

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan salah satu aspek yang penting dalam kehidupan manusia, setiap aktivitas manusia membutuhkan transportasi sebagai sarana dalam melakukan perpindahan. Transportasi adalah sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, menghubungkan berbagai wilayah, dan mempengaruhi berbagai aspek kehidupan (Fatoni dan Hardianti, 2020). Proses transportasi membutuhkan sarana dan prasarana yang berfungsi sebagai koordinasi antara pergerakan penumpang dan komponennya, untuk mencapai transportasi penumpang yang optimal dalam skala ruang dan waktu dengan memperhatikan faktor keamanan, kenyamanan, kelancaran, serta efisiensi waktu dan biaya (Fudla dkk. 2021). Salah satu prasarana transportasi yang sangat penting adalah terminal angkutan penumpang (Fisu, 2018).

Menurut Permenhub PM 24 Tahun 2021 pengertian terminal adalah prasarana transportasi jalan yang digunakan untuk memuat dan menurunkan penumpang dan/atau barang, serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum, terminal juga merupakan salah satu bentuk simpul dalam jaringan transportasi. Terminal merupakan suatu sarana fasilitas yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat berkaitan dengan transportasi darat (Fitri dkk. 2022). Terminal merupakan salah satu infrastruktur yang dapat digunakan untuk mengatasi masalah kemacetan, meningkatkan aksesibilitas angkutan umum yang rendah, serta memperbaiki tingkat pelayanan dalam angkutan umum (Anggilia dkk. 2022). Terminal identik dengan tempat yang ramai, baik ramai orang, kendaraan, dan pertokoan sehingga dapat menimbulkan kemacetan. Namun adapun terminal di beberapa daerah yang berbanding terbalik dengan kondisi terminal secara umum, bahkan sampai terbengkalai dan tidak terurus (Kandou dkk. 2019).

Dengan meningkatnya aktivitas moda transportasi, kebutuhan akan kawasan terminal juga harus berkembang untuk mendukung aktivitas Masyarakat (Farida dkk. 2022). Sistem transportasi akan berjalan dengan lancar apabila terminal sebagai bagian dari mata rantai transportasi memiliki kinerja yang optimal. Salah satu indikator dari kinerja terminal adalah kinerja pelayanan, kinerja pelayanan dilihat dari ketersediaan fasilitas pada suatu terminal. Berdasarkan Permenhub PM 24 Tahun 2021, terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Dalam penyelenggaraannya terminal juga wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan pada Permenhub PM 40 Tahun 2015. Terminal penumpang wajib menyediakan dan mengoperasikan layanan dengan mencakup aspek keselamatan, keamanan, kehandalan/keteraturan, kenyamanan, kemudahan/keterjangkauan, dan kesetaraan.

Berdasarkan pelayanan penumpang terminal dikategorikan menjadi tiga tipe, antara lain terminal tipe A, tipe B, dan tipe C. Terminal tipe A melayani angkutan lintas batas negara, angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP), angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP), dan Angkutan Perkotaan (Angkot)/Angkutan Pedesaan (Angdes). Terminal tipe B melayani angkutan AKDP, serta Angkot dan Angdes. Sedangkan terminal tipe C hanya melayani Angkot atau Angdes.

Kabupaten Majalengka merupakan salah satu daerah penyangga dari Kawasan Rebana dengan Kecamatan Kadipaten sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Kecamatan Kadipaten berada di simpul perlintasan utama yang menghubungkan Kota Bandung dan Kota Cirebon, sehingga kecamatan ini memiliki kemampuan pelayanan, kelengkapan fasilitas, dan utilitas yang lebih tinggi dibandingkan kecamatan lainnya. Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) berfungsi sebagai simpul transportasi regional, pusat komersial, pusat pelayanan sosial, dan pendukung kegiatan industri (Safitri dan Mayzonny, 2014). Kecamatan Kadipaten memerlukan sebuah simpul transportasi regional untuk melayani perjalanan jarak jauh atau antarkota serta tempat untuk pergantian moda dari transportasi regional ke transportasi lokal

(kota/kabupaten). Fasilitas transportasi yang wajib tersedia di PKW seminimal mungkin adalah terminal tipe B.

Kecamatan Kadipaten saat ini memiliki satu simpul transportasi yaitu Terminal Tipe C Kadipaten. Terminal ini memiliki luas sebesar 10.325 m<sup>2</sup> terletak di Ruas Jalan Nasional Cirebon-Bandung. Berdasarkan Perpres Nomor 87 Tahun 2021 tentang Percepatan Pembangunan Kawasan Rebana dan Kawasan Jawa Barat Bagian Selatan, terminal ini terdaftar sebagai terminal tipe B. Pada kondisi di lapangan Terminal Kadipaten melayani 7 trayek Angdes dan 6 trayek angkutan AKDP. Berdasarkan kondisi tersebut Terminal Kadipaten beroperasi tidak sesuai fungsinya sebagai terminal tipe C dikarenakan melayani trayek AKDP. Selain itu, terdapat 2 trayek AKDP yang beroperasi di luar terminal. Bus-bus tersebut tidak masuk ke dalam terminal melainkan menaikkan dan menurunkan penumpang di kantor agen masing-masing. Akibatnya, jumlah penumpang yang menuju terminal akan berkurang dan angkutan umum enggan masuk ke dalam terminal karena dianggap sepi penumpang. Kebanyakan sopir Angkutan Pedesaan (Angdes) memilih untuk berhenti, menaikkan, dan menurunkan penumpang di daerah pertokoan di sekitaran luar terminal.

Berdasarkan Standar Pelayanan Minimum (SPM) pada Permenhub PM 40 Tahun 2015, ketersediaan fasilitas Terminal Kadipaten sebagai terminal tipe C sebesar 43%, sedangkan ketersediaan fasilitas sebagai terminal tipe B sebesar 34%. Ketersediaan fasilitas Terminal Kadipaten berdasarkan PM 24 Tahun 2021 hanya sebesar 24%. Ketersediaan fasilitas yang masih kurang mengakibatkan pelayanan terminal menjadi tidak optimal. Terminal ini juga tidak memiliki sirkulasi yang jelas, tidak adanya arus pemisah antara orang, angkutan umum dan kendaraan pribadi. Kondisi ini mengakibatkan arus pergerakan orang dan kendaraan bercampur menjadi satu yang dapat menimbulkan konflik arus. Konflik arus yang terjadi di dalam Terminal Kadipaten berpotensi membahayakan keselamatan pengguna jasa terminal.

Berdasarkan kondisi yang telah dijelaskan di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai "ANALISIS PENINGKATAN TIPE TERMINAL KADIPATEN DI KABUPATEN MAJALENGKA" agar menciptakan pelayanan transportasi yang optimal di Terminal Kadipaten kedepannya.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan permasalahan yang terjadi di lapangan, maka dapat diketahui identifikasi masalah yang ada sebagai berikut:

1. Terminal Kadipaten tidak beroperasi sesuai dengan fungsinya sebagai terminal tipe C dikarenakan melayani angkutan pedesaan (Angdes) dan angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP).
2. Terdapat perusahaan AKDP yang beroperasi di luar kawasan terminal yang menyebabkan rendahnya jumlah minat penumpang untuk naik dan turun di terminal sehingga angkutan umum memilih untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di luar kawasan terminal.
3. Ketersediaan fasilitas Terminal Kadipaten yang belum sesuai dengan PM 40 Tahun 2015 dan PM 24 Tahun 2021 menyebabkan rendahnya tingkat pelayanan terminal.
4. Rendahnya tingkat keselamatan pengguna jasa terminal dikarenakan tidak adanya sirkulasi yang jelas antara arus pergerakan orang, angkutan umum, dan kendaraan pribadi pada Terminal Kadipaten.

## **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan utama yang akan dikaji dalam Peningkatan Tipe Terminal Kadipaten dari tipe C menjadi tipe B di Kabupaten Majalengka adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana jumlah *demand* penumpang serta *demand* armada angkutan umum saat ini dan 5 tahun mendatang?
2. Bagaimana kebutuhan peningkatan fasilitas terminal yang perlu ditambah di Terminal Kadipaten sesuai dengan jumlah *demand* angkutan umum dan penumpang?
3. Berapa kebutuhan luas lahan untuk peningkatan Terminal Kadipaten dari tipe C menjadi tipe B?

4. Bagaimana kinerja ruas jalan di daerah pengawasan Terminal Kadipaten saat ini dan 5 tahun mendatang?
5. Bagaimana desain dan *layout* rencana Terminal Kadipaten setelah ditingkatkan menjadi tipe B?

## **1.4 Maksud dan Tujuan**

### **1.4.1 Maksud Penelitian**

Maksud dari penelitian ini adalah untuk menganalisa kebutuhan dalam peningkatan Terminal Kadipaten menjadi terminal tipe B serta mengusulkan desain terminal yang sesuai dengan kriteria agar dapat melayani angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan kota (angkot), dan angkutan pedesaan (angdes) secara optimal.

### **1.4.2 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi jumlah *demand* penumpang dan *demand* maupun dari armada angkutan umum pada saat ini dan 5 tahun mendatang.
2. Mengidentifikasi kebutuhan peningkatan fasilitas terminal yang perlu ditambah di Terminal Kadipaten sesuai dengan jumlah *demand* angkutan umum dan penumpang.
3. Mengidentifikasi kebutuhan luas lahan untuk peningkatan Terminal Kadipaten setelah ditingkatkan dari tipe C menjadi tipe B.
4. Mengidentifikasi kinerja ruas jalan di daerah pengawasan Terminal Kadipaten saat ini dan 5 tahun mendatang.
5. Merancang desain dan *layout* rencana Terminal Kadipaten setelah ditingkatkan menjadi tipe B.

## **1.5 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup pada penelitian ini bertujuan agar analisis dan pembahasan dapat dilakukan secara detail dan tidak menyimpang dari sasaran yang dituju. Adapun ruang lingkup yang diberikan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian adalah Terminal Tipe C Kadipaten dan wilayah di sekitar Terminal Kadipaten Kabupaten Majalengka.

2. Usulan perencanaan dan penambahan fasilitas terminal tipe B yang sesuai dengan standar dan peraturan desain fasilitas terminal angkutan umum.
3. Dalam penelitian ini tidak mengkaji mengenai proses pembangunan, biaya pembangunan, serta penanganan dampak lalu lintas.