PENINGKATAN PELAYANAN KINERJA TERMINAL TIPE C CURUG AGUNG KABUPATEN BANDUNG BARAT

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Jalan
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Transportasi

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

DIAJUKAN OLEH :

ZAENAL ALAMSYAH
NOTAR : 19.02.377

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA–STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
BEKASI
2022

KERTAS KERJA WAJIB

PENINGKATAN PELAYANAN KINERJA TERMINAL TIPE C CURUG AGUNG KABUPATEN BANDUNG BARAT

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

ZAENAL ALAMSYAH
Nomor Taruna : 19.02.377

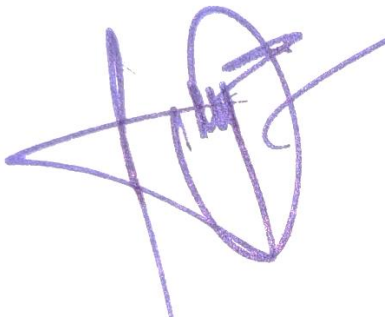
Telah di Setujui Oleh :

PEMBIMBING I

Ir. TONNY.C.M. KORAH, M.Si
NIP. 19570630 198903 1 001

Tanggal : 31 Juli 2022

PEMBIMBING II



Ir. BAMBANG DRAJAT, MM
NIP. 19581228 198903 1 002

Tanggal : 1 Agustus 2022

KERTAS KERJA WAJIB

PENINGKATAN PELAYANAN KINERJA TERMINAL TIPE C CURUG AGUNG KABUPATEN BANDUNG BARAT

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Jalan
Oleh:

ZAENAL ALAMSYAH
Nomor Taruna : 19.02.3737

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGG 10 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

PEMBIMBING I

Ir. TONNY. C.M. KORAH, M.Si Tanggal 16 Agustus 2021
NIP. 19570630 198903 1 001

PEMBIMBING II

Ir. BAMBANG DRAJAT, MM Tanggal 16 Agustus 2021
NIP. 19581228 198903 1 002

PROGRAM STUDI
DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA–STTD
BEKASI
2022

KERTAS KERJA WAJIB

PENINGKATAN PELAYANAN KINERJA TERMINAL TIPE C CURUG AGUNG KABUPATEN BANDUNG BARAT

Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

ZAENAL ALAMSYAH
Nomor Taruna: 19.02.377

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 10 AGUSTUS 2021
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

DEWAN PENGUJI

TERTIB SINULINGGA, MT NIP. 19690404 199203 1 001	**EVI FADDILAH, MM** NIP. 19790910 201012 2 001

Ir. BAMBANG DRAJAT, MM NIP. 19581228 198903 1 002

MENGETAHUI,
KETUA PROGRAM STUDI
DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

RACHMAT SADILI, MT

NIP. 19840208 200604 1 001

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Zaenal Alamsyah

Notar : 1902377

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

PENINGKATAN PELAYANAN KINERJA TERMINAL TIPE C CURUG AGUNG KABUPATEN BANDUNG BARAT

adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila di kemudian hari diketahui bahwa isi Naskah Tugas Akhir/ 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, 10 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,

Zaenal Alamsyah

19.02.377

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Zaenal Alamsyah

NOTAR : 1902377

menyatakan bahwa demi kepentingan perkembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui abstrak Tugas Akhir/ KKW yang saya tulis dengan judul:

PENINGKATAN PELAYANAN KINERJA TERMINAL TIPE C CURUG AGUNG KABUPATEN BANDUNG BARAT

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, 10 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,

Zaenal Alamsyah

19.02.377

KATA PENGANTAR

Segala puji Syukur penulis panjatkan kehadirat Allah Subhanahu Wata'ala,atas segala limpahan rahmat, hidayah dan nikmatnya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul **"Peningkatan Pelayanan Kinerja Terminal Tipe C Curug Agung Kabupaten Bandung Barat"** pada waktu yang telah ditetapkan.

Penulisan Kertas Kerja Wajib ini merupakan hasil penerapan ilmu yang diperoleh selama masa pendidikan dan sekaligus realisasi pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang telah dilaksanakan di Kabupaten Bandung Barat. Kertas Kerja Wajib ini diajukan dalam rangka penyelesaian studi program Diploma III Manajemen Transportasi Jalan di Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD guna memenuhi syarat kelulusan dan memperoleh sebutan Ahli Madya Transportasi.

Dengan segala kerendahan hati, dalam kesempatan ini tidak lupa penulis menyampaikan ucapan terima kasih sebesar-besarnya dan penghargaan yang tidak terhingga kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penyelesaian KKW ini, kepada yang terhormat :

1. Bapak Ahmad Yani, ATD, MT. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD beserta staf dan civitas akademika;
2. Bapak Rachmat Sadili, MT selaku ketua Jurusan Diploma III Manajemen Transportasi Jalan;
3. Bapak Ir. Tonny.C.M. Korah, M.Si dan Bapak Ir. Bambang Drajat, MM selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib;
4. Kepada Orang Tua yang telah banyak memberikan doa, bimbingan dan dorongan serta bantuan baik moril maupun materil;
5. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung turut membantu dalam penyelesaian Kertas Kerja Wajib ini;

Penulis menyadari sepenuhnya dalam penulisan KKW ini belum sempurna, oleh karenanya dengan penuh rasa hormat kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini dapat memenuhi fungsinya sebagai salah satu persyaratan wajib dan sekaligus bermanfaat bagi pembaca khususnya di bidang Transportasi Darat.

Bekasi, 30 Juli 2022

Penulis

ZAENAL ALAMSYAH
NOTAR:19.02.377

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ..... **i**
DAFTAR ISI ..... **iii**
DAFTAR TABEL ..... **iv**
DAFTAR GAMBAR ..... **v**
BAB I PENDAHULUAN **1**
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Identifikasi Masalah 3
1.3 Rumusan Masalah 3
1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian 3
1.5 Batasan Masalah 4
BAB II GAMBARAN UMUM **5**
2.1 Kondisi Transportasi 5
2.2 Kondisi Wilayah Kajian 23
BAB III KAJIAN PUSTAKA **34**
3.1 Terminal 34
3.2 Teknis Operasional Terminal 41
3.3 Peninjauan Kebutuhan Fasilitas Terminal 43
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN **44**
4.1 Alur Pikir Penelitian 44
4.2 Alur Penelitian 45
4.3 Metode Pengumpulan Data 46
4.4 Teknik Analisa Data 48
BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH **55**
5.1 Analisis Kondisi Eksisting 55
5.2 Analisis Kebutuhan Fasilitas 73
5.3 *Layout* Usulan Terminal Curug Agung 85
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN **95**
6.1 Kesimpulan 95
6.2 Saran 96
DAFTAR PUSTAKA **97**
LAMPIRAN **99**

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Struktur Angkutan umum Kabupaten Bandung Barat.....5
Tabel II. 2 Daftar Jurusan Angkutan AKDP di Kabupaten Bandung Barat.....7
Tabel II. 3 Rute Trayek Trans Metro Pasundan.....9
Tabel II. 4 Data Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan Berdasarkan Keputusan Bupati Bandung Barat nomor 550/Kep.5-Dishub/2012.....11
Tabel II. 5 Rute Trayek Angkutan Perbatasan Kabupaten Bandung Barat.....13
Tabel II. 6 Data Angkutan Karyawan Kabupaten Bandung Barat.....15
Tabel II. 7 Terminal Tipe C Kabupaten Bandung Barat.....16
Tabel II. 8 Data Halte Kabupaten Bandung Barat.....22
Tabel II. 9 Luas wilayah per Kecamatan Kabupaten Bandung Barat.....24
Tabel II. 10 Jumlah Penduduk Per Kecamatan Kabupaten Bandung Barat.....26
Tabel II. 11 Inventarisasi Fasilitas Terminal Curug Agung.....29
Tabel IV. 1 Satuan Ruang Parkir.....50
Tabel IV. 2 Ketentuan Satuan Ruang Parkir.....52
Tabel IV. 3 Luas Kebutuhan Fasilitas Terminal.....53
Tabel V. 1 Analisis Kesesuaian Lokasi Terminal.....55
Tabel V. 2 Ketersediaan Fasilitas Berdasarkan PM 40 Tahun 2015.....60
Tabel V. 3 Ketersediaan Fasilitas Berdasarkan PM 24 Tahun 2021.....66
Tabel V. 4 Perhitungan Jumlah Ketersediaan Angkutan Umum.....71
Tabel V. 5 Jumlah Penumpang Per hari di Terminal Curug Agung.....72
Tabel V. 6 Kegiatan Penumpang Di Terminal Dan Kebutuhan Fasilitasnya.....74
Tabel V. 7 Kegiatan Awak Angkutan Umum Di Terminal Dan Kebutuhan Fasilitasnya.....74
Tabel V. 8 Kegiatan Pengelola Terminal Di Terminal Dan Kebutuhan Fasilitasnya.....76
Tabel V. 9 Analisis Kebutuhan Jalur Kedatangan Di Terminal Curug Agung.....77
Tabel V. 10 Perhitungan Jalur Kedatangan.....78
Tabel V. 11 Perhitungan Jalur Keberangkatan.....79
Tabel V. 12 Perhitungan Areal Lintas.....80
Tabel V. 13 Kapasitas Ruang Parkir Kendaraan Angkutan Umum.....80
Tabel V. 14 Perhitungan Kebutuhan Ruang Tunggu.....81
Tabel V. 15 Kriteria Bangunan Kantor Terminal.....81
Tabel V. 16 Kriteria Ruang Parkir Kendaraan Pribadi.....82
Tabel V. 17 Lahan Terminal Curug Agung Setelah Peningkatan Pelayanan Kinerja.....85

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Peta Jaringan Trayek AKDP 7
Gambar II. 2 Visualisasi Trayek AKDP 8
Gambar II. 3 Peta Jaringan Trayek Trans Metro Pasundan 9
Gambar II. 4 Visualisasi Sarana Trans Metro Pasundan 10
Gambar II. 5 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan 12
Gambar II. 6 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perbatasan Kabupaten Bandung Barat.....14
Gambar II. 7 Peta Titik Lokasi Terminal.....16
Gambar II. 8 Terminal Lembang.....17
Gambar II. 9 Terminal Parongpong.....18
Gambar II. 10 Terminal Cisarua 18
Gambar II. 11 Terminal Curug Agung 19
Gambar II. 12 Terminal Cimareme 20
Gambar II. 13 Terminal Cililin 20
Gambar II. 14 Terminal Sindangkerta 21
Gambar II. 15 Kondisi Halte Buruk Kabupaten Bandung Barat 22
Gambar II. 16 Kondisi Halte digunakan Oleh Pedagang Kaki Lima.....23
Gambar II. 17 Peta Administrasi Wilayah Kabupaten Bandung Barat 25
Gambar II. 18 Peta titik lokasi terminal Curug Agung 27
Gambar II. 19 Jaringan Trayek yang dilayani oleh Terminal Curug Agung.....28
Gambar II. 20 Layout Terminal Curug Agung.....28
Gambar II. 21 Grafik Kondisi Fasilitas Utama Terminal Curug Agung 30
Gambar II. 22 Grafik Fasilitas Penunjang Terminal Curug Agung 30
Gambar II. 23 Tampak Depan Terminal Curug Agung.....31
Gambar II. 24 Pos Terminal Curug Agung 31
Gambar II. 25 Jalur Keberangkatan 32
Gambar II. 26 Jalur Kedatangan.....32
Gambar II. 27 Parkir Kendaraan Pengunjung Terminal dan Pasar 33
Gambar II. 28 Tempat Tunggu Angkutan Umum.....33
Gambar III. 1 Hubungan Macam dan Urutan Kegiatan Penumpang.....39
Gambar III. 2 Hubungan Macam dan Urutan Kegiatan Awak.....40
Gambar III. 3 Hubungan Macam dan Urutan Kegiatan Awak Petugas.....41
Gambar V. 1 Grafik Ketersediaan Fasilitas Terminal.....62
Gambar V. 2 Grafik Kondisi Fasilitas Terminal 63
Gambar V. 3 Grafik Pemanfaatan Fasilitas Terminal 64
Gambar V. 4 Grafik Letak Fasilitas Terminal 65
Gambar V. 5 Grafik Keberadaan Fasilitas Terminal 68
Gambar V. 6 Grafik Kondisi Fasilitas Terminal 69
Gambar V. 7 Grafik Pemanfaatan Fasilitas Terminal 69
Gambar V. 8 Grafik Letak Fasilitas.....70
Gambar V. 9 Usulan *Layout* Tata Letak Fasilitas Terminal 88
Gambar V. 10 Usulan Layout Sirkulasi Angkutan Umum 90

Gambar V. 11 Usulan Layout Sirkulasi Kendaraan Pribadi 91
Gambar V. 12 Usulan Layout Sirkulasi Orang/Pejalan Kaki 92
Gambar V. 13 Usulan Layout Rencana Integrasi Terminal Curug Agung 94

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Terminal penumpang adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta permindahan moda angkutan(Undang - Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan). Selain itu Terminal juga merupakan salah satu prasarana transportasi yang berdampingan dengan aktivitas masyarakat seperti pasar, pertokoan dan pedagang kaki lima sehingga sudah menjadi kebiasaan suatu terminal mengalami kemacetan, kepadatan kendaraan dan ketidaktertiban lalu lintas baik dari masyarakat maupun dari angkutan umum yang beroperasi di terminal tersebut.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, terminal penumpang wajib memiliki fasilitas utama, fasilitas penunjang dan fasilitas umum. Sedangkan Peraturan Menteri Perhubungan No.40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, terminal penumpang wajib menyediakan dan melaksanakan pengoperasian dengan memberikan pelayanan keselamatan, pelayanan keamanan, pelayanan kehandalan/keteraturan, pelayanan kenyamanan, pelayanan kemudahan/keterjangkauan, dan pelayanan kesetaraan.

Terminal Curug Agung Merupakan salah satu terminal tipe c yang terdapat di Kabupaten Bandung Barat. Terminal ini berlokasi di Jalan Raya Gedong Lima, Desa Kertajaya, Kecamatan Padalarang, Kabupaten Bandung Barat. Terminal Curug Agung memiliki luas lahan 2000 m^2 dengan daya tampung kendaraan yang masuk ke dalam terminal sebanyak 40 kendaraan. Terminal Curug Agung merupakan relokasi dari terminal Padalarang yang

mengalami perencanaan pembangunan pasar Tagog Padalarang. Terminal Curug Agung melayani 3 trayek Angkutan Perdesaan (Angdes), 1 trayek angkutan perbatasan dan dilewati oleh Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) trayek Ciroyom – Cipeundeuy. Lokasi terminal Curug Agung berdampingan dengan pasar Curug Agung sehingga aktifitas di dalam terminal cukup terganggu.

Saat ini terminal Curug Agung belum berfungsi secara optimal, karena keberadaan terminal yang bersebelahan langsung dengan pasar Curug Agung, kondisi pasar yang ramai membuat kendaraan angkutan umum tidak dapat memasuki ruang parkir kendaraan yang disebabkan sirkulasi kendaraan yang keluar masuk pada pasar Curug Agung belum teratur. Selain itu fungsi terminal Curug Agung sebagai titik simpul pergantian moda transportasi penumpang angkutan umum belum berfungsi dengan optimal dikarenakan terdapat trayek Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang tidak masuk ke dalam terminal sehingga memaksa penumpang yang akan melakukan perpindahan moda dari angkutan sebelumnya melakukan kegiatan naik turun di bahu jalan, dan hal tersebut menyebabkan kemacetan. Berdasarkan hasil inventarisasi terminal Curug agung, diketahui Fasilitas di terminal Curug Agung masih banyak fasilitas yang belum tersedia baik fasilitas utama, fasilitas penunjang maupun fasilitas umum dengan ketersediaan fasilitas 26% dan ketidak tersediaan fasilitas 74% dengan 20% dari fasilitas yang tersedia berada dalam kondisi buruk.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka perlu dilakukan **"Peningkatan Pelayanan Kinerja Terminal"** pada terminal Curug Agung sebagai perbaikan kualitas terminal sehingga dapat memenuhi kriteria penyelenggaraan terminal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, dapat diidentifikasikan masalah sebagai berikut:

1) Ketersediaan fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan fasilitas umum tidak sesuai dengan kriteria penyelenggaraan terminal pada Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan jalan.
2) Posisi terminal yang bersebelahan langsung dengan pasar menyebabkan terminal Curug Agung tidak bisa berfungsi secara optimal.
3) Sirkulasi kendaraan dan orang di Terminal Curug Agung yang masih tidak teratur.
4) Terdapat Penumpang yang akan berpindah moda menuju Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) melakukan kegiatan naik turun tidak di dalam terminal.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi permasalahan diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan utama yang akan dikaji dalam Kerta Kerja Wajib Peningkatan Pelayanan Kinerja Terminal Curug Agung di Kabupaten Bandung Barat ini adalah sebagai berikut :

1) Bagaimana kondisi eksisting di Terminal Curug Agung ?
2) Bagaimana Peningkatan Pelayanan Kinerja Terminal Curug Agung dari segi perbaikan dan penambahan fasilitas terminal serta tata letaknya agar sesuai dengan kriteria penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan?
3) Bagaimana alternatif desain Terminal Curug Agung?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

Adapun maksud dan tujuan dari penelitian yang dilakukan, yaitu :

1) Mengetahui kondisi eksisting terminal terkait fasilitas dan sirkulasi di Terminal Curug Agung.

2) Meningkatkan pelayanan kinerja fasilitas Terminal Curug Agung dan mengusulkan desain terminal agar fungsi terminal sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ada pada terminal tipe c.
3) Mengusulkan perbaikan fasilitas dan pengaturan sirkulasi kendaraan serta orang di dalam terminal Curug Agung.

1.5 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah penelitian adalah sebagai berikut :

1) Melakukan pembahasan kinerja fasilitas terminal baik dari ketersediaan fasilitas dan tata letaknya dalam rangka meningkatkan kinerja fasilitas terminal Curug Agung dari sisi pengguna dan regulasi.
2) Melakukan pembahasan sirkulasi kendaraan dan orang di dalam terminal Curug Agung.

BAB II
GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi

Untuk menggambarkan kondisi transportasi di Kabupaten Bandung Barat, maka yang harus dibahas adalah berkaitan dengan sarana dan prasarananya agar penggambaran mengenai kondisi transportasi di Kabupaten Bandung Barat tergambarkan dengan cukup memadai dan menyeluruh.

A. Sarana Angkutan Umum

Kabupaten Bandung Barat dilayani oleh beberapa angkutan umum meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Angkutan Umum Dalam Trayek di Kabupaten Bandung Barat dilayani oleh Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Trans Metro Pasundan (TMP), Angkutan Perbatasan, Angkutan Perdesaan (ANGDES). Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek di Kabupaten Bandung Barat yaitu meliputi Angkutan Karyawan. Sebagai angkutan pendukung (paratransit) daerah di Kabupaten Bandung Barat dilayani delman, dan ojek. Struktur Angkutan Umum Kabupaten Bandung Barat dapat dilihat pada tabel II.1.

Tabel II. 1 Struktur Angkutan umum Kabupaten Bandung Barat

No	Angkutan Dalam Trayek	Angkutan Tidak Dalam Trayek	Paratransit
1	Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)	Angkutan Karyawan	Ojek
2	Angkutan Perdesaan (ANGDES)	–	Delman
3	Angkutan Perbatasan	–	–
4	Trans Metro Pasundan (TMP)	–	–

Sumber : Laporan Umum Tim PKL Bandung Barat Tahun 2022

1) Angkutan Umum Dalam Trayek

Angkutan Umum Dalam Trayek di Kabupaten Bandung Barat dilayani oleh Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Trans Metro Pasundan (TMP), Angkutan Perdesaan (ANGDES), Angkutan Perbatasan. Penjelasan lebih lanjut angkutan umum dalam trayek di Kabupaten Bandung Barat yaitu sebagai berikut:

a) Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

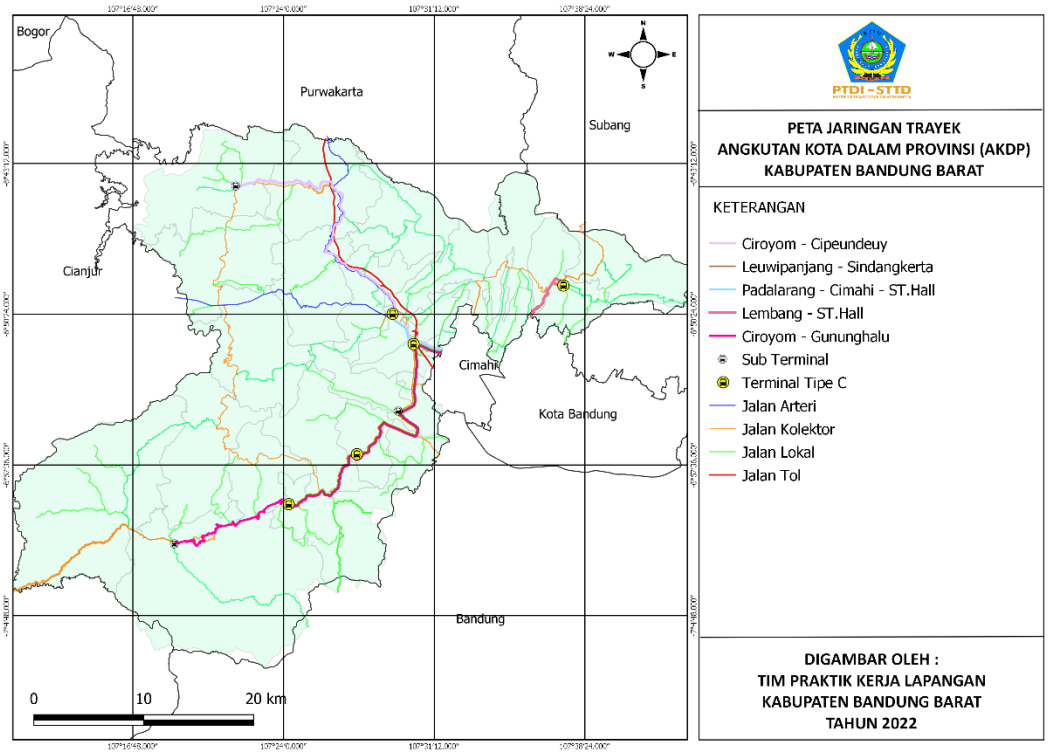
Angkutan AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek (Peraturan Menteri No.15 tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek). Berlandaskan penjelasan diatas, maka Angkutan AKDP ini merupakan kendaraan yang melayani rute perjalanan dari dalam Kabupaten Bandung Barat menuju luar Kabupaten Bandung Barat tetapi masih dalam lingkup Provinsi Jawa Barat. Berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Barat No.551.2/SK.102-PEREK/1999 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) di Wilayah Provinsi Daerah Tingkat I Jawa Barat terdapat 17 trayek yang melayani kawasan Kabupaten Bandung Barat. Berdasarkan hasil Inventarisasi terdapat 5 trayek Angkutan Antar kota Dalam Provinsi (AKDP) yang masih aktif dari 17 trayek yang terdapat di dalam Surat Keputusan (SK). Jaringan trayek berdasarkan hasil inventarisasi sarana yang melayani di Kabupaten Bandung Barat dapat dilihat pada tabel II.2.

Tabel II. 2 Daftar Jurusan Angkutan AKDP di Kabupaten Bandung Barat

No	Trayek	Kode Trayek	Panjang Trayek (Km)	Jumlah Armada
1	Ciroyom – Cipeundeuy	17.18.0258	51	11
2	Leuwipanjang – Cililin – Sindangkerta	17.18.0263	56	19
3	Ciroyom – Gununghalu	19.20.0530	61	65
4	Stasion Hall – Cimahi –Padalarang	19.20.0576	24	353
5	Stasion Hall – Lembang	19.20.0578	19	144

Sumber: Laporan Umum Tim PKL Bandung Barat Tahun 2022

Berdasarkan diatas dapat diketahui bahwa Angkutan AKDP di Kabupaten Bandung Barat dilayani dengan jenis kendaraan bus besar, bus sedang, bus kecil dan MPU dengan mempunyai 5 trayek dengan total keseluruhan 529 armada. Adapun jaringan trayek AKDP tersebut dapat digambarkan dalam peta, dapat dilihat pada Gambar II.1.



Sumber: Laporan Umum Tim PKL Bandung Barat Tahun 2022

Gambar II. 1 Peta Jaringan Trayek AKDP

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 2 Visualisasi Trayek AKDP

b) Angkutan Trans Metro Pasundan

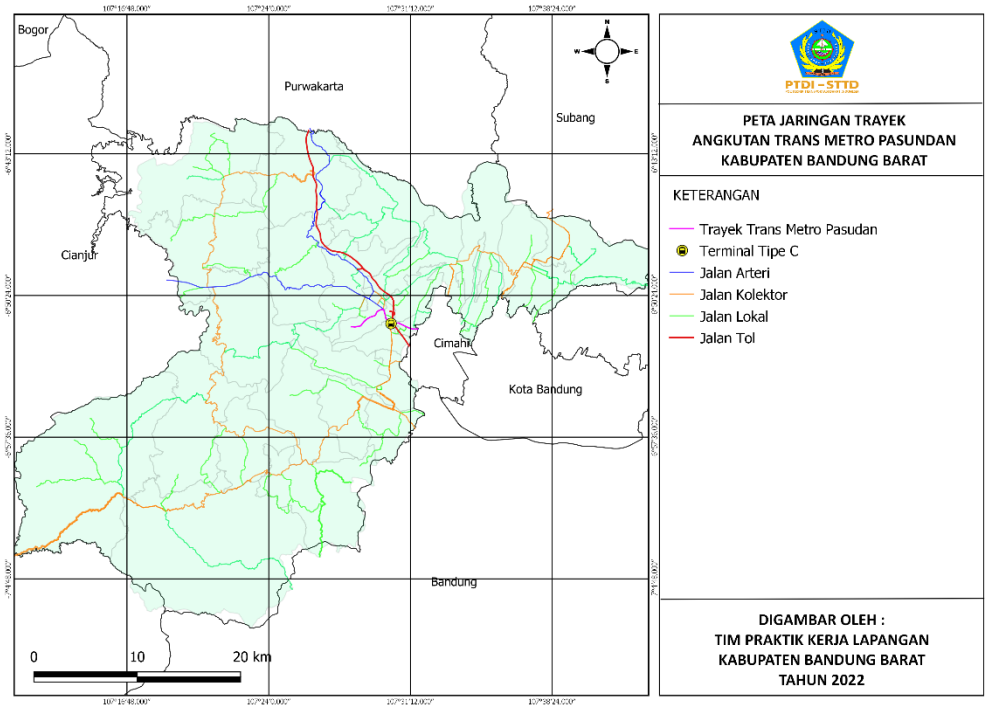
Trans Metro Pasundan adalah sistem transportasi berupa angkutan cepat bus (BRT) yang melayani wilayah Bandung, Jawa Barat dan sekitarnya. Layanan ini merupakan program dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Layanan Trans Metro Pasundan terdiri atas lima koridor yang melayani wilayah Kota Bandung dan sekitarnya. Kabupaten Bandung Barat dilayani oleh koridor dua dengan rute Kota Baru Parahyangan (Padalarang) – Alun-alun Kota Bandung. Untuk data rute terinci angkutan Trans Metro Pasundan (TMP), dapat dilihat pada tabel II.3 dan untuk pemetaan jaringan trayek Trans Metro Pasundan (TMP) dapat dilihat pada gambar II.3.

Tabel II. 3 Rute Trayek Trans Metro Pasundan

No	No Trayek	Rute	Status Operasi	Jenis Kendaraan
1	2D	IKEA Kota Baru Parahyangan - STEI LPPM - RS Karisma Cimareme - RS IMC - Masjid Ar-Ridwan - Padasuka Indah - Ranca Belut - PLN Cisangkan - BRI - RSUD Cibabat - Dinas Sosial - Jalan Budi - SMAN 13 - Paledang - Rajawali Barat - Plaza Telkom Rajawali - Rajawali 1 - Dungus Cariang - SMA Trinitas - RS Kebon Curug Agung - SMA Pasundan - Perintis Kemerdekaan - Lembong - Alun-alun Bandung	Beroperasi	Bus Sedang

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat



Sumber : Laporan Umum Tim PKL Bandung Barat Tahun 2022

Gambar II. 3 Peta Jaringan Trayek Trans Metro Pasundan

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 4 Visualisasi Sarana Trans Metro Pasundan

c) Angkutan Perdesaan

Angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten. Angkutan Perdesaan merupakan sarana pendukung wilayah yang sangat penting bagi perkembangan wilayahnya. Angkutan Desa sebagai bagian dari sistem transportasi pedesaan merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat desa dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dengan kehidupan desa pada umumnya. Keberadaan angkutan desa seperti mikrobus sangat dibutuhkan untuk mobilisasi masyarakat.

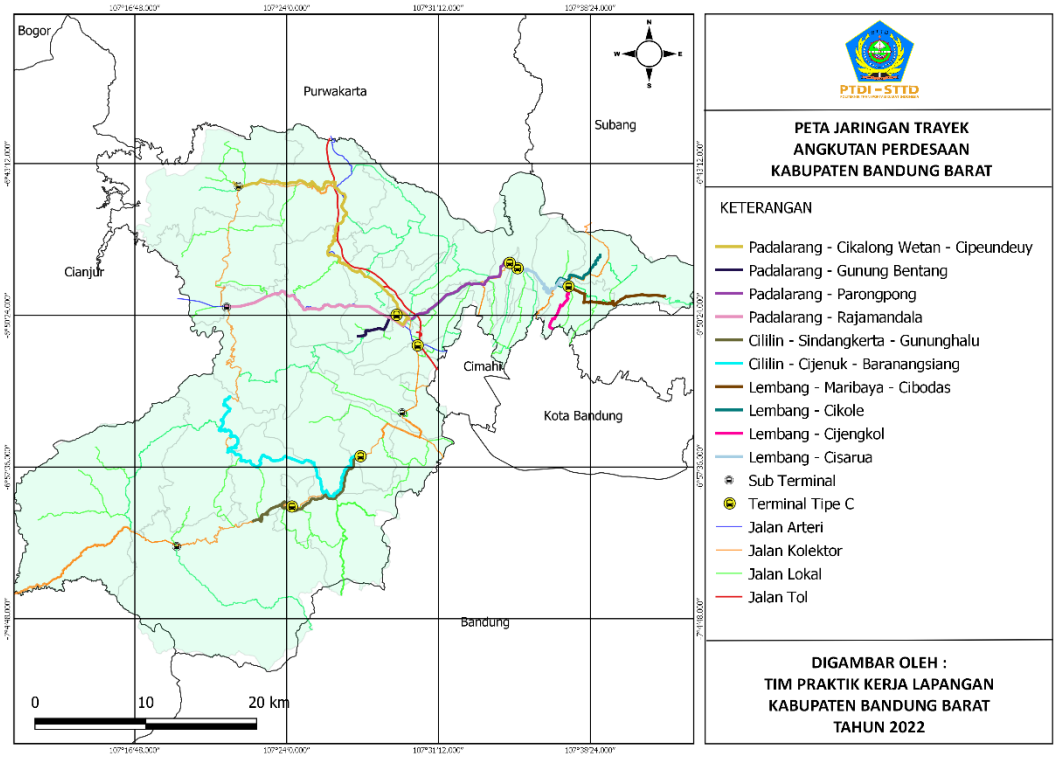
Berdasarkan Surat Keputusan Bupati Bandung Barat No. 550/Kep.5-Dishub/2012 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Kabupaten Bandung Barat, terdapat 31 trayek angkutan Perdesaan dengan 12 trayek aktif dan 19 trayek tidak aktif. Namun, pada data di lapangan hanya terdapat 10 trayek yang aktif beroperasi dan kebanyakan trayek menyimpang dari rute berdasarkan surat keputusan Bupati Kabupaten Bandung Barat. Berikut merupakan data jaringan trayek angkutan Perdesaan yang tersedia sesuai dengan surat keputusan Bupati Bandung Barat Nomor 550/Kep.5-Dishub/2012 dapat dilihat pada tabel II.4.

Tabel II. 4 Data Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan Berdasarkan Keputusan Bupati Bandung Barat nomor 550/Kep.5-Dishub/2012.

No	Trayek	Jarak (Km)	Kode Trayek	Alokasi Kendaraan	Keterangan
1	Padalarang – Cikalong Wetan - Cipeundeuy	20	A 01	250	Aktif
2	Padalarang - Gunung Bentang	9	A 02	75	Aktif
3	Padalarang - Pangheotan	7	A 03	75	Aktif
4	Padalarang - Parongpong	48	A 04	100	Aktif
5	Padalarang - Rajamandala	24	A 05	250	Aktif
6	Rajamandala - Saguling - Cijenuk	7	A 06	50	Tidak Aktif
7	Rajamandala - Cipeundeuy	16	A 07	60	Tidak Aktif
8	Cipeundeuy - Cirata	24	A 08	50	Tidak Aktif
9	Cisarua - Pangheotan	12	A 09	75	Tidak Aktif
10	Padalarang - Cipada Via Ngamprah	10	A 10	50	Tidak Aktif
11	Cililin - Sindangkerta - Gununghalu	18	B 01	75	Aktif
12	Cililin - Cijenuk - Baranangsiang	21	B 02	75	Aktif
13	Cililin - Nyalindung - Cibundar - Cipatik	8	B 03	40	Tidak Aktif
14	Sindangkerta - Pasir Pogor - Cijenuk	21	B 04	50	Tidak Aktif
15	Gununghalu - Bunijaya - Cilangari	17	B 05	75	Tidak Aktif
16	Gununghalu - Rongga - Cicadas	15	B 06	40	Tidak Aktif
17	Gununghalu - Cibenda	20	B 07	40	Tidak Aktif
18	Gununghalu - Ciwidey	20	B 08	50	Tidak Aktif
19	Cibenda - Cibitung	15	B 09	40	Tidak Aktif
20	Cibitung - Rajamandala	25	B 10	50	Tidak Aktif
21	Cibitung - Cijenuk	15	B 11	40	Tidak Aktif
22	Cihampelas - Rongga - Maroko	30	B 12	50	Tidak Aktif
23	Baranangsiang - Rajamandala	15	B 13	40	Tidak Aktif
24	P.Tehnik - Ciwaruga - Cigugur Girang - Parongpong	16	B 14	100	Aktif

No	Trayek	Jarak (Km)	Kode Trayek	Alokasi Kendaraan	Keterangan
25	Lembang - Maribaya - Cibodas	15	C 01	100	Aktif
26	Lembang - Cikawari	20	C 02	50	Tidak Aktif
27	Lembang - Cikole	12	C 03	130	Aktif
28	Lembang - Cijengkol	15	C 04	50	Aktif
29	Lembang - Cibeusi	19	C 05	40	Tidak Aktif
30	Lembang - Cisarua	12	C 06	150	Aktif
31	Cikole - Tangkuban Perahu	7	C 07	50	Tidak Aktif

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat



Sumber : Laporan Umum Tim PKL Bandung Barat Tahun 2022

Gambar II. 5 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan

d) Angkutan Perbatasan

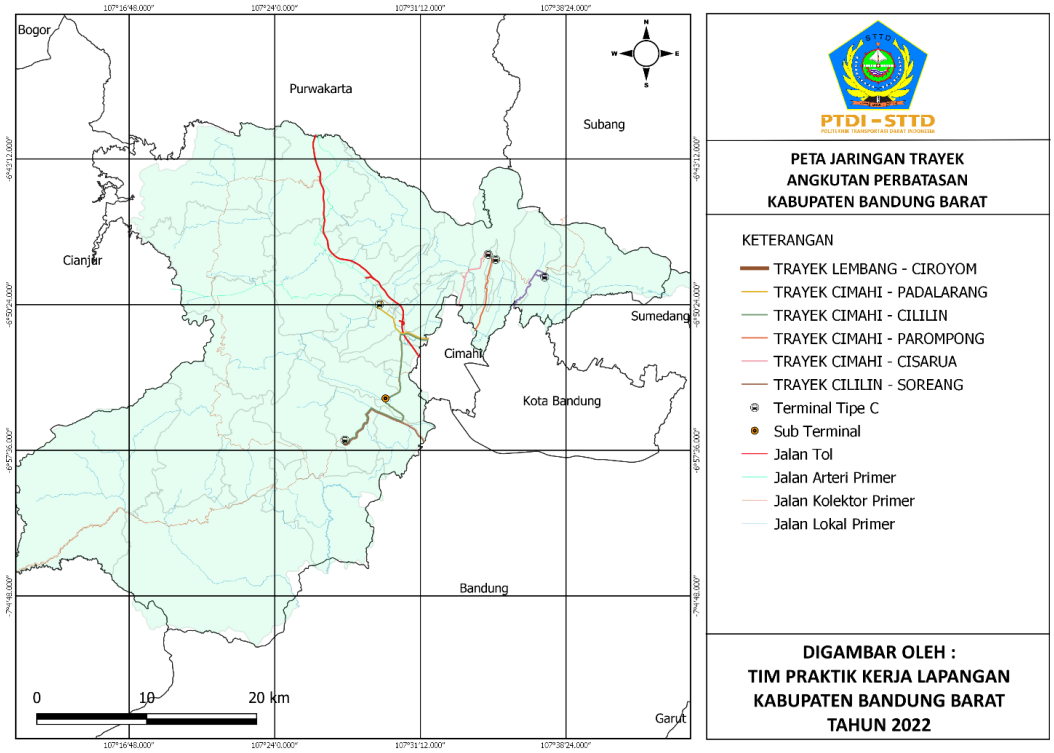
Angkutan Perbatasan adalah angkutan kota atau perdesaan yang memasuki wilayah kecamatan yang langsung pada kabupaten atau kota lainnya baik melalui satu provinsi maupun lebih dari satu provinsi. Jenis kendaraan yang digunakan untuk melayani trayek angkutan perbatasan

di Kabupaten Bandung Barat yaitu berupa kendaraan MPU, yang mempunyai kapasitas 12 orang. Kepemilikan dan pengelolaan kendaraan dipegang oleh koperasi. Berdasarkan Nota Kesepakatan Tentang Pembinaan dan Pengaturan Angkutan Orang Pada Wilayah Perbatasan Kabupaten Bandung, Kota Bandung dan Kota Cimahi terdapat 11 trayek angkutan perbatasan yang beroperasi di Kabupaten Bandung Barat, 6 trayek aktif dan 5 trayek tidak aktif. Berikut merupakan data jaringan trayek angkutan perbatasan yang tersedia Berdasarkan hasil inventarisasi sarana angkutan perbatasan.

Tabel II. 5 Rute Trayek Angkutan Perbatasan Kabupaten Bandung Barat

No	Trayek	Rute
1	Padalarang - Cimahi	Jl. Ps Padalarang - Jl. Cihaliwung - Jl. Raya Padalarang - Jl. Cimareme - Jl. Gadobangkong - Batas Kota - Jl. Baros - Rs Dustira - Cimahi (Pasar Antri)
2	Cililin - Soreang	Jl. Cililin - Jl. Cihampelas - Simp Bbs - Jl. Cipatik - Jl. Soreang
3	Cililin - Cimahi	Jl. Cililin - Jl. Cihampelas - Simp Bbs - Jl. Batujajar - Jl. Cimareme - Jl. Gadobangkong - Batas Kota - Jl. Baros - Cimahi (Pasar Antri)
4	Cisarua - Cimahi	Jl. Cisarua - Jl. Kolonel Masturi - Jl. Sangkuriang - Cimahi (Pasar Atas)
5	Parongpong - Cimahi	Jl. Parompong - Universitas Advent - Jl. Cihanjuang - Cimahi (Pasar Antri)
6	Lembang - Ciroyom	Jl. Ps. Lembang - Jl. Raya Lembang - Simp Beatrix - Jl. Ledeng - Jl. Setiabudi - Jl. Ciroyom

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat



Sumber: Laporan Umum Tim PKL Bandung Barat Tahun 2022

Gambar II. 6 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perbatasan Kabupaten Bandung Barat

2) Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

Berdasarkan Undang-Undang No.22 tahun 2009 Pasal 151 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Kabupaten Bandung Barat dilayani oleh jenis angkutan karyawan. Angkutan Karyawan merupakan pelayanan Angkutan yang disediakan untuk mengangkut karyawan/pekerja dari dan ke lokasi kerja (Peraturan Menteri No.117 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek). Cara keberangkatan angkutan karyawan di Kabupaten Bandung Barat dengan cara terjadwal sesuai dengan kesepakatan antara perusahaan industri dengan Karyawan dan perusahaan operasional bus. Berikut merupakan angkutan karyawan yang terdapat di Kabupaten Bandung Barat :

Tabel II. 6 Data Angkutan Karyawan Kabupaten Bandung Barat

No	Nama Po	Alamat	Kerjasama Dengan	Jumlah Armada
1	PO.KRAMAT CURUG AGUNG	Jl. Ambon No.3, Citarum, Kec. Bandung Wetan, Kota Bandung, Jawa Barat 40115	PT. Sanbe PT. Indorama	10 Unit 7 Unit
2	PT.ATEJA	Jl. Ateja Giriasih,Kec. Batujajar,Kabupaten Bandung Barat,Jawa Barat 40115	PT. Ateja	8 Unit

Sumber: Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Bandung Barat

B. Prasarana Angkutan Umum

Prasarana angkutan umum di Kabupaten Bandung Barat berfungsi sebagai penunjang pelayanan angkutan umum untuk menunggu angkutan, menaikkan dan atau menurunkan penumpang serta menjadi tempat perpindahan moda maupun perpindahan trayek. Prasarana angkutan umum di Kabupaten Bandung Barat terdiri dari terminal, sub terminal, dan halte.

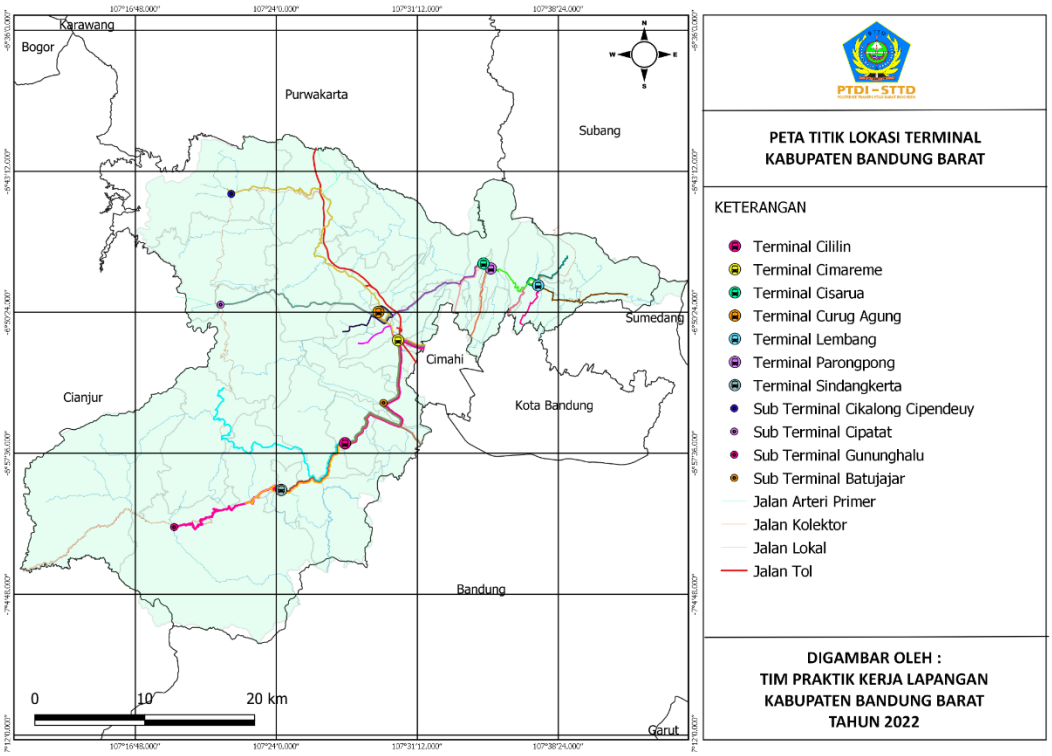
1) Kondisi Terminal Kabupaten Bandung Barat

Kabupaten Bandung Barat memiliki 7 (tujuh) terminal tipe C yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat. Berikut tabel terminal di Kabupaten Bandung Barat.

Tabel II. 7 Terminal Tipe C Kabupaten Bandung Barat

No	Nama Terminal	Tipe Terminal	Status
1	Terminal Lembang	Tipe C	Beroperasi
2	Terminal Parongpong	Tipe C	Beroperasi
3	Terminal Cisarua	Tipe C	Beroperasi
4	Terminal Curug Agung	Tipe C	Beroperasi
5	Terminal Cimareme	Tipe C	Beroperasi
6	Terminal Cililin	Tipe C	Beroperasi
7	Terminal Sindangkerta	Tipe C	Beroperasi

Sumber : Laporan Umum Tim PKL Bandung Barat 2022



Sumber : Laporan Umum Tim PKL Bandung Barat Tahun 2022

Gambar II. 7 Peta Titik Lokasi Terminal

a) Terminal Lembang

Terminal Lembang merupakan terminal Tipe C di Kabupaten Bandung Barat yang melayani angkutan perdesaan dan Angkutan Perbatasan. Terminal ini berlokasi tepat di sebelah timur Pasar Panorama Lembang di Jalan Raya Panorama, Desa Gudangkahuripan, Kecamatan Lembang, Kabupaten Bandung Barat. Terminal Lembang memiliki luas lahan 1750 m^2 dengan daya tampung kendaraan yang masuk ke dalam terminal sebanyak 60 kendaraan.

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 8 Terminal Lembang

b) Terminal Parongpong

Terminal Parongpong merupakan terminal Tipe C di Kabupaten Bandung Barat yang melayani Angkutan Perdesaan dan Angkutan Perbatasan. Terminal ini berlokasi tepat di Pasar Parongpong di Jalan Raya Kolonel Masturi, Desa Karyawangi, Kecamatan Parongpong, Kabupaten Bandung Barat. Terminal Parongpong memiliki luas lahan 5000 m^2 dengan daya tampung kendaraan yang masuk ke dalam terminal sebanyak 80 kendaraan.

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 9 Terminal Parongpong

c) Terminal Cisarua

Terminal Cisarua merupakan terminal Tipe C di Kabupaten Bandung Barat yang melayani Angkutan Perdesaan dan Angkutan Perbatasan. Terminal ini berlokasi di Jalan Raya Kolonel Masturi, Desa Kertawangi, Kecamatan Cisarua, Kabupaten Bandung Barat. Terminal Cisarua memiliki luas lahan 500 m^2 dengan daya tampung kendaraan yang masuk ke dalam terminal sebanyak 20 kendaraan.

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 10 Terminal Cisarua

d) Terminal Curug Agung

Terminal Curug Agung merupakan terminal Tipe C di Kabupaten Bandung Barat yang melayani Angkutan Perdesaan dan Angkutan Perbatasan. Terminal ini berlokasi di Jalan Raya Gedong Lima, Desa Kertajaya, Kecamatan Padalarang, Kabupaten Bandung Barat. Terminal Curug Agung memiliki luas lahan 2000 m^2 dengan daya tampung kendaraan yang masuk ke dalam terminal sebanyak 40 kendaraan.

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 11 Terminal Curug Agung

e) Terminal Cimareme

Terminal Cimareme merupakan terminal Tipe C di Kabupaten Bandung Barat yang melayani Angkutan Perdesaan dan Angkutan Perbatasan. Terminal ini berlokasi di Jalan Raya Batujajar, Desa Cimareme, Kecamatan Ngamprah, Kabupaten Bandung Barat. Terminal Cimareme memiliki luas lahan 650 m^2 dengan daya tampung kendaraan yang masuk ke dalam terminal sebanyak 10 kendaraan.

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 12 Terminal Cimareme

f) Terminal Cililin

Terminal Cililin merupakan terminal Tipe C di Kabupaten Bandung Barat yang melayani Angkutan Perdesaan dan Angkutan Perbatasan. Terminal ini berlokasi di Jalan Raya Cililin, Desa Cililin, Kecamatan Cililin, Kabupaten Bandung Barat. Terminal Cimareme memiliki luas lahan 1250 m^2 dengan daya tampung kendaraan yang masuk ke dalam terminal sebanyak 25 kendaraan.

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 13 Terminal Cililin

g) Terminal Sindangkerta

Terminal Sindangkerta merupakan terminal Tipe C di Kabupaten Bandung Barat yang melayani Angkutan Perdesaan. Terminal ini terletak di pasar Sindangkerta yang berlokasi di Jalan Sindangkerta Raya, Desa Cintakarya, Kecamatan Sindangkerta, Kabupaten Bandung Barat. Terminal Sindangkerta memiliki luas lahan 586 m^2 dengan daya tampung kendaraan yang masuk ke dalam terminal sebanyak 10 kendaraan. Terminal ini dilintasi oleh angkutan Perdesaan yaitu trayek Cililin – Gununghalu.

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 14 Terminal Sindangkerta

2) Kondisi Halte di Kabupaten Bandung Barat

Halte merupakan tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Secara umum dikenal 3 (tiga) tipe perhentian angkutan umum, Di Kabupaten Bandung Barat terdapat 9 halte, diantaranya:

Tabel II. 8 Data Halte Kabupaten Bandung Barat

No	Nama Halte	Lokasi Halte
1	Halte Lembang	Jl. Kolonel Masturi
2	Halte Batujajar	Jl. Raya Batujajar
3	Halte Curug Agung	Jl. Gedong Lima
4	Halte RSCK	Jl. Parahyangan Raya
5	Halte Al – Irsyad	Jl. Parahyangan Raya
6	Halte Bale Pare	Jl. Parahyangan Raya
7	Halte CBCS	Jl. Parahyangan Raya
8	Halte Jingganagara	Jl. Gelap Nyawang
9	Halte Wangsakerta	Jl. Wangsa Niaga Kulon

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat

Beberapa halte yang berada di Kabupaten Bandung Barat tergolong cukup buruk sehingga tidak digunakan sebagai tempat menunggu angkutan umum. Beberap halte juga digunakan oleh pedagang kaki lima untuk berjualan baik menaruh dagangan atau sebagai tempat duduk pelanggannya sehingga fungsi halte sebagai tempat menunggu angkutan umum tidak dapat terjalankan dengan baik.

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 15 Kondisi Halte Buruk Kabupaten Bandung Barat

Sumber : Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 16 Kondisi Halte digunakan Oleh Pedagang Kaki Lima

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

a. Kondisi Geografis

Kabupaten Bandung Barat merupakan kabupaten di Provinsi Jawa Barat yang merupakan pemekaran dari Kabupaten Bandung pada tahun 2007. Secara geografis Kabupaten Bandung Barat terletak antara 60º 41' – 70º 19' lintang selatan dan 107º 22' - 108º 05' bujur timur. Adapun batas wilayah Kabupaten Bandung Barat adalah sebagai berikut:

Utara : Kecamatan Cikalongkulon (Kabupaten Cianjur); Kecamatan Maniis, Kecamatan Darangdan, Kecamatan Bojong, Kecamatan Wanayasa (Kabupaten Purwakarta); Kecamatan Sagalaherang, Kecamatan Jalancagak, Kecamatan Cisalak (Kabupaten Subang).

Timur : Kecamatan Cilengkrang, Kecamatan Cimenyan, Kecamatan Margaasih, Kecamatan Soreang (Kabupaten Bandung); Kecamatan Cidadap, Kecamatan Sukasari (Kota Bandung); Kecamatan Cimahi Utara, Kecamatan Tengah, dan Kecamatan Cimahi Selatan (Kota Cimahi).

Selatan : Kecamatan Ciwidey dan Kecamatan Rancabali (Kabupaten Bandung); Kecamatan Pagelaran (Kabupaten Cianjur).

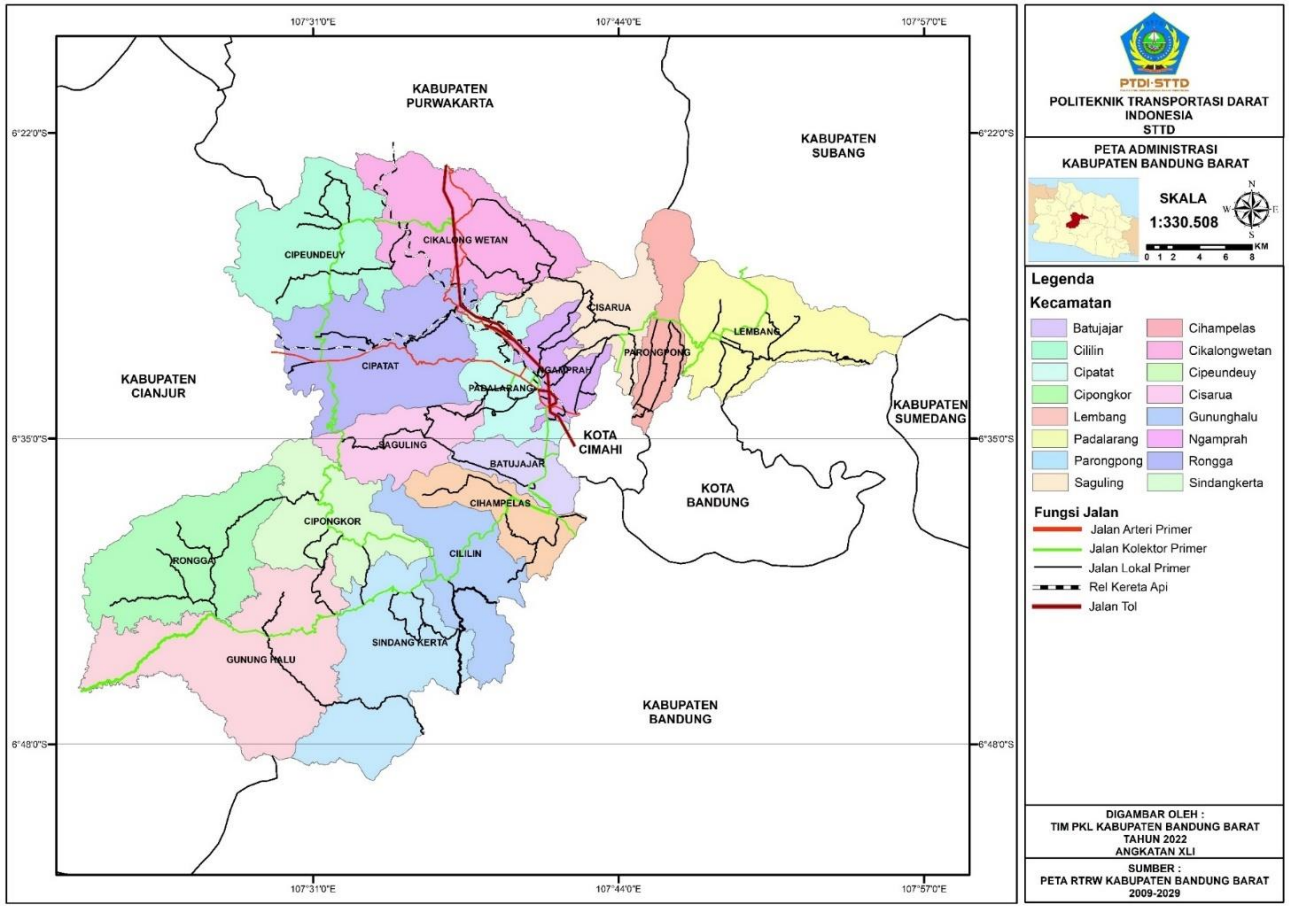
Barat : Kecamatan Campaka, Kecamatan Cibeber, Kecamatan Bojongpicung,Kecamatan Ciranjang dan Kecamatan Mande (Kabupaten Cianjur).

Kabupaten Bandung Barat memiliki luas wilayah 1.305,77 m^2 atau sebesar 3,75% dari luas wilayah provinsi Jawa Barat. Kabupaten ini memiliki 16 kecamatan dan 165 desa. Kecamatan terluas di Kabupaten Bandung Barat adalah kecamatan Gununghalu, dan kecamatan terkecil di Kabupaten Bandung Barat adalah kecamatan Batujajar. Selengkapnya wilayah Kabupaten Bandung Barat dapat dilihat pada Tabel II.9 berikut ini:

Tabel II. 9 Luas wilayah per Kecamatan Kabupaten Bandung Barat

No	Kecamatan	Luas (Km^2)	Persentase (%)	Desa
1	Rongga	113,12	8,66	8
2	Gununghalu	160,64	12,30	9
3	Sindangkerta	120,47	9,23	11
4	Cililin	77,79	5,96	11
5	Cihampelas	46,99	3,60	10
6	Cipongkor	79,96	6,12	14
7	Batujajar	32,04	2,45	7
8	Saguling	51,46	3,94	6
9	Cipatat	126,05	9,65	12
10	Padalarang	51,4	3,94	10
11	Ngamprah	36,01	2,76	11
12	Parongpong	45,15	3,46	7
13	Lembang	95,56	7,32	16
14	Cisarua	55,11	4,22	8
15	Cikalong Wetan	112,93	8,65	13
16	Cipeundeuy	101,09	7,74	12
	Jumlah	1305,77	100	165

Sumber : Kabupaten Bandung Barat Dalam Angka 2021



Sumber : Laporan Umum Tim PKL Bandung Barat Tahun 2022

Gambar II. 17 Peta Administrasi Wilayah Kabupaten Bandung Barat

b. Kondisi Demografi

Berdasarkan data dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil, bahwa jumlah penduduk di Kabupaten Bandung Barat sampai dengan tahun 2021 berjumlah 1.780.767 jiwa, yang terdiri dari 907.144 jiwa penduduk laki- laki dan 873.623 jiwa penduduk perempuan. Selengkapnya jumlah penduduk Kabupaten Bandung Barat dapat dilihat pada Tabel II.10

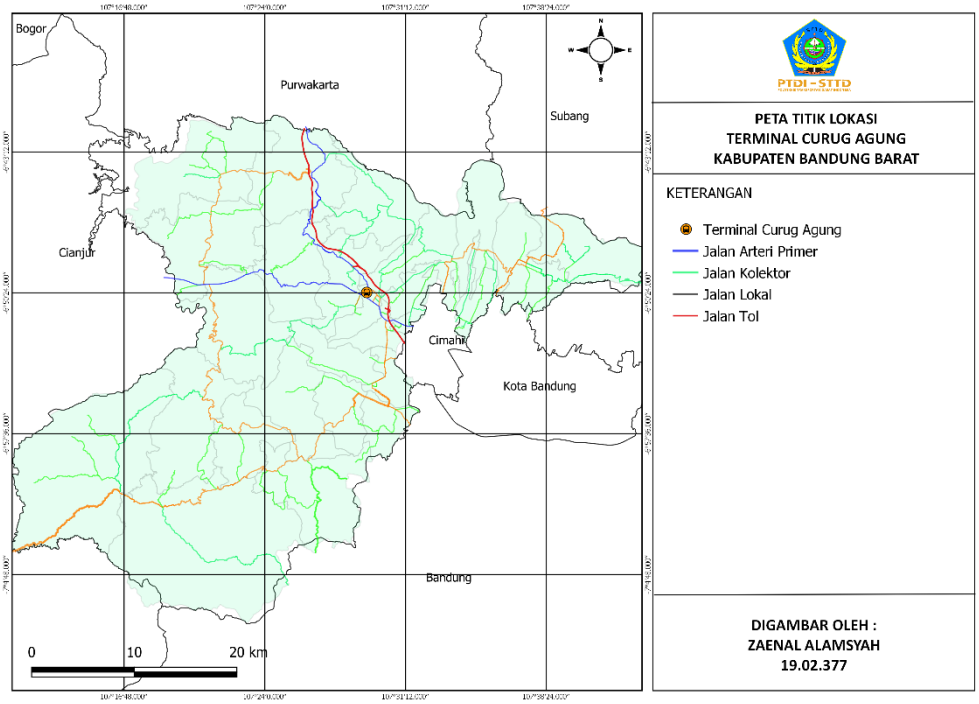
Tabel II. 10 Jumlah Penduduk Per Kecamatan Kabupaten Bandung Barat

No	Kecamatan	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1	Lembang	99.047	95.890	194.937
2	Parongpong	56.101	54.436	110.537
3	Cisarua	40.230	38.888	79.118
4	Cikalong Wetan	63.977	61.653	125.630
5	Cipeundeuy	44.514	42.862	87.376
6	Ngamprah	89.279	86.595	175.874
7	Cipatat	72.219	69.570	141.789
8	Padalarang	93.110	89.871	182.981
9	Batujajar	55.063	53.516	108.579
10	Cihampelas	68.421	65.263	133.684
11	Cililin	49.169	46.959	96.128
12	Cipongkor	51.118	48.679	99.797
13	Rongga	30.394	28.604	58.998
14	Sindangkerta	37.059	36.063	73.122
15	Gunung Halu	40.001	37.911	77.912
16	Saguling	17.442	16.863	34.305
Jumlah Penduduk		**907.144**	**873.623**	**1.780.767**

Sumber : Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil 2021

c. Kondisi Eksisting Terminal Curug Agung

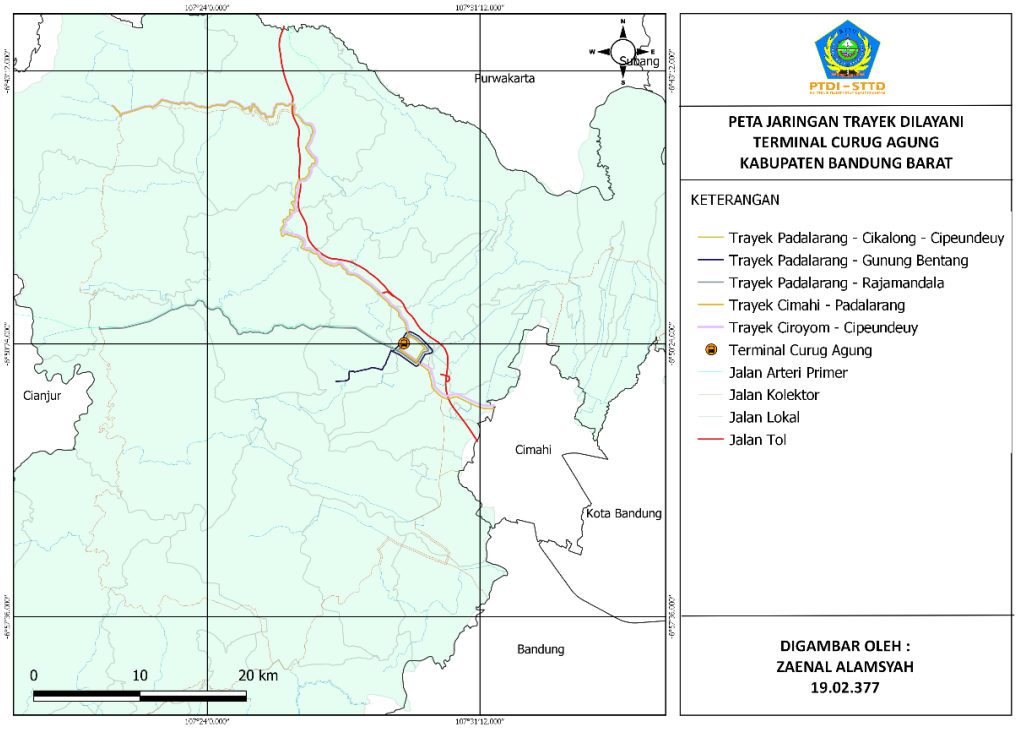
Terminal Curug Agung berlokasi di Jalan Raya Gedong Lima, Desa Kertajaya, Kecamatan Padalarang, Kabupaten Bandung Barat. Terminal Curug Agung memiliki luas lahan 2000 m^2 dengan daya tampung kendaraan yang masuk ke dalam terminal sebanyak 40 kendaraan. Berikut dapat dilihat gambar titik lokasi terminal Curug Agung.



Sumber : Hasil Analisis 2022

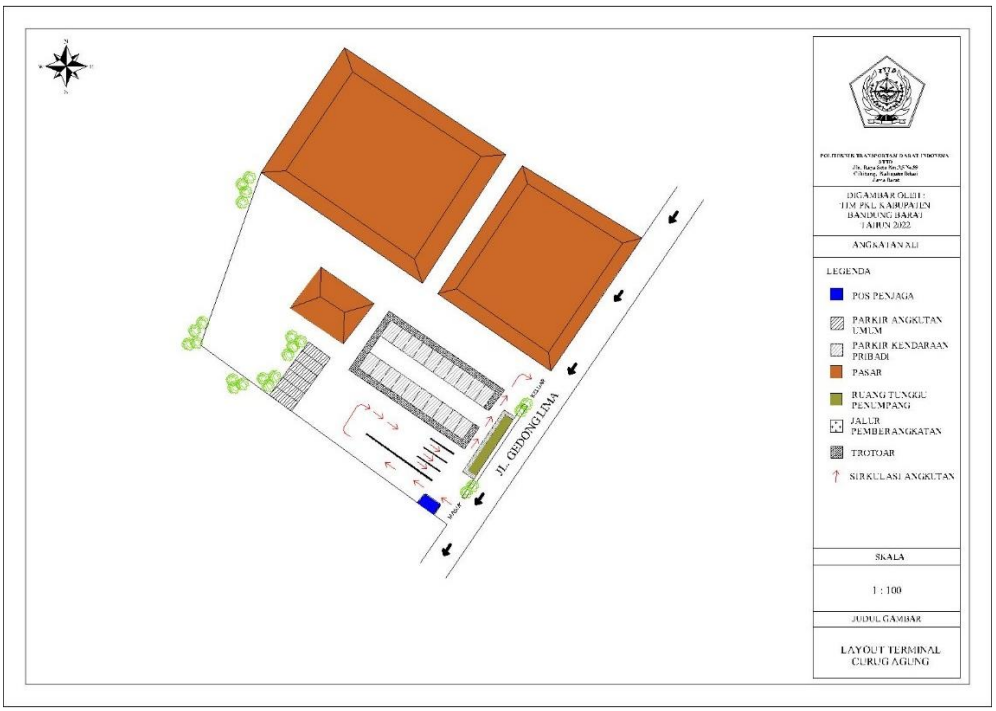
Gambar II. 18 Peta titik lokasi terminal Curug Agung

Terminal ini melayani Angkutan Perdesaan dan Angkutan Perbatasan. Angkutan tersebut terdiri dari trayek Padalarang – Cikalong – Cipeundeuy, Padalarang – Gunung Bentang, Padalarang – Rajamandala, Padalarang – Cimahi. Selain itu Terminal Curug Agung dilintasi oleh angkutan AKDP trayek Ciroyom – Cipeundeuy dengan jumlah armada keseluruhan yaitu 321 armada. Karena kondisi terminal yang berdampingan langsung dengan pasar sehingga fungsi dan kegunaan terminal menjadi cukup penting untuk memberikan pelayanan yang maksimal kepada masyarakat. Berikut peta jaringan trayek yang dilayani terminal Curug Agung:



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar II. 19 Jaringan Trayek yang dilayani oleh Terminal Curug Agung



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar II. 20 *Layout* Terminal Curug Agung

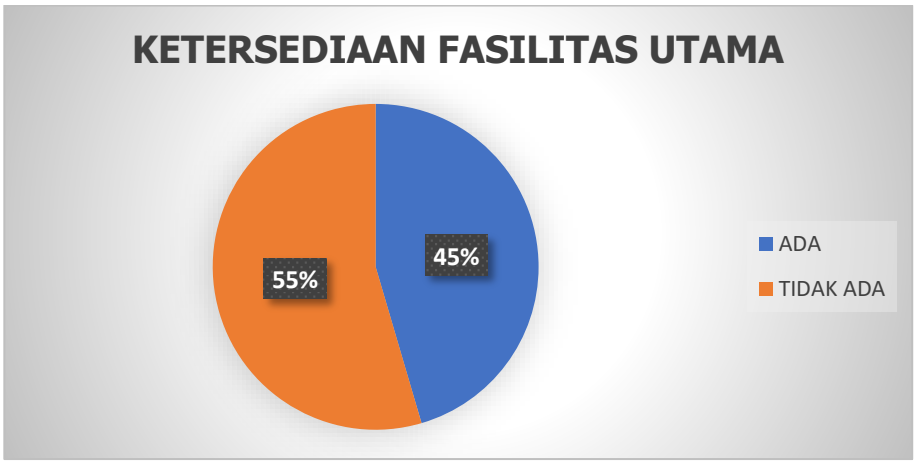
Fasilitas yang ada di terminal Curug Agung masih banyak yang belum tersedia, Berikut merupakan Inventarisasi Fasilitas Terminal Curug Agung :

No	Fasilitas	Keterangan		Kondisi	
		Ada	Tidak	Baik	Buruk
	a) Fasilitas Utama				
1	Jalur Kedatangan Kendaraan Umum	✓		✓	
2	Jalur Pemberangkatan Kendaraan Umum	✓		✓	
3	Tempat Tunggu, Istirahat Kendaraan	✓		✓	
4	Tempat Tunggu Penumpang dan/atau Pengantar		✓		
5	Jalur Lintasan & Sirkulasi Kendaraan		✓		
6	Bangunan Kantor Terminal		✓		
7	Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup	✓			✓
8	Menara Pengawas		✓		
9	Loket Penjualan Tiket		✓		
10	Rambu-rambu dan papan informasi (min. Petunjuk Jurusan, Tarif dan Jadwal Perjalanan)		✓		
11	Parkir Kendaraan dan Taksi	✓		✓	
	b) Fasilitas Penunjang				
1	Kamar Kecil/Toilet		✓		
2	Mushola		✓		
3	Kios/Kantin		✓		
4	Ruang Pengobatan		✓		
5	Ruang Informasi dan Pengaduan		✓		
6	Telepon Umum		✓		
7	Tempat Penitipan Barang (locker)		✓		
8	Taman		✓		

Tabel II. 11 Inventarisasi Fasilitas Terminal Curug Agung

Sumber : Hasil Analisis 2022

a) Ketersediaan Fasilitas Terminal



Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar II. 21 Grafik Kondisi Fasilitas Utama Terminal Curug Agung

Berdasarkan grafik diatas dapat diketahui bahwa ketersediaan fasilitas utama Terminal Tipe C Curug Agung persentase ketersediaan fasilitas yaitu 55% dan 45% fasilitas utama tidak tersedia.

Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar II. 22 Grafik Fasilitas Penunjang Terminal Curug Agung

Berdasarkan grafik diatas dapat diketahui bahwa ketersediaan fasilitas penunjang Terminal Tipe C Curug Agung persentase yaitu 100% fasilitas penunjang terminal tidak tersedia.

Sumber: Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 23 Tampak Depan Terminal Curug Agung

Sumber: Hasil Dokumentasi Penulis

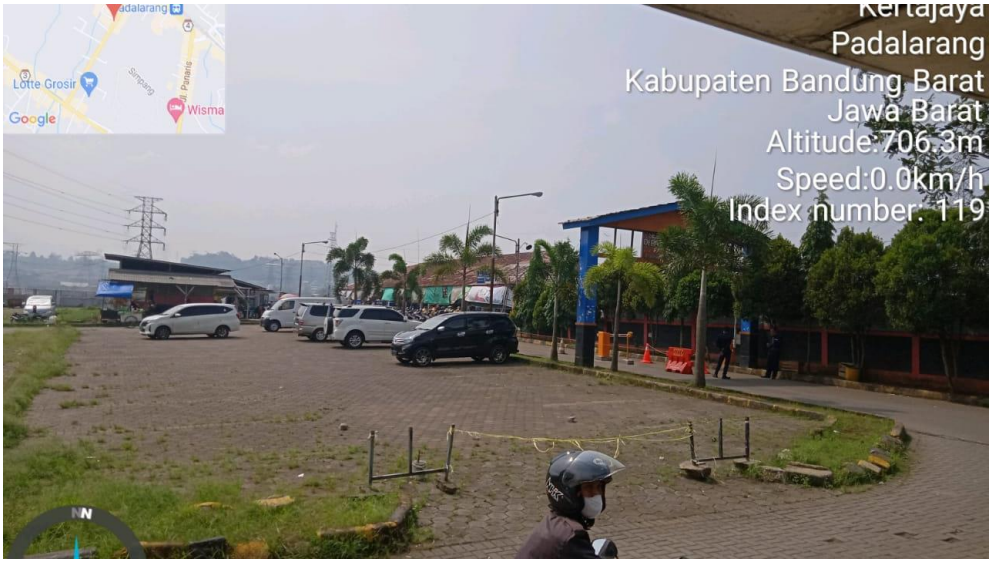
Gambar II. 24 Pos Terminal Curug Agung

Sumber: Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 25 Jalur Keberangkatan

Sumber: Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 26 Jalur Kedatangan



Sumber: Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 27 Parkir Kendaraan Pengunjung Terminal dan Pasar

Sumber: Hasil Dokumentasi Penulis

Gambar II. 28 Tempat Tunggu Angkutan Umum

BAB III
KAJIAN PUSTAKA

3.1 Terminal

3.1.1 Pengertian Terminal

1. Undang – Undang 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.
2. 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.
3. 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.
4. Terminal adalah sebagai alat proses dari sistem transportasi dan merupakan titik di mana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem dan merupakan komponen penting dalam sistem transportasi yang memerlukan biaya besar dan sering menimbulkan kemacetan (Morlok, 1991).

Terminal dapat didefinisikan sebagai titik simpul dalam sistem jaringan transportasi yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau sebagai tempat pergantian antar moda dan sebagai tujuan akhir dari suatu paket asal tujuan.

3.1.2 Fungsi Terminal

Berdasarkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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 tersebut berupa Terminal Penumpang dan/atau Terminal Barang.

Berdasarkan Undang - Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanannya terdiri dari:

1) Terminal Penumpang tipe A: melayani kendaraan umum untuk kendaraan antar kota antar provinsi, dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan kota dalam provinsi, angkutan kota dan pedesaan. Terminal ini dapat menampung 50-100 kendaraan/jam.
2) Terminal Penumpang tipe B: melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan. Terminal ini dapat menampung 25-50 kendaraan/jam.
3) Terminal Penumpang tipe C: melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan. Terminal ini dapat menampung 25 kendaraan/jam.

3.1.3 Penentuan Lokasi Terminal

Penempatan lokasi terminal merupakan salah satu faktor penting yang perlu diperhatikan dalam menambah kinerja pelayanan suatu terminal. hal ini menyangkut kemudahan akses pengelola serta pengguna menuju ke lokasi terminal. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 tahun (2021) tentang Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan penetapan lokasi Terminal Penumpang ditetapkan dengan memperhatikan:

a) Rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
b) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional;
c) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi;
d) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota;
e) Rencana umum jaringan trayek;
f) Pengembangan jaringan trayek angkutan perkotaan dan/ atau perdesaan; dan
g) Keterpaduan dan konektivitas dengan moda transportasi lainnya.

3.1.4 Fasilitas Terminal

Fasilitas terminal merupakan faktor pendukung yang sangat dibutuhkan dalam pengoperasian sebuah terminal. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021, dalam penyelenggaraan terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas terminal yang terdiri atas:

1. Fasilitas Utama
   a) Jalur Keberangkatan
   b) Jalur Kedatangan
   c) Ruang tunggu penumpang
   d) Tempat naik turun penumpang
   e) Tempat parkir kendaraan
   f) Fasilitas Pengelolaan lingkungan hidup
   g) Perlengkapan jalan
   h) Media informasi
   i) Kantor penyelenggara terminal
   j) Loket penjualan tiket
   k) Pelayanan Pengguna Terminal Dari Pengusaha Bus *(Costumer Service)*
   l) *Outlet* pembelian tiket secara online

m) Jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus
n) Tempat Berkumpul darurat

2. Fasilitas penunjang

   Fasilitas Penunjang terdiri dari:

   a) Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui
   b) Pos kesehatan
   c) Fasilitas kesehatan
   d) Fasilitas peribadatan
   e) Pos polisi
   f) Alat pemadam kebakaran

3. Fasilitas Umum

   a) Toilet;
   b) Rumah makan;
   c) Fasilitas telekomunikasi;
   d) Tempat istirahat awak kendaraan;
   e) Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan
   f) kebisingan;
   g) Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang;
   h) Fasilitas kebersihan;
   i) Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
   j) Fasilitas perdagangan, pertokoan; dan/atau
   k) Fasilitas penginapan.

Sedangkan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015, dalam penyelenggaraan terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas terminal yang terdiri atas:

1. Fasilitas Keselamatan

   a) Jalur pejalan kaki
   b) Fasilitas keselamatan jalan
   c) Jalur evakuasi

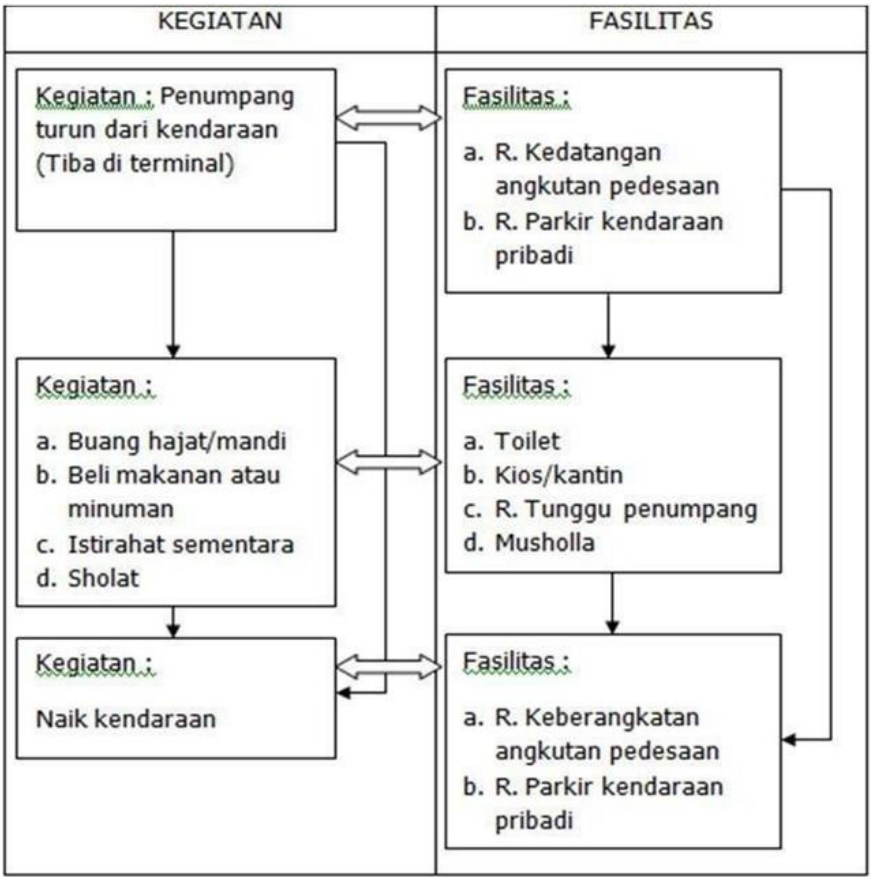
d) Alat pemadam kebakaran
e) Pos, fasilitas, dan petugas kesehatan
f) Pos, fasilitas, dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum
g) Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum
h) Informasi fasilitas keselamatan
i) Informasi fasilitas kesehatan
j) Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor.

2. Fasilitas Keamanan
   a) Fasilitas keamanan
   b) Media pengaduan gangguan keamanan
   c) Petugas keamanan
3. Fasilitas Kenyamanan
   a) Ruang tunggu
   b) Toilet
   c) Fasilitas peribadatan/mushola
   d) Ruang terbuka hijau
   e) Rumah makan
   f) Fasilitas dan petugas kebersihan
   g) Tempat istirahat awak kendaraan
   h) Area merokok
   i) Drainase
   j) Area yang tersedia jaringan internet
   k) Ruang baca
   l) Lampu penerangan ruangan
4. Fasilitas Kemudahan/Keterjangkauan
   a) Letak jalur pemberangkatan
   b) Letak jalur kedatangan
   c) Informasi pelayanan
   d) Informasi angkutan lanjutan
   e) Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum

f) Tempat penitipan barang
g) Fasilitas pengisian baterai
h) Tempat naik turun penumpang
i) Tempat parkir kendaraan umum dan angkutan pribadi

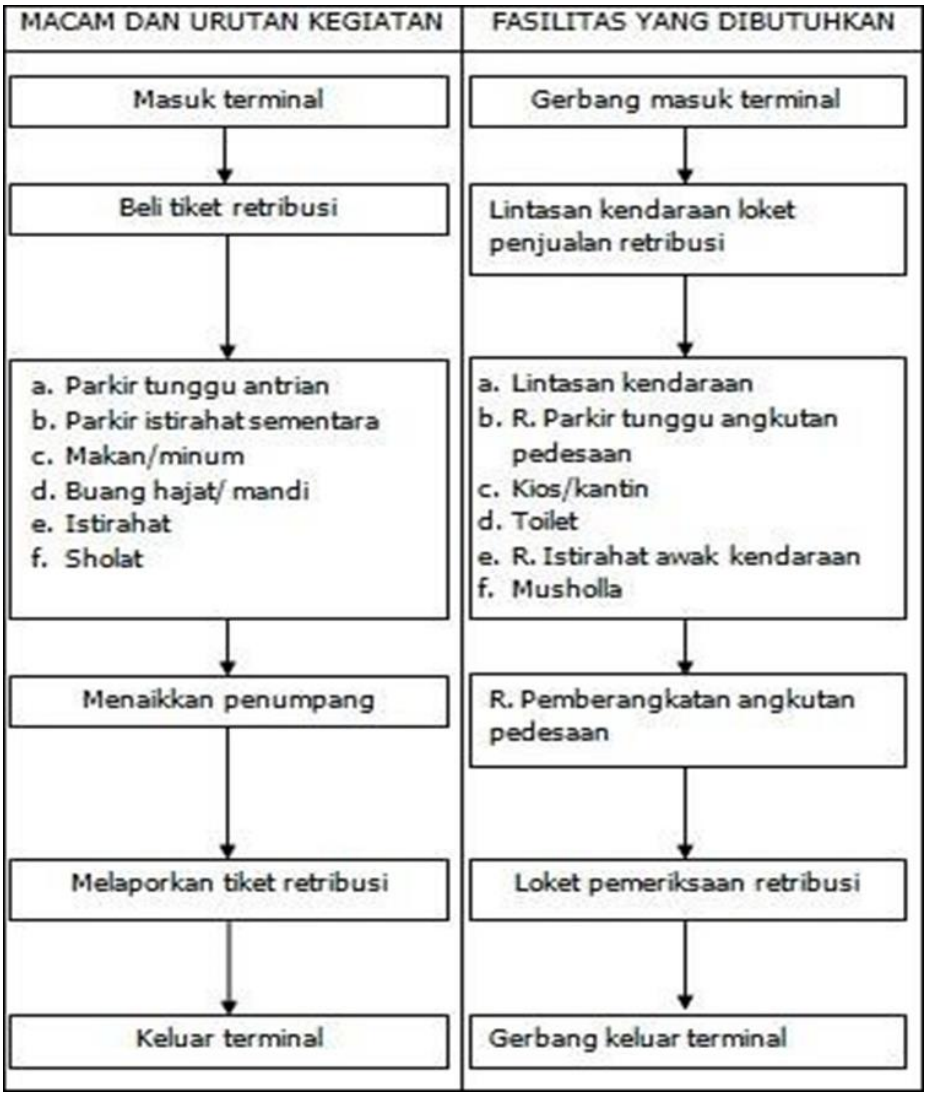
3.1.5 Tata Letak Ruang Fasilitas

Hubungan Macam Dan urutan Kegiatan Penumpang dalam Terminal dan Fasilitas yang diperlukan dapat dilihat pada gambar III.1



Sumber : iskandar. AB dkk, 1995
Gambar III. 1 Hubungan Macam dan Urutan Kegiatan Penumpang

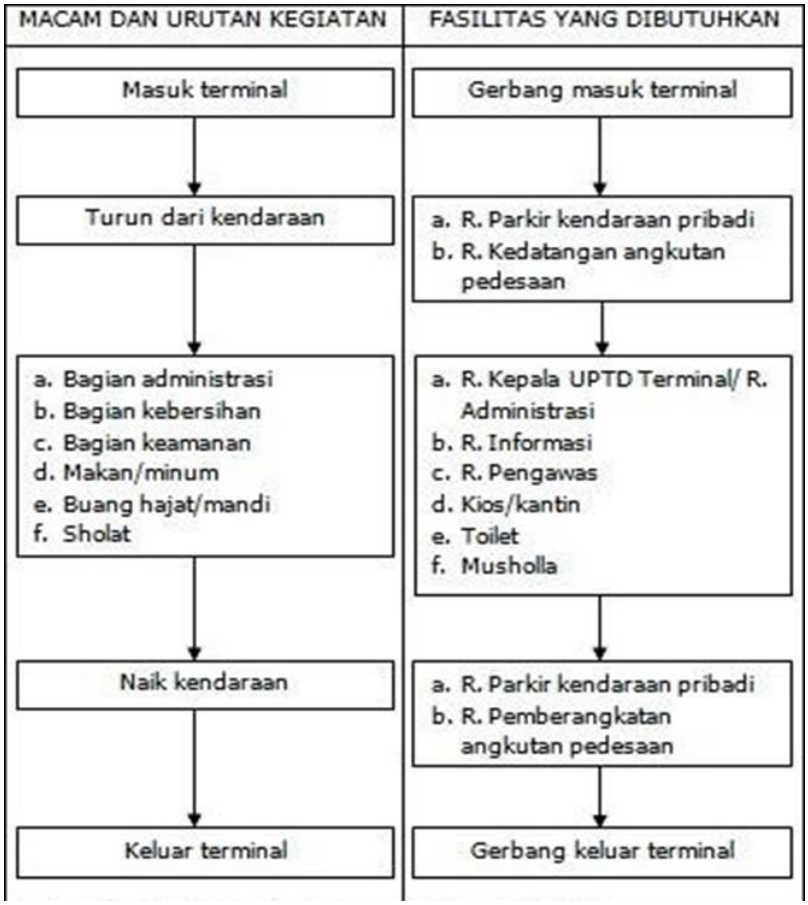
Hubungan Macam dan Urutan Kegiatan Penumpang dapat dilihat pada gambar III.2



Sumber : iskandar. AB dkk, 1995

Gambar III. 2 Hubungan Macam dan Urutan Kegiatan Awak

Hubungan macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dapat dilihat pada gambar III.3



Sumber : iskandar. AB dkk, 1995

Gambar III. 3 Hubungan Macam dan Urutan Kegiatan Awak Petugas

3.1.6 Kebutuhan Luas Terminal

Kebutuhan luas terminal penumpang dilihat berdasarkan tipe dan fungsinya, agar dapat mengetahui kebutuhan Luas terminal maka dibutuhkan survei inventarisasi terminal tersebut dan luas terminal Curug Agung tersebut sekitar 2000 m^2.

3.2 Teknis Operasional Terminal

3.3.1 Tata Letak (*Layout*) Terminal

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan terminal angkutan penumpang 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, layout 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 Dalam Terminal

Pola pergerakan yang terjadi di dalam terminal meliputi pergerakan kendaraan baik angkutan umum maupun kendaraan pribadi dan pergerakan orang. Iskandar, Abubakkar (1996), menyebutkan derajat kedekatan dari masing-masing fasilitas utama dapat dilihat dari pola pergerakan Angkutan umum dan kendaraan pribadi. Sedangkan derajat kedekatan fasilitas pendukung dapat dilihat dari pola pergerakan orang (penumpang). Pola pergerakan dari masing-masing yang harus diamati adalah sebagai berikut :

a. Pola pergerakan kendaraan

   Pola pergerakan kendaraan harus dipisahkan secara jelas dengan agar tidak terjadi konflik pada pola pergerakan sehingga meminimalisir potensi kemacetan.

   1) Pergerakan angkutan pedesaan

      Pola pergerakan dimulai ketika kendaraan masuk terminal, kemudian menuju ke tempat parkir angkutan umum, menuju tempat pemberangkatan angkutan umum dan keluar dari terminal.

   2) Pergerakan kendaraan pribadi

      Pola pergerakan dimulai ketika kendaraan masuk terminal kemudian masuk ke tempat parkir dan keluar dari 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 atau menuju ke tempat penjemputan.

2) Pergerakan orang berangkat

Pergerakan orang berangkat adalah turun dari kendaraan di jalur kedatangan selanjutnya menuju ke ruang tunggu atau langsung menuju jalur pemberangkatan sesuai dengan trayek yang akan dinaiki dan keluar dari terminal.

3.3 Peninjauan Kebutuhan Fasilitas Terminal

1) Analisis kebutuhan fasilitas utama terminal
   a. Kebutuhan jalur kedatangan dan keberangkatan
   b. Kebutuhan ruang parkir angkutan umum
   c. Kebutuhan ruang tunggu penumpang
   d. Kebutuhan kantor terminal
   e. Kebutuhan ruang parkir kendaraan pribadi
   f. Kebutuhan ruang istirahat sopir
   g. Kebutuhan pos pemeriksaan

2) Analisis kebutuhan fasilitas penunjang
   a. Kebutuhan mushola
   b. Kebutuhan toilet
   c. Kebutuhan kios/kantin
   d. Kebutuhan pos keamanan
   e. Kebutuhan taman

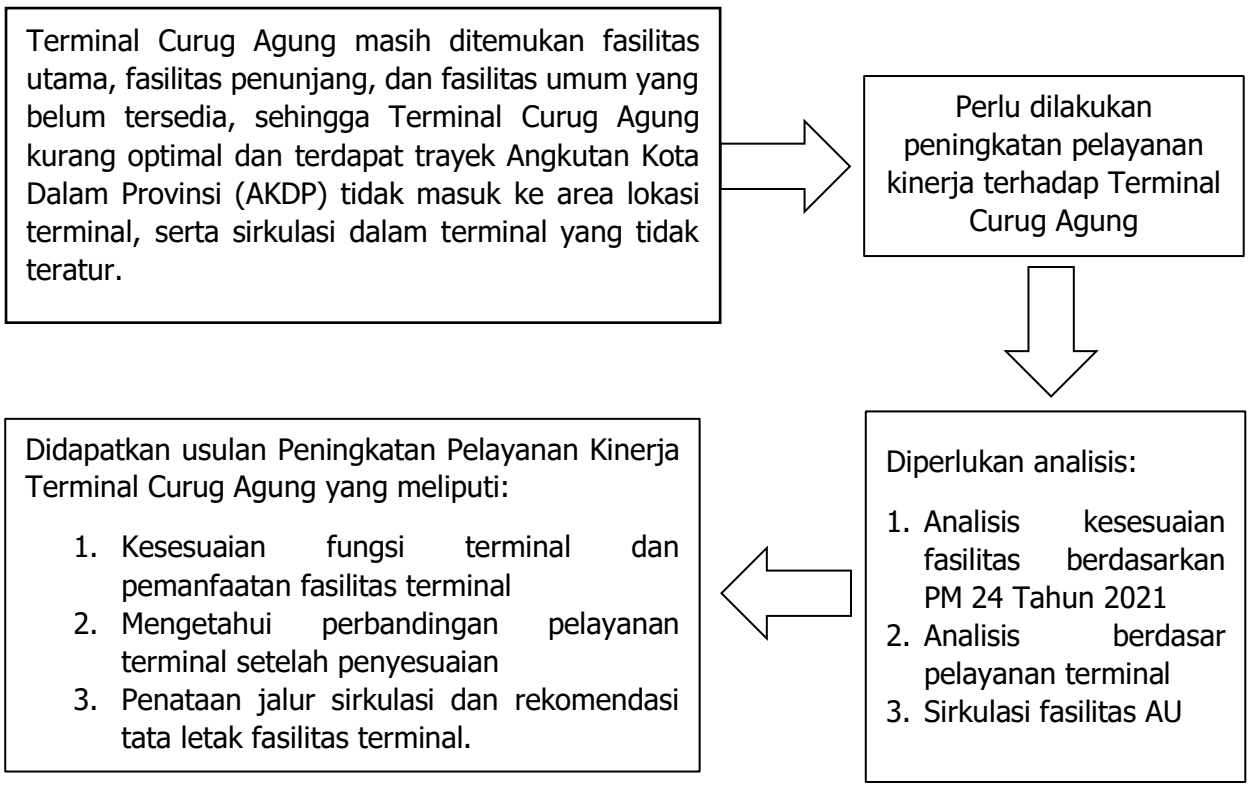
3) Analisis sirkulasi terminal

Pada analisis sirkulasi ini akan membahas keadaan sirkulasi Terminal Curug Agung saat ini dan memberikan usulan desain sirkulasi baru agar sirkulasi di terminal lebih teratur

BAB IV
METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Alur Pikir Penelitian

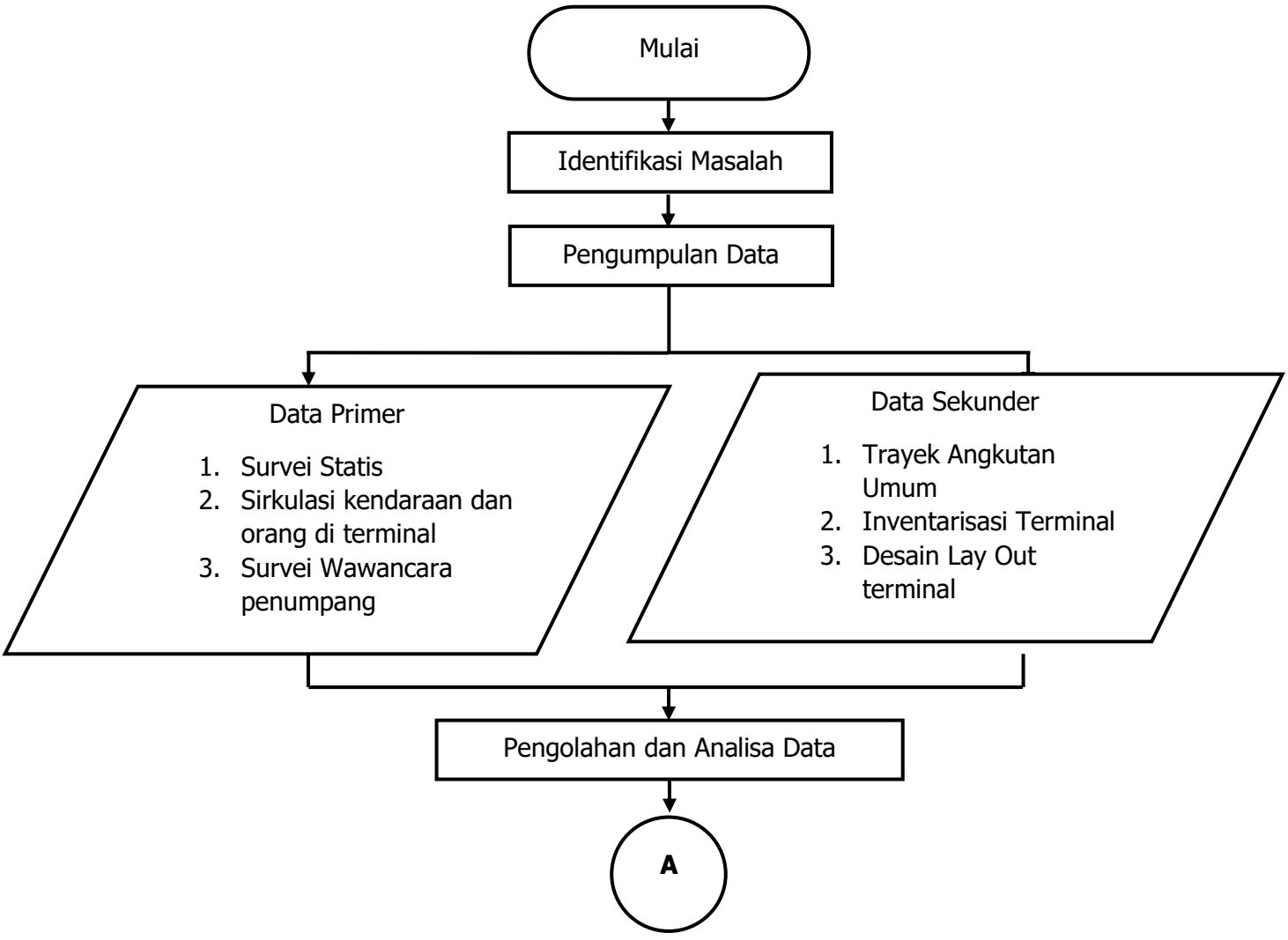
Untuk melakukan analisis penelitian, maka perlu dibuat konsep alur pikir penelitian agar dalam melakukan penelitian secara terarah dan berurutan. Penulis menggunakan alur pikir yang akan dijelaskan melalui bagan berikut ini:

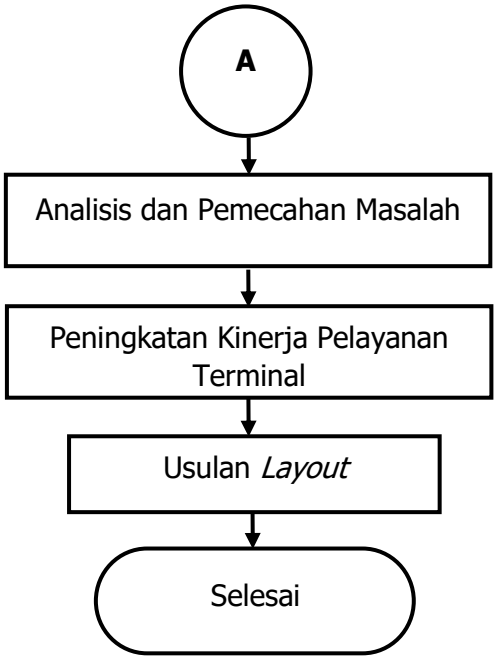


Berdasarkan alur pikir diatas data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan data sekunder data *layout* terminal dan data trayek angkutan umum yang masuk ke terminal dan yang melewati terminal, data primer data inventarisasi terminal. Analisis dengan menilai kesesuaian fasilitas terminal berdasarkan Peraturan Menteri No 24 tahun 2021 tentang

Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Menganalisis tentang sirkulasi angkutan umum. Dengan output penilaian fungsi dan manfaat fasilitas, Menata jalur sirkulasi dan rekomendasi fasilitas dan tata letak terminal.

4.2 Alur Penelitian





4.3 Metode Pengumpulan Data

4.3.1 Pengumpulan Data Sekunder

1. Data trayek yang dilayani terminal Curug Agung
2. Jumlah armada yang beroperasi pada trayek yang dilayani oleh Terminal Curug Agung.

4.3.2 Pengumpulan Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari lapangan langsung dengan pelaksanaan survei untuk memperoleh data-data yang diinginkan untuk pelaksanaan penelitian. Pelaksanaan survei untuk memperoleh data primer dilakukan di Terminal Curug Agung sebagai wilayah kajian yang diteliti. Pengumpulan data primer dengan cara :

1. Survei Inventarisasi Terminal

   Survei inventarisasi terminal adalah survei yang dilakukan dengan tujuan mengetahui kondisi eksisting atau kondisi sebenarnya terminal yang meliputi sarana dan prasarana yang ada di terminal.

   Data yang diperoleh dari hasil survei inventarisasi terminal kemudian disandingkan dengan standar pelayanan minimum terminal yang diberlakukan oleh pemerintah.

   Dengan pelaksanaan survei inventarisasi terminal, data yang diperoleh berupa :

   a. Ketersediaan dan kondisi fasilitas yang ada di terminal yang berupa fasilitas utama, fasilitas penunjang dan fasilitas umum.
   b. Sirkulasi kendaraan dan orang di dalam dan sekitar terminal.
   c. Gambaran layout terminal

2. Survei Statis Angkutan Umum

   Survei statis adalah survei yang dilakukan pada suatu titik tetap untuk menghitung jumlah kendaraan yang melintas didepan titik survei tersebut. Survei statis pada terminal Curug Agung menargetkan perolehan data armada yang beroperasi pada 5 trayek yang dilayani terminal Curug Agung, jumlah armada yang keluar masuk terminal perharinya, dan perhitungan jumlah penumpang yang keluar masuk dari terminal

3. Survei Wawancara Pengguna

   Survei wawancara adalah survei yang dilakukan kepada pengguna fasilitas terminal untuk mengetahui keinginan serta harapan terhadap kinerja fasilitas terminal yang sudah tersedia.

   Data yang diperoleh dari survei wawancara digunakan untuk melakukan analisa kebutuhan dan keinginan pengguna terminal terhadap fasilitas terminal.

4. Persiapan Survei

   Untuk pelaksanaan survei inventarisasi dan wawancara, terdapat beberapa hal yang dibutuhkan dan harus dipersiapkan untuk menunjang pelaksanaan survei.

a. Perlengkapan dan peralatan survei
   1) Clipboard
   2) Form survei inventarisasi
   3) Form survei wawancara
   4) Alat tulis
   5) Kertas kosong
b. Lokasi survei

   Lokasi survei dilakukan di kawasan terminal Curug Agung
c. Tenaga pelaksana

   Tenaga pelaksana kegiatan survei inventarisasi adalah anggota Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Bandung Barat.

5. Pelaksanaan Survei

   Pelaksanaan survei inventarisasi terminal dan survei wawancara pengguna dilakukan pada pukul 08.00 WIB sampai dengan selesai di kawasan terminal Curug Agung dengan mengecek ketersediaan fasilitas terminal serta melakukan wawancara kepada para pengguna yang kemudian di data pada form survei serta melakukan wawancara kepada para pengguna.

4.4 Teknik Analisa Data

Analisis data bertujuan untuk mendapatkan informasi baru dari data – data yang telah diperoleh. Data yang telah terkumpul kemudian disusun dan dijadikan lebih rapi sehingga mudah untuk dianalisis. Data sekunder dan data primer yang didapat kemudian dianalisis menggunakan beberapa metode untuk mendapatkan informasi baru untuk memecahkan masalah pada penelitian.

4.4.1 Analisis Kondisi Eksisting Terminal

Analisis kondisi eksisting terminal yaitu evaluasi kesesuaian kondisi eksisting dilakukan dengan analisis deskriptif evaluatif. Analisis ini dilakukan dengan mengidentifikasi apakah kondisi eksisting terminal wilayah studi memenuhi persyaratan atau tinjauan teori terkait yang

dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

4.4.2 Analisis Kebutuhan Fasilitas Terminal

Dengan berdasarkan buku yang dibuat oleh Ir. Iskandar Abubakar, MSc dkk (1996), Tamin (2000) dan pendekatan studi Dardela Yasa Guna (1996), guna mengukur kebutuhan luas fasilitas utama dan fasilitas penunjang . Dalam hal ini dimensi kendaraan bus sangat mempengaruhi terhadap kebutuhan luas fasilitas yang dibutuhkan. Perhitungan luas fasilitas adalah sebagai berikut :

a. Jalur kedatangan dan keberangkatan

Jalur keberangkatan adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan umum untuk menaikkan atau memulai perjalanan. Dengan rumus :

1) Model parkir dengan posisi kendaraan umum 90º

Luas = 27 x (20,6 + [4 x (n – 1)])

2) Model parkir dengan posisi kendaraan umum 60º

Luas = 22,6 x (25,6 + [4 x (n – 1)])

3) Model parkir dengan posisi kendaraan umum 45º

Luas = 19,6 x (28 + [5 x (n – 1)])

Sumber : Iskandar, 1996

Jalur kedatangan adalah adalah peralatan yang disediakan bagi kendaraan umum untuk menurunkan penumpang yang dapat merupakan akhir perjalanan. Rumus perhitungannya adalah sebagai berikut:

1) Model parkir dengan posisi kendaraan umum sejajar 0º

Luas = 7 x (20 x n) meter²

2) Model parkir dengan posisi kendaraan umum 90º

Luas = 9,5 x (18 x n) meter²

Sumber : Iskandar, 1996

Tabel IV. 1 Satuan Ruang Parkir

Jenis	Jenis kendaraan	A	B	C	D	E
Sudut 90	Golongan I (12 seat)	2.3	2.3	-	5.4	11.2
	Golongan III(16 seat)	3	3	-	5.4	11.2
	Bus sedang	3.2	3.2	-	8.8	14.6
	Bus besar	3.4	3.4	-	12.9	11.2
Sudut 60	Golongan I (12 seat)	2.3	2.9	1.45	5.95	10.55
	Golongan III (16 seat)	3	3.7	1.85	6	10.6
	Bus sedang	3.2	3.7	1.8	7.26	11.86
	Bus besar	3.4	3.9	1.9	10.8	15.4
Sudut 45	Golongan I (12 seat)	2.3	3.5	2.5	5.6	9.3
	Golongan III (16 seat)	3	4.5	3.2	5.75	9.45
	Bus sedang	3.2	4.4	3.02	6.08	9.78
	Bus besar	3.4	4.8	3.6	8.7	12.4

Sumber: SK DIRJENHUBDAT nomor :271/HK.105/DRJD/96

$$(pxl) = D+(E-D)(D+B)+[4X(N-1)]$$

Keterangan :

A = Lebar ruang parkir

B = Lebar kaki ruang parkir

C = Selisih panjang ruang parkir

D = Ruang parkir efektif

E = (D+M)

Sumber : Iskandar, 1996

b. Areal Lintas

Areal lintas adalah area yang digunakan oleh kendaraan angkutan umum yang langsung melanjutkan perjalanan setelahmenurunkan atau menaikkan penumpang. Rumus perhitungan yang digunakan untuk menghitung area lintas adalah sebagai berikut:

$$13 \times (5 \times n)$$

Sumber: Iskandar, 1996

c. Kebutuhan Ruang Tunggu Penumpang

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

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

(Jml pnp x 0,65) + (15% x (jml pnp x 0,65)

Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib,1996

Pendekatan dari Dardela Yasa Guna (1996) yaitu dengan melihat kebutuhan :

a) Orang berdiri membutuhkan ruang 0,5 m^2/orang
b) Orang duduk membutuhkan ruang 0,65 m^2/orang
c) Sirkulasi orang 15 % dari total kebutuhan ruang tunggu penumpang.

d. Kantor

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

1) Ruang kepala terminal 25 m²
2) Ruang rapat per orang 2 m²
3) Ruang operasional perorang 6 m²
4) Toilet 2,67 m²
5) Ruang servis dan sirkulasi 20% dari luas kantor

Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib

e. Ruang Parkir Kendaraan Pribadi

Perhitungan kebutuhan luas parkir kendaraan pribadi diasumsikan dengan 50% dari penumpang yang masuk kedalam terminal membawa kendaraan pribadi dengan asumsi 40% membawa mobil dan 60% lagi membawa sepeda motor.

Tabel IV. 2 Ketentuan Satuan Ruang Parkir

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m²)
Mobil Penumpang	3,0 x 5,0
Sepeda Motor	0,75 x 2,00

Sumber : Direktur Jenderal Perhubungan Darat

f. Ruang Istirahat Sopir

Luas kebutuhan ruang istirahat sopir dapat dilihat pada **tabel IV.2** kebutuhannya adalah 30 m².

g. Pos Pemungutan Retribusi

Pos pemungutan retribusi adalah pos yang digunakan oleh petugas terminal untuk melaksanakan pemungutan retribusi pada angkutan umum yang masuk ke dalam terminal. Pos retribusi dapat ditempatkan pada pintu masuk atau pintu keluar terminal, luas bangunan untuk dijadikan pos pemungutan retribusi dapat dilihat pada **tabel IV.2** adalah 6 m².

h. Mushola

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

1) n < 5, kebutuhannya 17,5 m^2;
2) 6 < n < 9, kebutuhannya 35 m^2;
3) 10 < n < 14, kebutuhannya 52,5 m^2;
4) 15 < n < 19, kebutuhannya 70 m^2;
5) n > 20, kebutuhannya 87,5 m^2

Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib,1996

i. Kamar Kecil/Toilet

Luas kebutuhan kamar kecil/toilet ditentukan berdasarkan rumus berikut:

Luas = 80% x Luas Mushola

Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib,1996

j. Kios

Luas kios yang diperlukan dapat dihitung dengan berdasarkan :

Luas = 40% x Luas Ruang Tunggu Penumpang

Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib,1996

k. Pos Keamanan

Luas kebutuhan untuk pos keamanan dapat dilihat pada **tabel IV.2** adalah 16 m².

l. Taman

Untuk perhitungan luasan taman menggunakan rumus:

$$Taman = 30\% \times Luas\ total\ terminal$$

Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib,1996

Berikut adalah luas kebutuhan fasilitas terminal berdasarkan tipe terminalnya

Tabel IV. 3 Luas Kebutuhan Fasilitas Terminal

No	Jenis Fasilitas	Tipe A (m²)	Tipe B (m²)	Tipe C (m²)
1	Ruang parkir AKAP	1120	-	-
2	Ruang parkir AKDP	540	540	-
3	Ruang parkir Angkutan Kota	800	800	800
4	Ruang parkir Angkutan Desa	900	900	900
5	Ruang parkir Angkutan Pribadi	600	500	200
6	Ruang service	500	500	-
7	Pompa bensin	500	-	-
8	Sirkulasi kendaraan	1960	2740	1100
9	Bengkel	150	100	-
10	Ruang istirahat	50	40	30
11	Gudang	25	20	-
12	Ruang parkir cadangan	1980	1370	550
13	Ruang tunggu	2625	2250	480
14	Sirkulasi orang	1050	900	192
15	Kamar mandi	72	60	40
16	Kios	1575	1350	288
17	Mushola	72	60	40
18	Ruang administrasi	78	59	39
19	Ruang pengawasan	23	23	16

No	Jenis Fasilitas	Tipe A (m^2)	Tipe B (m^2)	Tipe C (m^2)
20	Loket	3	3	3
21	Peron	4	4	3
22	Retribusi	6	6	6
23	Ruang informasi	12	10	8
24	Ruang P3K	45	30	15
25	Ruang perkantoran	150	100	-
26	Ruang luar/Penghijauan	6653	4890	1554
Luas total		23494	17255	5463
Cadangan pengembangan		23494	17255	5463
Kebutuhan lahan		46988	34510	10926
Kebutuhan Lahan untuk desain		47000	35000	11000

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

4.4.3 Analisis Sirkulasi Angkutan Umum dan Kendaraan Pribadi

Pada analisis sirkulasi ini akan membahas keadaan sirkulasi angkutan umum dan kendaraan pribadi di dalam Terminal Curug Agung. Kemudian akan dilakukan evaluasi terhadap sirkulasi pergerakan angkutan umum dan kendaraan pribadi di dalam terminal sesuai dengan pedoman sirkulasi lalu lintas di dalam terminal. Dalam kriteria perencanaan terminal dijelaskan bahwa sirkulasi lalu lintas harus memiliki kriteria sebagai berikut:

1. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah.
2. Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan.
3. Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

BAB V
ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Kondisi Eksisting

Terminal Curug Agung terletak di kecamatan Padalarang tepatnya di desa Kertajaya. Terminal ini merupakan terminal tipe C yang memiliki peran utama dalam melayani Angkutan Pedesaan dan dilewati oleh Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP). Luas terminal ini sendiri memiliki luas ± 2.000 m^2 dan terletak pada Jalan Raya Gedong Lima yang merupakan jalan kolektor dengan tipe jalan 2/1 UD. Demi mencapai kelancaran, keamanan, kenyamanan, kepuasan dan keselamatan bagi pengguna Terminal, maka keterpenuhan tersedianya fasilitas sarana dan prasarana pelayanan penumpang di Terminal sangat diperlukan.

5.1.1 Kesesuaian Titik Lokasi Terminal

Penetapan lokasi terminal yang memenuhi persyaratan menjadi salah satu aspek penting dalam suatu terminal. Berikut hasil evaluasi dari kesesuaian lokasi terminal Curug Agung Berdasarkan peraturan menteri perhubungan nomor 24 tahun 2021 dapat dilihat pada tabel V.1.

Tabel V. 1 Analisis Kesesuaian Lokasi Terminal

No	Indikator	Kesesuaian	Keterangan
1	Tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan	Aksesibilitas Terminal Curug Agung berdasarkan jarak terhadap Simpul Stasiun Padalarang sejauh 0,3 km. Jarak terhadap Pasar Pusat Perbelanjaan yaitu Pasar Tagog sejauh 1,5 km dan bersebelahan dengan pasar tradisional Gedong Lima. Lokasi Terminal Curug	Sesuai

No	Indikator	Kesesuaian	Keterangan
		agung dilewati oleh 3 jenis angkutan umum yaitu angkutan perdesaan, angkutan perbatasan dan angkutan kota dalam provinsi (AKDP), dengan adanya tiga angkutan tersebut dan di tambah lokasi terminal yang tidak jauh dari stasiun Padalarang maka terminal Curug Agung akan menjadi simpul perpindahan antar moda (Integrasi antar moda).	
2	Kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota.	Lokasi terminal Curug Agung terletak di jalan Gedong Lima Desa Kertajaya Kecamatan Padalarang. Berdasarkan letaknya lokasi ini sesuai dengan RTRW Kabupaten Bandung Barat tentang pengembangan Jaringan Prasarana Lalu Lintas Terminal Angkutan Penumpang pada Kecamatan Padalarang yang merupakan daerah dekat dengan simpul Stasiun Padalarang.	Sesuai
3	Kesesuaian lahan dengan rencana pengembangan dan kinerja jaringan jalan dan jaringan trayek.	Terminal Curug Agung terletak pada ruas Jalan Gedong Lima yang merupakan jalan Kolektor dengan tipe jalan 2/1 UD. Kapasitas pada ruas Jalan Gedong Lima sebesar 1.244 smp/jam dengan volume lalu lintas 407 smp/jam. Kecepatan sebesar 27 km/jam, kepadatan sebesar 15 smp/km, dan V/C ratio sebesar 0,33. Terminal Curug Agung melayani trayek Angkutan Pedesaan dengan trayek	Sesuai

No	Indikator	Kesesuaian	Keterangan
		Padalarang – Cikalong - Cipeundeuy, Padalarang – Gunung Bentang, Padalarang – Rajamandala, Angkutan Perbatasan dengan trayek Cimahi - Padalarang dan dilewati oleh angkutan antar kota dalam trayek (AKDP) dengan trayek Ciroyom – Cipeundeuy.	
4	Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/ atau pusat kegiatan	Terminal Curug berdekatan dengan simpul stasiun Padalarang dan Stasiun Kereta Cepat Jakarta – Bandung, yang masih dalam tahap pembangunan. Dengan demikian titik lokasi terminal Curug Agung berada pada kawasan berorientasi transit.	Sesuai
5	Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain	Pengoperasian terminal Curug Agung berdampak positif pada masyarakat yang akan melakukan perjalanan menuju pasar Curug Agung, hal tersebut memudahkan masyarakat akan sarana transportasi menuju pasar, selain itu dampak pengoperasian terminal Curug Agung dirasakan juga oleh para pedagang yang terdapat di pasar Curug Agung, dengan adanya Prasarana tersebut membuat pasar Curug Agung ramai didatangi masyarakat sehingga para pedagang dapat meraih keuntungan yang banyak dalam berdagangnya.	Sesuai

No	Indikator	Kesesuaian	Keterangan
6	Permintaan angkutan	Berdasarkan karakteristik tata guna lahan di sepanjang koridor pelayanan terminal Curug Agung, dapat disimpulkan bahwa masyarakat memiliki potensi yang cukup besar dalam melakukan pergerakan. Hal tersebut akan berpengaruh besar terhadap potensi permintaan angkutan umum pada kawasan terminal Curug Agung dan sekitar koridor jalan Gedong Lima.	Sesuai
7	Kelayakan	Secara teknis pengoperasian terminal Curug Agung berada pada kondisi permukaan tanah yang datar dan status tanah terminal Curug Agung adalah milik dari Pemerintah Kabupaten Bandung Barat, sehingga terminal Curug Agung secara umum telah memenuhi syarat kelayakan teknis penentuan lokasi terminal.	Sesuai
8	Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	Lokasi Terminal Curug Agung Berada di Jalan Gedong Lima, yang merupakan jalan dengan tingkat kecelakaan yang rendah sehingga lokasi terminal Curug Agung sangat mendukung keselamatan lalu lintas antar pengguna jalan.	Sesuai
9	Kelestarian fungsi lingkungan hidup	Terminal Curug Agung pada saat ini belum memiliki fasilitas dalam mendukung terpeliharanya kelangsungan	Sesuai

No	Indikator	Kesesuaian	Keterangan
		daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup, sehingga butuhnya pembangunan fasilitas taman agar dapat mendukung terpeliharanya kelangsungan daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup.	

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui hasil kesesuaian lokasi terminal Curug Agung telah memenuhi syarat dalam penetapan lokasi terminal Berdasarkan peraturan menteri perhubungan nomor 24 tahun 2021. Hal tersebut dapat diketahui dengan meninjau indikator penetapan lokasi terminal dengan kondisi eksisting titik lokasi terminal Curug Agung.

5.1.2 Identifikasi Fasilitas Terminal

Dalam identifikasi fasilitas Terminal Curug Agung membahas tentang tata letak terminal dan ketersediaan fasilitas yang ada di dalam Terminal Curug Agung. Identifikasi fasilitas terminal dinilai dari ketersediaan fasilitas, kondisi fasilitas, dan pemanfaatan fasilitasnya.

Berikut merupakan fasilitas yang tersedia di terminal Curug Agung, dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel V. 2 Ketersediaan Fasilitas Berdasarkan PM 40 Tahun 2015

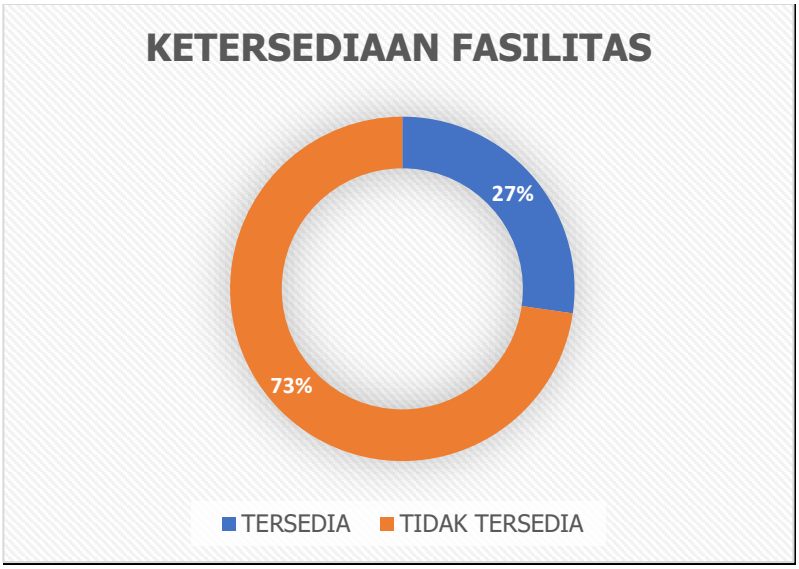
No	Jenis Pelayanan	Ketersediaan		Kondisi		Pemanfaatan		Letak Fasilitas	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Buruk	Sesuai	Tidak Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai
1	Keselamatan								
	a. Lajur pejalan kaki		✓						
	b. Fasilitas keselamatan jalan		✓						
	c. Jalur evakuasi		✓						
	d. Alat pemadam kebakaran		✓						
	e. Fasilitas dan petugas kesehatan		✓						
	f. Pos , fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum		✓						
	g. Informasi fasilitas keselamatan		✓						
	h. Informasi fasilitas kesehatan		✓						
	i. Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor		✓						
2	Keamanan								
	a. Fasilitas keamanan	✓			✓	✓		✓	
	b. Media pengaduan gangguan keamanan	✓			✓	✓		✓	
	c. Petugas keamanan Minimal 1 petugas berseragam dan mudah terlihat	✓				✓			
3	Kehandalan / Keteraturan								
	a. Jadwal kedatangan dan keberangkatan		✓						
	b. Jadwal kendaraan umum dalam trayek dan kendaraan umum tidak dalam trayek		✓						
	c. Kantor penyelenggara terminal dan sistem informasi manajemen terminal		✓						
	d. Petugas operasional terminal	✓				✓			

No	Jenis Pelayanan	Ketersediaan		Kondisi		Pemanfaatan		Letak Fasilitas	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Buruk	Sesuai	Tidak Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai
4	Kenyamanan								
	a. Ruang tunggu	✓			✓		✓		✓
	b. Toilet		✓						
	c. Fasilitas peribadatan		✓						
	d. Ruang terbuka hijau		✓						
	e. Rumah makan		✓						
	f. Fasilitas dan petugas kebersihan		✓						
	g. Fasilitas istirahat awak kendaraan		✓						
	h. Area merokok		✓						
	i. Drainase	✓			✓	✓		✓	
	j. Lampu penerangan ruangan		✓						
	Kemudahan / Keterjangkauan								
5	a. Letak jalur pemberangkatan 1. Letak jalur pemberangkatan kendaraan tetap dan teratur	✓		✓		✓			✓
	b. Letak jalur kedatangan 1. Letak jalur kedatangan kendaraan tetap dan teratur	✓		✓		✓			✓
	c. Informasi pelayanan (letak strategis dan mudah dibaca)		✓						
	d. Informasi angkutan lanjutan (jenis angkutan,lokasi angkutan , jam pelayanan,jurusan/rute dan tarif)		✓						
	e. Tempat naik/turun penumpang dengan tinggi platform sama dengan tinggi lantai bus		✓						
	f. Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	✓			✓	✓		✓	
6	Kesetaraan								
	a. Ruang ibu menyusui		✓						

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diperoleh grafik persentase penyandingan kondisi eksisting terminal Curug Agung dengan dengan Peraturan Menteri nomor 40 Tahun 2015 sebagai berikut:

1) Ketersediaan Fasilitas Terminal Curug Agung

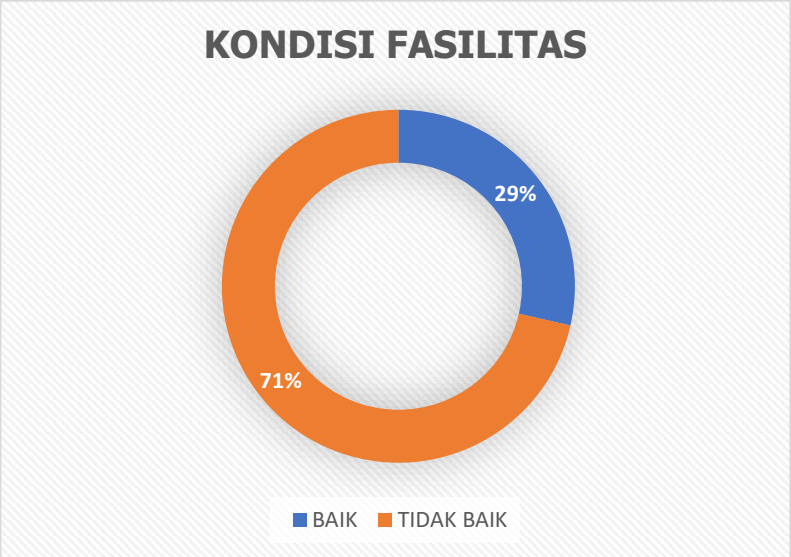


Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 1 Grafik Ketersediaan Fasilitas Terminal

Berdasarkan grafik diagram diatas dapat diketahui ketersediaan fasilitas terminal Curug Agung berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2015 dengan persentase 27% fasilitas tersedia dan 73% fasilitas tidak tersedia. Fasilitas yang tersedia di terminal Curug Agung yaitu fasilitas keamanan, media pengaduan gangguan keamanan, petugas keamanan Minimal 1 petugas berseragam dan mudah terlihat, petugas operasional terminal, ruang tunggu, drainase, letak jalur pemberangkatan kendaraan tetap dan teratur, letak jalur kedatangan kendaraan tetap dan teratur, tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi.

2) Kondisi Fasilitas Terminal Curug Agung

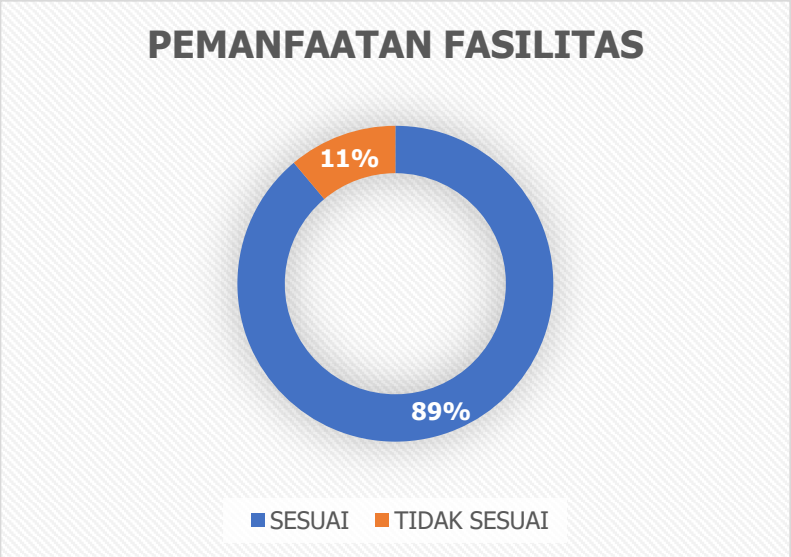


Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 2 Grafik Kondisi Fasilitas Terminal

Berdasarkan grafik diagram diatas dapat diketahui kondisi fasilitas yang tersedia di terminal Curug Agung berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2015 dengan persentase 29% kondisi baik dan 71% kondisi buruk. Fasilitas dengan kondisi baik yaitu letak jalur pemberangkatan kendaraan tetap dan teratur, letak jalur kedatangan kendaraan tetap dan teratur, sedangkan fasilitas dengan kondisi buruk yaitu fasilitas keamanan, media pengaduan gangguan keamanan, ruang tunggu, drainase, tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi.

3) Pemanfaatan Fasilitas Terminal Curug Agung

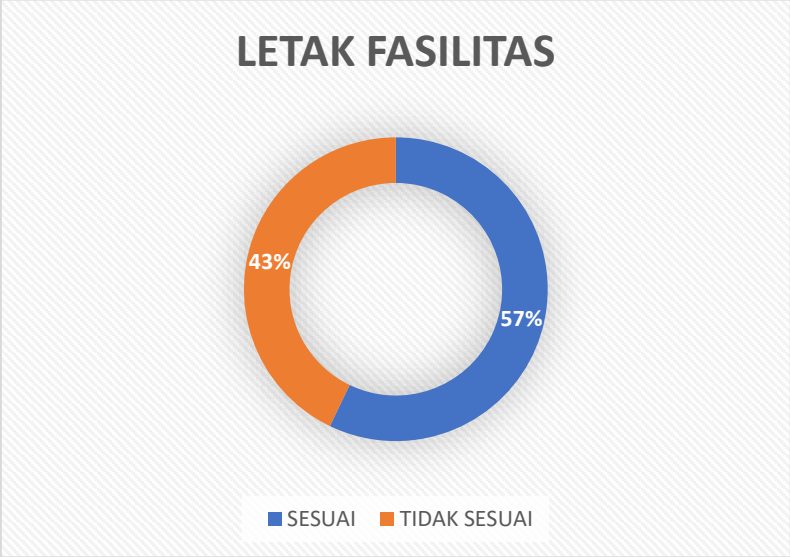


Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 3 Grafik Pemanfaatan Fasilitas Terminal

Berdasarkan grafik diagram diatas dapat diketahui pemanfaatan fasilitas yang tersedia di terminal Curug Agung berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2015 dengan persentase 89% sesuai dan 11% tidak sesuai. Fasilitas yang sesuai dengan pemanfaatannya yaitu fasilitas keamanan, media pengaduan gangguan keamanan, petugas keamanan Minimal 1 petugas berseragam dan mudah terlihat, drainase, letak jalur pemberangkatan kendaraan tetap dan teratur, letak jalur kedatangan kendaraan tetap dan teratur, tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi. Sedangkan fasilitas yang tidak sesuai dengan pemanfaatannya yaitu ruang tunggu.

4) Letak Fasilitas Terminal Curug Agung



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 4 Grafik Letak Fasilitas Terminal

Berdasarkan grafik diagram diatas dapat diketahui letak fasilitas yang tersedia di terminal Curug Agung berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2015 dengan persentase 57% sesuai dan 50% tidak sesuai. Fasilitas yang sesuai dengan tata letak yaitu fasilitas keamanan, media pengaduan gangguan keamanan, drainase, tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi. Sedangkan Fasilitas yang tidak sesuai dengan tata letak yaitu ruang tunggu, letak jalur pemberangkatan kendaraan tetap dan teratur, letak jalur kedatangan kendaraan tetap dan teratur.

Tabel V. 3 Ketersediaan Fasilitas Berdasarkan PM 24 Tahun 2021

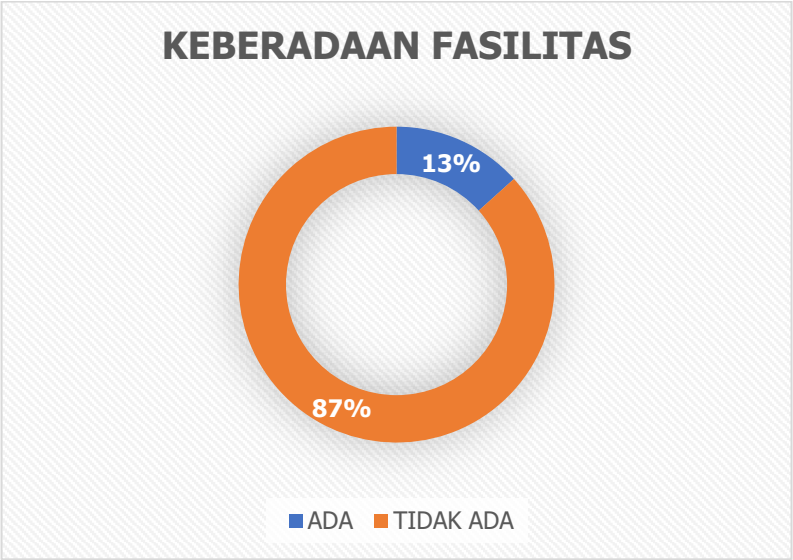
NO	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan		Letak Fasilitas	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Buruk	Sesuai	Tidak Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai
A.	**FASILITAS UTAMA**								
1	Jalur Keberangkatan Kendaraan	✓		✓		✓			✓
2	Jalur Kedatangan Kendaraan	✓		✓		✓			✓
3	Ruang Tunggu Penumpang, Pengantar, dan/atau Penjemput	✓		✓			✓		✓
4	Tempat naik turun penumpang		✓						
5	Tempat parkir kendaraan	✓	□	✓		✓		✓	
6	Fasilitas pengolahan lingkungan hidup		✓						
7	Perlengkapan jalan	□	✓		□				
8	Media Informasi		✓						
9	Kantor Penyelenggara Terminal		✓						
10	Loket Penjualan Tiket		✓						
11	Pelayanan pengguna Terminal dari pengusaha bus (customer service)	□	✓	□					
12	Outlet Pembelian Tiket Secara Online (*single outlet ticketing online*)	□	✓	□					
13	Jalur Pejalan Kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus	□	✓		□				
14	Tempat Berkumpul Darurat	□	✓						
B.	**FASILITAS PENUNJANG**								
1	Fasilitas Penyandang Disabilitas dan Ibu Hamil atau Menyusui		✓						
2	Pos Kesehatan		✓						
3	Fasilitas Kesehatan	□	✓						

NO	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan		Letak Fasilitas	
		Ada	Tidak Ada	Baik	Buruk	Sesuai	Tidak Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai
4	Fasilitas Peribadatan	□	✓		□				
5	Pos Polisi		✓						
6	Alat Pemadam Kebakaran	□	✓	□					
C.	**FASILITAS UMUM**								
1	Toilet	□	✓		□				
2	Rumah Makan	□	✓	□					
3	Fasilitas Telekomunikasi	□	✓		□				
4	Tempat Istirahat Awak Kendaraan		✓						
5	Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan		✓						
6	Fasilitas Pemantau Kualitas Udara dan Gas Buang	□	✓		□				
7	Fasilitas Kebersihan		✓						
8	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum	□	✓		□				
9	Fasilitas Perdagangan, Pertokoan, Kantin Pengemudi		✓						
10	Area Merokok		✓						

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diperoleh grafik persentase penyandingan kondisi eksisting terminal Curug Agung dengan dengan Peraturan Menteri nomor 24 Tahun 2021 sebagai berikut:

1) Ketersediaan Fasilitas Terminal Curug Agung

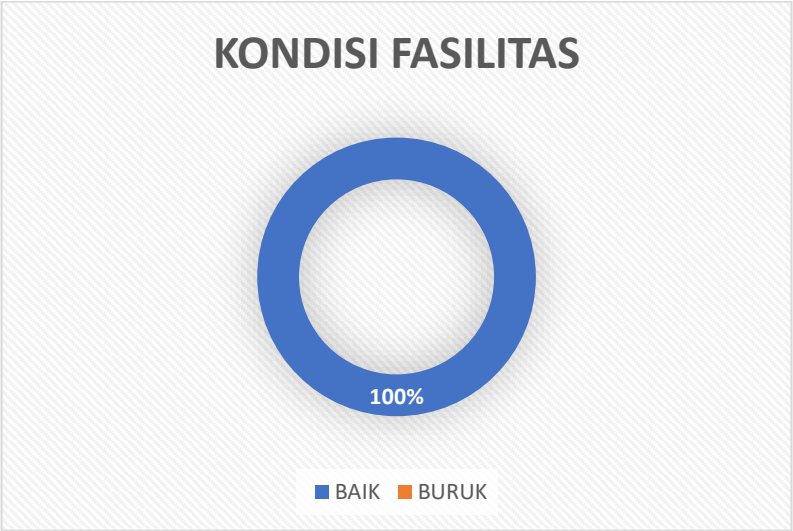


Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 5 Grafik Keberadaan Fasilitas Terminal

Berdasarkan grafik diagram diatas dapat diketahui ketersediaan fasilitas terminal Curug Agung berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2021 dengan persentase 13% fasilitas tersedia dan 87% fasilitas belum tersedia. Fasilitas yang tersedia di terminal Curug Agung yaitu fasilitas utama dengan jenis fasilitas yang tersedia diantaranya jalur keberangkatan kendaraan, jalur kedatangan kendaraan, ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput, tempat parkir kendaraan. Sedangkan fasilitas yang belum tersedia yaitu fasilitas penunjang dan fasilitas umum.

2) Kondisi Fasilitas Terminal Curug Agung

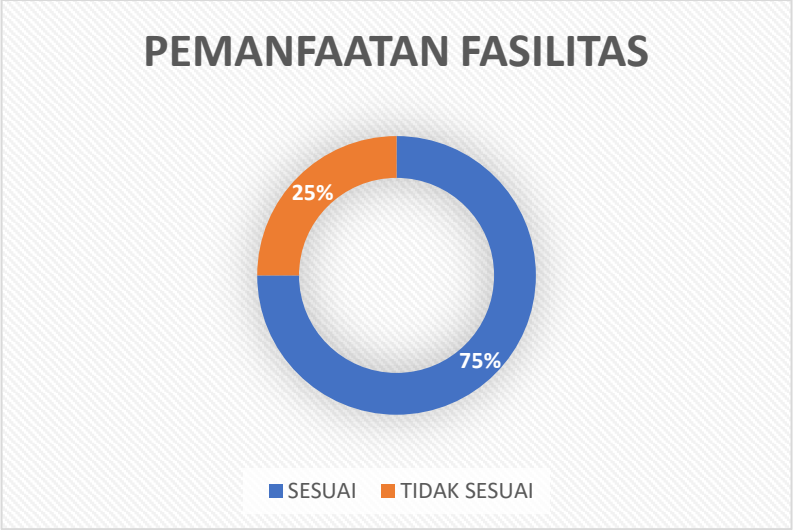


Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 6 Grafik Kondisi Fasilitas Terminal

Berdasarkan grafik diagram diatas dapat diketahui kondisi fasilitas yang tersedia di terminal Curug Agung berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2021 dengan persentase 100% fasilitas kondisi baik.

3) Pemanfaatan Fasilitas Terminal Curug Agung

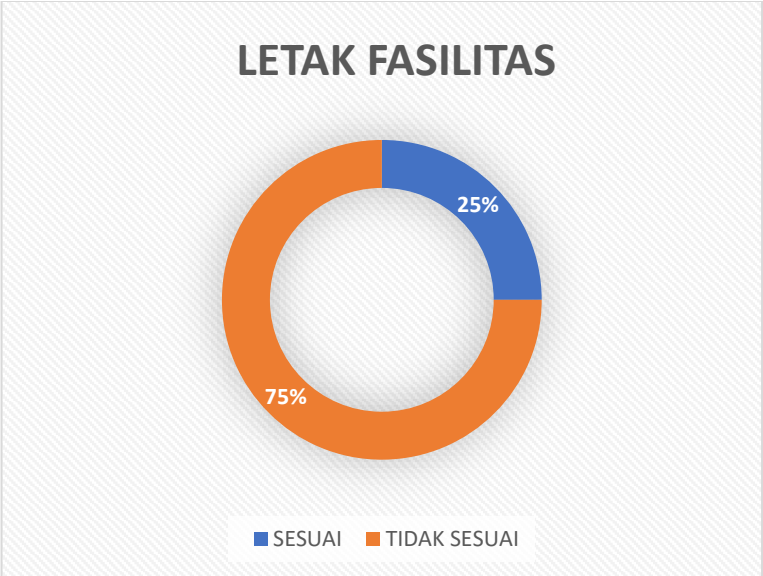


Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 7 Grafik Pemanfaatan Fasilitas Terminal

Berdasarkan grafik diagram diatas dapat diketahui pemanfaatan fasilitas yang tersedia di terminal Curug Agung berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2021 dengan persentase 75% sesuai dan 25% tidak sesuai.

4) Letak Fasilitas Terminal Curug Agung



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 8 Grafik Letak Fasilitas

Berdasarkan grafik diagram diatas dapat diketahui letak fasilitas yang tersedia di terminal Curug Agung berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2021 dengan persentase 25% sesuai dan 75% tidak sesuai. Fasilitas dengan letak fasilitas yang telah sesuai yaitu tempat parkir kendaraan. Sedangkan fasilitas dengan letak fasilitas tidak sesuai yaitu jalur keberangkatan kendaraan, jalur kedatangan kendaraan, ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput.

5.1.3 Ketersediaan Angkutan Umum

Terdapat 5 trayek angkutan umum yang beroperasi di terminal Curug Agung yang setiap harinya keluar dan masuk terminal untuk menaikkan dan atau menurunkan penumpang. Berikut adalah data perhitungan jumlah angkutan umum yang masuk ke terminal Curug Agung.

Tabel V. 4 Perhitungan Jumlah Ketersediaan Angkutan Umum

No	Trayek	Jumlah Armada	Kapasitas	Load Factor (orang)	RIT	Jam Operasi	Jumlah Armada / hari
		a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f = a x d*
1	Padalarang - Cikalong Cipeundeuy	46	12	22%	2	12	92
2	Padalarang - Gunung Bentang	21	12	24%	3	12	63
3	Padalarang - Rajamandala	54	12	17%	2	12	108
4	Padalarang - Cimahi (Perbatasan)	16	12	25%	3	12	48
5	Ciroyom - Cipeundeuy (AKDP)	5	35	34%	2	12	10
Jumlah							321

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui jumlah armada dari 5 trayek angkutan umum yang beroperasi di terminal Curug Agung, terdapat jumlah armada per hari terbanyak terdapat pada trayek Padalarang – Rajamandala dengan jumlah 108 armada, sedangkan jumlah penumpang per hari yang masuk ke dalam terminal Curug Agung dengan jumlah keseluruhan sebanyak 321 armada.

5.1.4 Jumlah Penumpang Per Hari di Terminal Curug Agung

Tabel V. 5 Jumlah Penumpang Per hari di Terminal Curug Agung

No	Trayek	Jumlah Armada (kendaraan)	Kapasitas (orang)	Frekuensi (kend/jam)	Load Factor	Jam Operasi	Jml pnp /kendaraan (orang)	Jml pnp /jam (orang)	Jml pnp / hari (orang)
		a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f = d x b*	*g = f x c*	*h= g x e*
1	Padalarang - Cikalong Cipeundeuy	46	12	5	22%	12	3	12	146
2	Padalarang - Gunung Bentang	21	12	4	24%	12	3	10	121
3	Padalarang - Rajamandala	54	12	8	17%	12	2	15	184
4	Padalarang - Cimahi (Perbatasan)	16	12	5	25%	12	3	14	170
5	Ciroyom - Cipeundeuy (AKDP)	5	35	1	34%	12	12	15	186
				Total Penumpang					806

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui terminal Curug Agung setiap harinya melayani 806 penumpang yang keluar dan masuk terminal Curug Agung.

5.1.5 Sirkulasi Pergerakan di dalam Terminal Curug Agung

a. Sirkulasi Pergerakan Angkutan umum

Pada sirkulasi pergerakan angkutan perdesaan di Terminal Curug Agung terdapat permasalahan dalam sirkulasi nya karena pada jalur keberangkatan angkutan umum bersatu dengan jalur masuk pasar Curug Agung hal tersebut menyebabkan terjadinya konflik antara kendaraan angkutan umum dengan kendaraan pribadi yang akan masuk ke dalam pasar Curug Agung. yang menggelar dagangannya.

b. Sirkulasi Pergerakan Kendaraan Pribadi

Pada sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi di Terminal Curug Agung banyak kendaraan pribadi yang akan memarkirkan kendaraannya di area parkir terminal masuk melewati jalur keberangkatan angkutan umum hal tersebut memicu konflik kembali antara kendaraan pribadi dengan kendaraan angkutan umum, hal tersebut menjadi permasalahan dalam sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi di Terminal Curug Agung.

c. Sirkulasi Pergerakan Orang atau Pejalan Kaki

Pada sirkulasi pergerakan orang atau pejalan kaki di dalam terminal terdapat konflik dengan kendaraan angkutan umum maupun kendaraan pribadi. Konflik terjadi pada saat pejalan kaki berbelanja di pedagang kaki lima yang berjualan di jalur kedatangan yang menyebabkan kendaraan angkutan umum maupun kendaraan pribadi yang hendak masuk ke dalam terminal terganggu. Selain itu pergerakan orang yang akan melakukan perpindahan moda menimbulkan konflik antara kendaraan pengguna jalan Gedong lima dengan orang yang akan melakukan perpindahan moda dari angkutan AKDP ke angkutan perdesaan maupun angkutan perbatasan.

5.2 Analisis Kebutuhan Fasilitas

Fasilitas yang dibutuhkan di Terminal dalam hal ini disesuaikan dengan macam kegiatan yang dilakukan oleh pengguna jasa Terminal, baik penumpang, awak kendaraan maupun yang dilakukan oleh pengelola terminal. Adapun perencanaan fasilitas terminal ini harus berdasarkan pendekatan antar komponen fasilitas, Hal ini disesuaikan dengan kelompok macam kegiatan, pelaku kegiatan dan sifat kegiatan. Pendekatan ini dimaksudkan untuk mempermudah dalam pendekatan kebutuhan ruang. Berikut kegiatan yang dilakukan oleh pengguna jasa terminal ketika berada di terminal.

1. Penumpang

Tabel V. 6 Kegiatan Penumpang Di Terminal Dan Kebutuhan Fasilitasnya

No	Kegiatan Penumpang Di Terminal	Fasilitas Yang Dibutuhkan
1	Penumpang masuk ke terminal	Jalur kedatangan angkutan umum
		Ruang parkir kendaraan pribadi
2	Buang hajat	Toilet
	Makan dan atau minum	Kios / kantin / rumah makan
	Menunggu angkutan	Ruang tunggu penumpang
	Ibadah	Mushola
3	Penumpang keluar dari terminal	Jalur keberangkatan angkutan umum
		Tempat parkir kendaraan pribadi

Sumber : Menuju Lalulintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib

Berdasarkan tabel diatas, dapat dijelaskan bahwa penumpang ketika masuk ke terminal membutuhkan toilet, kantin, ruang tunggu dan mushola. Sehingga ketika *layout* usulan diajukan, letak fasilitas toilet, kantin, ruang tunggu dan mushola dibuat dekat dengan fasilitas Jalur kedatangan dan jalur keberangkatan angkutan umum. Namun kondisi eksisting terminal Curug Agung belum tersedia fasilitas toilet, kios/kantin/ rumah makan dan mushola. ruang tunggu secara khusus untuk penumpang. Untuk menunggu angkutan umum sesuai dengan trayek yang diinginkan, para penumpang menunggu di kursi-kursi yang diletakkan di depan kios-kios di sekitaran terminal.

2. Awak Angkutan Umum

Tabel V. 7 Kegiatan Awak Angkutan Umum Di Terminal Dan Kebutuhan Fasilitasnya

No	Kegiatan Awak Angkutan Umum Di Terminal	Fasilitas Yang Dibutuhkan
1	Masuk terminal	Gerbang masuk terminal
2	Bayar retribusi	Pos retribusi
3	Menurunkan penumpang	Jalur kedatangan

No	Kegiatan Awak Angkutan Umum Di Terminal	Fasilitas Yang Dibutuhkan
4	Memarkirkan kendaraan	Ruang parkir angkutan umum
5	Makan dan atau minuman	Kios / kantin / rumah makan
	Istirahat	Ruang istirahat awak angkutan umum
	Buang hajat	Toilet
	Ibadah	mushola
6	Menaikkan penumpang	Jalur keberangkatan
7	Keluar terminal	Gerbang keluar terminal

Sumber : Menuju Lalulintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib

Berdasarkan tabel diatas, dapat dijelaskan bahwa awak angkutan umum ketika masuk ke terminal akan melewati gerbang masuk terminal dan melewati pos untuk pembayaran retribusi. Setelah pembayaran retribusi, awak kendaraan menurunkan penumpang pada jalur kedatangan. Setelah menurunkan penumpang, awak penumpang memarkirkan kendaraannya pada ruang parkir istirahat atau ruang parkir tunggu untuk kemudian istirahat untuk makan atau minum, ke toilet atau ibadah. Setelah awak angkutan umum selesai beristirahat, angkutan umum akan bergerak ke jalur pemberangkatan untuk menaikkan penumpang lalu menuju gerbang keluar terminal. Pada kondisi eksisting terminal Curug Agung, gerbang keluar terminal menyatu dengan pintu keluar masuk kendaraan yang akan menuju ke pasar, hal tersebut menyebabkan konflik antara kendaraan angkutan umum dengan kendaraan yang akan masuk ke pasar, belum tersedianya bangunan khusus yang digunakan sebagai pos pengambilan retribusi.

3. Pengelola terminal

Tabel V. 8 Kegiatan Pengelola Terminal Di Terminal Dan Kebutuhan Fasilitasnya

No	Kegiatan Pengelola Terminal Di Terminal	Fasilitas Yang Dibutuhkan
1	Masuk terminal	Gerbang masuk terminal
2	Turun dari kendaraan	Ruang parkir kendaraan pribadi
3	Bagian administrasi, kebersihan dan keamanan	Kantor terminal
	Makan dan atau minum	Kios / kantin / rumah makan
	Buang hajat	Toilet
	Ibadah	Mushola
4	Naik kendaraan	Ruang parkir kendaraan pribadi
5	Keluar terminal	Gerbang keluar terminal

Sumber : Menuju Lalulintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib

Berdasarkan tabel diatas, dapat dijelaskan bahwa pengelola terminal ketika masuk ke terminal melewati gerbang masuk terminal kemudian memarkirkan kendaraannya di ruang parkir kendaraan pribadi. Untuk bekerja maka pengelola terminal membutuhkan beberapa ruangan seperti ruang kepala terminal, ruang informasi, dan ruang pengawas yang menjadi satu kantor. Pengelola terminal juga membutuhkan fasilitas seperti toilet, kantin dan mushalla yang tidak jauh dari letak kantor terminal.

5.2.1 Perhitungan Kebutuhan Fasilitas Utama dan Penunjang

a. Jalur Kedatangan

Tabel V. 9 Analisis Kebutuhan Jalur Kedatangan Di Terminal Curug Agung

No	Trayek	Jam sibuk (detik)	Rit/ hari	Jumlah pnp/hari	Waktu turun pnp (detik)	Periode kedatangan (detik)	Rata-rata pnp / rit	Waktu total menurunkan pnp (detik)	Jalur yang dibutuhkan
		a	*b*	*c*	*d*	*e = a : b*	*f = c : b*	*g = f x d*	*h = g : e*
1	Padalarang - Cikalong Cipeundeuy	3600	2	146	3	1800	73	219	0.12
2	Padalarang - Gunung Bentang	3600	3	121	3	1200	40	121	0.10
3	Padalarang - Rajamandala	3600	2	184	3	1800	92	275	0.15
4	Padalarang - Cimahi (Perbatasan)	3600	3	170	3	1200	57	170	0.14
5	Ciroyom - Cipeundeuy (AKDP)	3600	2	186	3	1800	93	278	0.15
	Jumlah jalur yang dibutuhkan								0.67

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dalam satu terminal idealnya harus memiliki jalur untuk masing masing trayek guna menunjang kinerja dari masing masing trayek yang ada. Tetapi berdasarkan hasil perhitungan pada tabel V.9 masih memungkinkan untuk memberlakukan jalur kedatangan dengan hanya menggunakan 1 jalur sehingga Kondisi eksisting dari luas lahan terminal saat ini sudah sesuai dengan kebutuhan sesuai dengan jumlah angkutan umum yang tersedia.

Berdasarkan perhitungan pada tabel diatas didapatlah jalur yang dibutuhkan, kemudian dari hasil tersebut dimasukkan kedalam nilai (n) untuk perhitungan fasilitas-fasilitas selanjutnya. Untuk menghitung luas jalur kedatangan dapat hitung dengan perhitungan sebagai berikut:

Tabel V. 10 Perhitungan Jalur Kedatangan

Jalur Kedatangan						
No	**Jalur Yang Dilalui**	**n**	**Sudut 0°**	**Sudut 45°**	**Sudut 60°**	**Sudut 90°**
			7 x (20 x n)	**19,6 x (28 + [5 x (n – 1)])**	**22,6 x (25,6 + [4 x (n – 1)])**	**9,5 x (18 x n)**
1	Jalur 1	1	140	549	579	171
Jumlah		1	140	549	579	171

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan perhitungan luas jalur kedatangan dapat diketahui bahwa untuk luas jalur kedatangan menurut model parkirnya adalah sebagai berikut:

1) Model parkir dengan posisi sejajar (0°)
   = 140 m^2
2) Model parkir dengan posisi miring (45°)
   = 549 m^2
3) Model parkir dengan posisi miring (60°)
   = 579 m^2
4) Model parkir dengan posisi tegak lurus (90°)
   = 171 m^2

Dari perhitungan luas jalur kedatangan angkutan umum di Terminal Curug Agung untuk Jenis sudut yang digunakan yakni sudut 0° dengan mempertimbangkan kemudahan dalam penerapan. Jalur 1 menjadi satu satunya lajur yang dilalui oleh seluruh angkutan umum yang akan memasuki area terminal.

b. Jalur Keberangkatan

Tabel V. 11 Perhitungan Jalur Keberangkatan

NO	TRAYEK	n	SUDUT 45	SUDUT 60	SUDUT 90
			(pxl)=D+(E-D)(D+B)+[4X(N-1)]	(pxl)=D+(E-D)(D+B)+[4X(N-1)]	(pxl)=D+(E-D)(D+B)+[4X(N-1)]
1	Padalarang - Cikalong Cipeundeuy	1	84.63	93.37	86.24
2	Padalarang - Gunung Bentang	1	84.63	93.37	86.24
3	Padalarang - Rajamandala	1	84.63	93.37	86.24
4	Padalarang - Cimahi (Perbatasan)	1	84.63	93.37	86.24
5	Ciroyom - Cipeundeuy (AKDP)	1	102.49	129.99	363.12
	TOTAL		441.01	503.46	708.08

Sumber : Hasil Analisis 2022

Pada data di tabel diatas jalur keberangkatan di terminal Curug Agung di buat 5 jalur keberangkatan atau 1 jalur per trayek, diketahui bahwa kebutuhan parkir usulan pada 5 jalur keberangkatan dengan beberapa jenis sudut yakni 441,01 m^2 untuk sudut 45°, 503,46 m^2 untuk sudut 60° dan 708,08 m^2 untuk sudut 90°. Jenis sudut yang dipakai yakni sudut 90° dengan luas lahan 708,08 m^2 karena untuk memadai aksesibilitas parkir kendaraan angkutan umum.

c. Areal Lintas

Areal lintas merupakan area yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum yang akan langsung melanjutkan perjalanan setelah menurunkan penumpang atau menaikkan penumpang.

Tabel V. 12 Perhitungan Areal Lintas

No	Jalur Yang Dilalui	n	Areal Lintas (m^2)
			13 x (5 x n)
1	Jalur 1	1	65
Jumlah		3	65

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari hasil perhitungan diatas didapat untuk luas Areal Lintas terminal Curug Agung yaitu 65 m^2.

d. Ruang Parkir Angkutan umum

Ruang parkir angkutan umum merupakan areal terminal yang digunakan untuk memarkirkan kendaraan angkutan umum sembari menunggu penumpang.

Tabel V. 13 Kapasitas Ruang Parkir Kendaraan Angkutan Umum

Luas Ruang Parkir (m^2)	Satuan Ruang Parkir (m)	Kapasitas Ruang Parkir (kend)
a	*b*	*c = a : b*
150	3,0 x 5,0	10

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari perhitungan luas untuk ruang parkir kendaraan angkutan umum yaitu 150 m^2 dan dapat menampung 10 kendaraan angkutan perdesaan.

e. Ruang Tunggu

Ruang tunggu penumpang digunakan oleh para penumpang untuk menunggu angkutan sesuai dengan trayek yang ingin dituju. Berikut analisis kebutuhan ruang tunggu penumpang di terminal Curug Agung.

Tabel V. 14 Perhitungan Kebutuhan Ruang Tunggu

No	Trayek	Jumlah Penumpang (orang/jam)	Kebutuhan Ruang Tunggu (m^2)
			(jml pnp x 0,65) + (15% x jml pnp x 0,65)
1	Padalarang - Cikalong Cipeundeuy	12	9.0
2	Padalarang - Gunung Bentang	10	7.5
3	Padalarang - Rajamandala	15	11.2
4	Padalarang - Cimahi (Perbatasan)	14	10.5
5	Ciroyom - Cipeundeuy (AKDP)	15	11.2
	Jumlah		49.3

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari hasil perhitungan diatas didapat untuk luas Ruang Tunggu Penumpang adalah 49,3 m2 dan dapat menampung 66 penumpang.

f. Bangunan Kantor Terminal

Bangunan kantor Terminal dapat berupa sebuah bangunan yang biasanya berada di dalam wilayah Terminal. Bangunan kantor Terminal digunakan untuk kegiatan pengaturan administrasi dan operasional Terminal. Berdasarkan ketentuan yang ada karena Terminal Curug Agung merupakan Terminal cabang maka di Terminal Curug Agung ini dibutuhkan lahan untuk bangunan kantor Terminal seluas 36 m^2.

Tabel V. 15 Kriteria Bangunan Kantor Terminal

No	Kriteria	Luasan Kantor (m^2)
1	Terminal Utama	216
2	Terminal Madya	54
3	Terminal Cabang	36

Sumber : Iskandar Abubaar, 1995

g. Ruang Parkir Kendaraan Pribadi

Luas kebutuhan untuk parkir kendaraan pribadi ditetapkan menggunakan ketentuan menurut jumlah fasilitas jalur (n) yang ada, sehingga dapat diketahui bahwa untuk kebutuhan parkir kendaraan pribadi dengan jumlah lajur sebanyak 5 jalur adalah dengan panjang 15 m dan lebar 8 m sehingga didapatkan luasan rata-rata 120 m^2 dengan kapasitas 8 kendaraan.

Tabel V. 16 Kriteria Ruang Parkir Kendaraan Pribadi

No	Jumlah Jalur	Panjang (m)	Lebar	Luas
1	Jumlah Jalur < 10	15	8	120
2	Jumlah Jajur 10 - 20	20	8	160
3	Jumlah Jalur > 20	30	8	240

Sumber : Sakti Adji Adisasmita, 2011

h. Ruang istirahat sopir

Ruangan ini digunakan secara khusus bagi para sopir untuk istirahat sehingga ketika beroperasi, para sopir tidak kelelahan atau mengantuk yang berpotensi terjadinya kecelakaan. Luas kebutuhan ruangan istirahat sopir dapat dilihat pada tabel IV.2 adalah 30 m².

i. Pos Pengambilan Retribusi

Pos pengambilan retribusi digunakan oleh petugas terminal untuk mengambil retribusi wajib pada angkutan yang beroperasi. Pos dapat ditempatkan pada gerbang masuk atau gerbang keluar terminal. Berdasarkan buku Menuju Lalu Lintas Angkutan Jalan Yang Tertib karya Iskandar Abubakar (1996), luas minimal pos pemeriksaan adalah 6 m². Pada kondisi eksisting terdapat pos pemeriksaan namun belum berupa bangunan permanen, melainkan dari tenda yang dapat dibongkar pasang seluas 12 m²..

j. Mushola

Untuk penentuan luas kebutuhan mushola sesuai dengan buku Menuju Lalu Lintas Angkutan Jalan Yang Tertib menggunakan jumlah fasilitas jalur pemberangkatan sebagai perhitungannya. Untuk terminal Curug Agung dengan 5 jalur pemberangkatan maka kebutuhan luas untuk fasilitas adalah 17,5 m². Berikut rekomendasi luas kebutuhan fasilitas mushola berdasarkan buku Menuju Lalu Lintas Angkutan Jalan Yang Tertib.

1) n < 5, kebutuhannya 17,5 m²
2) 6 < n < 9, kebutuhannya 35 m²
3) 10 < n < 14, kebutuhannya 52,5 m²
4) 15 < n < 19, kebutuhannya 70 m²
5) n > 20, kebutuhannya 87,5 m²

Sumber: menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib

k. Kamar kecil / toilet

Fasilitas ini memiliki kedekatan dengan fasilitas areal pemberangkatan, kedatangan dan kantor terminal. Adapun untuk fasilitas kamar kecil menggunakan metode pendekatan dari Dirjen Perhubungan Darat bahwa luas lahan yang dibutuhkan adalah 80% dari luas mushola. . Kebutuhan luas mushola di terminal Curug Agung adalah 17,5 m² maka luas kebutuhan toiletnya adalah 14 m², dengan perhitungan kebutuhan luas kamar kecil/ toilet sebagai berikut :

Luas = 80% x Luas Mushola

= 80% x 17.5

= 14 m^2

l. Kios/Kantin

Kios/kantin cukup erat hubungannya dengan penumpang sehingga letak dari kios/kantin dapat dibuat tidak jauh dari ruang tunggu. Luas kios yang diperlukan dihitung berdasarkan luas ruang tunggu yaitu 40% dari luas ruang tunggu. Dengan kebutuhan luas ruang tunggu 49,3 m² maka

luas kebutuhan kios/kantin adalah 9,12 m². dengan perhitungan kebutuhan luas kios/ kantin sebagai berikut :

Luas = 40% x Luas Ruang Tunggu

= 40% x 49.3

= 20 m^2

m. Taman

Taman merupakan Fasilitas yang digunakan untuk meningkatkan kenyamanan, maupun keindahan dan kesejukan dalam lingkungan terminal. Luasan taman di dapat dengan menyesuaikan luasan terminal yang akan dibangun, luasan taman yaitu 30% dari luasan terminal yang akan dibangun. Luasan terminal yang akan di bangun yaitu 938,5, maka luas taman dapat dihitung sebagai berikut :

Luas = 30% x Luas Terminal di bangun

= 30% x 938,5

= 285,55 m^2

Dari hasil analisis kebutuhan fasilitas utama dan fasilitas penunjang di terminal Curug Agung, diperoleh luas yang dibutuhkan untuk peningkatan kinerja terminal Curug Agung. Berikut rekapan data kebutuhan luas untuk perbaikan pada terminal Curug Agung dapat dilihat pada tabel V.17.

Tabel V. 17 Lahan Terminal Curug Agung Setelah Peningkatan Pelayanan Kinerja

No	Fasilitas Terminal	Luas Kebutuhan (m^2)	Luas Eksisting (m^2)
1	Jalur Kedatangan	140	220
2	Jalur Keberangkatan	708,08	335
3	Areal Lintas	65	**-**
4	Parkir Kendaraan Angkutan Umum	150	**-**
5	Ruang Tunggu	49	**-**
6	Kantor Terminal	36	**-**
7	Parkir Kendaraan Pribadi	120	226
8	Ruang Istirahat Sopir	30	-
9	Pos retribusi	6	3
10	Mushola	17.5	-
11	Toilet	14	-
12	Kios/Kantin	20	-
13	Taman	281,55	-
	Jumlah	1637.43	784

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari hasil analisis fasilitas yang dibutuhkan, luas lahan setelah penyesuaian yaitu 1.637,43 m^2.Luas terminal Curug Agung sendiri adalah 2000 m^2 sehingga banyak fasilitas yang dapat dimaksimalkan untuk pembangunan di dalam terminal Curug Agung. Luas terminal juga harus memperhitungkan untuk sirkulasi terminal sehingga sirkulasi di dalam terminal lancar dan tidak terdapat tundaaan maupun hambatan yang tidak perlu.

5.3 *Layout* Usulan Terminal Curug Agung

Usulan fasilitas dan sirkulasi pergerakan dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Curug Agung. Usulan didapat setelah dilakukan evaluasi baik dari kinerja fasilitas dan sirkulasi terhadap kondisi eksisting Terminal agar penggunaan Terminal dapat efektif dan efisien sesuai fungsinya.

1. Tata Letak Fasilitas

Untuk tata letak fasilitas ada beberapa fasilitas yang diubah letaknya dan ada yang dilakukan perubahan luasan fasilitasnya guna mengoptimalkan pelayanan Terminal. Berikut tata letak fasilitas yang diubah letaknya dan perubahan luasannya:

a. Jalur Kedatangan Angkutan Umum

Untuk jalur kedatangan angkutan umum didesain menggunakan 1 lajur dengan luasan untuk jalur kedatangan yaitu 140 m^2 guna memudahkan akses untuk angkutan umum masuk Terminal Curug Agung.

b. Jalur Keberangkatan Angkutan Umum

Untuk jalur keberangkatan angkutan umum didesain menggunakan 5 lajur keberangkatan dimana setiap trayek yang terdapat di terminal Curug Agung mempunyai jalur keberangkatannya sendiri, dengan luasan untuk jalur keberangkatan yaitu 708,08 m^2 guna memudahkan akses untuk angkutan umum untuk keluar dari Terminal Curug Agung.

c. Areal lintas

Areal lintas didesain berdasarkan sirkulasi angkutan umum di dalam terminal guna memudahkan pergerakan angkutan umum untuk menaik turunkan penumpang dan memarkirkan kendaraan angkutan perdesaan di ruang parkir angkutan umum, areal lintas sendiri memiliki luas 65 m^2.

d. Ruang Parkir Angkutan Umum

Ruang parkir angkutan umum yang semula letaknya tersebar di dalam terminal kemudian diusulkan letaknya ditata berada di dekat pintu masuk kedatangan angkutan umum dengan luas 150 m^2.

e. Ruang Parkir Kendaraan Pribadi

Ruang parkir untuk kendaraan pribadi yang semula letaknya tidak tertata di dalam terminal kemudian diusulkan letaknya berada pada bagian belakang kantor terminal luas dari ruang parkir kendaraan pribadi adalah 120 m^2.

f. Bangunan Kantor Terminal

Bangunan Kantor Terminal yang belum ada kemudian diusulkan letaknya berada pada bagian timur terminal dengan luas 36 m^2.

g. Ruang Tunggu Penumpang

Ruang Tunggu Penumpang yang semula berada di depan jalur keberangkatan terminal diubah letaknya berada di dekat jalur kedatangan untuk memudahkan angkutan perdesaan menurunkan dan menaikkan penumpang, luas dari ruang tunggu penumpang adalah 49 m^2.

h. Pos Retribusi

Pos Retribusi didesain berada di sebelah jalur kedatangan dan jalur keberangkatan dengan luas 6 m^2 pada masing-masing pos.

i. Ruang Istirahat Sopir

Ruang Istirahat Sopir yang belum ada kemudian diusulkan letaknya berada pada bagian barat terminal dan terletak di sebelah kanan dari jalur keberangkatan dengan luas 30 m^2.

j. Mushola

Mushola didesain berada pada bagian selatan terminal dan terletak di sebelah kiri dari toilet, luas dari mushola adalah 17,5 m^2.

k. Toilet

Toilet berada pada bagian selatan terminal dan terletak di antara mushola dan ruang tunggu penumpang, luas dari toilet adalah 14 m^2.

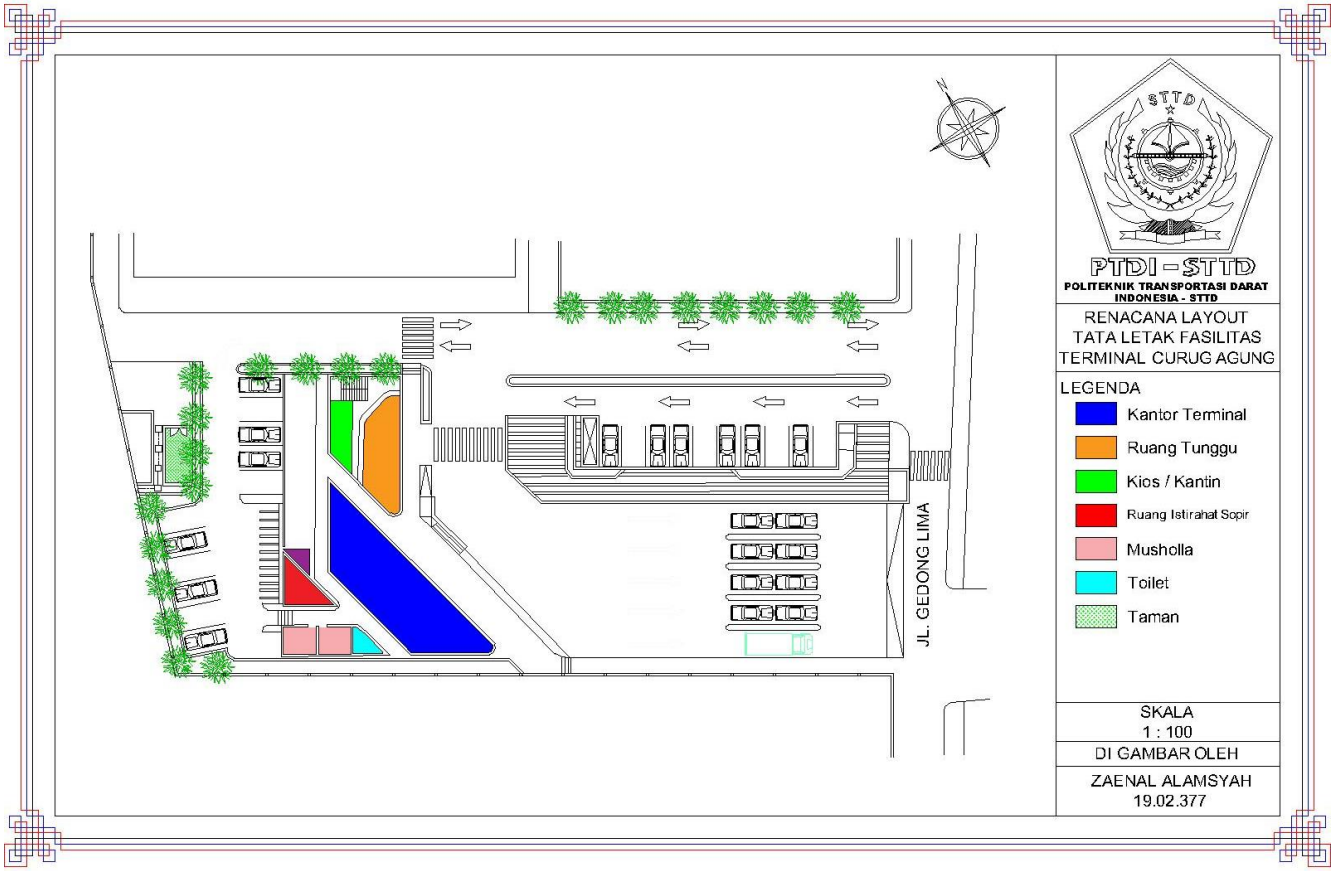
l. Kantin/Kios

Kios diusulkan letaknya berada di dekat ruang tunggu penumpang dengan luas 20 m^2.

m. Pintu Keluar

Penambahan pintu keluar untuk kendaraan pribadi dan pejalan kaki berada pada bagian barat terminal agar sirkulasi kendaraan pribadi dan pejalan kaki tidak tercampur dengan sirkulasi angkutan perdesaan.

Berdasarkan usulan tata letak fasilitas dan perubahan luas yang didapatkan dari hasil perhitungan dan penambahan fasilitas yang belum ada di Terminal Curug Agung diharapkan dapat mengoptimalkan fungsi pelayanan Terminal Curug Agung. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari *layout* usulan Terminal Curug Agung berikut:



Sumber : Hasil Analisis 2022

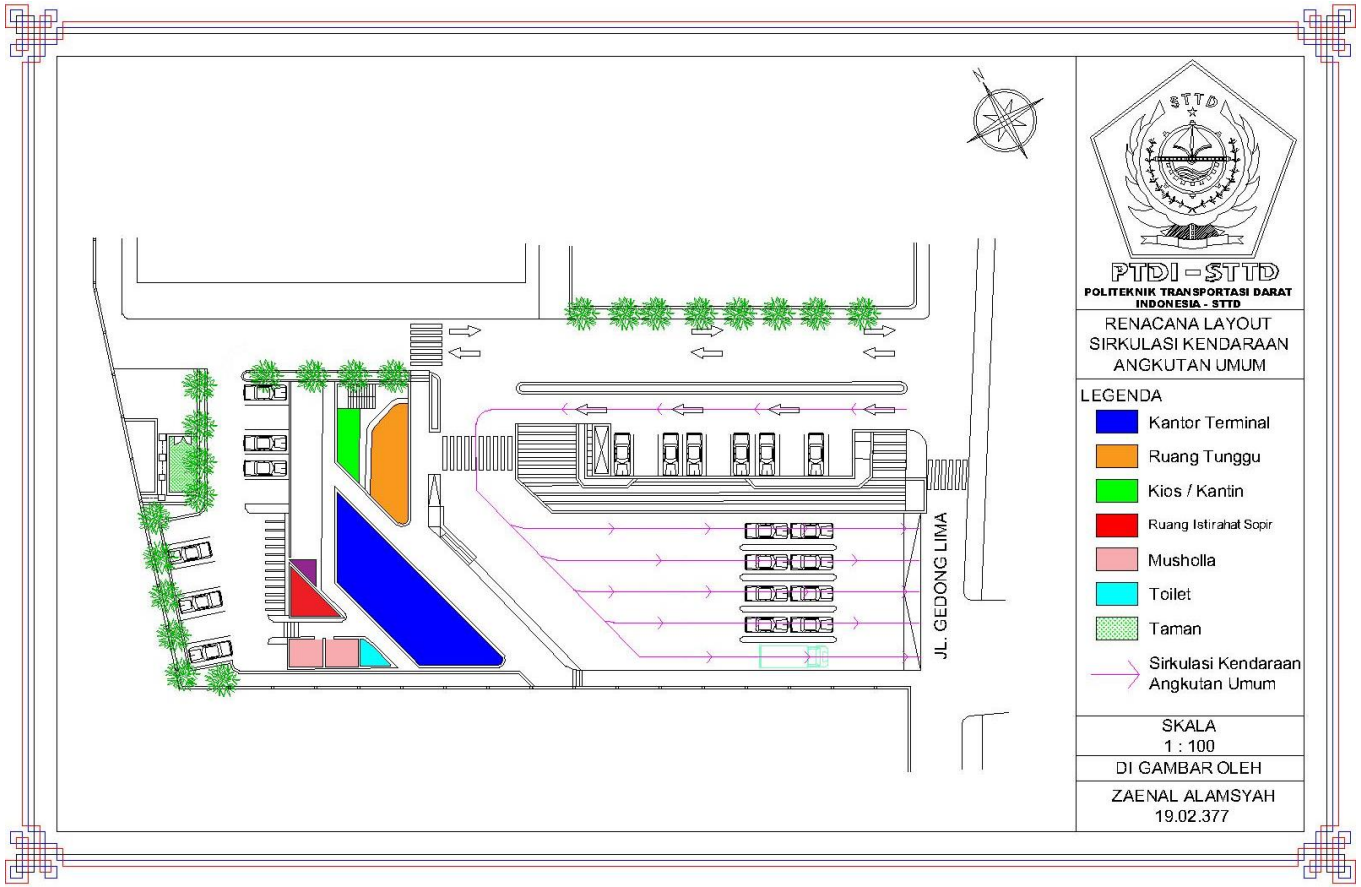
Gambar V. 9 Usulan *Layout* Tata Letak Fasilitas Terminal

2. Arus Sirkulasi Lalu Lintas di dalam Terminal

Sirkulasi pergerakan dapat berupa sirkulasi kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Hal ini perlu diperhatikan demi menjaga kelancaran dan keselamatan pengguna jasa Terminal untuk menggunakan Terminal. Dalam usulan arus sirkulasi lalu lintas di dalam terminal telah dipertimbangkan dan telah ditinjau dari kriteria perencanaan Terminal, antara lain:

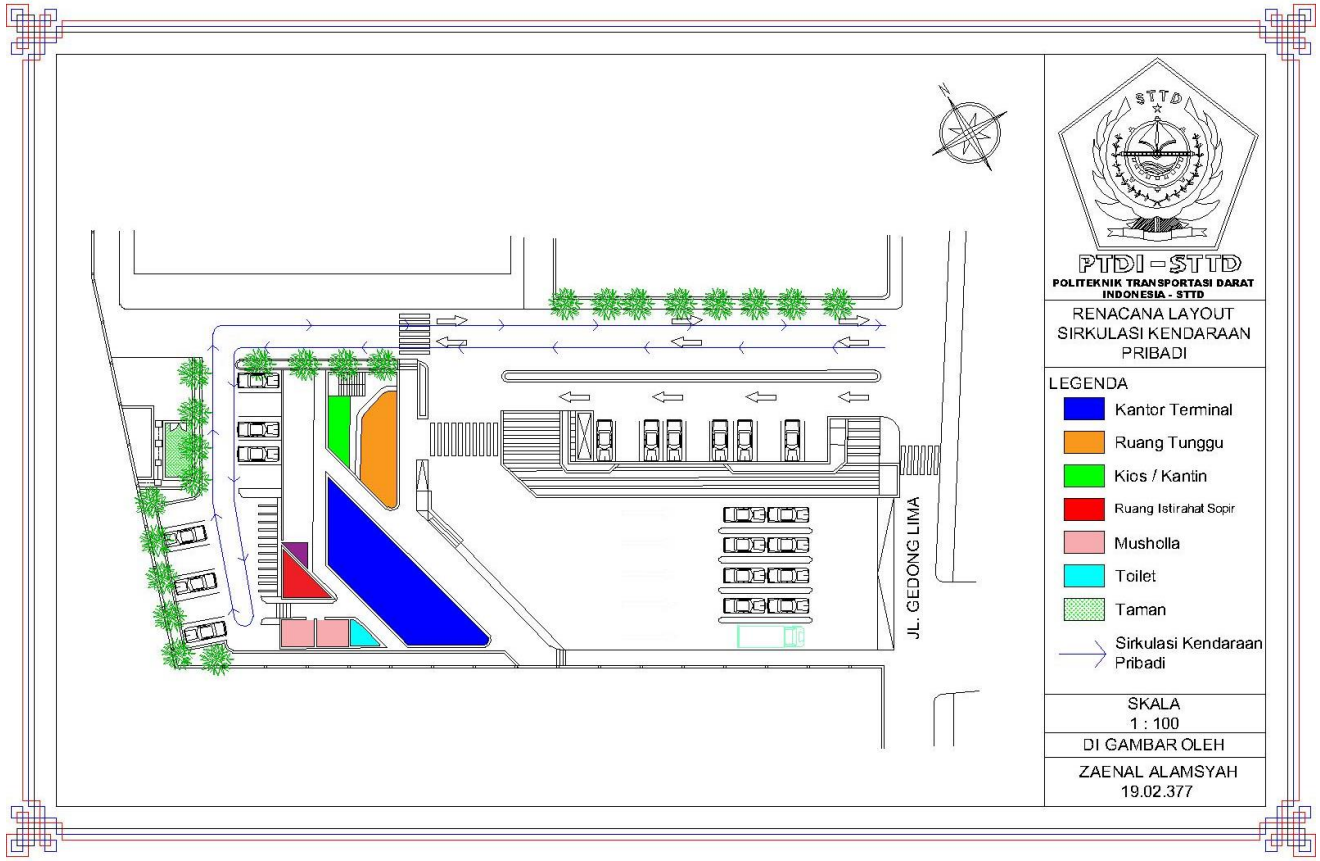
a. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah.
b. Jalan masuk dan keluar calon penumpang angkutan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan.
c. Kendaraan di dalam Terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.
d. Penanganan retribusi Terminal harus tidak menimbulkan kemacetan atau menghalangi sirkulasi lalu lintas.
e. Turun naik penumpang dan parkir angkutan perdesaan harus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi angkutan perdesaan dan dengan memperhatikan keamanan penumpang.

Pada usulan sirkulasi lalu lintas di dalam Terminal Curug Agung, sirkulasi kendaraan angkutan perdesaan dimulai ketika masuk terminal kemudian menurunkan penumpang pada ruang tunggu penumpang, kemudian masuk pada area parkir angkutan perdesaan untuk memarkirkan kendaraan dan sembari menunggu penumpang dan kemudian pergi ke ruang tunggu penumpang untuk menaikkan penumpang lalu keluar terminal dari jalur keberangkatan terminal. Sirkulasi pejalan kaki tidak banyak berubah dari sirkulasi sebelumnya, namun untuk kendaraan pribadi sudah dipisahkan dari sirkulasi angkutan perdesaan dan keluar dari terminal lewat pintu keluar yang tidak sama dengan pintu keluar dari angkutan perdesaan. Berikut usulan dari arus sirkulasi lalu lintas di dalam Terminal Curug Agung:



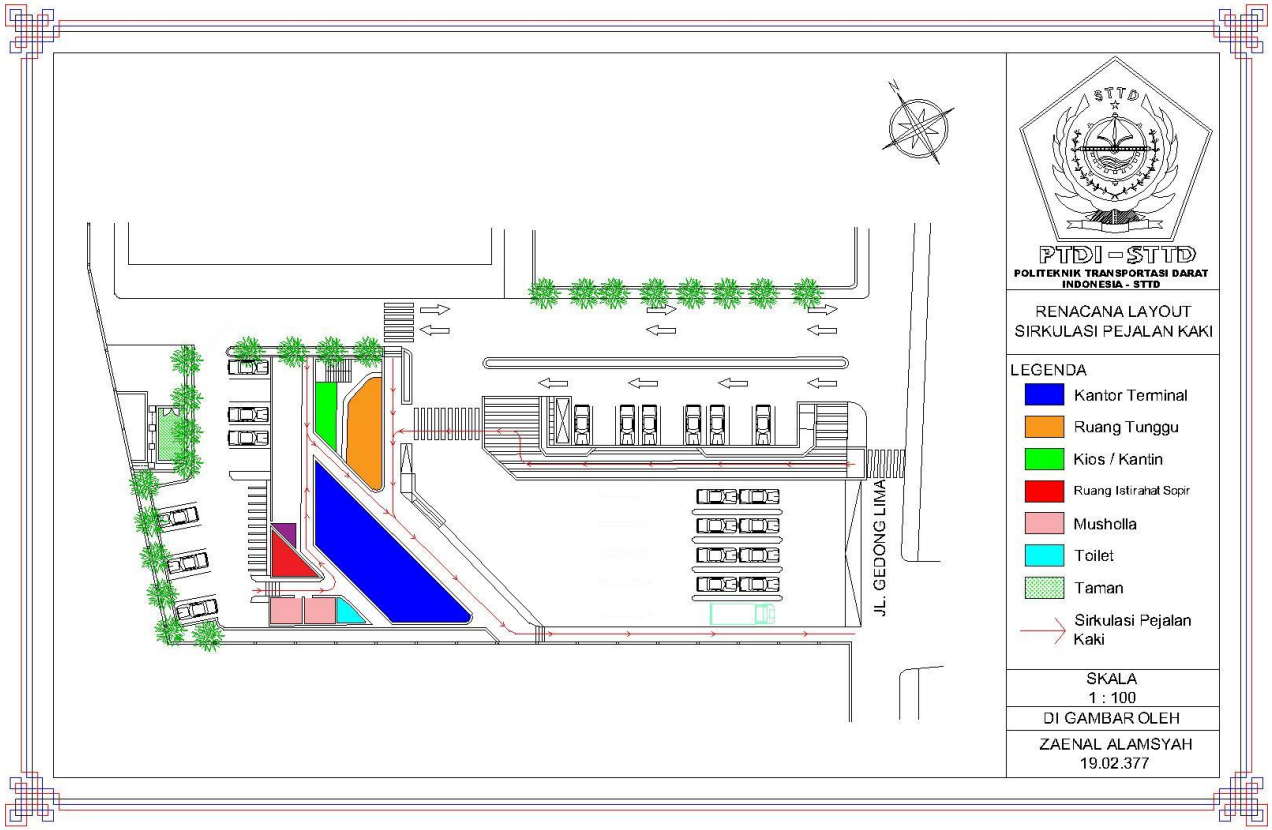
Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 10 Usulan *Layout* Sirkulasi Angkutan Umum



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 11 Usulan *Layout* Sirkulasi Kendaraan Pribadi

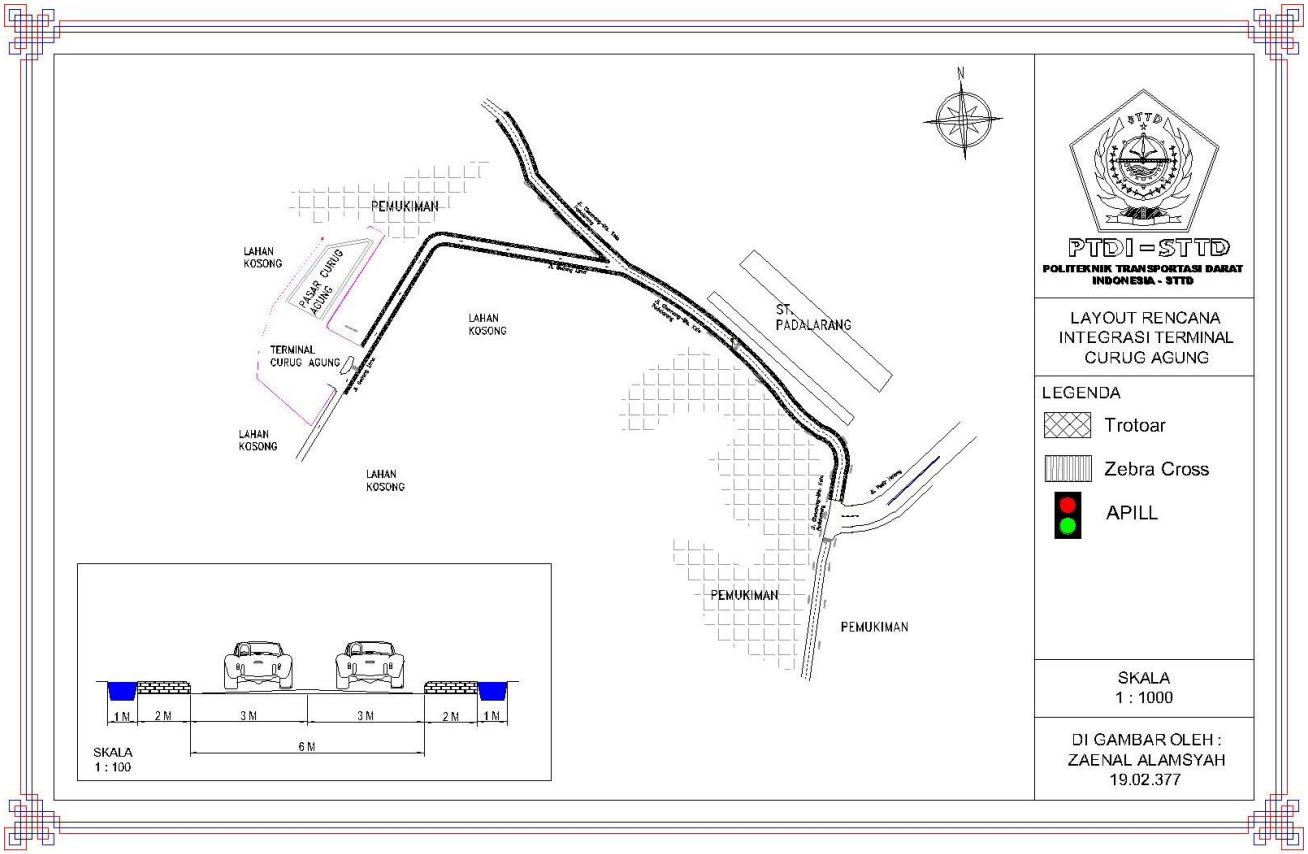


Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 12 Usulan *Layout* Sirkulasi Orang/Pejalan Kaki

3. Integrasi Antar Moda di Terminal Curug Agung

Berdasarkan kondisi eksisting, terdapat kemungkinan perencanaan desain lokasi untuk tambahan fasilitas integrasi antar moda di Terminal Curug Agung Kabupaten Bandung Barat. Penambahan fasilitas pedestrian dilakukan di sepanjang jalan Gedonglima dari terminal Curug Agung hingga Stasiun Padalarang. Perletakan Pelican Crossing terdapat di sebelah Selatan pintu masuk Stasiun Padalarang atau di trotoar Selatan dari Jalan Stasiun.



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 13 Usulan *Layout* Rencana Integrasi Terminal Curug Agung

BAB VI
KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari hasil evaluasi maupun analisa yang telah dilakukan pada kondisi eksisting Terminal Curug Agung dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kinerja eksisting Terminal Curug Agung masih belum optimal. Hal ini dapat dilihat dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang belum tersedia mengakibatkan kinerja Terminal Curug Agung tidak optimal. Dari hasil analisis penulis, diketahui bahwa persentase ketersediaan fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal hanya sebesar 27%. Dengan kondisi fasilitas 29% dalam kondisi baik dan pemanfaatannya 89% sudah sesuai. Selain itu, sirkulasi kendaraan di dalam Terminal Curug Agung juga buruk dikarenakan bercampurnya sirkulasi kendaraan pribadi dengan angkutan umum.
2. Peningkatan Pelayanan Kinerja Terminal Pasar Curug Agung dilakukan dengan cara menambah fasilitas yang masih belum tersedia dan mengatur ulang fasilitas sesuai dengan fungsinya sesuai PM No 24 Tahun 2021 dan PM No 40 Tahun 2015. Selanjutnya melakukan perhitungan luas dari fasilitas yang direncanakan, berdasarkan hasil perhitungan pada perencanaan kebutuhan fasilitas Terminal Curug Agung membutuhkan luas lahan sebesar 1.637,43 m^2. Adapun fasilitas yang ditambahkan pada Terminal Curug Agung adalah jalur kedatangan, jalur keberangkatan, areal lintas, ruang parkir kendaraan angkutan umum, ruang tunggu, kantor terminal, parkir kendaraan pribadi, ruang istirahat sopir, pos retribusi, mushola, toilet, kios/kantin, dan taman. Dengan kondisi luas lahan eksisting Terminal Curug Agung sebesar 2.000 m^2.

3. Dari hasil perhitungan pada perencanaan kebutuhan fasilitas Terminal Curug Agung selanjutnya dilakukan penataan ulang pada tata letak fasilitas terminal yang memperhatikan kriteria dari arus sirkulasi di dalam terminal agar tidak terjadi konflik antara angkutan perdesaan, kendaraan pribadi, maupun penumpang dan mengutamakan kemudahan untuk calon penumpang agar kinerja pelayanan dari Terminal Curug Agung dapat terlaksana dengan optimal.

6.2 Saran

1. Menyediakan fasilitas utama dan fasilitas penunjang di terminal Curug Agung yang saat ini masih belum terpenuhi guna mencapai persyaratan terminal tipe C yang sesuai dengan standar berdasarkan Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015 dan Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021.
2. Melakukan penyesuaian dan penataan pada tata letak fasilitas yang belum optimal berdasarkan hasil evaluasi dan analisis yang telah dilakukan.
3. Melakukan penataan pada pengaturan sirkulasi angkutan perdesaan dan kendaraan pribadi berupa pemisahan jalur antara jalur keberangkatan angkutan umum dengan kendaraan yang akan masuk kedalam pasar dan pemisahan letak parkir kendaraan pribadi pengunjung terminal dengan kendaraan pribadi pengunjung pasar.
4. Perlunya penerapan integrasi moda sebagai fleksibilitas bagi penumpang yang ingin melakukan transfer antara rute dan moda transportasi. Selain itu, mempermudah dalam mengakses sistem dan menciptakan jaringan transportasi yang komprehensif untuk menjaring penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

_____, 2009, Undang-undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

_____, 2013, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta : DepartemenPerhubungan Darat.

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

_____, 2021, Peraturan Menteri No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.

_____, 1996, Keputusan direktur jenderal perhubungan darat No 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas parkir. Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.

Abubakar, I. d. (1996). Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

Adisasmita, S. A. (2011). Jaringan Transportasi Teori dan Analisis. Jakarta: Graha Ilmu.

Guna, D. Y. (1988). Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Penumpang. Jakarta.

Morlok, E. K. (1978). Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga.

Tamin, O. Z. (2000). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung: ITB.

Aulia, M. S. (2021). Optimalisasi Terminal Tipe C Sindangkasih Di Kabupaten Ciamis. Bekasi: PTDI-STTD.

Monita, H. D. (2019). Optimalisasi Terminal Tipe C Di Kabupaten Tangerang. Bekasi: STTD.

Simanjuntak, Ruth Fransina, 2020, Optimalisasi Terminal Porda Juwana Di Kabupaten Pati, Digilib PTDI-STTD, 2020.

Yasmi, Octaviana, "Studi Tentang Pengelolaan Terminal Bus", 2017.

Tim PKL Kabupaten Bandung Barat, 2022, Pola Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Bandung Barat, Bekasi : PTDI-STTD

LAMPIRAN

Lampiran. 1 Survei Statis Angdes Trayek Padalarang - Cikalong Cipeundeuy

waktu	NO KENDARAAN	KAPASITAS	ASAL				WAKTU SINGGAH	ASAL			
			WAKTU KEDATANGAN	JUMLAH PENUMPANG	WAKTU KEBERANGKATAN	JUMLAH PENUMPANG		HEADWAY		LF %	
								KEDATANGAN	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	KEBERANGKATAN
PEAK	D 1929 UD	12	7:02:00 AM	0	07:05:00	3	00:03:00	0:00:00	0:00:00	0%	25.00%
	D 1915 XC	12	07:03:00	3	07:07:00	3	00:04:00	0:01:00	0:02:00	25%	25.00%
	D 1932 XK	12	07:06:00	4	07:10:00	4	00:04:00	0:03:00	0:03:00	33%	33.33%
	D 1924 UF	12	07:12:00	5	07:17:00	5	00:05:00	0:06:00	0:07:00	42%	41.67%
	D 1967 XC	12	07:18:00	5	07:20:00	5	00:02:00	0:06:00	0:03:00	42%	41.67%
	D 1937 XD	12	07:20:00	6	07:25:00	3	00:05:00	0:02:00	0:05:00	50%	25.00%
	D 1983 XK	12	07:25:00	4	07:30:00	5	00:05:00	0:05:00	0:05:00	33%	41.67%
	D 1956 XD	12	07:30:00	3	07:37:00	3	00:07:00	0:05:00	0:07:00	25%	25.00%
	D 1974 XD	12	07:36:00	5	07:45:00	3	00:09:00	0:06:00	0:08:00	42%	25.00%
	D 1976 XD	12	07:40:00	2	07:49:00	4	00:09:00	0:04:00	0:04:00	17%	33.33%
	D 1982 XD	12	07:48:00	1	07:49:00	4	00:01:00	0:08:00	0:00:00	8%	33.33%
	D 1923 XZ	12	07:52:00	2	07:54:00	3	00:02:00	0:04:00	0:05:00	17%	25.00%
	D 1987 XD	12	08:09:00	2	08:10:00	5	00:01:00	0:17:00	0:16:00	17%	41.67%
	D 1932 XZ	12	08:26:00	1	08:28:00	3	00:02:00	0:17:00	0:18:00	8%	25.00%
	D 1985 XD	12	08:44:00	3	08:45:00	4	00:01:00	0:18:00	0:17:00	25%	33.33%
	D 1933 XZ	12	09:03:00	3	09:11:00	4	00:08:00	0:19:00	0:26:00	25%	33.33%
OFF PEAK	D 1927 XZ	12	09:20:00	0	09:38:00	1	00:18:00	0:17:00	0:27:00	0%	8.33%
	D 1933 XE	12	09:50:00	2	09:58:00	4	00:08:00	0:30:00	0:20:00	17%	33.33%
	D 1920 XE	12	10:21:00	3	10:25:00	2	00:04:00	0:31:00	0:27:00	25%	16.67%
	D 1973 XE	12	10:53:00	2	10:55:00	4	00:02:00	0:32:00	0:30:00	17%	33.33%
	D 1975 XE	12	11:05:00	1	11:13:00	2	00:08:00	0:12:00	0:18:00	8%	16.67%
	D 1987 XE	12	11:12:00	1	11:23:00	3	00:11:00	0:07:00	0:10:00	8%	25.00%
	D 1956 XB	12	11:28:00	2	11:43:00	1	00:15:00	0:16:00	0:20:00	17%	8.33%
	D 1920 US	12	11:51:00	3	11:58:00	2	00:07:00	0:23:00	0:15:00	25%	16.67%
	D 1943 XF	12	12:11:00	1	12:21:00	2	00:10:00	0:20:00	0:23:00	8%	16.67%
	D 1967 UI	12	12:31:00	1	12:43:00	3	00:12:00	0:20:00	0:22:00	8%	25.00%
	D 1981 XF	12	12:39:00	1	12:48:00	1	00:09:00	0:08:00	0:05:00	8%	8.33%
	D 1929 UA	12	12:41:00	1	12:55:00	1	00:14:00	0:02:00	0:07:00	8%	8.33%
	D 1920 UX	12	12:51:00	2	12:58:00	3	00:07:00	0:10:00	0:03:00	17%	25.00%
	D 1916 UJ	12	12:57:00	2	13:12:00	2	00:15:00	0:06:00	0:14:00	17%	16.67%
	D 1941 UJ	12	13:04:00	1	13:18:00	4	00:14:00	0:07:00	0:06:00	8%	33.33%
	D 1958 UJ	12	13:18:00	3	13:33:00	2	00:15:00	0:14:00	0:15:00	25%	16.67%
	D 1947 UK	12	13:26:00	1	13:53:00	1	00:27:00	0:08:00	0:20:00	8%	8.33%
	D 1924 UK	12	13:54:00	1	14:03:00	1	00:09:00	0:28:00	0:10:00	8%	8.33%
	D 1942 UK	12	14:17:00	1	14:28:00	2	00:11:00	0:23:00	0:25:00	8%	16.67%
	D 1957 UJ	12	14:52:00	1	15:04:00	1	00:12:00	0:35:00	0:36:00	8%	8.33%
PEAK	D 1970 UJ	12	15:03:00	2	15:19:00	3	00:16:00	0:11:00	0:15:00	17%	25.00%
	D 1982 UE	12	15:13:00	2	15:30:00	2	00:17:00	0:10:00	0:11:00	17%	16.67%
	D 1998 UJ	12	15:25:00	2	15:40:00	2	00:15:00	0:12:00	0:10:00	17%	16.67%
	D 1914 UZ	12	15:36:00	3	15:55:00	2	00:19:00	0:11:00	0:15:00	25%	16.67%
	D 1953 UK	12	15:44:00	5	16:12:00	3	00:28:00	0:08:00	0:17:00	42%	25.00%
	D 1965 UK	12	15:58:00	6	16:17:00	4	00:19:00	0:14:00	0:05:00	50%	33.33%
	D 1930 UK	12	16:08:00	5	16:17:00	2	00:09:00	0:10:00	0:00:00	42%	16.67%
	D 1988 UK	12	16:20:00	4	16:22:00	3	00:02:00	0:12:00	0:05:00	33%	25.00%
	D 1925 XZ	12	16:31:00	4	16:37:00	4	00:06:00	0:11:00	0:15:00	33%	33.33%
	D 1978 UK	12	16:43:00	4	16:52:00	2	00:09:00	0:12:00	0:15:00	33%	16.67%
				116		130	00:09:29	0:12:38	0:12:46	21%	24%

Sumber : Tim PKL Kabupaten Bandung Barat Tahun 2022

Lampiran. 2 Survei Statis Angdes Trayek Padalarang - Gunung Bentang

waktu	NO KENDARAAN	KAPASITAS	ASAL				WAKTU SINGGAH	ASAL			
			WAKTU KEDATANGAN	JUMLAH PENUMPANG	WAKTU KEBERANGKATAN	JUMLAH PENUMPANG		HEADWAY		LF %	
								KEDATANGAN	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	KEBERANGKATAN
PEAK	D 1957 UC	12	7:03:00 AM	2	07:08:00	3	00:05:00	0:00:00	0:05:00	17%	25.00%
	D 1965 UJ	12	07:17:00	4	07:21:00	3	00:04:00	0:14:00	0:13:00	33%	25.00%
	D 1907 XA	12	07:29:00	2	07:35:00	5	00:06:00	0:12:00	0:14:00	17%	41.67%
	D 1905 UB	12	07:35:00	3	07:41:00	6	00:06:00	0:06:00	0:06:00	25%	50.00%
	D 1910 UZ	12	07:45:00	3	07:48:00	4	00:03:00	0:10:00	0:07:00	25%	33.33%
	D 1982 UK	12	07:58:00	3	08:02:00	6	00:04:00	0:13:00	0:14:00	25%	50.00%
	D 1990 UC	12	08:05:00	2	08:10:00	3	00:05:00	0:07:00	0:08:00	17%	25.00%
	D 1983 UF	12	08:09:00	2	08:14:00	5	00:05:00	0:04:00	0:04:00	17%	41.67%
	D 1936 UF	12	08:15:00	3	08:20:00	7	00:05:00	0:06:00	0:06:00	25%	58.33%
	D 1921 XS	12	08:20:00	1	08:23:00	6	00:03:00	0:05:00	0:03:00	8%	50.00%
	D 1960 UF	12	08:27:00	3	08:30:00	2	00:03:00	0:07:00	0:07:00	25%	16.67%
	D 1944 VA	12	08:35:00	3	08:36:00	8	00:01:00	0:08:00	0:06:00	25%	66.67%
	D 1967 XZ	12	08:40:00	1	08:45:00	6	00:05:00	0:05:00	0:09:00	8%	50.00%
	D 1951 XE	12	08:47:00	2	08:55:00	4	00:08:00	0:07:00	0:10:00	17%	33.33%
	D 1951 XE	12	08:52:00	2	08:57:00	4	00:05:00	0:05:00	0:02:00	17%	33.33%
	D 1910 UZ	12	08:56:00	1	09:00:00	4	00:04:00	0:04:00	0:03:00	8%	33.33%
OFF PEAK	D 1922 UG	12	09:08:00	4	09:15:00	4	00:07:00	0:12:00	0:15:00	33%	33.33%
	D 1965 UZ	12	09:30:00	1	09:38:00	3	00:08:00	0:22:00	0:23:00	8%	25.00%
	D 1942 UG	12	09:44:00	3	09:55:00	5	00:11:00	0:14:00	0:17:00	25%	41.67%
	D 1973 UG	12	10:16:00	2	10:21:00	2	00:05:00	0:32:00	0:26:00	17%	16.67%
	D 1923 XA	12	10:44:00	2	11:07:00	1	00:23:00	0:28:00	0:46:00	17%	8.33%
	D 1957 UC	12	11:10:00	4	11:30:00	2	00:20:00	0:26:00	0:23:00	33%	16.67%
	D 1931 XS	12	11:30:00	2	11:45:00	2	00:15:00	0:20:00	0:15:00	17%	16.67%
	D 1961 XE	12	11:37:00	1	11:52:00	2	00:15:00	0:07:00	0:07:00	8%	16.67%
	D 1990 XE	12	12:00:00	2	12:09:00	2	00:09:00	0:23:00	0:17:00	17%	16.67%
	D 1922 UA	12	12:22:00	1	12:31:00	2	00:09:00	0:22:00	0:22:00	8%	16.67%
	D 1910 UE	12	12:52:00	4	13:04:00	1	00:12:00	0:30:00	0:33:00	33%	8.33%
	D 1985 XB	12	13:18:00	3	13:34:00	2	00:16:00	0:26:00	0:30:00	25%	16.67%
	D 1949 UZ	12	13:28:00	2	13:50:00	2	00:22:00	0:10:00	0:16:00	17%	16.67%
	D 1960 UF	12	13:54:00	1	14:00:00	1	00:06:00	0:26:00	0:10:00	8%	8.33%
	D 1975 XT	12	14:34:00	1	14:41:00	1	00:07:00	0:40:00	0:41:00	8%	8.33%
PEAK	D 1901 XA	12	15:21:00	2	15:27:00	4	00:06:00	0:47:00	0:46:00	17%	33.33%
	D 1953 UC	12	15:30:00	1	15:40:00	3	00:10:00	0:09:00	0:13:00	8%	25.00%
	D 1960 UF	12	15:42:00	2	16:02:00	2	00:20:00	0:12:00	0:22:00	17%	16.67%
	D 1944 VA	12	15:50:00	2	16:06:00	2	00:16:00	0:08:00	0:04:00	17%	16.67%
	D 1953 UC	12	15:56:00	2	16:08:00	2	00:12:00	0:06:00	0:02:00	17%	16.67%
	D 1967 XZ	12	15:59:00	4	16:10:00	1	00:11:00	0:03:00	0:02:00	33%	8.33%
	D 1973 UE	12	16:12:00	3	16:20:00	3	00:08:00	0:13:00	0:10:00	25%	25.00%
	D 1982 UK	12	16:26:00	3	16:35:00	6	00:09:00	0:14:00	0:15:00	25%	50.00%
	D 1957 UC	12	16:35:00	2	16:42:00	4	00:07:00	0:09:00	0:07:00	17%	33.33%
	D 1936 UC	12	16:47:00	2	16:54:00	3	00:07:00	0:12:00	0:12:00	17%	25.00%
	D 1951 XE	12	17:12:00	4	17:17:00	4	00:05:00	0:25:00	0:23:00	33%	33.33%
				97		142	00:08:46	00:14:30	00:14:37	19%	28%

Sumber : Tim PKL Kabupaten Bandung Barat Tahun 2022

Lampiran. 3 Survei Statis Angdes Trayek Padalarang - Rajamandala

waktu	NO KENDARAAN	KAPASITAS	ASAL				ASAL			
			WAKTU KEDATANGAN	JUMLAH PENUMPANG	WAKTU KEBERANGKATAN	JUMLAH PENUMPANG	HEADWAY		LF %	
							KEDATANGA	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	KEBERANGKATAN
PEAK	D 1964 XB	12	7:06:00 AM	2	07:10:00	2	0:00:00	0:00:00	17%	16.67%
	D 1965 XB	12	07:09:00	2	07:14:00	4	0:03:00	0:04:00	17%	33.33%
	D 1969 XB	12	07:14:00	1	07:20:00	4	0:05:00	0:06:00	8%	33.33%
	D 1923 XB	12	07:20:00	2	07:22:00	4	0:06:00	0:02:00	17%	33.33%
	D 1977 XT	12	07:26:00	2	07:30:00	2	0:06:00	0:08:00	17%	16.67%
	D 1911 XC	12	07:31:00	2	07:36:00	3	0:05:00	0:06:00	17%	25.00%
	D 1912 XC	12	07:40:00	2	07:41:00	2	0:09:00	0:05:00	17%	16.67%
	D 1997 XB	12	07:44:00	1	07:48:00	3	0:04:00	0:07:00	8%	25.00%
	D.1940 XC	12	07:51:00	2	07:56:00	2	0:07:00	0:08:00	17%	16.67%
	D.1907 XD	12	07:58:00	2	08:05:00	4	0:07:00	0:09:00	17%	33.33%
	D 1939 UF	12	08:05:00	1	08:10:00	3	0:07:00	0:05:00	8%	25.00%
	D 1990 XC	12	08:10:00	2	08:13:00	3	0:05:00	0:03:00	17%	25.00%
	D 1923 XD	12	08:13:00	3	08:18:00	0	0:03:00	0:05:00	25%	0.00%
	D 1947 UT	12	08:16:00	3	08:22:00	1	0:03:00	0:04:00	25%	8.33%
	D 1965 XD	12	08:23:00	2	08:30:00	2	0:07:00	0:08:00	17%	16.67%
	D 1992 XD	12	08:25:00	3	08:34:00	1	0:02:00	0:04:00	25%	8.33%
	D 1994 XD	12	08:29:00	2	08:37:00	2	0:04:00	0:03:00	17%	16.67%
	D 1956 XT	12	08:35:00	3	08:44:00	3	0:06:00	0:07:00	25%	25.00%
	D 1995 XE	12	08:44:00	3	08:51:00	2	0:09:00	0:07:00	25%	16.67%
	D 1902 XF	12	08:46:00	1	08:59:00	2	0:02:00	0:08:00	8%	16.67%
	D 1974 UQ	12	08:50:00	2	09:03:00	4	0:04:00	0:04:00	17%	33.33%
	D 1986 XC	12	08:54:00	2	09:09:00	1	0:04:00	0:06:00	17%	8.33%
	D 1930 XE	12	08:57:00	0	09:10:00	2	0:03:00	0:01:00	0%	16.67%
	D 1932 US	12	08:58:00	1	09:13:00	6	0:01:00	0:03:00	8%	50.00%
OFF PEAK	D 1976 UI	12	09:09:00	1	09:20:00	3	0:11:00	0:07:00	8%	25.00%
	D 1978 UI	12	09:10:00	2	09:26:00	2	0:01:00	0:06:00	17%	16.67%
	D 1977 UI	12	09:16:00	1	09:30:00	1	0:06:00	0:04:00	8%	8.33%
	D 1994 UI	12	09:16:00	1	09:32:00	1	0:00:00	0:02:00	8%	8.33%
	D 1942 UE	12	09:18:00	2	09:33:00	3	0:02:00	0:01:00	17%	25.00%
	D 1925 XR	12	09:35:00	3	09:45:00	2	0:17:00	0:12:00	25%	16.67%
	D 1902 UJ	12	09:48:00	1	10:04:00	2	0:13:00	0:19:00	8%	16.67%
	D 1925 UJ	12	10:05:00	1	10:15:00	5	0:17:00	0:11:00	8%	41.67%
	D 1949 UJ	12	10:22:00	3	10:24:00	4	0:17:00	0:09:00	25%	33.33%
	D 1961 UA	12	10:39:00	1	10:42:00	7	0:17:00	0:18:00	8%	58.33%
	D 1974 UC	12	10:56:00	2	11:00:00	4	0:17:00	0:18:00	17%	33.33%
	D 1909 UK	12	11:00:00	2	11:14:00	3	0:04:00	0:14:00	17%	25.00%
	D 1960 UJ	12	11:10:00	1	11:24:00	2	0:10:00	0:10:00	8%	16.67%
	D 1985 UJ	12	11:15:00	2	11:40:00	2	0:05:00	0:16:00	17%	16.67%
	D 1992 UJ	12	11:26:00	1	11:45:00	3	0:11:00	0:05:00	8%	25.00%
	D 1941 UC	12	11:35:00	2	11:55:00	2	0:09:00	0:10:00	17%	16.67%
	D 1945 UK	12	11:46:00	2	12:05:00	1	0:11:00	0:10:00	17%	8.33%
	D 1957 XI	12	11:52:00	1	12:06:00	1	0:06:00	0:01:00	8%	8.33%
PEAK	D 1992 UB	12	12:13:00	1	12:25:00	3	0:21:00	0:19:00	8%	25.00%
	D 1925 UC	12	12:17:00	2	12:27:00	2	0:04:00	0:02:00	17%	16.67%
	D 1966 UB	12	12:19:00	2	12:32:00	1	0:02:00	0:05:00	17%	8.33%
	D 1946 XA	12	12:23:00	1	12:40:00	2	0:04:00	0:08:00	8%	16.67%
	D 1947 XA	12	12:28:00	2	12:40:00	1	0:05:00	0:00:00	17%	8.33%
	D 1969 XA	12	12:32:00	2	12:45:00	1	0:04:00	0:05:00	17%	8.33%
	D 1960 UZ	12	12:38:00	2	12:55:00	2	0:06:00	0:10:00	17%	16.67%
	D 1907 XR	12	12:48:00	3	13:00:00	2	0:10:00	0:05:00	25%	16.67%
	D 1906 UC	12	13:01:00	1	13:25:00	1	0:13:00	0:25:00	8%	8.33%
	D 1901 UZ	12	13:17:00	2	13:30:00	1	0:16:00	0:05:00	17%	8.33%
	D 1907 XB	12	13:27:00	1	13:42:00	1	0:10:00	0:12:00	8%	8.33%
	D 1909 XB	12	13:48:00	1	14:05:00	2	0:21:00	0:23:00	8%	16.67%
				95		129	00:06:34	00:07:41	15%	20%

Sumber : Tim PKL Kabupaten Bandung Barat Tahun 2022

Lampiran. 4 Survei Statis Perbatasan Trayek Padalarang - Cimahi

waktu	NO KENDARAAN	KAPASITAS	ASAL				WAKTU SINGGAH	ASAL			
			WAKTU KEDATANGAN	JUMLAH PENUMPANG	WAKTU KEBERANGKATAN	JUMLAH PENUMPANG		HEADWAY		LF %	
								KEDATANGAN	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	KEBERANGKATAN
PEAK	D 1943 UT	12	7:09:00 AM	6	07:15:00	4	00:06:00	0:00:00	0:00:00	50%	33.33%
	D 1967 XE	12	07:23:00	6	07:29:00	6	00:06:00	0:14:00	0:14:00	50%	50.00%
	D 1936 UT	12	07:37:00	5	07:40:00	7	00:03:00	0:14:00	0:11:00	42%	58.33%
	D 1938 UT	12	07:46:00	4	07:49:00	6	00:03:00	0:09:00	0:09:00	33%	50.00%
	D 1908 XG	12	07:56:00	6	07:58:00	4	00:02:00	0:10:00	0:09:00	50%	33.33%
	D 1979 UC	12	08:04:00	3	08:09:00	1	00:05:00	0:08:00	0:11:00	25%	8.33%
	D 1916 XM	12	08:16:00	1	08:20:00	3	00:04:00	0:12:00	0:11:00	8%	25.00%
	D 1975 XM	12	08:29:00	3	08:33:00	5	00:04:00	0:13:00	0:13:00	25%	41.67%
	D 1975 UT	12	08:36:00	5	08:43:00	3	00:07:00	0:07:00	0:10:00	42%	25.00%
	D 1994 YO	12	08:46:00	2	08:55:00	1	00:09:00	0:10:00	0:12:00	17%	8.33%
OFF PEAK	D 1989 XI	12	09:02:00	3	09:12:00	2	00:10:00	0:16:00	0:17:00	25%	16.67%
	D 1925 UT	12	09:09:00	1	09:18:00	3	00:09:00	0:07:00	0:06:00	8%	25.00%
	D 1942 XQ	12	09:23:00	3	09:33:00	7	00:10:00	0:14:00	0:15:00	25%	58.33%
	D 1952 UV	12	09:48:00	5	09:58:00	0	00:10:00	0:25:00	0:25:00	42%	0.00%
	D 1900 UT	12	10:03:00	5	10:08:00	2	00:05:00	0:15:00	0:10:00	42%	16.67%
	D.1931 XA	12	10:28:00	2	10:58:00	2	00:30:00	0:25:00	0:50:00	17%	16.67%
	D 1906 XO	12	11:08:00	2	11:23:00	0	00:15:00	0:40:00	0:25:00	17%	0.00%
	D 1997 UQ	12	11:33:00	1	11:44:00	1	00:11:00	0:25:00	0:21:00	8%	8.33%
	D 1911 UZ	12	11:47:00	1	11:55:00	3	00:08:00	0:14:00	0:11:00	8%	25.00%
	D 1979 UC	12	11:56:00	2	12:04:00	1	00:08:00	0:09:00	0:09:00	17%	8.33%
	D 1916 XM	12	12:06:00	2	12:13:00	1	00:07:00	0:10:00	0:09:00	17%	8.33%
	D 1975 XM	12	12:14:00	2	12:24:00	1	00:10:00	0:08:00	0:11:00	17%	8.33%
	D 1975 UT	12	12:26:00	1	12:35:00	3	00:09:00	0:12:00	0:11:00	8%	25.00%
	D 1921 UK	12	12:39:00	3	12:59:00	1	00:20:00	0:13:00	0:24:00	25%	8.33%
	D 1943 UT	12	12:46:00	4	13:09:00	1	00:23:00	0:07:00	0:10:00	33%	8.33%
	D 1935 UT	12	12:56:00	1	13:21:00	3	00:25:00	0:10:00	0:12:00	8%	25.00%
	D 1989 XI	12	13:08:00	2	13:32:00	1	00:24:00	0:12:00	0:11:00	17%	8.33%
	D 1952 UV	12	13:19:00	2	13:39:00	1	00:20:00	0:11:00	0:07:00	17%	8.33%
	D 1900 UT	12	13:22:00	1	13:54:00	2	00:32:00	0:03:00	0:15:00	8%	16.67%
	D 1925 UT	12	13:35:00	3	14:04:00	1	00:29:00	0:13:00	0:10:00	25%	8.33%
	D 1942 XQ	12	13:41:00	2	14:19:00	3	00:38:00	0:06:00	0:15:00	17%	25.00%
PEAK	D.1931 XA	12	14:09:00	3	14:39:00	2	00:30:00	0:28:00	0:20:00	25%	16.67%
	D 1986 XN	12	14:13:00	3	14:44:00	4	00:31:00	0:04:00	0:05:00	25%	33.33%
	D 1952 UV	12	14:32:00	3	14:54:00	3	00:22:00	0:19:00	0:10:00	25%	25.00%
	D 1989 UT	12	14:38:00	4	15:24:00	6	00:46:00	0:06:00	0:30:00	33%	50.00%
	D 1900 UT	12	15:07:00	5	15:34:00	5	00:27:00	0:29:00	0:10:00	42%	41.67%
	D 1940 YK	12	15:18:00	5	15:49:00	4	00:31:00	0:11:00	0:15:00	42%	33.33%
	D 1920 XW	12	15:29:00	6	16:04:00	3	00:35:00	0:11:00	0:15:00	50%	25.00%
	D 1990 XD	12	15:40:00	4	16:19:00	4	00:39:00	0:11:00	0:15:00	33%	33.33%
	D 1989 XX	12	15:51:00	1	16:23:00	4	00:32:00	0:11:00	0:04:00	8%	33.33%
	D 1945 UR	12	16:02:00	2	16:23:00	3	00:21:00	0:11:00	0:00:00	17%	25.00%
	D 1902 XW	12	16:13:00	2	16:24:00	2	00:11:00	0:11:00	0:01:00	17%	16.67%
	D 1902 UP	12	16:24:00	3	16:34:00	6	00:10:00	0:11:00	0:10:00	25%	50.00%
	D 1944 XU	12	16:35:00	1	16:42:00	5	00:07:00	0:11:00	0:08:00	8%	41.67%
	D 1953 XX	12	16:41:00	2	16:46:00	4	00:05:00	0:06:00	0:04:00	17%	33.33%
	D 1974 XJ	12	16:55:00	2	16:57:00	6	00:02:00	0:14:00	0:11:00	17%	50.00%
	D 1916 XM	12	17:08:00	3	17:10:00	7	00:02:00	0:13:00	0:13:00	25%	58.33%
				58		54	00:06:12	00:12:45	00:12:40	24%	26%

Sumber : Tim PKL Kabupaten Bandung Barat Tahun 2022

Lampiran. 5 Survei Statis AKDP Trayek Ciroyom - Cipeundeuy

waktu	NO KENDARAAN	KAPASITAS	ASAL				WAKTU SINGGAH	ASAL			
			WAKTU KEDATANGAN	JUMLAH PENUMPANG	WAKTU KEBERANGKATAN	JUMLAH PENUMPANG		HEADWAY		LF %	
								KEDATANGAN	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	KEBERANGKATAN
	D 1943 UT	35	6:30:00 AM	6	06:33:00	8	00:03:00	0:00:00	0:00:00	17%	22.86%
	D 1967 XE	35	08:00:00	6	08:04:00	9	00:04:00	1:30:00	1:31:00	17%	25.71%
	D 1936 UT	35	09:45:00	9	09:47:00	11	00:02:00	1:45:00	1:43:00	26%	31.43%
	D 1938 UT	35	11:07:00	14	11:10:00	17	00:03:00	1:22:00	1:23:00	40%	48.57%
	D 1975 UT	35	12:26:00	9	12:35:00	12	00:09:00	1:19:00	1:25:00	26%	34.29%
	D 1942 XQ	35	13:41:00	11	14:19:00	15	00:38:00	1:15:00	1:44:00	31%	42.86%
	D 1952 UV	35	14:32:00	12	14:54:00	15	00:22:00	0:51:00	0:35:00	34%	42.86%
	D 1940 YK	35	15:18:00	15	15:49:00	15	00:31:00	0:46:00	0:55:00	43%	42.86%
	D 1902 UP	35	16:24:00	13	16:34:00	13	00:10:00	1:06:00	0:45:00	37%	37.14%
	D 1916 XM	35	17:08:00	13	17:10:00	17	00:02:00	0:44:00	0:36:00	37%	48.57%
				108		132	00:03:00	01:03:48	01:03:42	31%	38%

Sumber : Tim PKL Kabupaten Bandung Barat Tahun 2022

Lampiran. 6 Lembar Asistensi

SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT

KARTU ASISTENSI

NAMA : Zaenal Alamsyah
NOTAR : 19.02.377
PROGRAM STUDI : D-III MTJ

DOSEN : Ir. Tonny. C.M. Korah, M.Si
: Ir. Bambang Prajat, MM
SEMESTER : 6
TAHUN AJARAN : 2022

NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF	NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF
1	20/7/2022	1. Identifikasi masalah pantnya harus banyak 2. Gunakan jurnal, atau Undang-Undang minimal 7 di Kajian pustaka. 3. Pahami istilah kajian pust		1	5/7/2022	1. Penambahan identifikasi masalah 2. Merubah Rumusan Masalah 3. Mengurangi batasan Masalah	
2	26/7/2022	1. kesimpulan harus sesuai dengan rumusan masalah 2. ~~Saran~~ harus jelas		2	13/7/2022	1. Gambar pada bab 2 di perjelas 2. penambahan pada kolom keterangan	
3	27/7/2022	1. perslapkan bab		3.	28/7/2022	1. analisis lahan parkir disesuaikan dengan kendaraan yang parkir 2. warna garis sekolah layout dipertegas	
4	29/7/2022	1. Revisi kesimpulan dan saran		4	1/8/2022	1. kesimpulan lebih diringkas kembali 2 saran di perbaiki	