

PENATAAN TERMINAL TIPE C CIKIJING DI KABUPATEN MAJALENGKA

ARRANGEMENT OF THE TYPE C CIKIJING TERMINAL IN MAJALENGKA REGENCY

Novianti¹, Erlina Indriasari², Dani Hardianto³

¹Taruna Program Studi D-IV Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi 17520, Jawa Barat, Indonesia
E-mail: noviantinovi85@gmail.com

Abstract

Majalengka Regency has a regional development plan that includes providing excellent transportation facilities and infrastructure to support community activities. One of the necessary steps to support Majalengka Regency's regional development plan is terminal optimization and layout. Cikijing Terminal, located at Cikijing-Darma Street No. 16, Majalengka Regency, is a type C terminal with an area of 2160 m². The terminal facility area needs to be adequate to ensure that the terminal operates efficiently and orderly, thus facilitating accessibility. This research employed an analysis of the existing terminal conditions, a terminal development analysis based on SWOT, a terminal service analysis, a terminal circulation analysis, and a traffic performance analysis within the terminal's monitoring area. Based on the analysis results of the existing conditions at Cikijing Terminal, the total land currently used is 729.5 m², with the percentage of available facilities at Cikijing Terminal being 39%, and 50% of the available facilities are in poor condition. The average number of passengers boarding and alighting at the terminal is 156 per day, and the traffic performance in the terminal's monitoring area shows a V/C (volume/capacity) ratio of 0.50. Cikijing Terminal is located in quadrant I and has an S-O strategy, which uses strengths to take advantage of opportunities. Based on the terminal service analysis, the consumer satisfaction index for Cikijing Terminal is 47.5%, indicating that the service performance of Cikijing Terminal is less satisfactory for terminal users. The priority for improvement is to enhance the terminal's main and supporting facilities, with a total land requirement of 1655 m². There are three conflict points in the terminal's circulation, which must be handled by installing signage. The performance of the road network in the terminal's monitoring area shows a V/C (volume/capacity) ratio of 0.43, due to increased capacity resulting from better side friction, thus reducing the V/C ratio.

Keywords: Facilities, Majalengka Regency, Arrangement, Terminal

Abstrak

Kabupaten Majalengka memiliki rencana pembangunan daerah yang memuat menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang baik untuk mendukung aktivitas masyarakat. Untuk menunjang rencana pembangunan daerah Kabupaten Majalengka salah satunya diperlukan optimalisasi dan penataan terminal. Terminal Cikijing merupakan terminal tipe C dengan luas 2160 m² berada di Jl.Cikijing-Darma No. 16, Kabupaten Majalengka. Kebutuhan luasan fasilitas terminal harus dipenuhi agar kinerja terminal dapat berjalan dengan baik dan teratur sehingga mempermudah aksesibilitas. Dalam penelitian ini menggunakan analisis kondisi eksisting terminal, analisis pengembangan terminal berdasarkan SWOT, analisis pelayanan terminal, analisis sirkulasi terminal serta analisis kinerja lalu lintas pada daerah pengawasan Terminal. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan pada kondisi eksisting Terminal Cikijing total lahan yang digunakan saat ini 729,5 m² dengan. Persentase fasilitas yang tersedia di Terminal Cikijing sebesar 39% dengan kondisi fasilitas tersedia 50% dalam keadaan buruk untuk rata rata penumpang yang melakukan naik turun di terminal sebanyak 156 orang/hari adapun kinerja lalu lintas daerah pengawasan terminal Cikijing didapatkan V/C Ratio yaitu 0,50. Terminal Cikijing berada pada kuadran I dengan strategi (S-O) yaitu strategi menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang. Berdasarkan analisis pelayanan terminal pada indeks kepuasan konsumen terminal Cikijing berada pada nilai 47,5% mempresentasikan kinerja pelayanan dari terminal Cikijing kurang memuaskan bagi pengguna jasa terminal dengan prioritas penanganan yaitu peningkatan pada fasilitas utama dan penunjang terminal dengan total lahan yang dibutuhkan 1655 m². Sirkulasi di terminal terdapat 3 titik konflik dengan penanganan pemasangan rambu. Pada Kinerja jaringan jalan daerah pengawasan terminal V/C Ratio menjadi 0,43 karena kapasitas meningkat akibat dari hambatan samping yang lebih baik, dengan begitu V/C Ratio menurun.

Kata Kunci: Fasilitas, Kabupaten Majalengka, Penataan, Terminal.

PENDAHULUAN

Terminal penumpang angkutan jalan merupakan prasarana transportasi darat dengan fungsi untuk naik turun penumpang ataupun pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang atau barang, serta perpindahan moda angkutan (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40, 2015). Dalam Rencana Strategis (RENSTRA) 2024 – 2026 Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka, terdapat pemetaan permasalahan untuk penentuan prioritas dan sasaran pembangunan daerah yang memuat masalah kurangnya sarana dan prasarana pelayanan terminal dengan rencana strategis perlu dilaksanakan penataan dan pemeliharaan sarana fasilitas terminal ((RENSTRA) Tahun 2024 - 2026 Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka, 2024). Begitu pula tercantum dalam Peraturan Daerah Kabupaten Majalengka No. 11 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Majalengka tahun 2011-2031 rencana struktur ruang wilayah kabupaten dalam sistem jaringan parasarana utama dengan melakukan peningkatan terminal penumpang tipe C (Peraturan Daerah Kabupaten Majalengka No.11, 2011).

Terminal Cikijing merupakan terminal tipe C dengan luas 2160 m² yang berada di Jl.Cikijing-Darma No. 16, Kabupaten Majalengka. Posisi terminal Cikijing sangat strategis karena berada pada ruas jalan yang menghubungkan dua Kabupaten yaitu Ciamis dan Kuningan. Terminal Cikijing melayani 2 angkutan pedesaan, yaitu trayek (Cikijing-Maja dan Cikijing-Kadipaten) serta 3 AKDP (Cikijing-Bekasi, Majalengka-Cirebon dan Bandung-Cikijing) dengan rata rata kendaraan AKDP yang masuk ke dalam terminal sebanyak 16 kendaraan/hari dengan penumpang yang melakukan naik turun di terminal rata-rata sebanyak 72 orang/hari dan rata-rata angkutan pedesaan yang masuk kedalam terminal sebanyak 44 kendaraan/hari dengan penumpang yang melakukan naik turun di terminal rata-rata sebanyak 156 orang/hari.

Namun terminal ini perlu dilakukan penataan karena kondisi fisik terminal merupakan bangunan lama dan usang sehingga fasilitas yang tersedia dalam keadaan buruk dan tidak terawat. Berdasarkan PM 40 Tahun 2015 ketersediaan fasilitas di Terminal Tipe C Cikijing belum memenuhi standar pelayanan terminal penumpang. Persentase fasilitas yang tersedia di Terminal Cikijing hanya sebesar 39% dengan kondisi baik dan 50% dalam keadaan buruk, seperti tidak tersedianya tempat parkir khusus untuk kendaraan sehingga pengguna terminal melakukan parkir sembarangan di terminal selain itu, mushola dan ruang informasi menjadi keluhan bagi penumpang dan pengantar karena merasa kesulitan untuk mendapatkan informasi serta tempat untuk beribadah. Selain itu lokasi terminal Cikijing yang berada di belakang pasar membuat akses keluar masuk terminal sedikit sulit karena tidak adanya pengaturan sirkulasi kendaraan di terminal selain itu tempat naik turun penumpang dijadikan tempat parkir kendaraan pribadi dan barang membuat terminal semakin tidak tertata.

Munculnya permasalahan yang ada di terminal Cikijing menyebabkan turunnya minat penumpang untuk menggunakan terminal sebagai tempat naik turun ataupun menunggu angkutan umum, dimana penumpang melakukan naik turun serta menunggu angkutan umum pada tempat atau lokasi di luar terminal, sehingga mengganggu kinerja jaringan jalan. Dampak lain dari menurunnya minat naik turun penumpang di dalam terminal yaitu menurunkan fungsi terminal. Dari uraian permasalahan di atas dan menunjang rencana pembangunan daerah Kabupaten Majalengka maka diperlukan peningkatan terminal dengan optimalisasi dan

penataan terminal Cikijing. Oleh karena itu penulis mempunyai suatu inovasi berupa “Penataan Terminal Tipe C Cikijing di Kabupaten Majalengka”. Dengan ini di harapkan dapat meningkatkan fungsi terminal sebagai fasilitas pelayanan publik bagi masyarakat dengan dilakukan strategi pengembangan.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelian ini yaitu metode kuantitatif dengan menggunakan data primer yang didapatkan dari hasil survei dan data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka untuk kemudian dilakukan analisis data. Hal tersebut dikarenakan hasil dari penelitian ini digunakan untuk mengetahui kondisi eksisting kinerja pelayanan terminal Cikijing, mengetahui potensi dan membuat strategi pengembangan fungsi terminal Cikijing menggunakan metode SWOT, optimalisasi kinerja pelayanan terminal Cikijing, membuat usulan layout terminal dan sirkulasi terminal Cikijing, dan membandingkan kinerja jaringan jalan yang berdampak pada daerah pengawasan terminal sebelum dan setelah dilakukannya penataan.

Analisis kondisi eksisting terminal meliputi ketersediaan dan kondisi sarana dan prasarana yang ada di terminal kemudian dibandingkan dengan PM No. 40 tahun 2015 untuk memuat penilaian tersedia atau tidaknya dan tersedia dalam keadaan baik atau buruk suatu fasilitas. Analisis SWOT dilakukan untuk mengetahui potensi dan membuat strategi pengembangan fungsi terminal Cikijing. Analisis Pelayanan Terminal meliputi kinerja pelayanan terminal berdasarkan kondisi eksisting dan berdasarkan pengguna terminal terhadap kebutuhan fasilitas utama dan penunjang terminal. Analisis sirkulasi meliputi tingkat kedatangan yaitu jumlah kendaraan yang bergerak menuju satu atau beberapa tempat pelayanan dalam satu satuan waktu tertentu, tingkat pelayanan yaitu jumlah kendaraan yang dapat dilayani oleh satu tempat pelayanan dalam satu satuan waktu tertentu dinyatakan satuan kendaraan/jam, dan waktu pelayanan yaitu waktu yang dibutuhkan oleh satu tempat pelayanan untuk dapat melayani satu kendaraan yang dinyatakan dalam satuan menit/kendaraan. Analisis ruang jalan meliputi V/C ratio yaitu pembagian antara volume lalu lintas dengan kapasitas, kecepatan yaitu kecepatan rata rata kendaraan (km/jam) arus lalu lintas dihitung dari panjang jalan dibagi waktu tempuh rata rata kendaraan yang melalui segmen jalan, kepadatan yaitu perbandingan antara volume lalu lintas dengan kecepatan, dan tingkat pelayanan yaitu perbandingan antara volume lalu lintas dan kapasitas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Terminal

a. Lingkungan kerja terminal

Terminal tipe C Cikijing Terletak di belakang pasar Cikijing dimana Pasar ini merupakan Pusat perbelanjaan di Kec. Cikijing. Total lahan yang digunakan pada kondisi eksisting adalah seluas 729,5 m² dari fasilitas yang tersedia di terminal tipe C Cikijing. Sedangkan luas keseluruhan lahan adalah 2160 m², sehingga luas lahan tersisa adalah 1430,5 m². Karena Prasarana terminal yang buruk penumpang tidak melakukan naik turun ataupun menunggu angkutan umum di dalam terminal namun penumpang melakukannya di luar terminal. Ditemukan fasilitas yang masih belum tersedia di terminal Cikijing yang perlu di tambahkan untuk memenuhi standar terminal yang berlaku. Berikut adalah fasilitas yang belum ada di terminal Cikijing berdasarkan SPM terminal yang berlaku:

Tabel 1. Fasilitas yang tidak terdapat pada Terminal Cikijing

Fasilitas yang tidak terdapat pada Terminal Cikijing	
No	Keselamatan
1	Jalur pejalan kaki
2	Pagar
3	Marka
4	Jalur Evakuasi
5	Fasilitas dan Petugas Kesehatan
6	Informasi Fasilitas Pemeriksaan Perbaikan Ringan Kend Bermotor
7	Informasi fasilitas keselamatan
8	Informasi fasilitas kesehatan
9	Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum
	Keamanan
10	Pos Keamanan
11	Media Pengaduan
	Kehandalan
12	Jadwal kedatangan dan keberangkatan
13	Jadwal kendaraan umum dalam trayek dan kendaraan umum tidak dalam trayek
	Kenyamanan
14	WC Disabilitas
15	Ruang terbuka hijau
16	Drainase
17	Fasilitas Peribadatan
	Kemudahan/ Keterjangkauan
18	Informasi Pelayanan
19	Informasi Angkutan Lanjutan
20	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi
	Kesetaraan
21	Ruang Ibu Menyusui
22	Fasilitas Penyandang Cacat

Sumber: penulis

Di Terminal Cikijing didapatkan 76 sampel orang dari analisis yang menggunakan rumus Slovin dengan toleransi error sebesar 10% dan populasi diambil dari data statis jumlah naik turun penumpang harian yaitu sebanyak 311 orang. Jumlah sampel yang dikumpulkan digunakan untuk menghitung jumlah penumpang yang harus diwawancarai untuk mendapatkan proporsi minat penumpang. Berikut merupakan proporsi dari minat penumpang terhadap Terminal tipe C Cikijing dengan responden 76 orang:



Gambar 1. Persentase minat naik turun dan menunggu angkutan umum di terminal

Sumber: Penulis

Dari **Gambar 1.** di atas dapat diketahui bahwa 84% penumpang angdes bersedia untuk melakukan naik turun di terminal sedangkan 16% tidak bersedia untuk melakukan naik turun di terminal dan 80% penumpang angdes bersedia untuk menunggu di terminal sedangkan 20% tidak bersedia untuk menunggu angdes di terminal.

b. Daerah pengawasan tipe terminal

Daerah di luar lingkungan kerja terminal merupakan daerah pengawasan terminal dengan petugas yang mengawasi arus lalu lintas di sekitar terminal dan mengatur pelayanan angkutan penumpang. Dalam kinerja ruas jalan terdapat Indikator yang digunakan dalam analisis ini yaitu rasio volume lalu lintas terhadap kapasitas (V/C Ratio), kecepatan, dan kepadatan lalu lintas. Ketiga parameter ini digunakan untuk menentukan tingkat pelayanan jalan. Berikut Inventarisasi ruas jalan pada daerah pengawasan terminal Cikijing:

Tabel 2. Inventarisasi ruas jalan pada daerah pengawasan terminal Cikijing

Ruas	Fungsi Jalan	Tipe	Panjang Jalan (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Lajur (m)	Lebar Trotoar (m)	Lebar Bahu (m)	Hambatan Samping
Jalan Cikijing-Darma	Arteri Primer	2/2 TT	625	6,5	3,25	1,5	0,5	Sangat Tinggi

Sumber: Penulis

Berikut merupakan kinerja ruas jalan yang menjadi daerah pengawasan:

Tabel 3. Kinerja ruas jalan yang menjadi daerah pengawasan

Kapasitas Dasar (Co) smp/ jam	Faktor Penyesuaian Untuk Kapasitas				Kapasitas
	Lebar Jalur (FCLJ) smp/ jam	Pemisah Arah (FCPA) smp/ jam	Hambatan Samping (FCHS) smp/ jam	Ukuran Kota (FCUK) smp/ jam	C smp/ jam (Co x FCLJ x FCPA x FCHS x FCUK)
2800	0,87	1	0,68	1	1656

Ruas	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C	LOS
Jalan Cikijing-Darma	833	1656	0,50	C

Sumber: Penulis

Rancangan Strategi Pengembangan Terminal

Dengan mengetahui kelebihan, kekurangan, potensi serta ancaman yang dimiliki terminal Cikijing sehingga dapat dimanfaatkan dengan dijadikan sebagai upaya atau alternatif mengenai pengembangan fungsi terminal bagi pemerintah, penumpang, serta operator.

a. Penentuan Sampel Wawancara SWOT

Penentuan sampel menggunakan rumus Slovin dengan toleransi error sebesar 10%. Populasi dalam penelitian ini diambil dari data Nominatif Pegawai Negeri Sipil Daerah Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka yang didapatkan dari Dinas Perhubungan kabupaten Majalengka dengan total 100 pegawai. Dari perhitungan sampel didapatkan n= 50 orang.

b. Uji Validitas

uji validitas dilakukan dengan menggunakan software SPSS. Dari hasil uji validitas yang dilakukan, dinyatakan bahwa semua variable yang diuji adalah valid dengan signifikansi 5% kurang dari 0,05

c. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan software SPSS. Dasar pengambilan uji reliabilitas cronbach alpha dikatakan reliabel jika nilai cronbach alpha lebih dari 0,6

(Arifin, 2017). Dari uji reabilitas yang telah dilakukan diketahui nilai cronbach alpha yang didapatkan 0,918 yang berarti lebih dari 0,6 maka semua variabel yang diuji Reliabel.

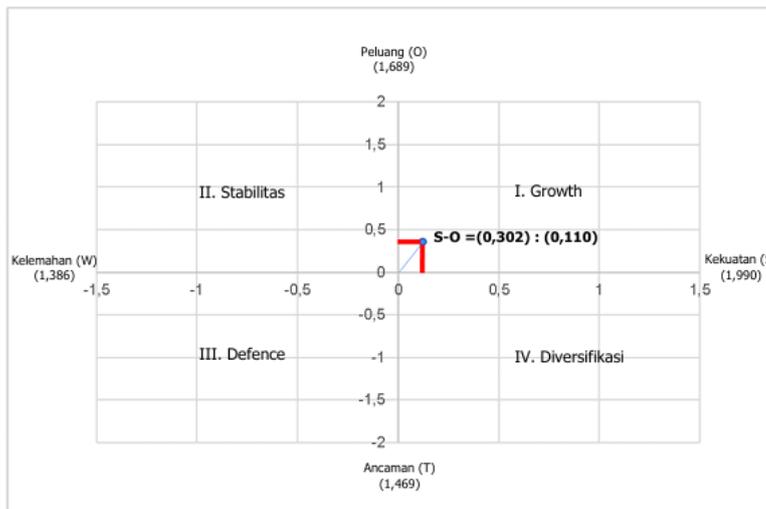
d. Perhitungan Bobot, Rating Dan Skor Matriks Internal Strategic

Perhitungan skor untuk faktor kekuatan didapat dari perkalian bobot dan Rating Bobot \times Rating = $0,092 \times 3 = 0,3$ Maka total hasil perhitungan skor matriks IFAS dan EFAS adalah sebagai berikut :

- 1) Total skor kekuatan (strengths) = 1,990.
- 2) Total skor kelemahan (weaknesses) = 1,386.
- 3) Total skor peluang (opportunities) = 1,689
- 4) Total skor ancaman (threats) = 1,469

e. Diagram Kartesius Analisis SWOT

Dari hasil perhitungan pada faktor-faktor Internal dan Eksternal tersebut maka dapat digambarkan dalam Diagram SWOT. Dari perhitungan yang dilakukan didapatkan titik koordinat terletak pada $X = 0,302$ dan $Y = 0,110$.



Gambar 2. Diagram kartesius SWOT

Sumber: Penulis

Diagram kuadran diatas menunjukkan bahwa titik tumpu berada di kuadran I dengan strategi yang terpilih adalah Strength Opportunities (S-O), yang merupakan keadaan yang sangat menguntungkan karena memiliki kekuatan dan keunggulan yang memungkinkannya memanfaatkan peluang yang sudah ada. Kebijakan pertumbuhan yang agresif (growth) harus didukung dalam keadaan seperti ini.

f. Strategi Pengembangan Terminal berdasarkan SWOT

Berdasarkan perhitungan faktor internal dan faktor eksternal serta diagram Kartesius, dapat disimpulkan bahwa kondisi terminal Cikijing berada pada strategi (S-O). Strategi (S-O) yaitu strategi dengan memanfaatkan posisi terminal yang strategis, infrastruktur jaringan jalan yang baik, serta beroperasinya Bandara Internasional di Majalengka dan mensinergikan dukungan pemerintah daerah dengan melakukan optimalisasi terminal dengan memanfaatkan lahan terminal yang cukup luas, sebagai pusat pelayanan angkutan umum di wilayah Cikijing. Terminal Cikijing diharapkan dapat menjadi simpul transportasi penghubung antar penumpang dengan daerah di kawasan Majalengka ataupun dengan bandara dan didukung oleh pelayanan sarana, prasarana serta SDM terminal yang baik.

Pelayanan Terminal

Untuk mengetahui tingkat pelayanan dan kinerja terminal Cikijing saat ini, selain melakukan peninjauan fasilitas, dibutuhkan juga data mengenai tingkat kepuasan pengguna jasa sehingga dapat diambil penilaian kinerja berdasarkan tingkat kepuasan pengguna jasa terhadap pelayanan dan kinerja terminal.

a. Uji validitas

Dalam Uji validitas total responden adalah 76 responden, jika nilai Signifikansi kurang dari 0,05 = valid. Dalam penelitian ini uji validitas dilakukan dengan menggunakan software SPSS. Dari hasil uji validitas yang telah dilakukan, dinyatakan bahwa semua variable yang diuji valid dengan signifikansi 5% kurang dari 0,05.

b. Uji reliabilitas

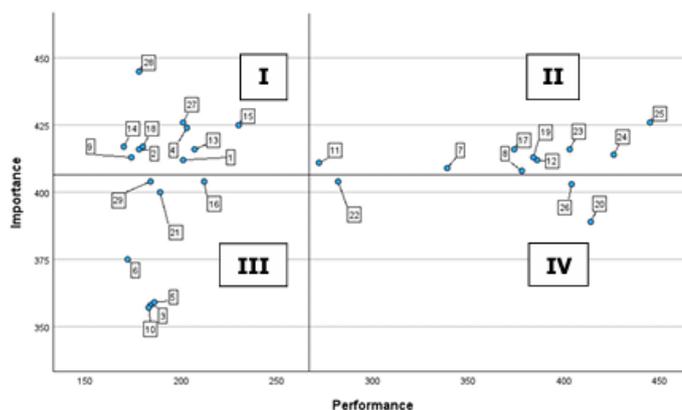
Uji reliabilitas dilakukan menggunakan software SPSS. Dasar pengambilan uji reliabilitas cronbach alpha dikatakan reliabel jika nilai cronbach alpha lebih dari 0,6 (Arifin, 2017). Dari analisis yang sudah dilakukan, diketahui nilai cronbach alpha yang didapatkan 0,873 yang berarti lebih dari 0,6 maka semua variabel yang diuji Reliabel.

c. Customer Satisfaction Index (CSI)

Melakukan penentuan nilai CSI dengan menghitung Mean Importance Score (MIS) dan Mean Satisfaction Score (MSS). Setelah mencari nilai-nilai tersebut, maka didapatkan nilai Weight Score (WS) yang nantinya akan ditotal dan dibagi dengan skala penilai terbesar yaitu 5 (lima). Setelah dilakukan perhitungan nilai Customer Satisfaction Index (CSI) dari terminal Cikijing berada pada nilai 47,5%. Hal tersebut dapat disimpulkan kinerja pelayanan dari terminal Cikijing kurang memuaskan bagi pengguna jasa terminal. Hal ini mengindikasikan bahwa terminal memang butuh dilakukan penataan ulang demi kenyamanan dan keandalan pelayanan, yang nantinya akan diberikan kepada pengguna jasa terminal.

d. Importance Performance Analysis (IPA)

Penggambaran diagram kartesius analisis IPA dilakukan menggunakan software IBM SPSS Statistic. Dari hasil rata – rata nilai tingkat kepentingan dan kepuasan kinerja fasilitas pelayanan terminal Cikijing, kemudian ditarik 2 (dua) garis yang saling berpotongan dan tegak lurus dan membentuk kuadran – kuadran. Dari masing – masing atribut pelayanan tersebut akan ditempatkan sesuai dengan nilai rata-rata dari kinerja dan kepentingannya. Untuk nilai rata – rata kepentingan sebagai titik koordinat sumbu Y, sedangkan untuk nilai rata – rata kepuasan sebagai titik kordinat sumbu X. Berikut Diagram Kartesius IPA Terminal Cikijing:



Gambar 3. Diagram kartesius IPA Terminal Cikijing

Sumber: Penulis

Dilihat dari diagram kartesius tersebut dapat disimpulkan bahwa fasilitas pelayanan pada Terminal Cikijing sebagian belum terpenuhi dan belum sesuai dengan harapan

penumpang. Oleh karena itu, diperlukan penambahan maupun peningkatan fasilitas terutama pada atribut - atribut yang masuk dalam Kuadran I (Prioritas Utama) sehingga penumpang akan merasa lebih puas dengan fasilitas pelayanan yang ada pada Terminal Cikijing.

e. Kebutuhan fasilitas utama terminal

Perhitungan Luas Kebutuhan Fasilitas setelah dan sebelum penataan adalah sebagai berikut:

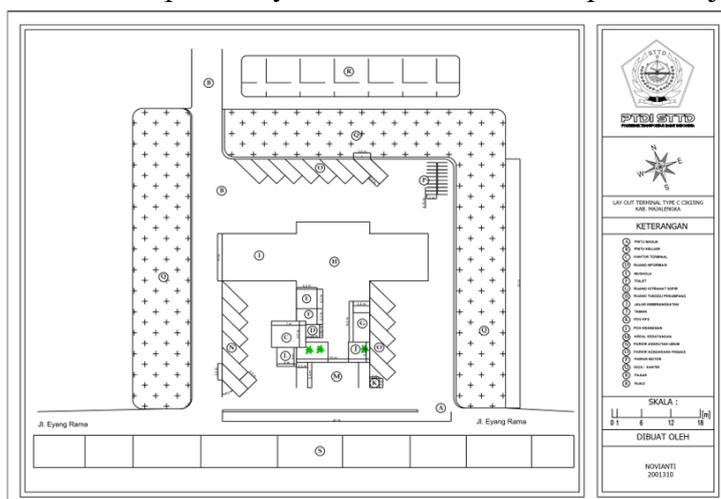
Tabel 4. Perhitungan Luas Kebutuhan Fasilitas setelah dan sebelum penataan

Fasilitas Utama	Luas Eksisting (m ²)	Luas Rencana (m ²)
Areal Kedatangan	333	300
Areal Keberangkatan	-	300
Areal Menunggu Angkutan Umum	-	370
Areal Parkir Kendaraan Pribadi	-	397
Ruang Tunggu Penumpang	260	49
Kantor Terminal	30	55
Pos KPS	-	6
Ruang Istirahat Sopir	25	30
Ruang Informasi	-	8
Fasilitas Penunjang		
Mushola	-	18
Toilet	4	14
Pos Keamanan	-	16
Kios/kantin	78	29
Taman	-	65
Total Luas Fasilitas Penunjang	82	141
Total Luas Fasilitas Utama	648	1514
Total Lahan Digunakan	730	1655
Total Lahan	2160	2160
Lahan Tersisa	1431	505

Sumber: Penulis

f. Layout Rencana

Layout rencana Terminal tipe C Cikijing yang memuat hasil perhitungan fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal dan Hubungan macam dan urutan kegiatan penumpang dalam terminal dan fasilitas yang diperlukan serta disiplin antrian yang terjadi pada jalur kedatangan dan keberangkatan angkutan umum. Layout dibawah ini belum mencakup pemetaan pola sirkulasi orang, angkutan umum maupun kendaraan pribadi. Berikut merupakan layout rencana Terminal tipe C Cikijing:



Gambar 4. layout rencana Terminal tipe C Cikijing

Sumber: Penulis

g. Jadwal Angkutan Umum atau Time Table Angkutan Umum

Tabel 5. Jam operasional angdes 0943

Trayek 0943 (Cikijing-Maja)															
Kendaraan Ke-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Terminal Cikijing	06.00	06.11	06.22	06.33	06.44	06.55	07.06	07.17	07.28	07.39	07.50	08.01	08.12	08.23	08.34
Terminal Maja	06.37	06.48	06.59	07.10	07.21	07.32	07.43	07.54	08.05	08.16	08.27	08.38	08.49	09.00	09.11
Terminal Maja	06.43	06.54	07.05	07.16	07.26	07.38	07.49	08.00	08.11	08.22	08.33	08.44	08.55	09.16	09.27
Terminal Cikijing	07.20	07.31	07.42	07.53	08.03	08.15	08.26	08.37	08.48	08.59	09.10	09.21	09.32	09.43	09.54

Terminal Cikijing	08.12	08.23	08.34	08.45	08.56	09.07	09.18	09.29	09.40	09.51	10.02	10.13	10.24	10.35	10.46
Terminal Maja	08.49	09.00	09.11	09.22	09.33	09.44	09.55	10.06	10.17	10.28	10.39	10.50	11.01	11.12	11.23
Terminal Maja	08.55	09.16	09.27	09.38	09.49	10.00	10.11	10.22	10.33	10.44	10.55	11.06	11.17	11.28	11.39
Terminal Cikijing	09.32	09.43	09.54	10.05	10.16	10.27	10.38	10.49	11.00	11.11	11.22	11.33	11.44	11.55	12.06

Kendaraan Ke-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Terminal Cikijing	10.57	11.08	11.19	11.30	11.41	11.52	12.03	12.14	12.25	12.36	12.47	12.58	13.09	13.20	13.31
Terminal Maja	11.34	11.45	11.56	12.07	12.18	12.29	12.40	12.51	13.02	13.13	13.24	13.35	13.46	13.57	14.08
Terminal Maja	11.50	12.01	12.12	12.23	12.34	12.45	12.56	13.07	13.18	13.29	13.40	13.51	14.02	14.13	14.24
Terminal Cikijing	12.17	12.28	12.39	12.50	13.01	13.12	13.23	13.34	13.45	13.56	14.07	14.18	14.29	14.40	14.51

Terminal Cikijing	13.42	13.53	14.04	14.15	14.26	14.37	14.48	14.59	15.10	15.21	15.32	15.43
Terminal Maja	14.19	14.30	14.41	14.52	15.03	15.14	15.25	15.36	15.47	15.58	16.09	16.20
Terminal Maja	14.35	14.46	14.57	15.08	15.19	15.30	15.41	15.52	16.03	16.14	16.25	16.36
Terminal Cikijing	15.02	15.13	15.24	15.35	15.46	15.57	16.08	16.19	16.30	16.41	16.52	17.03

Sumber: Penulis

Dari Tabel diatas diketahui jam operasional angdes 0943 dimulai dari jam 06.00-17.08 WIB pemberangkatan Terminal Cikijing ke Terminal Maja dengan waktu tunggu di terminal (lay over time) 6 menit, waktu tempuh perjalanan (travel time) 37 menit, waktu antar kendaraan (Headway) 11 menit.

Tabel 6. Jam operasional angdes 1385

Trayek 1385(Cikijing-Kadipaten)															
Kendaraan Ke-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Terminal Cikijing	06.00	06.15	06.30	06.45	07.00	07.15	07.30	07.45	08.00	08.15	08.30	08.45	09.00	09.15	09.30
Terminal Kadipaten	07.25	07.40	07.55	08.10	08.25	08.40	08.55	09.10	09.25	09.40	09.55	10.10	10.25	10.40	10.55
Terminal Kadipaten	07.33	07.48	08.03	08.18	08.33	08.48	09.03	09.18	09.33	09.48	10.03	10.18	10.33	10.48	11.03
Terminal Cikijing	08.58	09.13	09.28	09.43	09.58	10.13	10.28	10.43	10.58	11.13	11.28	11.43	11.58	12.13	12.28

Terminal Cikijing	10.00	10.15	10.30	10.45	11.00	11.15	11.30	11.45	12.00	12.15	12.30	12.45	13.00	13.15	13.30
Terminal Kadipaten	11.25	11.40	11.55	12.10	12.25	12.40	12.55	13.10	13.25	13.40	13.55	14.10	14.25	14.40	14.55
Terminal Kadipaten	11.33	11.48	12.03	12.18	12.33	12.48	13.03	13.18	13.33	13.48	14.03	14.18	14.33	14.48	14.03
Terminal Cikijing	12.58	13.13	13.28	13.43	13.58	14.13	14.28	14.43	14.58	15.13	15.28	15.43	15.58	16.13	16.28

Sumber: Penulis

Dari Tabel diatas diketahui jam operasional angdes 1385 dimulai dari jam 06.00-16.28 WIB pemberangkatan Terminal Cikijing ke Terminal Kadipaten dengan waktu tunggu di terminal (lay over time) 8 menit, waktu tempuh perjalanan (travel time) 85 menit, waktu antar kendaraan (Headway) 15 menit.

h. Tahapan Pembangunan

Analisis penelitian ini didukung dengan kemampuan daerah Majalengka dalam pembangunannya, tertuang didalam Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka. Berdasarkan kegiatan pengelolaan terminal penumpang tipe C, ditargetkan membangun terminal penumpang tipe C dengan rehabilitasi dan pemeliharaan terminal, meliputi fasilitas utama dan pendukung. Pembangunan terminal agar menjadi efisien, diperlukan proses pentahapan pembangunan. Dalam proses pentahapan, mempertimbangkan bangunan mana yang harus dibangun terlebih dahulu dan disesuaikan dengan prioritas penanganan berdasarkan hasil analisis IPA serta disesuaikan dengan kebutuhan. Berikut merupakan tahapan pembangunan terminal Cikijing:

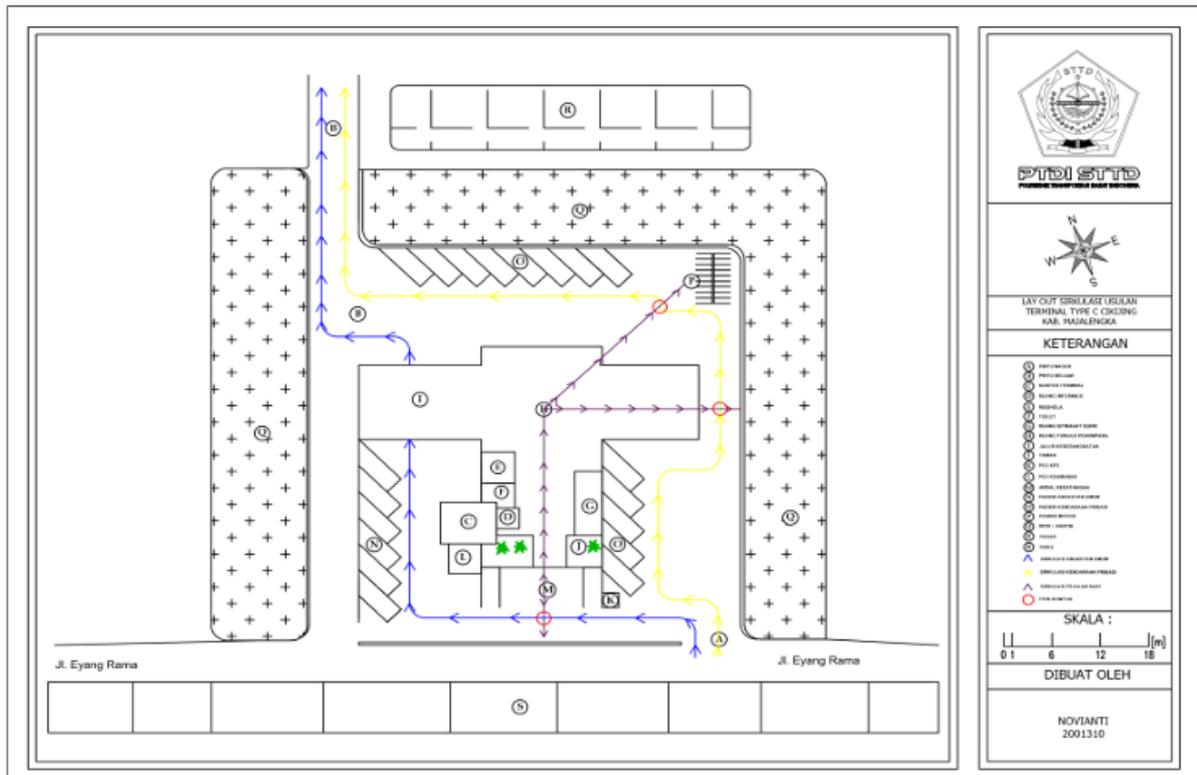
Tabel 7. Tahapan pembangunan Terminal Cikijing

Tahapan	Fasilitas	Luas Fasilitas (m ²)
Tahap I	1. RuangTunggu Penumpang	49
	2. Toilet	14
	3. Areal Kedatangan Dan Keberangkatan	300
	4. Kantor Terminal	55
	5. Ruang Informasi	8
Tahap II	1. Pos Keamanan	16
	2. Pos KPS	6
	3. Parkir Kendaraan Pribadi	397
	4. Parkir Kendaraan Angkutan Umum	370
	5. Mushola	18
Tahap III	1. Taman	65
	2. Ruang Istirahat Sopir	30

Sumber: Penulis

Desain Pola Sirkulasi

Pada Desain Pola sirkulasi di terminal melibatkan pergerakan orang dan kendaraan. Sirkulasi kendaraan terdiri dari pergerakan kendaraan pribadi dan angkutan umum. Pola sirkulasi harus diperhatikan dengan baik untuk memastikan pengguna dapat menggunakan terminal dengan lancar dan aman.



Gambar 5. Layout Sirkulasi Terminal Cikijing Sesudah Penataan

Sumber: Penulis

- a. Titik Konflik Sirkulasi Sebelum Dan Sesudah Penataan

Pada kondisi eksisting, konflik yang timbul di Terminal tipe Cikijing sebanyak 8 titik. Sedangkan setelah dilakukannya penataan, konflik sirkulasi yang timbul berkurang

Tabel 8. Kinerja Ruas Sebelum Dan Sesudah Penataan

Jalan Cikijing-Darma	Kapasitas Dasar (Co) smp/ jam	Faktor Penyesuaian Untuk Kapasitas				Kapasitas C smp/ jam (Co x FCLJ x FCPA x FCHS x FCUK)
		Lebar Jalur (FCLJ) smp/ jam	Pemisah Arah (FCPA) smp/ jam	Hambatan Samping (FCHS) smp/ jam	Ukuran Kota (FCUK) smp/ jam	
SEBELUM	2800	0,87	1	0,68	1	1656
SESUDAH	2800	0,87	1	0,78	1	1900

Ruas Jalan Cikijing - Darma					
Volume (smp/jam)					
833					
Sebelum Penataan			Sesudah Penataan		
Kapasitas (Smp/Jam)	V/C	LOS	Kapasitas (Smp/Jam)	V/C	LOS
1656	0,50	C	1900	0,43	B

Sumber: Penulis

Berdasarkan hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa pengaruh arus lalu lintas sebelum dan sesudah dilakukan penataan, pada ruas jalan daerah pengawasan terminal Cikijing. Ruas jalan yang terdampak yaitu Jalan Cikijing-Darma dengan tingkat pelayanan yang semula C setelah dilakukan penataan menjadi B. Hal ini terjadi karena faktor koreksi hambatan samping dari parkir dan kendaraan berhenti di ruas jalan berkurang, sehingga kapasitas meningkat akibat dari hambatan samping yang lebih baik, yaitu dengan dilakukannya disiplin antrian pada angkutan umum dan pengawasan oleh petugas serta pengaturan lalu lintas pada kegiatan parkir ilegal dan kendaraan berhenti di ruas jalan daerah pengawasan terminal, dan juga pemasangan rambu lalu lintas dilarang parkir dan dilarang berhenti, oleh karena itu V/C Ratio menurun yang dimana akan mempengaruhi Level Of Service (LOS) menjadi lebih baik.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan perhitungan yang telah dilakukan pada Terminal Cikijing dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi eksisting pada daerah lingkungan kerja terminal, fasilitas yang tersedia di terminal Cikijing menurut standar pelayan PM 40 Tahun 2015 sebesar 39% dengan fasilitas yang tersedia 50% dalam kondisi buruk dan total lahan yang digunakan sebesar 729,5 m. Berdasarkan minat penumpang terhadap terminal, didapatkan 84% penumpang bersedia melakukan naik turun di terminal, kemudian 80% penumpang bersedia untuk menunggu di terminal. Pada daerah pengawasan terminal Cikijing, angkutan pedesaan banyak melakukan kegiatan menaik turunkan serta menunggu penumpang di luar terminal.
2. Dari hasil analisis SWOT yang telah dilakukan didapatkan kondisi terminal Cikijing berada pada strategi (S-O). Strategi (S-O) yaitu strategi dengan memanfaatkan posisi terminal yang strategis, infrastruktur jaringan jalan yang baik, serta beroperasinya Bandara Internasional di Majalengka dan mensinergikan dukungan pemerintah daerah dengan melakukan optimalisasi terminal dengan memanfaatkan lahan terminal yang cukup luas, sebagai pusat pelayanan angkutan umum di wilayah Cikijing. Terminal Cikijing diharapkan dapat menjadi simpul transportasi penghubung antar penumpang dengan daerah di kawasan Majalengka ataupun dengan bandara dan didukung oleh pelayanan sarana, prasarana serta SDM terminal yang baik.
3. Pada pelayanan terminal untuk mengoptimalkan kinerja pelayanan mengacu pada analisis berikut:

- a. Analisis indeks kepuasan konsumen dengan pelayanan di Terminal Cikijing atau Customer Satisfaction Index (CSI), didapatkan hasil CSI dari terminal Cikijing berada pada nilai 47,5%. Hal tersebut dapat mempresentasikan kinerja pelayanan dari terminal Cikijing kurang memuaskan bagi pengguna jasa terminal.
 - b. Importance Performance Analysis (IPA) atribut – atribut yang termasuk dalam kuadran satu atau prioritas dianggap sangat penting oleh penumpang namun kinerja fasilitas pelayanan yang diberikan tidak memuaskan sehingga dieperlukannya evaluasi yaitu pada fasilitas Lajur Pejalan Kaki, Fasilitas Keselamatan Jalan, Alat Pemadam Kebakaran, Jadwal Kedatangan Dan Keberangkatan, Toilet, Ruang Tunggu, Informasi Pelayanan, Fasilitas Peribadatan, Fasilitas Peribadatan, Fasilitas Penyandang Cacat, Tempat Parkir Kendaraan Umum Dan Kendaraan Pribadi.
 - c. Perhitungan luasan kebutuhan fasilitas utama dan penunjang terminal dengan usulan lahan seluas 1655 m².
4. Layout dan sirkulasi rencana di terminal Cikijing mengacu pada hubungan macam dan urutan kegiatan penumpang, awak kendaraan dan petugas dalam terminal dengan fasilitas yang diperlukan. Pada sirkulasi sebelum penataan terdapat 8 titik konflik dan setelah penataan menjadi 3 titik konflik yaitu 1 antara angkutan umum dengan pejalan kaki dan 2 kendaraan pribadi dengan pejalan kaki dilakukan penanganan menggunakan pemasangan rambu peringatan terdapat pejalan kaki.
 5. Berdasarkan hasil analisis kinerja jaringan jalan diketahui bahwa kinerja lalu lintas pada ruas yang terdampak yaitu ruas Jalan Cikijing- Darma yang semula C menjadi B 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.

SARAN

Dari kesimpulan diatas didapatkan beberapa saran, antara lain sebagai berikut:

1. Kepada Dinas Perhubungan untuk menyediakan fasilitas utama dan penunjang di terminal Tipe C Cikijing.
2. Kepada Dinas Perhubungan untuk dapat memanfaatkan setiap peluang yang ada di terminal sebagai upaya untuk pengembangan fungsi terminal.
3. Kepada Dinas Perhubungan dapat menerapkan pengaturan sirkulasi antara angkutan umum, kendaraan pribadi dan orang sesuai dengan hasil analisis untuk memberikan rasa aman dan nyaman selama berada di terminal.
4. Kepada Dinas Perhubungan dan Kepolisian untuk membuat peraturan atau kebijakan yang tegas terhadap angkutan umum yang menaik turunkan penumpang di luar terminal.
5. Kepada Dinas Perhubungan dan Kepolisian untuk Melakukan Pengawasan serta pengaturan pada daerah pengawasan terminal untuk memudahkan mobilisasi terminal Tipe C Cikijing serta mentertibkan lalu lintas pada ruas jalan sekitar terminal.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terimakasih penulis persembahkan untuk bapak ibu dosen pembimbing dan semua pihak yang telah memberikan kontribusi dan saran yang sangat membantu dalam penyusunan tulisan ini. Semoga tulisan ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan dapat dijadikan pedoman bagi Kabupaten Majalengka dalam penataan Terminal Tipe C Cikijing.

REFERENSI

- Undang-Undang Republik Indonesia NO 22. (2009). Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117. (2018). Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15. (2019). Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24. (2021). Penyelenggaraan Peraturan(647). Terminal Penumpang Angkutan Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40. (2015). Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. In Menteri Perhubungan Republik Indonesia (pp. 1–21).
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96. (1996). Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1(1), 41.
- Peraturan Bupati Majalengka Nomor 6. (2023). Rencana Pembangunan Daerah Kabupaten Majalengka Tahun 2024-2026.
- Peraturan Daerah Kabupaten Majalengka No.11. (2011). Peraturan Daerah Kabupaten Majalengka no.11 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Majalengka tahun 2011-2031.
- (RENSTRA) Tahun 2024 - 2026 Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka. (2024). Rencana Strategis (RENSTRA) Tahun 2024 - 2026 Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka. (Issue 0233).
- Abubakar, I., Judiza, Haryono, Emani, B., Supono, & Yani, A. (1995). Menuju Lalulintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib. Direktoraat Jenderal Perhubungan Darat
- Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia. (2023). Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia. In Direktorat Jendral Bina Marga (p. 68).
- Rangkuti, F. (2015). Teknik Membedah Kasus Bisnis Analisis Swot : Cara Perhitungan Bobot, Rating dan OCAI. PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Alfabeta Bandung.
- Anggraini, L. D., Deoranto, P., & Iksari, D. M. (2015). Analisis Persepsi Konsumen Menggunakan Metode Importance Performance Analysis dan Customer Satisfaction Index. *Jurnal Industri*, 4(2), 74–81.
- Arifin, Z. (2017). Kriteria Instrumen Dalam Suatu Penelitian. *Jurnal Theorems (the Original Research of Mathematics)*, 2(1), 28–36.
- Batti, J. fredy. (1979). Analisis antrian pada terminal karombasan kota manado.
- Bertarina, & Arianto, W. (2021). Analisis Kebutuhan Ruang Parkir (Studi Kasus pada Area Parkir ICT Universitas Teknokrat Indonesia). *Jurnal SENDI*, 02(02), 67–77.
- Jumadil, Hakzah, & Mustakim. (2021). Analisis Keselamatan Lalu Lintas Berdasarkan Pemahaman Berkendara Terhadap Simbol Rambu Lalu Lintas (Studi Kasus: Data'e, Lainungan, Kabupaten Sidenreng Rappang).
- Latif, A. (2014). Analisa Kebutuhan Fasilitas Parkir Dan Antrian Kendaraan Umum Akdp Dalam Terminal Alang-Alang Lebar Palembang. 10(1), 55–64.
- Pranatawijaya, V. H., Widiatry, W., Priskila, R., & Putra, P. B. A. A. (2019). Penerapan Skala Likert dan Skala Dikotomi Pada Kuesioner Online. *Jurnal Sains Dan Informatika*, 5(2), 128–137.
- Septian, D. tri, & Chamora, D. (2016). Kajian Kinerja Terminal Talangagung Di Kepanjen Kabupaten Malang.
- Wiswasta, I. G. N. A., Agung, I. A. A., & Tamba, I. M. (2018). Analisis SWOT (Kajian Perencanaan Model, Strategi, dan Pengembangan Usaha).