

**STRATEGI PENINGKATAN KINERJA TERMINAL TIPE C ADIPALA DI  
KABUPATEN CILACAP**

*ADIPALA TYPE C TERMINAL PERFORMANCE IMPROVEMENT STRATEGY IN  
CILACAP REGENCY*

**Ainul Nabilla Hesyana<sup>1</sup>, Subarto<sup>2</sup>, dan Wisnu Handoko<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik  
Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat  
17520, Indonesia

<sup>2</sup>Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89  
Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

<sup>3</sup>Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89  
Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

\*E-mail: [ainulnabilla04@gmail.com](mailto:ainulnabilla04@gmail.com)

**ABSTRACT**

*Cilacap Regency is one of the regions that has an important role in the transportation sector in Central Java. Cilacap Regency also has type a and type c terminals that serve community traffic activities. Adipala Terminal is a type c Terminal located on Jalan Laut, Adipala, Kec. Adipala which has an area of  $\pm 3,634.23$  m<sup>2</sup>. Terminal land is used as a parking lot for private vehicles and vehicles to transport goods, especially on market days. This make the performance of terminal services to public transportation users bad and the existence of public transportation serving passengers outside the terminal area worsens the performance of roads around Adipala Type C Terminal. The purpose of this research is to find the right strategy in optimizing terminal performance so that it can answer existing problems.*

*For the solution, it is necessary to optimize the terminal to improve the performance of terminal services inside the terminal by improving the terminal and improving operational performance in the terminal supervision area by handling around the Adipala terminal area, the handling carried out is to transfer public transportation by entering the terminal so that there is no more public transportation parking on the Laut road.*

**Keywords:** *Terminal Type C, Upgrade, Setup, Terminal service performance*

**ABSTRAK**

Kabupaten Cilacap merupakan salah satu wilayah yang memiliki peran penting pada sektor transportasi di Jawa Tengah. Kabupaten Cilacap juga memiliki terminal tipe a dan tipe c yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat. Terminal Adipala merupakan Terminal tipe c yang berlokasi di Jalan Laut, Adipala, Kec. Adipala yang memiliki luas  $\pm 3.634,23$  m<sup>2</sup>. Lahan Terminal dipakai menjadi tempat parkir kendaraan pribadi dan kendaraan untuk mengangkut barang terutama dihari pasar. Sehingga membuat kinerja pelayanan terminal terhadap pengguna angkutan umum menjadi buruk dan adanya angkutan umum yang melayani penumpang di luar Kawasan terminal memperburuk kinerja jalan di sekitar Terminal Tipe C Adipala. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menemukan startegi yang tepat dalam mengoptimalkan kinerja terminal sehingga dapat menjawab permasalahan eksisting.

Untuk solusinya perlu dilakukan pengoptimalan terminal untuk memperbaiki kinerja pelayanan terminal di dalam terminal dengan melakukan peningkatan terminal tersebut dan memperbaiki kinerja operasional di daerah pengawasan terminal dengan melakukan penanganan sekitar kawasan terminal Adipala penanganan yang dilakukan yaitu melakukan Pemindahan angkutan umum dengan memasuki terminal sehingga tidak terdapat lagi parkir angkutan umum di ruas jalan Laut.

**Kata Kunci:** Terminal Tipe C, Peningkatan, Penataan, Kinerja pelayanan terminal

## **PENDAHULUAN**

Kabupaten Cilacap merupakan salah satu wilayah yang memiliki peran penting pada sektor transportasi di Jawa Tengah, dimana Kabupaten Cilacap memiliki moda transportasi meliputi pelabuhan, jaringan transportasi darat (jalur kereta api dan jalan) dan transportasi udara yang merupakan potensi bagi simpul transportasi di wilayah Regional Jawa Tengah. Kabupaten Cilacap juga memiliki terminal tipe a dan tipe c yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat.

Terminal Adipala yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan, namun pada Terminal Adipala juga menjadi tempat perhentian Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP). Namun dalam kenyataannya, Terminal Tipe C Adipala terus mengalami penurunan fungsi yang berdampak pada kurang maksimalnya pemanfaatan fasilitas terminal. Hal ini ditandai dengan posisi terminal diapit oleh pusat kegiatan masyarakat yaitu puskesmas dan pasar yang tidak memiliki lahan parkir yang mengakibatkan terminal beralih fungsi menjadi lahan parkir bagi kendaraan pribadi dan kendaraan untuk mengangkut barang terutama dihari pasar. Sehingga membuat angkutan melakukan aktivitasnya diluar kawasan terminal serta memarkirkan kendaraan diruas jalan.

Ketersediaan prasarana terminal yang ada saat ini sangat minim yaitu fasilitas utama hanya 36% dan fasilitas penunjang 14% dan sudah tidak layak untuk digunakan. Sehingga belum bisa mencukupi kebutuhan angkutan operasi, penilaian didapat berdasarkan PM 24 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Berdasarkan dari uraian latar belakang diatas, maka diperlukan kajian mengenai strategi peningkatan kinerja terminal di Kabupaten Cilacap terhadap kinerja lalu lintas yang ditimbulkan.

## **METODE**

Pelaksanaan penelitian ini dilakukan di Kabupaten Cilacap pada bulan September sampai Desember 2022, desain penelitian ini terdiri dari tahapan-tahapan kegiatan yang dilakukan yaitu identifikasi masalah, pengumpulan data primer dan data sekunder, pengolahan data dengan analisis kondisi eksisting, analisis *importance performance analysis (IPA)* dan analisis Kinerja Lalu Lintas Kawasan Terminal serta kesimpulan dan saran. Teknik pengumpulan data terdiri dari tahap persiapan, tahap pengumpulan data dengan melakukan survei di lapangan dan mengunjungi instansi-instansi terkait untuk mendapatkan data yang diperlukan. Metode analisis data terdiri dari demand penumpang dan kendaraan perhari di terminal, ketersediaan

fasilitas utama dan penunjang berdasarkan PM 24 Tahun 2021, perhitungan tingkat kesesuaian kinerja fasilitas dengan kepentingan fasilitas di terminal adipala, memberikan usulan layout terminal beserta sirkulasinya, kinerja ruas jalan sebelum dan sesudah adanya penataan dan peningkatan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Analisis Kinerja Pelayanan

#### 1. Analisis Kebutuhan Fasilitas Terminal

Perlu diketahui dahulu permintaan dari jumlah armada dan penumpang di terminal perharinya untuk melakukan perhitungan lebih lanjut.

**Tabel 1** Jumlah Angkutan Di Terminal Adipala Perhari

No	Trayek	Jumlah Armada	RIT	Jumlah Armada / Trayek/ Hari	Jumlah Armada / Hari
				C = Axb	
		A	B		
1	CILACAP-ADIPALA-PURWOKERTO	8	1	8	25
2	CILACAP-ADIPALA-KEBUMEN	5	1	5	
3	CILACAP-ADIPALA-GOMBONG	3	1	3	
4	ADIPALA PURWOKERTO	4	1	4	
5	ADIPALA-MERAK	2	1	2	
6	ADIPALA-BOGOR	1	1	1	
7	ADIPALA-KP.RAMBUTAN	2	1	2	

**Tabel 2** Jumlah Penumpang Di Terminal Adipala Perhari

No	Trayek	Jumlah Armada	Kapasitas	Load Factor (orang)	RIT	Jam Operasi	Jml Armada / hari	Jml pnp / Kendaraan (orang)	Jml pnp perhari / kendaraan (orang)	Jml pnp perhari / trayek (orang)	Jml pnp perhari di terminal (orang)
										$i = \frac{a \times x}{h}$	
		a	b	c	d	e	$f = \frac{a \times x}{d}$	$g = b \times c$	$h = d \times g$		
1	CILACAP-ADIPALA-PURWOKERTO	8	26	46%	1	14	8	12	12	96	310
2	CILACAP-ADIPALA-KEBUMEN	5	26	42%	1	14	5	11	11	55	
3	CILACAP-ADIPALA-GOMBONG	3	26	42%	1	14	3	11	11	33	
4	ADIPALA PURWOKERTO	4	26	38%	1	14	4	10	10	40	
5	ADIPALA-MERAK	2	43	40%	1	14	2	17	17	35	
6	ADIPALA-BOGOR	1	43	38%	1	14	1	17	17	17	
7	ADIPALA-KP.RAMBUTAN	2	43	41%	1	14	2	17	17	35	

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui jumlah demand angkutan umum pada terminal Adipala dari 7 trayek yang aktif beroperasi yaitu sebesar 25 armada perhari. Dan untuk demand penumpang pada terminal Adipala dari 7 trayek yang beroperasi terdapat 310 penumpang perhari nya.

Berikut merupakan fasilitas-fasilitas yang belum tersedia di terminal Adipala berdasarkan PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

**Tabel 3** Fasilitas Yang Belum Tersedia Di Terminal Adipala

No.	Fasilitas Utama Terminal	Keterangan
1	Jalur Kedatangan	Dibutuhkan
2	Jalur Keberangkatan	Dibutuhkan
3	Jalur Sirkulasi Kendaraan	Dibutuhkan
4	Pos Keamanan	Dibutuhkan
5	Parkir Kendaraan pengantar/pribadi	Dibutuhkan
6	Parkir kendaraan umum	Dibutuhkan
7	Tempat penurunan	Dibutuhkan
8	Bangunan Kantor Terminal	Dibutuhkan
9	Ruang Tunggu	Dibutuhkan
10	Tempat istirahat awak kendaraan	Dibutuhkan
11	Rambu-rambu dan papan informasi	Dibutuhkan
No.	Fasilitas Penunjang Terminal	Keterangan
1	Taman	Dibutuhkan
2	Toilet	Dibutuhkan
3	Musholla	Dibutuhkan

Berikut adalah luas kebutuhan fasilitas-fasilitas yang disarankan untuk pengadaan dan atau perbaikan pada terminal Adipala.

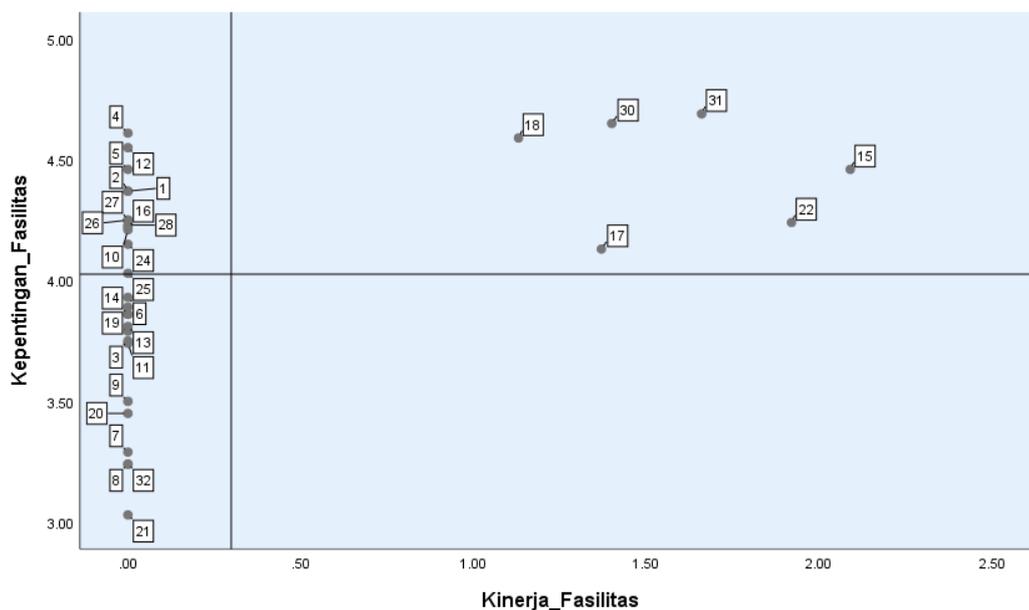
**Tabel 4** Luas Kebutuhan Fasilitas Di Terminal Adipala

Fasilitas Utama	Luas Eksisting (m <sup>2</sup> )	Luas Rencana (m <sup>2</sup> )
Areal Kedatangan dan Keberangkatan	-	280
Areal Menunggu Angkutan Umum	-	278,1
Areal Parkir Kendaraan Pribadi	79,34	103,5
Ruang Tunggu Penumpang	219,00	146,8
Kantor Terminal	20	62
Pos Pemungutan Retribusi	6	6
Pos Keamanan	-	16
Ruang Istirahat Sopir	-	30
Penunjang		
Mushola	-	17,50
Toilet	6	14
Kios/kantin	60	58,71
Total Luas Fasilitas Terminal	390,34	1012,57

Fasilitas Utama	Luas Eksisting (m <sup>2</sup> )	Luas Rencana (m <sup>2</sup> )
Taman	-	303,77
<b>Total Lahan Digunakan</b>	<b>390,34</b>	<b>2328,91</b>

Dari hasil analisis fasilitas yang dibutuhkan, luas lahan setelah penyesuaian yakni 2.328,91 m<sup>2</sup>, sedangkan untuk luas lahan eksisting yakni sebesar 3.634 m<sup>2</sup>. Maka luas lahan yang masih tersisa yakni: Luas lahan tersisa = Luas Lahan eksisting – Luas lahan setelah penyesuaian = 3.634 – 2.328 = 1.306 m<sup>2</sup> Untuk luas lahan yang lebih, bisa dimanfaatkan sebagai penambahan dari berbagai fasilitas baik fasilitas utama maupun penunjang seperti kios, ruang tunggu, ruang parkir, dan lain sebagainya dikarenakan hasil perhitungan merupakan luas minimal yang harus dipenuhi dari fasilitas yang ada, sehingga hasil perhitungan bukan merupakan patokan luas yang harus diterapkan pada Terminal Adipala.

Untuk pembangunan yang lebih fokus terhadap prioritas yang paling dibutuhkan masyarakat, maka dilakukannya survei wawancara pada pengguna terminal dan diolah dengan analisis *IPA*. Tujuan dari analisis *IPA* adalah membandingkan kinerja fasilitas saat ini dengan kepentingan fasilitas tersebut untuk melihat fasilitas mana yang menjadi prioritas utama (kinerja rendah namun cukup penting) untuk dilakukannya penambahan dan atau perbaikan dari sudut pandang pengguna terminal. Berikut adalah kuadran analisis yang diperoleh dari survey wawancara dan diolah dengan metode *Importance Performance Analysis*.



**Gambar 1** Grafik IPA

Dari hasil yang tergambar pada kuadran analisis *IPA* diatas dapat dilihat fasilitas-fasilitas yang membutuhkan penanganan terlebih dahulu (diprioritaskan) sesuai dengan letak kuadrannya masing- masing. Kuadran I menunjukkan indikator yang dianggap penting oleh pengguna namun pelaksanaannya sangat buruk atau tidak

terlaksana, kuadran II menunjukkan indikator yang dianggap sudah memuaskan, penting dan sudah terlaksana, kuadran III menunjukkan indikator yang kurang penting dan belum terlaksana oleh pengelola terminal, kuadran IV menunjukkan indikator yang kurang penting namun pelaksanaannya sudah terlaksana oleh pengelola terminal. Berikut merupakan diagram kartesius dari analisis *IPA*.

**Tabel 5** Diagram Kartesius

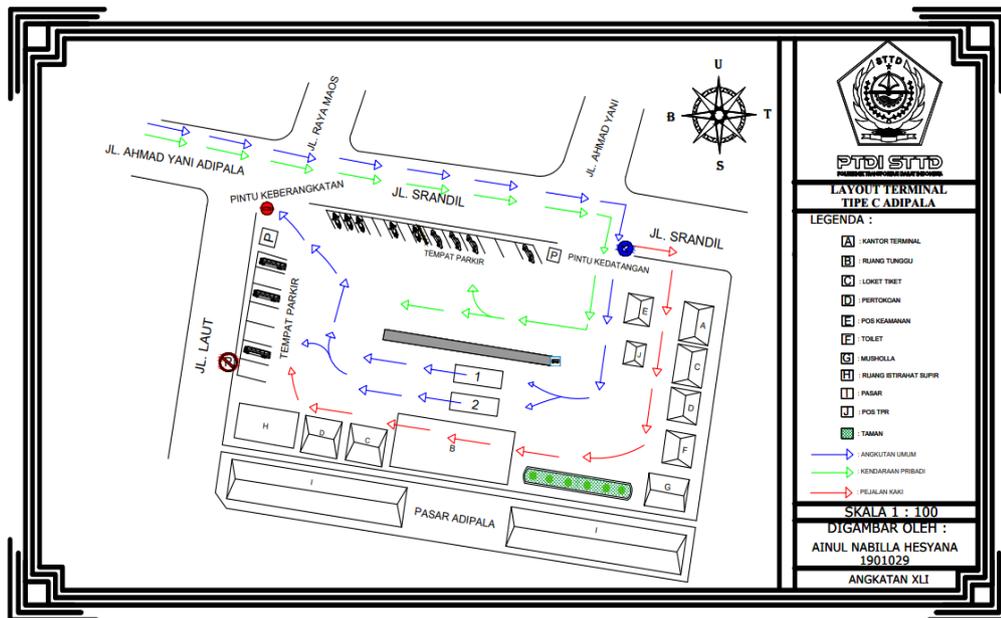
<b>Kuadran I Prioritas Perbaikan</b>		<b>Kuadran II Pertahankan</b>	
1	Lajur Pejalan Kaki	15	Kantor Penyelenggara Terminal
2	Fasilitas Keselamatan Jalan	17	Ruang Tunggu
4	Alat Pemadam Kebakaran	18	Toilet
5	Fasilitas dan Petugas kesehatan	22	Fasilitas dan Petugas Kebersihan
10	Pos Keamanan	30	Tempat Naik/Turun Penumpang
12	Petugas keamanan	31	Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Pribadi
16	Petugas Operasional Terminal		
24	Drainase		
25	Lampu Penerangan		
26	Letak jalur keberangkatan		
27	Letak Jalur Kedatangan		
<b>Kuadran III Kinerja dan Kepentingan Rendah</b>		<b>Kuadran IV Kinerja Baik Namun Kepentingan Rendah</b>	
3	Jalur Evakuasi		
6	Pos Petugas Pemeriksaan Kelaikan Kendaraan		
7	Informasi Fasilitas Keselamatan		
8	Informasi Fasilitas Kesehatan		
9	Informasi Fasilitas Pemeriksaan Perbaikan Kendaraan		
11	Media Gangguan Pengaduan Keamanan		
13	Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan		
20	Rumah Makan		
21	Informasi Angkutan Lanjutan		
32	Ruang ibu menyusui		

### **Usulan Layout Terminal dan Sirkulasi**

Dalam rancangan yang baru telah dipertimbangkan dan telah ditinjau dari kriteria perencanaan terminal, antara lain:

1. Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah;

2. Jalan masuk dan keluar calon penumpang angkutan perkotaan harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan;
3. Kendaraan didalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu;
4. Turun naik penumpang dan parkir angkutan umum harus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi angkutan umum dengan memperhatikan keamanan penumpang;
5. Tata ruang dalam dan luar bangun terminal harus ditata dan memberikan kesan yang nyaman dan akrab harus di tata sedemikian rupa sehingga menimbulkan rasa aman, lancer, dan tertib.



Gambar 2 Usulan Layout dan Sirkulasi

## Analisis Kinerja Lalu Lintas Kawasan Terminal

Tabel 6 Kinerja Ruas Jalan Eksisting Terminal Adipala

Ruas	Volume	Kapasitas	V/C	Kecepatan (km/jam)	LOS
Jalan Srandil	1055,9	3237,1	0,33	44,02	B
Jalan Laut	1070,8	2562,4	0,42	38,42	B

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa kinerja ruas jalan terbaik pada ruas jalan Srandil dengan V/C Ratio sebesar 0,32 dan kecepatan rata-rata kendaraan 44,02 km/jam. Setelah dilakukannya penanganan yaitu melakukan pengarahannya angkutan umum dengan memasuki terminal sehingga tidak terdapat lagi nge-tem dan parkir di ruas jalan Laut. Dengan adanya fasilitas – fasilitas diantaranya lahan parkir didalam terminal dan ruang tunggu yang nyaman untuk penumpang. Kinerja ruas jalan yang ada di kawasan Terminal Adipala setelah dilakukan penanganan dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 7** Kinerja Ruas Jalan Setelah Penataan

Ruas	Volume	Kapasitas	V/C	Kecepatan (km/jam)	LOS
Jalan Srandil	1055,9	3407,5	0,31	44,02	B
Jalan Laut	1070,8	2726	0,39	38,42	B

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa pengaruh arus lalu lintas sebelum dan sesudah dilakukan perhitungan pada ruas jalan yang terdampak yaitu tingkat pelayanan ruas Jalan Srandil dan Jalan Laut yaitu B setelah dilakukan penataan hal ini terjadi karena kapasitas meningkat akibat dari hambatan samping yang lebih baik, dengan begitu V/C Ratio menurun yang dimana akan mempengaruhi *Level Of Service* (LOS) menjadi lebih baik, sehingga kinerja ruas jalan setelah dilakukan penanganan menjadi lebih baik.

#### **KESIMPULAN**

1. Pola Kondisi eksisting Terminal Adipala saat ini belum digunakan sebagaimana fungsinya, yaitu perubahan fungsi menjadi tempat parkir kendaraan AKDP dan AKAP dan kendaraan pribadi.
2. Masih banyak fasilitas yang belum tersedia di terminal Adipala baik dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang untuk memenuhi standar pelayanan minimum terminal yaitu PM 21 Tahun 2021. Ketersediaan fasilitas di terminal Adipala jika dilihat berdasarkan PM 24 Tahun 2021, hanya 36% fasilitas utama dan 14% fasilitas penunjang yang tersedia di terminal Adipala. Selain kurangnya fasilitas yang ada di terminal, juga terdapat beberapa fasilitas terminal dengan kondisi buruk sehingga perlu di perbaiki dan atau dipindahkan pada tempat yang tepat sesuai kebutuhan fasilitas tersebut.
3. Berdasarkan hasil analisis Importance Performance Analysis (IPA) yang berasal dari survey pengguna terminal didapatkan bahwa pada Kuadran I ada fasilitas yang menjadi prioritas untuk perbaikan dan pengadaan.
4. Usulan strategi peningkatan kinerja berupa:
  - a. Kebutuhan luas penggunaan lahan untuk pembangunan fasilitas utama dan penunjang sebesar 2507,05 m<sup>2</sup> dengan disertai usulan penataan dan perbaikan layout berupa penambahan jalur kedatangan dan keberangkatan.
  - b. Usulan pemisahan sirkulasi antar angkutan umum, kendaraan pribadi, dan pejalan kaki.
5. Kondisi kinerja ruas jalan sebelum dan sesudah di lakukan penataan memiliki perbedaan yaitu membuat kapasitas jalan bertambah. Pada hal ini penanganan yang dilakukan yaitu melakukan pemindahan kendaraan ke dalam terminal.

## **SARAN**

1. Melakukan pengoptimalan terminal berupa perbaikan dan penambahan fasilitas utama dan penunjang untuk meningkatkan kinerja Terminal Adipala, serta melakukan pengaturan agar AKAP tidak masuk ke terminal tipe c Adipala agar sesuai fungsi.
2. Melakukan pengaturan sirkulasi kendaraan angkutan umum, kendaraan pribadi, dan pejalan kaki agar tidak terjadi konflik yang mengganggu keselamatan dan kinerja Terminal Adipala.
3. Melakukan pembatasan terhadap kendaraan pribadi dan angkutan umum.
4. Melakukan manajemen lalu lintas dengan larangan menaik turunkan penumpang di sepanjang ruas Jalan Laut dan Jalan Srandil.
5. Penelitian ini dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah/instansi terkait untuk peningkatan tipe terminal menjadi tipe B.

## **UCAPAN TERIMAKASIH**

Terimakasih disampaikan kepada Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Dosen Pembimbing, Dosen Penguji, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap beserta jajaran, Keluarga yang memberikan doa dan dukungan serta rekan-rekan angkatan XLI yang memberi bantuan dalam proses penyusunan.

## **REFERENSI**

- Republik Indonesia. (2009). Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta.
- Abubakar, I., Yani, A., & Sutiono, E. (1995). Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib. 169.
- Supriatna, I. I., & Affandi, F. (2018). Analisis Strategi Meningkatkan Daya Saing Dengan Menggunakan Metode IPA (Importance Performance Analysis) Pada Hotel Rinjani Plaza Kota Sorong. Metode: Jurnal Teknik Industri, 4(2), 29–38. <http://ejournal.umsorong.ac.id/index.php/metode/article/view/1457>
- Tim PKL Kabupaten Cilacap. 2022. "Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat Di Kabupaten Cilacap."