496	3439	99	99	545	545	149	343	0	496	99	50	49	434	616	44	0	0	0	1259	47332	
8	2921	1219	244	2513	487	6583	4469	5941	4912	1268	939	538	3777	8071	2046	586	6048	298	678	146	0	0	99	0	186	528	1715	2728	451	0	0	59391	
9	2671	4795	8084	445	1582	3836	3858	4824	3462	5830	3086	3471	694	0	146	0	49	50	290	49	0	0	0	49	1026	2420	98	0	0	8	303	51126	
10	6134	6282	2650	197	147	3913	793	682	4004	10798	8763	1585	0	49	0	50	0	50	388	49	0	49	0	98	1242	736	9117	0	0	11	0	57787	
11	4329	595	2139	1484	796	3638	993	543	2986	4679	3235	6956	945	896	348	249	844	348	586	246	2037	248	199	444	0	100	6580	0	0	0	0	46443	
12	3027	792	3353	1088	694	5037	347	196	1737	2033	6556	5406	16165	397	149	50	890	397	923	444	1887	890	149	246	496	248	11599	0	0	11	1097	66303	
13	4372	1425	1277	1870	344	1123	3439	3778	2132	246	1145	11553	3831	9068	50	50	394	50	194	0	0	247	50	295	3105	98	4523	3480	0	0	0	58137	
14	50	197	99	198	0	830	99	8170	0	245	846	695	9216	793	10120	0	246	11254	8004	198	0	297	0	246	0	0	34	0	434	0	0	52269	
15	1899	197	99	643	0	342	50	1998	146	0	498	198	50	9872	4919	7226	246	298	1702	1509	2631	245	0	344	195	225	34	0	0	34	0	35598	
16	0	49	0	741	0	488	495	537	0	589	249	298	50	0	7226	1614	7505	50	3223	3031	7116	1085	2115	1130	0	49	34	0	0	0	0	37675	
17	4429	3494	98	1087	344	930	396	5903	0	393	745	791	394	395	297	7653	197	890	2326	1464	6551	6302	1286	2310	0	88	34	0	0	3003	0	51803	
18	3921	347	149	1928	99	246	149	298	50	99	249	248	99	11700	298	149	891	1737	9436	1517	595	644	496	1621	0	0	34	0	0	0	0	37000	
19	2809	776	1259	1526	484	486	294	678	290	339	586	777	194	8004	1702	3175	2376	9237	7168	2615	3827	978	388	1670	0	0	0	0	76	0	0	51714	
20	1505	2090	1165	890	0	98	0	146	49	49	147	395	0	198	1558	2983	1515	1467	2615	2334	3803	4740	2557	736	0	0	0	0	1003	0	0	32041	
21	10230	99	0	346	0	1434	397	0	0	49	1987	1837	0	0	2436	7163	6355	646	3876	3802	2629	11911	14250	4994	310	792	568	207	141	1821	1579	79858	
22	1825	246	0	445	0	146	99	0	0	49	148	692	247	197	245	1135	6154	644	1078	4790	12158	3553	14252	3350	0	0	0	0	944	1561	2782	56740	
23	5908	198	0	49	50	98	50	99	0	0	199	99	99	0	0	1968	1336	546	339	2557	14298	14055	1738	7862	62	0	0	0	1552	248	0	53409	
24	442	98	246	49	98	98	49	0	49	98	345	197	295	246	344	1179	2310	1621	1670	736	5192	3252	7762	1131	0	0	0	0	226	0	0	27733	
25	728	1675	739	49	0	98	0	0	742	442	0	3620	1915	0	195	0	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10251
26	50	1428	0	0	0	0	0	0	346	393	50	198	148	0	49	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2710
27	879	927	29	30	0	138	14	234	0	1729	2854	1119	626	16	16	16	0	0	0	0	2803	0	0	210	0	0	0	30	5	0	2344	14017	
28	0	0	0	0	0	0	0	2434	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6093
29	505	398	71	0	0	48	0	308	0	0	0	0	0	379	0	0	0	0	0	48	759	235	616	972	142	0	0	7	0	0	259	4747	
30	321	166	14	20	0	95	0	0	29	14	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	2201	1495	223	24	0	0	1559	0	49	0	0	11339	
31	13985	6097	1337	2358	0	1309	1239	0	448	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1775	0	0	0	0	0	1949	0	0	0	0	0	30497
JUMLAH	137493	103127	82447	67956	49977	64313	43096	53079	43739	43622	46050	52344	56101	51852	35717	37217	53154	35774	52326	32094	82347	53468	52938	27982	16581	13030	40565	6445	4921	7022	33892	1480669	

Sumber : hasil analisis, 2022

Berdasarkan **Tabel V. 5** dapat diketahui bahwa matriks asal tujuan perjalanan di Kabupaten Pematang Jaya sebesar 1.480.669 perjalanan orang per hari. Distribusi perjalanan terbesar dari Mulyoharjo, Kebondalem, dan Pelutan yaitu sebesar 14.497 (pusat pemerintahan, perkantoran, fasilitas kesehatan, pendidikan, dan perekonomian).

#### 5.2.2.4 Pemilihan Moda

Pemilihan Moda merupakan proses perencanaan angkutan umum yang berfungsi untuk mengetahui proporsi penggunaan moda yang digunakan oleh pelaku perjalanan untuk melakukan perjalanan dari asal ke tujuan. Dalam hal ini, pemilihan moda digunakan untuk mengubah matriks asal tujuan perjalanan menggunakan angkutan umum. Pemisahan jenis perjalanan tersebut berdasarkan pada persentase masing-masing jenis moda yang digunakan di Kabupaten Pematang Jaya. Dalam tahapan ini dilakukan pemilihan moda menurut jenis moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan. Dalam identifikasinya dibagi menjadi sepeda motor, mobil, angkutan umum, jalan kaki, *Unmotorized* (sepeda, becak). Berdasarkan pengolahan data dari survai wawancara rumah tangga di Kabupaten Pematang Jaya di dapatkan proporsi/persentase penggunaan moda.



*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Pemalang, 2022*

**Gambar V. 5** Proporsi Pemilihan Moda di Wilayah Studi Kabupaten Pemalang

Berdasarkan **Gambar V. 5** dapat diketahui bahwa moda yang paling banyak digunakan untuk melakukan perjalanan di wilayah studi Kabupaten Pemalang adalah sepeda motor dengan proporsi pemilihan moda sebesar 84%. Sedangkan, proporsi pemilihan dengan menggunakan angkutan umum sebesar 5%.

Berdasarkan pemilihan moda angkutan umum di Kabupaten Pemalang dapat diketahui bahwa persentase penggunaan angkutan umum sebesar 5% maka dibuat matriks asal tujuan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum.

**Tabel V. 6** Matriks Asal Tujuan Perjalanan Orang Per Hari Yang Menggunakan Angkutan Umum Di Kabupaten Pematang

O \ D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	TOTAL
1	57	7	11	0	16	7	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	108
2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
3	32	7	7	1	1	2	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	60
4	0	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
5	25	3	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
6	11	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	1	2	0	0	0	0	2	0	1	4	4	0	0	0	6	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	24
9	7	1	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
10	0	0	0	0	0	0	0	3	0	6	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	25
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
12	0	0	0	0	1	0	0	5	0	13	13	29	9	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	22	0	0	106
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	8	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	28
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	6	4	0	0	0	0	0	0	23
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	26	0	0	0	11	0	0	0	0	0	41
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	12
21	0	1	0	0	4	1	0	2	0	0	0	6	0	0	8	56	0	0	12	10	16	0	0	0	0	0	116
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	9
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	132	21	33	3	29	10	0	23	20	24	19	77	19	0	0	22	86	0	0	20	52	25	0	22	0	0	637

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Pematang, 2022

#### 5.2.2.5 Permintaan potensial (*Demand Potensial*)

Permintaan Potensial adalah permintaan yang diikuti oleh kemampuan orang untuk menggunakan angkutan umum namun belum dapat merealisasikan kemampuan tersebut karena kurangnya informasi mengenai jasa angkutan umum ataupun karena belum terlayani maupun jauh dari jangkauan untuk mendapatkan jasa angkutan umum. Permintaan potensial juga merupakan potensi peningkatan penggunaan angkutan umum dari kendaraan pribadi menggunakan angkutan umum. Permintaan potensial ini diperoleh dari wawancara terhadap masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi dan didapatkan hasil kemauan masyarakat untuk berpindah moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Jumlah sampel yang digunakan sesuai dengan jumlah sampel survei wawancara di zona yang dilewati oleh trayek Angdes di wilayah Pemalang selatan.



*Sumber: Hasil Analisis, 2022*

**Gambar V. 6** Proporsi Persentase Kesiapan Pengguna Kendaraan Pribadi Berpindah ke Angkutan Umum

Berdasarkan **Gambar V.6** dapat diketahui bahwa kesediaan pengguna kendaraan pribadi di wilayah studi yang bersedia pindah dengan persentase 56% sebanyak 757 orang, sedangkan yang tidak bersedia pindah ke angkutan umum dengan persentase 44% sebanyak 588 orang

Dari hasil survey *stated preference* didapat matriks asal tujuan jumlah permintaan potensial (*demand potential*) diperoleh dari jumlah kemauan orang berpindah ke angkutan pedesaan ditambah jumlah orang yang telah menggunakan angkutan pedesaan.

Umum **Tabel V. 7** Matriks Asal Tujuan Orang yang Sudah Menggunakan Angkutan Umum dengan Berpotensi Pindah ke Angkutan Umum di Wilayah Studi

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	JUMLAH
1	96	56	62	10	21	44	26	15	15	25	77	74	13	17	33	29	80	10	50	44	2	17	5	2	1	13	838
2	83	41	14	21	36	39	29	30	34	43	18	22	21	20	15	21	10	15	20	70	4	14	7	7	10	15	660
3	184	32	7	20	55	36	27	20	11	14	3	19	4	11	21	28	11	21	4	1	16	12	5	10	1	6	581
4	29	16	6	10	13	9	8	20	12	3	15	10	3	3	4	10	7	8	9	7	3	5	4	1	1	4	220
5	79	29	18	16	44	21	39	17	26	24	32	7	11	19	9	88	62	12	68	53	10	11	6	1	5	19	726
6	58	33	6	5	25	27	20	28	5	17	16	11	4	25	19	11	5	7	30	82	2	11	9	2	2	4	467
7	48	21	40	15	40	28	23	46	21	26	18	10	17	18	22	16	18	15	38	53	2	13	7	14	2	11	583
8	145	45	27	45	58	57	47	31	33	41	40	62	31	46	54	39	63	44	27	74	27	16	17	16	2	9	1096
9	34	17	4	3	12	15	37	50	36	22	15	10	16	12	10	17	7	11	17	37	5	13	21	2	4	8	435
10	36	20	13	5	9	12	8	30	14	6	13	26	12	14	10	30	12	22	17	41	2	10	5	1	3	5	376
11	45	9	11	8	14	10	6	35	18	18	33	45	11	18	6	40	22	10	40	42	3	7	4	7	1	8	469
12	22	9	2	2	11	1	19	52	6	9	82	35	47	51	38	65	16	9	7	17	1	1	4	6	1	6	522
13	56	10	3	4	18	7	12	20	18	26	16	24	41	37	18	8	14	18	19	32	5	15	2	5	4	6	439
14	100	29	7	9	22	31	14	20	13	18	23	28	27	34	14	45	48	11	19	12	5	11	4	2	2	4	551
15	65	18	3	10	18	16	28	12	14	23	32	6	6	18	26	44	18	9	32	22	12	6	9	1	4	7	458
16	100	41	6	17	59	15	32	38	16	21	48	24	16	38	20	40	74	19	49	32	9	6	19	12	6	3	761
17	91	14	5	4	89	17	16	39	16	18	43	18	45	31	7	74	73	18	50	37	18	12	18	10	3	5	773
18	90	20	5	18	18	7	12	14	7	21	13	5	13	7	16	58	38	26	23	23	2	4	44	2	2	7	499
19	129	35	3	15	69	32	35	54	27	24	32	18	12	24	11	21	21	23	29	29	17	14	25	16	9	10	732
20	84	58	5	14	40	38	19	49	45	29	38	15	27	32	9	23	67	34	58	26	23	29	23	4	5	11	804
21	119	24	2	8	23	13	12	48	9	15	36	13	20	20	9	19	13	26	17	24	28	16	18	9	11	18	568
22	26	5	3	5	5	9	11	19	11	16	5	5	14	11	7	8	3	11	13	13	11	11	23	7	7	4	263
23	93	11	4	31	26	10	8	12	10	27	15	33	30	8	24	17	34	31	9	25	14	11	11	23	1	6	521
24	28	33	4	17	17	13	3	3	27	26	31	12	5	5	3	25	2	8	18	12	14	7	3	7	2	4	331
25	14	3	1	1	3	4	3	2	4	5	4	2	3	4	7	4	2	4	4	4	5	2	4	2	1	3	92
26	45	4	4	51	6	20	18	13	9	5	7	38	6	10	29	13	15	40	12	9	1	3	9	2	1	9	379
<b>JUMLAH</b>	<b>1900</b>	<b>632</b>	<b>269</b>	<b>364</b>	<b>749</b>	<b>531</b>	<b>511</b>	<b>716</b>	<b>456</b>	<b>523</b>	<b>704</b>	<b>573</b>	<b>456</b>	<b>532</b>	<b>440</b>	<b>794</b>	<b>735</b>	<b>460</b>	<b>680</b>	<b>820</b>	<b>241</b>	<b>277</b>	<b>308</b>	<b>172</b>	<b>93</b>	<b>208</b>	<b>14146</b>

Sumber : hasil analisis

Berdasarkan **Tabel V.7** dapat diketahui permintaan potensial angkutan Pedesaan yang melayani wilayah Kabupaten Pemalang dengan menggabungkan antara permintaan aktual dengan potensi pindah menggunakan angkutan kota di wilayah studi Kabupaten adalah 14.146 orang.

Setelah analisis melalui *stated preference*, didapatkan jumlah rata-rata penumpang yang naik/turun angkutan pedesaan di terminal Randudongkal Baru.

**Tabel V. 8** jumlah penumpang per hari di terminal Randudongkal Baru

TRAYEK	KEND.OPERASI	RIT	RATA2 PNP/Perjalanan	JUMLAH PNP/HARI
RDDK-WRPRING	29	7	9	63
RDDK-MOGA	22	8	10	80
RDDK-KREYO	4	6	6	36
RDDK-KALIMAS	17	8	9	72
RDDK-KEJENE	4	8	9	72
RDDK-WANARATA	6	6	9	54
RDDK-TANAHBAYA	6	7	10	70
RDDK-SEMINGKIR	16	7	10	70
JUMLAH				517

Sumber : hasil analisis, 2022

#### 5.2.2.6 Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Sesuai Kondisi Lapangan dengan Standar Pelayanan Minimal

Dari hasil survei yang telah dilakukan, diperoleh hasil analisis kinerja pelayanan angkutan Pedesaan yang ada di kecamatan Randudongkal, Pemalang sesuai kondisi lapangan dan dibandingkan dengan standar pelayanan minimal, sebagai berikut:

## 1. Frekuensi

Frekuensi adalah jumlah keberangkatan atau kedatangan kendaraan angkutan umum yang melewati satu titik tertentu dalam satu trayek selama periode waktu tertentu. Menurut Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013, jumlah kendaraan per jam yaitu 12 kendaraan/jam.

**Tabel V. 9** Frekuensi Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Pemalang Sesuai Kondisi Lapangan

No	Kode Trayek	Jam Puncak (Kend/Jam)	Standar Bank Dunia	Keterangan	Tidak Jam Puncak (Kend/Ja)	SPM	Keterangan
1	Rddk - Wr.Pring	12	12	MEMENUHI	4	12	TIDAK MEMENUHI
2	Rddk - Moga	12	12	MEMENUHI	5	12	TIDAK MEMENUHI
3	Rddk - Kreyo	7	12	TIDAK MEMENUHI	3	12	TIDAK MEMENUHI
4	Rddk - Kalimas	8	12	TIDAK MEMENUHI	2	12	TIDAK MEMENUHI
5	Rddk - Kejene	3	12	TIDAK MEMENUHI	2	12	TIDAK MEMENUHI
6	Rddk - Waranata	4	12	TIDAK MEMENUHI	3	12	TIDAK MEMENUHI
7	Rddk - Tanahbaya	7	12	TIDAK MEMENUHI	1	12	TIDAK MEMENUHI
8	Rddk - Semingkir	10	12	TIDAK MEMENUHI	3	12	TIDAK MEMENUHI

*Sumber : hasil analisis, 2022*

Berdasarkan **Tabel V.9** dapat diketahui bahwa terdapat 8 trayek angkutan pedesaan ada di Kabupaten Pemalang sesuai kondisi lapangan yang tidak memenuhi standar pelayanan minimal berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

## 2. Waktu Antar Kendaraan (*Headway*)

Waktu antar kendaraan merupakan selisih waktu keberangkatan atau kedatangan antara kendaraan angkutan umum pertama dengan angkutan umum kedua dalam satu trayek pada satu titik tertentu. Berdasarkan Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013, waktu antar kendaraan yaitu paling lama 15 menit.

**Tabel V. 10** *Headway* Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Pemalang Sesuai Kondisi Lapangan

No.	TRAYEK	HEADWAY (MENIT)	SPM	KETERANGAN
1	Rddk - Wr.Pring	10:18	15	TIDAK MEMENUHI
2	Rddk - Moga	08:19	15	TIDAK MEMENUHI
3	Rddk - Kreyo	13:17	15	TIDAK MEMENUHI
4	Rddk - Kalimas	21:14	15	TIDAK MEMENUHI
5	Rddk - Kejene	27:23	15	TIDAK MEMENUHI
6	Rddk - Waranata	18:27	15	TIDAK MEMENUHI
7	Rddk - Tanahbaya	09:26	15	TIDAK MEMENUHI
8	Rddk - Semingkir	14:42	15	TIDAK MEMENUHI

*Sumber : hasil analisis, 2022*

Berdasarkan **Tabel V. 10** dapat diketahui bahwa waktu antar kendaraan trayek angkutan pedesaan ada di Kabupaten Pemalang sesuai kondisi lapangan yang belum memenuhi standar pelayanan minimal berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

### 3. Faktor muat (*Load Factor*)

Faktor muat adalah perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan jumlah kapasitas tempat duduk yang tersedia dalam satu kendaraan pada periode waktu tertentu. Standar faktor muat menurut Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013 sebesar 70% dari kapasitas angkutan Umum.

**Tabel V. 11** Faktor Muat Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Pematang Sesuai Kondisi Lapangan

No	TRAYEK	Faktor muat	SPM	Keterangan
1	Rddk - Wr.Pring	28%	70%	TIDAK MEMENUHI
2	Rddk - Moga	20%	70%	TIDAK MEMENUHI
3	Rddk - Kreyo	27%	70%	TIDAK MEMENUHI
4	Rddk - Kalimas	19%	70%	TIDAK MEMENUHI
5	Rddk - Kejene	18%	70%	TIDAK MEMENUHI
6	Rddk - Waranata	25%	70%	TIDAK MEMENUHI
7	Rddk - Tanahbaya	16%	70%	TIDAK MEMENUHI
8	Rddk - Semingkir	32%	70%	TIDAK MEMENUHI

*Sumber : hasil analisis, 2022*

Berdasarkan **Tabel V.11** dapat diketahui bahwa faktor muat semua trayek angkutan pedesaan ada di Kabupaten Pematang sesuai kondisi lapangan tidak memenuhi Standar Pelayanan Minimal berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

#### 4. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan adalah waktu yang ditempuh oleh angkutan umum untuk melakukan perjalanan dari tempat asal menuju tempat tujuan. Sedangkan, waktu perjalanan pulang pergi adalah waktu yang ditempuh oleh angkutan umum untuk melakukan perjalanan dari tempat asal menuju tempat tujuan, kemudian kembali lagi ke tempat asal. Berdasarkan Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013, waktu yang ditempuh yaitu 90 menit.

**Tabel V. 12** Waktu Perjalanan Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Pemalang Sesuai Kondisi Lapangan

<b>TRAYEK</b>	<b>RTT</b>
Rddk – Warungpring	1 JAM 3 MENIT 23 DETIK
Rddk – Moga	53 MENIT 54 DETIK
Rddk – Kreyo	1 JAM 29 MENIT 45 DETIK
Rddk – Kalimas	1 JAM 37 MENIT 45 DETIK
Rddk – Kejene	1 JAM 14 MENIT 45 DETIK
Rddk – Waranata	1 JAM 10 MENIT 20 DETIK
Rddk – Tanahbaya	1 JAM 30 MENIT
Rddk – Semingkir	48 MENIT 45 DETIK

*Sumber : hasil analisis 2022*

Berdasarkan **Tabel V. 12** dapat diketahui bahwa trayek angkutan pedesaan yang ada di Kabupaten Pemalang sesuai kondisi lapangan sudah memenuhi standar pelayanan minimal berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

#### 5. Waktu Tunggu kendaraan (*Lay Over Time*)

Waktu tunggu (*Lay Over Time*) kendaraan dipergunakan untuk mengatur operasi dan memberi kesempatan awak kendaraan untuk istirahat. Lamanya waktu tunggu kendaraan ini mempengaruhi besarnya frekuensi perjalanan, semakin lama waktunya maka frekuensi perjalanan semakin kecil dan sebaliknya jika waktu tunggunya sebentar maka frekuensi

perjalanannya semakin besar. Lamanya kendaraan di terminal sangat dipengaruhi oleh tingkat permintaan penumpang dan keinginan pengemudi, sehingga perlu adanya pengawasan dan pengaturan waktu keberangkatan di terminal. Menurut Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013, waktu tunggu kendaraan yaitu maksimal 15 menit.

**Tabel V. 13** Waktu Tunggu Angkutan Perkotaan Di Kabupaten Pematang Selayan Sesuai Kondisi Lapangan

<b>TRAYEK</b>	<b>LAY OVER TIME</b>
Rddk – Warungpring	26 MENIT 6 DETIK
Rddk – Moga	14 MENIT 21 DETIK
Rddk – Kreyo	12 MENIT
Rddk – Kalimas	25 MENIT
Rddk – Kejene	13 MENIT 45 DETIK
Rddk – Waranata	14 MENIT
Rddk – Tanahbaya	13 MENIT
Rddk – Semingkir	18 MENIT 35 DETIK

*Sumber : hasil analisis, 2022*

Berdasarkan **Tabel V. 13** dapat diketahui bahwa semua trayek angkutan pedesaan yang ada di Kabupaten Pematang Selayan sesuai kondisi lapangan kecuali trayek Rddk-Warungpring, Rddk-Kalimas, dan Rddk-Semingkir yang memenuhi standar pelayanan minimal berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

5.2.2.7 Analisis titik *Drop off* dan *pick up* penumpang

**Tabel V. 14** Analisis titik Drop off dan pick up penumpang

<b>Nama trayek</b>	<b>Trayek</b>	<b>Panjang Rute (Km)</b>
Rddk – Warungpring	Terminal Randudongkal-pasar randudongkal-Pasar Warungpring	8.2
Rddk – Moga	Terminal Randudongkal-pasar Randudongkal-Pasar Moga	11.6
Rddk – Kreyo	Terminal Randudongkal-Pasar Randudongkal-Perempatan Balai desa Kreyo	8.9
Rddk – Kalimas	Terminal Randudongkal-Pasar Randudongkal-Pasar desa Kalimas	5.7
Rddk – Kejene	Terminal Randudongkal-Pasar Randudongkal-Wisata taman Bangkong	10.6
Rddk – Waranata	Terminal Randudongkal-pasar Randudongkal-Pasar Desa Wanarata	6.3
Rddk – Tanahbaya	Terminal Randudongkal-Pasar Rndudongkal-Pertigaan Masjid Jami Al Fallah Tanahbaya.	18
Rddk – Semingkir	Terminal Randudongkal-Pasar Randudongkal-Pasar desa semingkir	7.2

*Sumber : hasil analisis 2022*

Perencanaan *drop off* dan *pick up* penumpang harus memperhatikan titik wilayah yang mempunyai interaksi dan mobilitas penumpang yang tinggi. di Randudongkal sendiri lokasi paling tinggi mobiltasnya yaitu pasar Randudongkal. Karena tingkat mobilitas penumpangnya yg tinggi inilah yang menyebabkan angkutan pedesaan lebih memilih mengetem dan menaik turunkan penumpang dipasar Randudongkal dan tidak memasuki Terminal Randudongkal. Oleh karena itu, untuk meningkatkan kinerja terminal Randudongkal maka perlu diusulkan rencana titik *drop off* dan *pick up* angkutan dimana terminal Randudongkal menjadi titik awal angkutan serta Pasar Randudongkal sebagai titik tengah rute sehingga angkutan pedesaan masih dapat mengangkut banyak penumpang dari pasar Randudongkal. Dan karena itu dapat diusulkan juga pembuatan shelter atau halte untuk mempermudah angkutan mengangkut penumpang dari pasar.

## **5.3 Analisis Rencana Penambahan Fasilitas Terminal**

### **5.3.1 Perhitungan Luas Lahan Terminal**

#### 5.3.1.1 Fasilitas Utama

##### 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. 15** 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 Pxl (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
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>176</b>	<b>264</b>	<b>1120</b>	<b>1368</b>

*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.

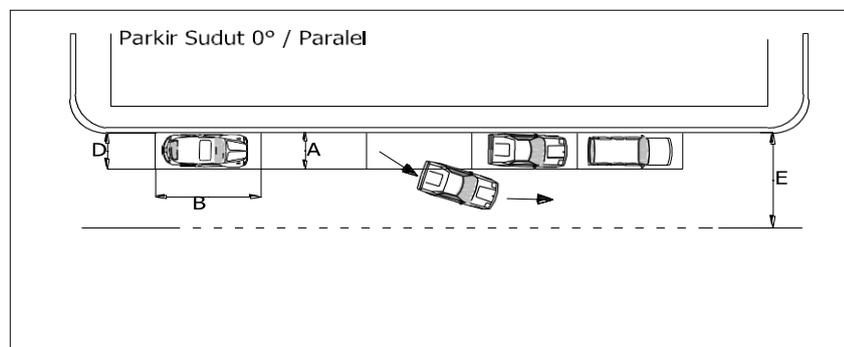
Untuk mengetahui pola sudut yang digunakan dalam jalur kedatangan dan keberangkatan sesuai perhitungan berikut :

a. Sudut  $0^\circ$  / Paralel

**Tabel V. 16** 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*

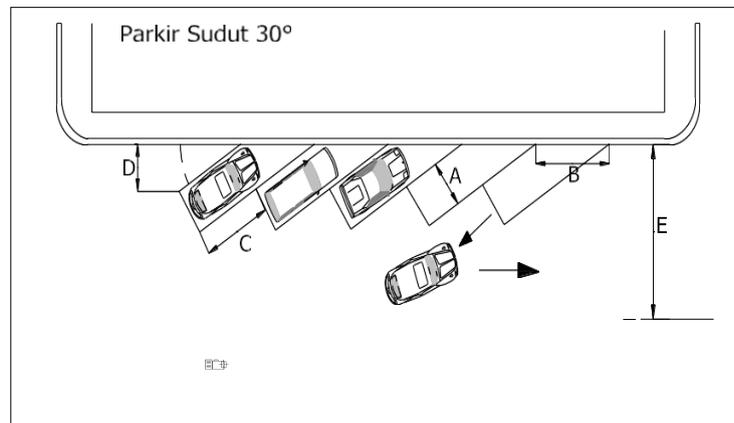
**Gambar V. 7** Pola Parkir Sudut 0 derajat/paralel

b. Sudut 30°

**Tabel V. 17** 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

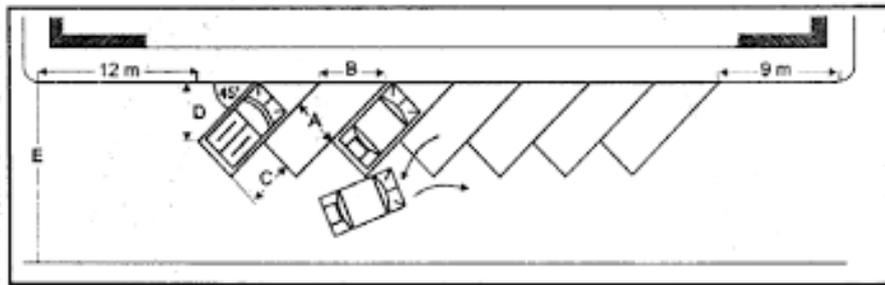
**Gambar V. 8** Pola parkir sudut 30 derajat

c. Sudut 45°

**Tabel V. 18** 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

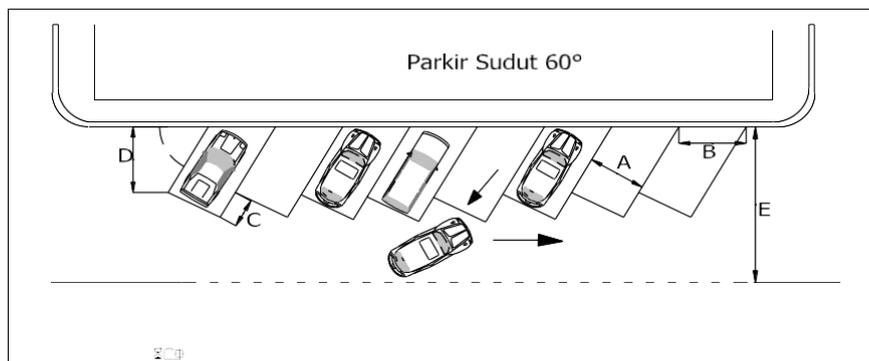
**Gambar V. 9** Pola parkir sudut 45 derajat

d. Sudut 60°

**Tabel V. 19** 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

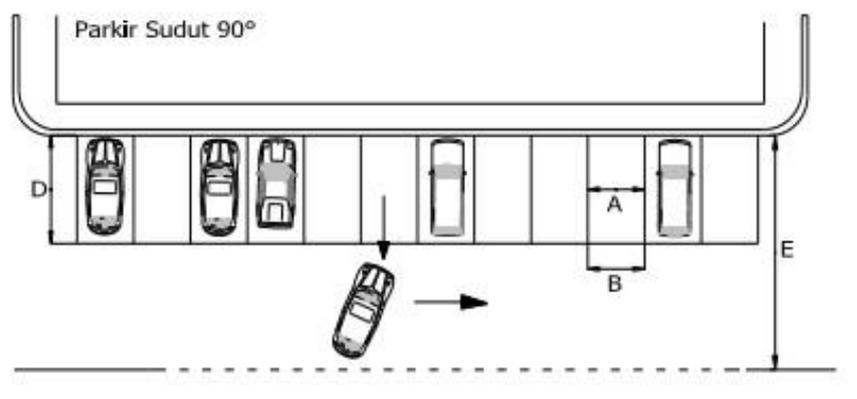
**Gambar V. 10** Pola parkir sudut 60 derajat

e. Sudut 90°

**Tabel V. 20** 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 <td -	5,4 m	11,2 m	

Sumber : Munawar, 2004



Sumber : Munawar, 2004

**Gambar V. 11** 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. 21** Kebutuhan luas Jalur Keberangkatan

Trayek	N	Sudut 45° P x l 19,6 x (28 + [ 5 x (n-1)])	Sudut 60° P x l 22,6 x (25,6 + [ 4 x (n- 1)])	Sudut 90° 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. 22** Kebutuhan Luas Ruang Tunggu Penumpang

<b>N o</b>	<b>Trayek</b>	<b>Kapasitas (orang)</b>	<b>N</b>	<b>Ruang tunggu (m<sup>2</sup>)</b>
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>.

5.3.1.2 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. Luas taman ini, disesuaikan 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. 23** Perbandingan Kebutuhan Luas Eksisting dan Luas Usulan

No	FASILITAS UTAMA	KEBERADAAN		LUAS EKSISTING (m <sup>2</sup> )	LUAS IDEAL (m <sup>2</sup> )
		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 (m <sup>2</sup> )	LUAS IDEAL (m <sup>2</sup> )
		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.

### **5.3.2 Evaluasi Sirkulasi Kendaraan dan Sirkulasi Orang**

Sirkulasi Lalu Lintas didalam dan disekitar terminal harus diperhatikan sesuai Kriteria Perencanaan Terminal (menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib).

5.3.2.1 Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah

5.3.2.2 Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan

5.3.2.3 Kendaraan didalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

1. Sirkulasi pergerakan angkutan penumpang

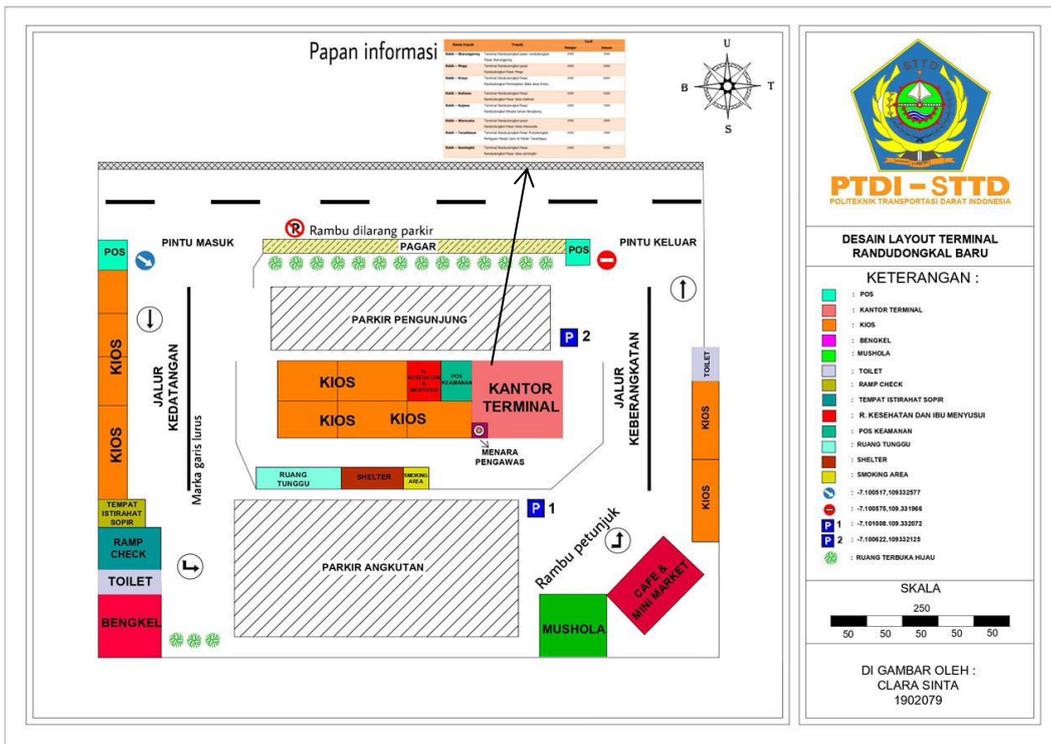
Pola pergerakan angkutan pedesaan yang tidak tepat karena angkutan pedesaan tidak masuk melewati jalur kedatangan dan tidak menurunkan penumpang di jalur kedatangan dan tidak melewati jalur keberangkatan. Dan naik turunnya penumpang tidak teratur karena angkutan perkotaan tidak masuk terminal.

2. Sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi

Pada sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi di terminal Randudongkal Baru banyak kendaraan pribadi yang berputar di dalam terminal dan keluar melalui pintu masuk terminal membuat kendaraan pribadi melawan arus dengan kendaraan penumpang yang akan masuk ke dalam terminal. Kendaraan pribadi yang keluar melalui pintu masuk terminal mengakibatkan konflik dengan kendaraan penumpang.

3. Sirkulasi Pergerakan Pejalan Kaki atau Orang

Pola pergerakan pejalan kaki atau orang di dalam terminal terdapat konflik dengan kendaraan penumpang maupun kendaraan pribadi. Konflik antara pejalan kaki dan kendaraan terjadi saat pejalan kaki berjalan dari trotoar menuju jalur keberangkatan. Kebutuhan ruang parkir sebagai fasilitas penunjang Terminal Randudongkal Baru.



Sumber : hasil Analisis

**Gambar V. 12** Terminal Randudongkal Baru Setelah Penyesuaian

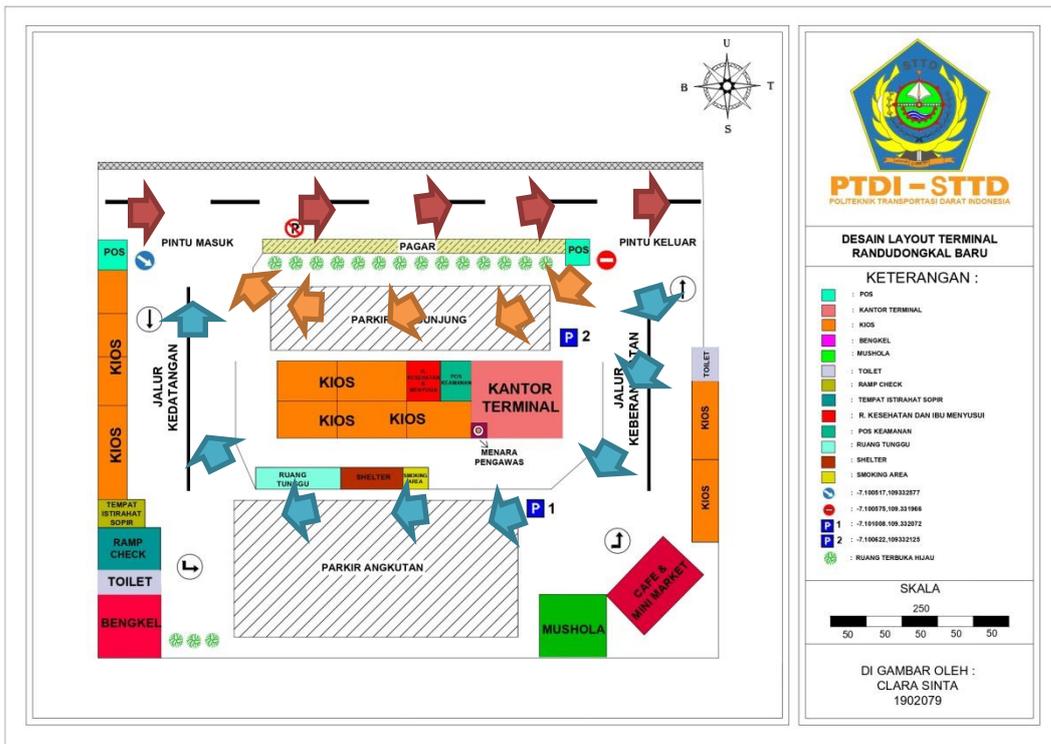
Ket tabel papan informasi :

Nama trayek	Trayek	Tarif	
		Pelajar	Umum
<b>Rddk – Warungpring</b>	Terminal Randudongkal-pasar randudongkal-Pasar Warungpring	2000	5000
<b>Rddk – Moga</b>	Terminal Randudongkal-pasar Randudongkal-Pasar Moga	2000	5000
<b>Rddk – Kreyo</b>	Terminal Randudongkal-Pasar Randudongkal-Perempatan Balai desa Kreyo	2000	6000
<b>Rddk – Kalimas</b>	Terminal Randudongkal-Pasar Randudongkal-Pasar desa Kalimas	2000	5000
<b>Rddk – Kejene</b>	Terminal Randudongkal-Pasar Randudongkal-Wisata taman Bangkong	2000	7000
<b>Rddk – Waranata</b>	Terminal Randudongkal-pasar Randudongkal-Pasar Desa Wanarata	2000	5000
<b>Rddk – Tanahbaya</b>	Terminal Randudongkal-Pasar Rndudongkal-Pertigaan Masjid Jami Al Fallah Tanahbaya.	2000	7000
<b>Rddk – Semingkir</b>	Terminal Randudongkal-Pasar Randudongkal-Pasar desa semingkir	2000	6000

Untuk kantor terminal dibuat dua lantai dengan lantai pertama terdapat papan informasi dan pusat pengaduan. Kemudian menempelkan stiker pengaduan gangguan keamanan berupa nomor/sms pengaduan pada ruang tunggu apabila calon penumpang mengalami gangguan keamanan. Karena angkutan Pedesaan di Terminal Randudongkal ini tidak terjadwal, oleh karena itu papan informasi jadwal kedatangan maupun keberangkatan tidak ada. Untuk memenuhi pelayanan kenyamanan yang sesuai dengan standar pelayanan minimal, telah diusulkan beberapa fasilitas seperti ruang tunggu, mushola, toilet, smoking area, tempat istirahat awak kendaraan, dan fasilitas dan petugas kebersihan agar dapat meningkatkan kenyamanan. Untuk pelayanan kemudahan/keterjangkauan, memberikan informasi pelayanan serta memasang speaker di sekitar terminal khususnya pada Ruang tunggu dengan kriteria intensitas suara 20 dB dari kebisingan yang ada. Untuk pelayanan kesetaraan yaitu ruang laktasi berada di lantai 1 yaitu berada bersebelahan dengan pos keamanan dan kios.

Tempat berkumpul darurat (*assembly point*) dapat ditempatkan dalam satu area dengan tempat parkir kendaraan. Titik kumpul (*assembly point*) termasuk elemen yang penting dalam perencanaan tanggap darurat, yang harus diidentifikasi secara jelas, dengan pemberian tanda dan mudah terlihat oleh pengguna terminal saat terjadi bencana.

Untuk saat ini, Pola Sirkulasi antara angkutan umum dengan kendaraan pribadi pada Terminal Randudongkal belum diatur. Sehingga membuat lalu lintas di terminal menjadi tidak teratur, oleh karena itu perlunya pengaturan sirkulasi, ruang parkir serta rambu bagi angkutan umum dan kendaraan pribadi dengan tujuan mengurangi konflik antara angkutan umum dengan kendaraan pribadi agar kinerja dari terminal dapat optimal.



Sumber : hasil analisis

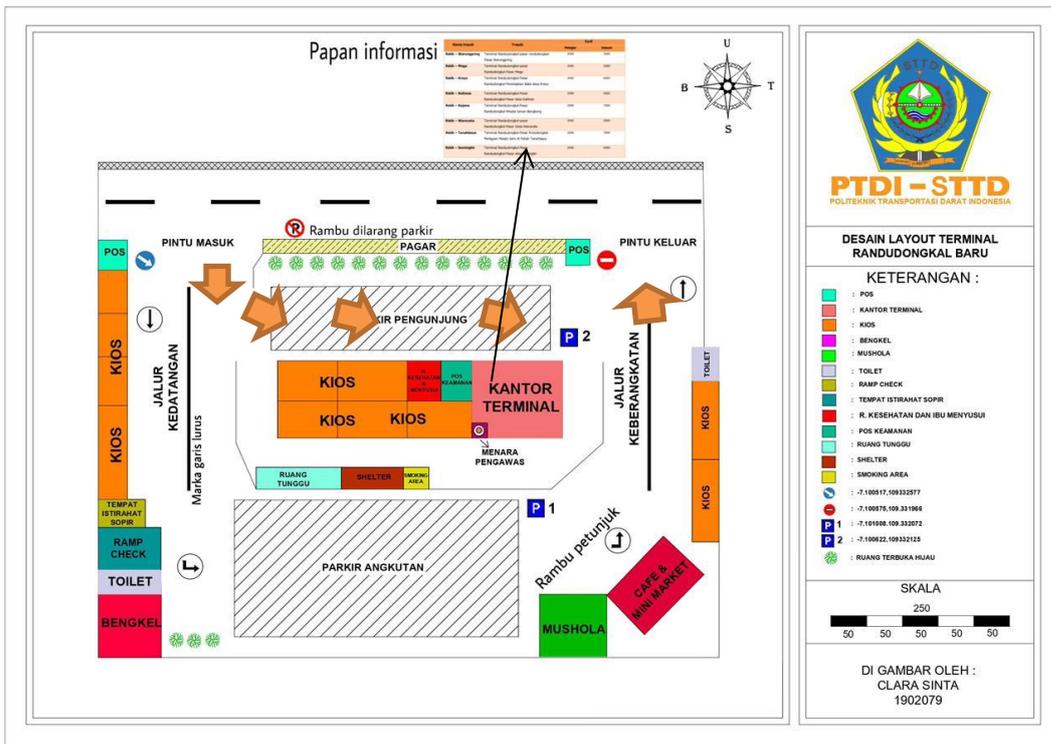
**Gambar V. 13** Sirkulasi eksisting Angkutan Pribadi, Kend pribadi dan naik/turun pengunjung di Terminal Randudongkal Baru

Ket :

1. panah Kuning : sirkulasi eksisting kendaraan pribadi  
 Pada sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi di terminal Randudongkal Baru banyak kendaraan pribadi yang berputar di dalam terminal dan keluar melalui pintu masuk terminal membuat kendaraan pribadi melawan arus dengan kendaraan penumpang yang akan masuk ke dalam terminal. Kendaraan pribadi yang keluar melalui pintu masuk terminal mengakibatkan konflik dengan kendaraan penumpang.
2. panah biru : sirkulasi eksisting naik/turun penumpang  
 Pola pergerakan pejalan kaki atau orang di dalam terminal terdapat konflik dengan kendaraan penumpang maupun kendaraan pribadi. Konflik antara pejalan kaki dan kendaraan terjadi saat pejalan kaki berjalan dari trotoar menuju jalur keberangkatan. Kebutuhan ruang parkir sebagai fasilitas penunjang Terminal Randudongkal Baru.

3. panah merah : sirkulasi eksisting angkutan pedesaan

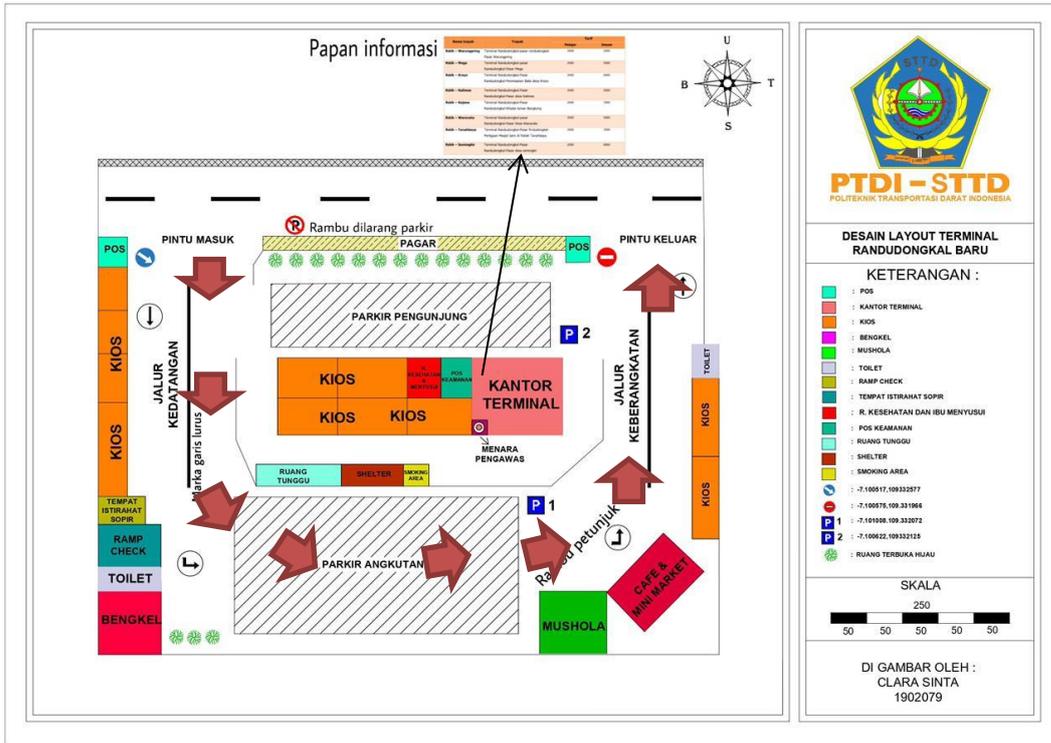
Pola pergerakan angkutan pedesaan yang tidak tepat karena angkutan pedesaan tidak masuk melewati jalur kedatangan dan tidak menurunkan penumpang di jalur kedatangan dan tidak melewati jalur keberangkatan. Dan naik turunnya penumpang tidak teratur karena angkutan perkotaan tidak masuk terminal.



Sumber : hasil analisis

**Gambar V. 14** Sirkulasi usulan Angkutan Pribadi Terminal Randudongkal Baru

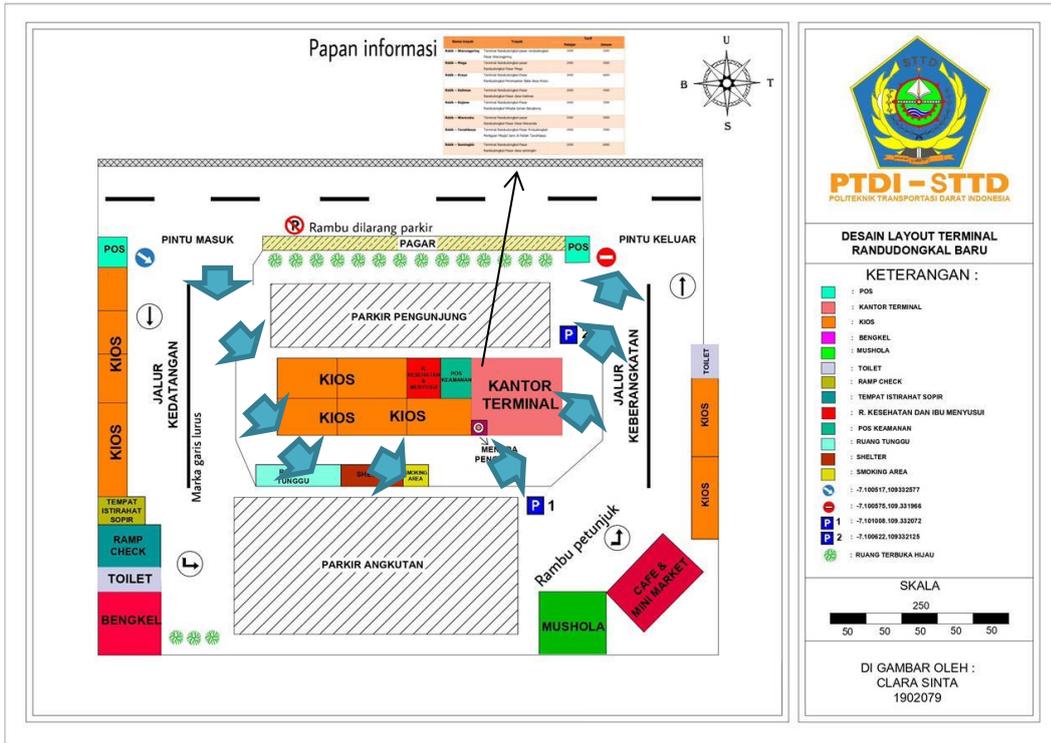
Pada usulan sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi di terminal Randudongkal Baru, kendaraan pribadi masuk di dalam terminal di pintu masuk yang terletak di sebelah kiri terminal, lalu diarahkan ke ruang parkir kendaraan pribadi yang terletak didepan kios, pos keamanan, dan ruang kesehatan. Selanjutnya dapat keluar melalui pintu keluar terminal di sisi kanan terminal. Penataan sirkulasi ini diharapkan agar tidak terjadi konflik dengan kendaraan penumpang yang akan masuk ke dalam terminal.



Sumber : hasil analisis

**Gambar V. 15** Sirkulasi usulan Angkutan Pedesaan Terminal Randudongkal Baru

Pola pergerakan angkutan pedesaan di terminal Randudongkal Baru dari pintu masuk terminal di sisi kiri lalu melewati jalur kedatangan dan menurunkan penumpang di shelter jalur kedatangan kemudian parkir di ruang parkir jalur keberangkatan untuk menunggu penumpang setelah itu menuju jalur keberangkatan dan keluar di pintu keluar terminal untuk selanjutnya menuju ke tujuan rute masing-masing.



*Sumber : hasil analisis*

**Gambar V. 16** Sirkulasi usulan Penumpang naik/turun di Terminal Randudongkal Baru

Pola pergerakan pejalan kaki atau orang di dalam terminal dimulai dari masuknya pejalan kaki/ penumpang lewat pintu masuk terminal di sisi kiri terminal, lalu pejalan kaki berjalan dari trotoar menuju ruang tunggu penumpang dan bisa naik ke angkutan umum di shelter ruang parkir jalur keberangkatan yang berada dekat ruang tunggu penumpang tersebut. Sedangkan bagi penumpang yang baru turun dari angkutan umum tiba di shelter lalu bisa keluar terminal melalui pintu keluar yang terletak di sisi sebelah kanan terminal Randudongkal Baru.

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Kesimpulan**

Berdasarkan perhitungan dan analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa:

1. Kinerja penyelenggaraan pengoperasian terminal tipe C Randudongkal di kabupaten Pemalang pada saat ini menurut hasil analisis desain tata letak dan pemanfaatan fungsi fasilitas yang ada di PM 24 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan dan PM 40 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, dapat diketahui masih banyak fasilitas yang belum memenuhi ketentuan. Pada kondisi eksisting fasilitas yang ada dalam kondisi tidak baik.
2. Terdapat 2 (dua) pokok permasalahan yang ada pada Terminal Randudongkal Baru di kabupaten Pemalang yaitu : Angkutan Pedesaan Tidak masuk ke terminal dan Ketidaksihesuaian 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. Ketidaksihesuaian 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. Contoh dari penambahan Fasilitas utama meliputi : Ruang Istirahat Supir, *Ramp check*, Tempat berkumpul darurat dan Jalur evakuasi bencana alam dalam terminal. Untuk fasilitas penunjang yang meliputi : Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau

menyusui, ruang terbuka hijau, Fasilitas keamanan (CCTV) dan Fasilitas Kesehatan.

4. Rekomendasi atau usulan desain *lay out* fasilitas dan sirkulasi pergerakan dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Randudongkal Baru. Usulan ini di dapat setelah dilakukan evaluasi baik fasilitas dan sirkulasi terhadap kondisi eksisting terminal, usulan tersebut adalah membedakan jalur kedatangan kendaraan umum dengan kendaraan pribadi dan pengaturan sirkulasi pejalan kaki. agar penggunaan terminal dapat efektif dan efisien sesuai dengan fungsinya.

## **6.2 Saran**

1. Melakukan pengoptimalan terminal berupa mengusulkan desain perubahan tata letak dan penambahan fasilitas penunjang dan fasilitas utama untuk meningkatkan kinerja Terminal Randudongkal Baru.
2. Merekomendasikan penataan fasilitas utama dan fasilitas penunjang sesuai dengan PM 24 tahun 2021
3. Melakukan pengaturan sirkulasi angkutan pedesaan maupun pemisahan parkir antara angkutan umum dan kendaraan pribadi sehingga tidak terjadinya konflik yang dapat mengganggu kinerja terminal Pemalang.
4. Perlu diberlakukannya pengawasan pada lingkungan terminal dan daerah pengawasan terminal yang berguna untuk mencegah para angkutan desa berhenti diluar terminal agar tidak menimbulkan permasalahan pada ruas jalan Jend. Sudirman.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_. 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 Pematang*. Laporan Umum : DIII Managemen 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 Hargelis 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.

**Lampiran 1** Analisis jumlah penumpang per hari yang masuk terminal

TRAYEK	KEND.OPERASI	RIT	RATA2 PNP/Perjalanan	JUMLAH PNP/HARI
RDDK-WRPRING	29	7	9	63
RDDK-MOGA	22	8	10	80
RDDK-KREYO	4	6	6	36
RDDK-KALIMAS	17	8	9	72
RDDK-KEJENE	4	8	9	72
RDDK- WANARATA	6	6	9	54
RDDK- TANAHBAYA	6	7	10	70
RDDK- SEMINGKIR	16	7	10	70
JUMLAH				517

**Lampiran 2** Analisis pengguna kendaraan pribadi yang berminat/tidak berminat pindah ke angkutan umum

zona	total	minat berpindah		tidak minat berpindah	
		jumlah	persentase	jumlah	persentase
17	328	183	56%	145	44%
20	254	153	60%	101	40%
21	402	221	55%	181	45%
22	361	200	55%	161	45%
jml	1345	757	56%	588	44%

**Lampiran 3** Dokumentasi survey inventarisasi terminal



Lampiran 4 Lembar asistensi

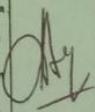
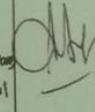
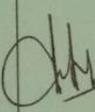
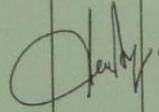
**SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT**



**KARTU ASISTENSI**

Bu Dessy Angga Afrianti, MT  
: Pak Guntur Tri Indro, M.Pd

NAMA : CLARA SINTA DOSEN : Pak Guntur Tri Indro, M.Pd  
 NOTAR : 1902079 SEMESTER : 6  
 PROGRAM STUDI : DIII MTJ TAHUN AJARAN : 2021 - 2022

NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF	NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF
1	13/22 /7	- Dispesifikasi lagi untuk Identifikasi Masalah & tujuan - Identifikasi SPK terminal yg ada dan tidak ada. - Membuat sirkulasi Angkutan - Data Demand Pengguna Angkutan yg berpotensi naik Angkutan umum - layout eksisting & perubahan		1	11/7 2022	- Selesikan penulisan dy buku pedoman	4
2	29/22 /4	- Titik Drop off dan pick up penumpang - Demand pnp untuk mengetahui jml penumpang yg memasuki terminal		2	16/7 2022	- Revisi penulisan referensi - Revisi penulisan foto BKB.	7
3	2/22 /8	- Melanjutkan analisis perbandingan luas eksisting dan luas usulan fasilitas Terminal Rdok Baru		3	27/7 2022	- Revisi daftar tabel. - Revisi dan penambahan Aspek Luas Hasc.	7
4	5/22 /8	ACC		4	1/8 2022	- Revisi daftar penulisan - Atrik margin ulanan.	7
					5/8 2022	ACC	4