

PENENTUAN LOKASI TERMINAL TIPE C DI KABUPATEN
SUBANG

LAPORAN KERJA PRAKTEK

*Diajukan untuk memenuhi kelulusan mata kuliah Kerja Praktik di Program Studi
Manajemen Transportasi*



Oleh :

HILDA AULIA MUKSIN
NPM. 13115075

SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI
BANDUNG

2018

Abstrak

Terminal merupakan salah satu komponen penting yang berfungsi sebagai pelayanan publik yang memegang peranan penting dalam pengaturan sirkulasi kendaraan umum dalam trayek, yang secara luas diperlukan oleh masyarakat. Kabupaten Subang sejak tahun 2017 sudah tidak lagi memiliki terminal angkutan kota dan berakibat dengan semrawutnya angkot yang tidak lagi memiliki tempat untuk beristirahat.

Metode yang diterapkan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan survey yang dilakukan selama kerja praktik di Dinas Perhubungan Kabupaten Subang. Data yang didapatkan kemudian diolah dan dilihat apakah sesuai dengan peraturan yang tercantum dalam KM No31/1995.

Hasil analisis yang diperoleh adalah didapat 2 lokasi yang banyak dilalui oleh rute trayek angkot baik perkotaan maupun pedesaan, yaitu di Jl.Pasarbaru dan Jl. Darmodiharjo. yang kemudian dibandingkan dari persyaratan yang ada seperti luas lahan yang dibutuhkan, kelas jalan dan bangkitan kegiatan. Didapat bahwa Jl. Darmodiharjo lebih cocok sebagai lokasi terminal tipe C karena memiliki luas lahan yang dibutuhkan yaitu $1562,5m^2$, kelas jalan yaitu kelas III dan bangkitan kegiatan yang berupa pemukiman dan pasar.

Kata Pengantar

Puji dan syukur penulis sampaikan kepada Allah Subhanahu Wa Ta'ala atas segala karunia dan rahmat-Nya sehingga laporan kerja praktik ini berhasil diselesaikan. Berdasarkan tema yang penulis ambil, yaitu tentang lokasi terminal maka dibuatlah laporan ini dengan judul **“Penentuan Lokasi Terminal Tipe C di Kabupaten Subang”**.

Adapun penulis ucapkan terimakasih kepada :

1. Ibu Hartati M. Pakpahan, ST., MT, selaku dosen pembimbing
2. Ibu Tita selaku Kepala. Bidang Angkutan DISHUB Kabupaten Subang
3. Bapak Achmad Z Effendy selaku praktisi pembimbing lapangan.
4. Seluruh Jajaran Bidang Transportasi Darat DISHUB Kabupaten Subang

Yang telah mendukung serta memberikan arahan dan bimbingannya hingga laporan ini dapat diselesaikan

Terlepas dari itu, Penulis menyadari masih banyak kekurangan yang mendasar pada laporan ini. Oleh karena itu, kritik dan saran sangat Penulis harapkan.

Bandung, September 2018

Hilda A Muksin

(NPM. 13115075)

Daftar Isi

Abstrak	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi.....	iv
Daftar Tabel	v
Daftar Gambar.....	vii
BAB IPENDAHULUAN	I-1
1.1 Latar Belakang Masalah	I-1
1.2 Perumusan Masalah.....	I-2
1.3 Tujuan dan Manfaat Pemecahan Masalah.....	I-2
1.4 Batasan Penelitian	I-2
1.5 Lokasi dan Waktu Pelaksanaan Kerja Praktik.....	I-2
1.6 Sistematika Penulisan.....	I-2
BAB II LANDASAN TEORI	II-1
2.1 Terminal	II-1
2.1.2 Jenis Terminal	II-2
2.1.3 Ketentuan Mengenai Terminal Angkutan Penumpang	II-2
2.1.4 Persyaratan Lokasi terminal	II-3
2.2 Trayek dan Rute	II-4
2.3 Angkutan Umum Perkotaan	II-6
2.4 Angkutan Pedesaan	II-7
2.5 Satuan Ruang Parkir (SRP)	II-9
2.6 Perhitungan Luas Lahan	II-9
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	III-1
3.1 Metodologi Penelitian	III-1
3.2 Pembahasan Flowchart.....	III-2
BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA.....	IV-1
4.1 Tugas Pokok dan Fungsi instansi	IV-1
4.2 Struktur Organisasi instansi.....	IV-1
4.3 Kegiatan Kerja Praktik	IV-2
4.4 Pengumpulan Data	IV-2

4.5 Pengolahan Data.....	IV-2
4.5.1 Peta Rute Trayek.....	IV-2
4.5.2 Perhitungan Luas Lahan	IV-4
BAB V ANALISIS	V-1
BAB VI KESIMPULAN	VI-1
DAFTAR PUSTAKA	A-1
LAMPIRAN.....	B-1

Daftar Tabel

Tabel 2.1	II-9
Tabel 4.1	IV-2
Tabel 4.2	IV-2
Tabel 4.3	IV-2
Tabel 5.1	V-1

Daftar Gambar

Gambar 3.1	III-1
Gambar 4.1	IV-3
Gambar 4.2	IV-3
Gambar 4.3	IV-4

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah system jalur penghubung yang menghubungkan titik simpul yang satu dengan titik simpul yang lainnya. Selain itu transportasi juga memiliki peranan penting sebagai salah satu factor yang mendukung aktifitas dan mobilitas penduduk dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Untuk menunjang kegiatan tersebut diperlukan sarana dan prasarana yang memadai.

Terminal merupakan salah satu komponen penting dalam system transportasi yang berperan sebagai titik penumpang dan barang masuk dan keluar dari suatu sistem. Terminal penumpang merupakan prasarana transportasi jalan untuk menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/ atau antar moda transportasi, serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Melihat fungsi tersebut, maka terminal penumpang merupakan fungsi pelayanan publik yang memegang peranan penting dalam pengaturan sirkulasi kendaraan umum dalam trayek, yang secara luas diperlukan oleh masyarakat.

Kabupaten Subang Sejak tahun 2017 tidak lagi memiliki terminal angkutan kota dikarenakan terminal yang selama ini melayani angkutan Antar Kota Dalam Kabupaten Subang diambil alih kewenangannya oleh pemerintah pusat (Kementrian Perhubungan) menjadi terminal Tipe A (yang melayani angkutan kota antar provinsi). Hal ini menyebabkan angkutan kota menjadi tidak terkendali/ semrawut. Banyaknya angkot yang beristirahat di pinggir jalan menyebabkan kemacetan, karena tidak adanya terminal yang menjadi tempat beristirahatnya angkot.

1.2 Perumusan Masalah

Bagaimana menentukan lokasi terminal Tipe C berdasarkan angkutan kota yang masih beroperasi?

1.3 Tujuan dan Manfaat Pemecahan Masalah

Untuk menentukan lokasi terminal Tipe C berdasarkan angkutan kota yang masih beroperasi.

1.4 Batasan Penelitian

Penelitian ini hanya meneliti penentuan lokasi terminal tipe C dengan berdasarkan angkutan kota yang masih beroperasi di kecamatan Subang.

1.5 Lokasi dan Waktu Pelaksanaan Kerja Praktik

Lokasi kerja praktik bertempat di Dinas Perhubungan Kabupaten Subang, dari tanggal 2 Juli 2018 hingga 14 September 2018, dan *contact person* yang bisa dihubungi adalah Ibu Dewi selaku Seksi kepegawaian no hpnya adalah 085222541633.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB 1 Pendahuluan

Bab ini berisi mengenai Latar belakang, Identifikasi Masalah, Tujuan Penelitian, Batasan Penelitian, Lokasi dan Waktu Kerja Praktik dan Sistematika Penulisan.

BAB 2 Landasan Teori

Bab ini berisi tentang teori pendukung dalam laporan kerja praktik ini.

BAB 3 Metodologi Penelitian

Bab ini berisi mengenai metodologi laporan kerja praktik yang digunakan serta mendeskripsikan bagaimana alurnya.

BAB 4 Pengumpulan dan Pengolahan Data

Bab ini berisi penjelasan tentang gambaran umum perusahaan tempat Kerja Praktik, struktur organisasi dari instansi yang bersangkutan dan kegiatan yang

dilakukan mahasiswa ketika Kerja Praktik serta pengumpulan dan pengolahan data

BAB 5 Analisis

Bab ini berisi analisis dari pengumpulan dan pengolahan data yang sudah ada.

BAB 6 Penutup

Bab ini berisi kesimpulan dan saran mengenai laporan kerja praktik ini.

Daftar Pustaka

Bab ini berisi informasi mengenai darimana saja bahan yang didapat di laporan kerja praktik ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Terminal

Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai ke tujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang (Departemen Perhubungan, 1996)

Dalam pencapaian pembangunan nasional peranan transportasi memiliki posisi yang penting dan strategi dalam pembangunan, maka perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib maka ditempat-tempat tertentu perlu dibangun dan diselenggarakan terminal.

Berdasarkan, *Juknis LLAJ*, 1995, Terminal Transportasi merupakan:

1. Titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum.
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas.
3. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang.
4. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

2.1.1 Fungsi Terminal

Berdasarkan, *Juknis LLAJ*, 1995. Fungsi Terminal Angkutan Jalan dapat ditinjau dari 3 unsur:

1. Fungsi terminal bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah, adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalulintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum.
3. Fungsi terminal bagi operator/pengusaha adalah pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

2.1.2 Jenis Terminal

Berdasarkan, *Juknis LLAJ*, 1995, Terminal dibedakan berdasarkan jenis angkutan, menjadi:

1. Terminal Penumpang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
2. Terminal Barang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

2.1.3 Ketentuan Mengenai Terminal Angkutan Penumpang

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 31/1995, Terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanannya dibagi menjadi:

1. Terminal Penumpang Tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
2. Terminal Penumpang Tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
3. Terminal Penumpang Tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

2.1.4 Persyaratan Lokasi Terminal

Penentuan lokasi terminal penumpang harus memperhatikan:

- rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan.
- rencana umum tata ruang
- kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal
- keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda.
- kondisi topografi, lokasi terminal.
- kelestarian lingkungan.

Persyaratan Lokasi Terminal Tipe A

- Terletak di Ibukota Propinsi, Kotamadya atau Kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara.
- Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA.
- Jarak antara dua terminal penumpang Tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya.
- Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal, sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di Pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.

Persyaratan Lokasi Terminal Tipe B

- Terletak di Kotamadya atau Kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi.
- Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB.
- Jarak antara dua terminal penumpang Tipe B atau dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau lainnya.
- Tersedia luas lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 2 ha di pulau lainnya.
- Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal, sekurang-kurangnya berjarak 50 meter di Pulau Jawa dan 30 meter di pulau lainnya.

Persyaratan Lokasi Terminal Tipe C

- Terletak di dalam wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan..
- Terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi IIIA. Tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan.
- Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal, sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

2.2 Trayek dan Rute

Trayek angkutan kota didefinisikan sebagai tempat-tempat angkutan kota secara tetap melayani penumpang yaitu dengan menaikkan dan menurunkannya. Suatu rute biasanya merupakan suatu lintasan tetap dari angkutan umum yang melewati beberapa daerah, angkutan umum secara rutin melayani calon penumpang dan di lain pihak calon penumpang menggunakan angkutan pada rute-rute tersebut. Ditinjau dari kepentingan penumpang, maka suatu rute hendaknya dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi penumpang, sedangkan ditinjau dari pihak pengelola angkutan, suatu rute yang baik adalah rute yang akan memperbesar tingkat pendapatan dan

memperkecil biaya operasi sehingga keseluruhan akan mempertinggi margin keuntungan.

Rute angkutan umum biasanya ditempatkan dan di lokasi yang memang diperkirakan ada calon penumpang yang dilayani. Pada umumnya, trayek angkutan umum yang melayani masyarakat dalam suatu wilayah jumlahnya lebih dari satu, maka ditinjau dari keseluruhan akan ada suatu sistem jaringan rute yaitu sekumpulan rute yang bersama-sama melayani kebutuhan umum masyarakat. Dalam sistem jaringan rute tersebut akan terjadi pertemuan dua rute atau lebih. Pada titik-titik yang dimaksud dimungkinkan terjadinya pergantian rute, karena pada kenyataan seorang penumpang tidak selamanya menggunakan hanya satu rute perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan (Warpani, 2002).

Menurut keputusan Menteri Perhubungan KM. 35 tahun 2003, jaringan trayek angkutan umum meliputi:

1. Trayek Lintas Negara yaitu trayek yang melalui batas negara.
2. Trayek Antar Kota Antar Propinsi yaitu trayek yang melewati lebih dari satu propinsi.
3. Trayek Antar Kota Dalam Propinsi yaitu trayek yang melalui antar daerah yang melalui antar daerah kabupaten dan kota dalam satu daerah propinsi.
4. Trayek Kota yaitu trayek yang keseluruhannya berada dalam wilayah kota.
5. Trayek Perkotaan yaitu trayek kota yang melalui perbatasan daerah kabupaten/ kota/ propinsi yang berdekatan.
6. Trayek Perdesaan yaitu trayek yang keseluruhannya berada dalam satu wilayah kabupaten.
7. Trayek Perbatasan yaitu trayek antar perdesaan yang berbatasan yang seluruhnya berada di daerah propinsi atau antar propinsi.

2.3 Angkutan Umum Perkotaan

Angkutan Umum Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibukota kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek, dengan sistem sewa atau dibayar. Ciri-ciri penawaran yang dimiliki angkutan umum perkotaan meliputi (*Dephub,1996*):

1. Pengelolaan Angkutan

Kebanyakan jenis usaha angkutan dimiliki perorangan, sekalipun ada yang berupa badan usaha. Banyak pemilik yang juga merangkap menjadi pengemudi, walaupun kendaraannya juga disewakan kepada awak pengemudi. Karena kemudahan masuk dan jumlah modal kecil, uang yang diperlukan bagi pembelian kendaraan dapat ditunjang dengan kredit yang murah, dan dengan kebijakan perpajakan, biasanya terdapat banyak pemilik yang berbeda-beda. Struktur ini menjurus kepada banyak usaha-usaha kecil yang bersaing secara hebat.

2. Ketenagakerjaan

Angkutan kota adalah suatu aktifitas padat karya, mengubah penyediaan akan dapat mengakibatkan implikasi yang sangat mendasar di bidang ketenagakerjaan. Kebanyakan operator membentuk asosiasi-asosiasi untuk memelihara kepentingan mereka.

3. Kualitas Pengemudi dan Kecelakaan

Pengoperasiannya untuk mendapatkan penumpang, antar pengemudi yang bersaing menjurus pada tingkah laku agresif di jalan, berhenti dan berangkat secara mendadak, memotong jalan kendaraan lain dan membuat gerakan-gerakan yang tak terduga. Kualitas kendaraan yang rendah, standar perawatan kurang, jam kerja pengemudi yang panjang diperkirakan menjadi penyebab terjadinya kecelakaan.

4. Pengaturan dan Pengawasan

Pengawasan kualitas dari pemerintah dapat dilaksanakan dengan hanya mengizinkan kendaraan di jalan yang mempunyai spesifikasi khusus. Kendaraan sering dicat secara mencolok dengan tanda identitas yang memungkinkan setiap pelanggaran rute atau daerah perijinan segera dapat diketahui. Pengawasan kuantitas mencoba untuk membatasi di jalan atau menunjuk rute-rute tertentu, dalam rangka mengurangi kepadatan yang berlebihan di terminal.

5. Pelayanan

Proses menunggu sampai muatan penuh sebelum berangkat dari terminal merupakan kehandalan yang rendah. Angkutan kota banyak melayani permintaan puncak dan mengurangi pelayanan di luar waktu sibuk serta pada waktu menjelang malam hari.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum adalah untuk menyelenggarakan pelayanan yang baik bagi masyarakat. Ukuran baik di sini dilihat dari kinerja operasi dan kualitas pelayanannya. Di daerah yang kepemilikan kendaraan tinggi sekalipun, tetap terdapat orang yang ternyata membutuhkan dan menggunakan sarana angkutan umum untuk tujuan ke tempat kerja, berbelanja, berwisata atau memenuhi kebutuhan sosial ekonomi lainnya.

2.4 Angkutan Pedesaan

Angkutan pedesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari terminal dan ke terminal tipe C. Ciri utama lain yang membedakan angkutan pedesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan (Warpani, 2002).

Angkutan pedesaan adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau

mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek. (Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tahun 2003).

Sistranas No. 49 (2005) menyebutkan bahwa angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan mempergunakan angkutan umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan kendaraan umum, pelayanan angkutan pedesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut.

1. Mempunyai jadwal tetap dan atau tidak terjadwal
2. Jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi
3. Pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif lebih lama
4. Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurang-kurangnya terminal C
5. Dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum
Kelengkapan kendaraan yang digunakan untuk angkutan pedesaan:
6. Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, Kanan, dan belakang kendaraan.
7. Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan dibagian depan dan belakang kendaraan.
8. Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan *ANGKUTAN PEDESAAN*.
9. Jati diri pengemudi ditempatkan pada *dashboard*.
10. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
11. Daftar tarif yang berlaku.

2.5 Satuan Ruang Parkir (SRP)

Penentuan satuan ruang parkir (SRP) berdasarkan jenis kendaraan dapat dilihat pada tabel 2. di bawah ini:

Tabel 2.1 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) Berdasarkan Jenis Kendaraan

No.	Jenis Kendaraan	SRP dalam m ²
1.	a. Mobil Penumpang Gol.I	2,30 x 5,00
	b. Mobil Penumpang Gol.II	2,50 x 5,00
	c. Mobil Penumpang Gol.III	3,00 x 5,00
2.	Bus/Truk	3,40 x 12,50
3.	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

2.6 Perhitungan Luas Lahan

Untuk menghitung luas lahan yang diperlukan untuk terminal tipe c bisa dengan menggunakan rumus perhitungan parkir

1. Indeks Parkir

$$IP = \frac{\text{Jumlah kendaraan/jam}}{\text{Kapasitas Parkir}} \dots\dots\dots 1$$

Dimana ;

IP : Indeks Parkir

2. Faktor Kebutuhan Ruang Parkir

$$FKP = \frac{\text{Jumlah kendaraan/jam}}{\text{Luas Lahan Parkir}} \dots\dots\dots 2$$

Dimana :

FKP : Faktor Kebutuhan Parkir

3. Kebutuhan Ruang Parkir

a. Rata-rata Durasi Parkir

$$D = \frac{\text{Kendaraan Parkir}}{\text{Tempat yang ada}} \dots\dots\dots 3$$

Dimana :

D : Rata-rata Durasi Parkir

b. Jumlah Ruang Parkir Yang Dibutuhkan

$$Z = \frac{\text{Jumlah kendaraan} \times \text{Rata - rata durasi parkir}}{\text{Periode waktu parkir}} \dots\dots\dots 4$$

$$\text{Dimana : } Z = \frac{Y \times D}{P}$$

Z : Kebutuhan ruang parkir

Y : jumlah kendaraan yang parkir

D : Rata-rata durasi parkir

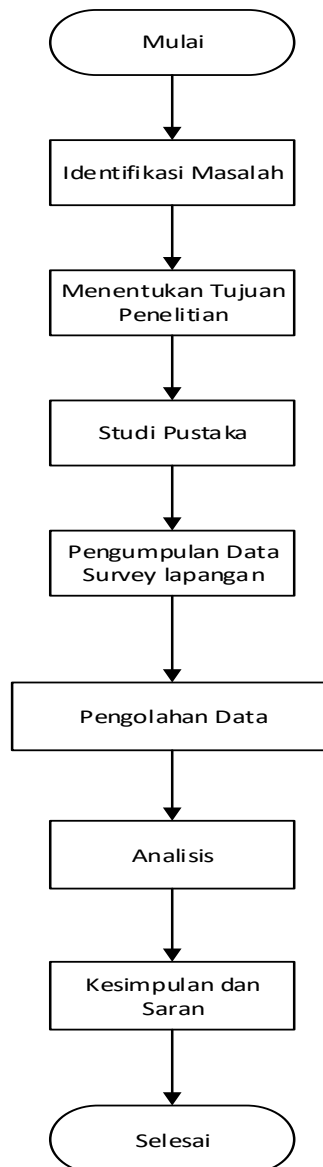
P : Periode waktu parkir

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metodologi Penelitian

Dalam upaya melaksanakan penelitian ini dibutuhkan suatu proses yang terstruktur dan sistematis. Adapun langkah-langkah penyelesaian masalah penelitian adalah sebagai berikut



Gambar 3.1 Flowchart Penelitian

3.2 Pembahasan Flowchart

1. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dilakukan untuk mengetahui situasi dan kondisi yang sebenarnya berdasarkan fakta-fakta dan teori yang berkaitan dengan permasalahan.

2. Menentukan Tujuan Penelitian

Setelah menentukan identifikasi masalah, penulis menentukan tujuan penelitian yang menjadi dasar dari penelitian ini. Yaitu untuk menentukan lokasi terminal Tipe C berdasarkan angkutan kota yang masih beroperasi.

2. Pengumpulan Data

Data yang diperoleh merupakan hasil survey selama melakukan kerja praktik di Dinas Perhubungan Kabupaten Subang pada tanggal 2 Juli 2018 sampai 14 September 2018

3. Pengolahan Data

Pengolahan data dengan menggunakan bantuan google earth untuk bisa mengetahui peta rute trayek angkot dan mendapatkan lokasi terminal yang sesuai dengan persyaratan terminal yang ada. Serta menentukan luas lahan dengan menggunakan perhitungan parkir.

4. Analisis

Analisis dilakukan untuk memperjelas permasalahan yang ada berdasarkan tujuan dari penelitian ini

5. Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan hasil analisis, dapat diambil kesimpulan dan memberikan saran dari hasil penelitian ini.

BAB IV

PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

4.1 Tugas Pokok dan Fungsi Instansi

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yang dipimpin oleh Kepala Dinas dan berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah. Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok membantu Bupati melaksanakan urusan Pemerintahan dibidang Perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada Pemerintah Kabupaten. Dan untuk melaksanakan tugas pokok tersebut Dinas Perhubungan Kabupaten Subang memiliki fungsi sebagai berikut

1. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
2. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Bupati ;
3. Pembinaan dan pelaksanaan kegiatan teknis operasional di bidang perhubungan
4. Pengelolaan administrasi umum, meliputi urusan umum, perencanaan, kepegawaian, keuangan, dan Barang Daerah serta perlengkapan dinas.

4.2 Struktur Organisasi Instansi

Dalam menjalankan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Makassar untuk pelayanan yang sebaik-baiknya kepada masyarakat, struktur organisasi merupakan hal yang penting dalam suatu organisasi pemerintah ataupun organisasi swasta. Dinas Perhubungan memiliki perangkat organisasi yang tercantum dalam struktur Organisasi sebagai berikut:

1. Kepala Dinas:
2. Sekretaris, terdiri dari:

- a. Sub Bagian Perencanaan, Umum dan Kepegawaian
 - b. Sub Bagian Keuangan dan Barang Daerah
3. Bidang Angkutan, terdiri dari:
- a. Seksi Angkutan Darat
 - b. Seksi Angkutan Laut
 - c. Seksi PKB dan Perbengkelan
4. Bidang Teknik Sarana dan Prasarana, terdiri dari:
- a. Seksi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas
 - b. Seksi Parkir
 - c. Seksi Terminal
5. Bidang Lalu Lintas, terdiri dari:
- a. Seksi Rekayasa Lalu Lintas
 - b. Seksi Keselamatan dan Penanggulangan Laka Lalin
 - c. Seksi Dal'Ops dan Ketertiban Lalu Lintas

4.3 Kegiatan Kerja Praktik

Tabel 4.1 kegiatan kerja praktik dicantumkan dalam lampiran.

4.4 Pengumpulan Data

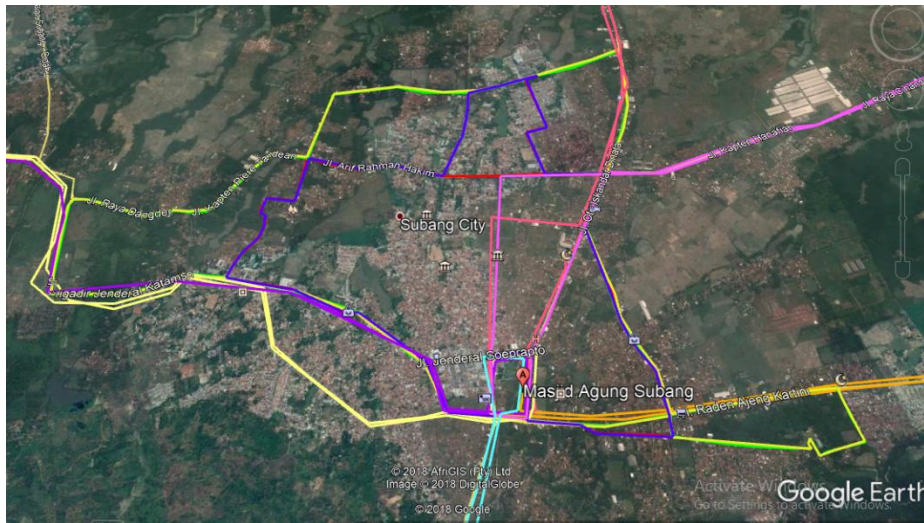
Penelitian ini dilakukan dengan cara mengumpulkan informasi yang diperoleh dari data dinas perhubungan yang dilaksanakan pada tanggal 2 Juli 2018 sampai 14 September 2018. Data disajikan dalam bentuk tabel yaitu tabel 4.2 dan tabel 4.3 dan dicantumkan di dalam lampiran.

4.5 Pengolahan Data

Pengolahan data yang dilakukan adalah sebagai berikut

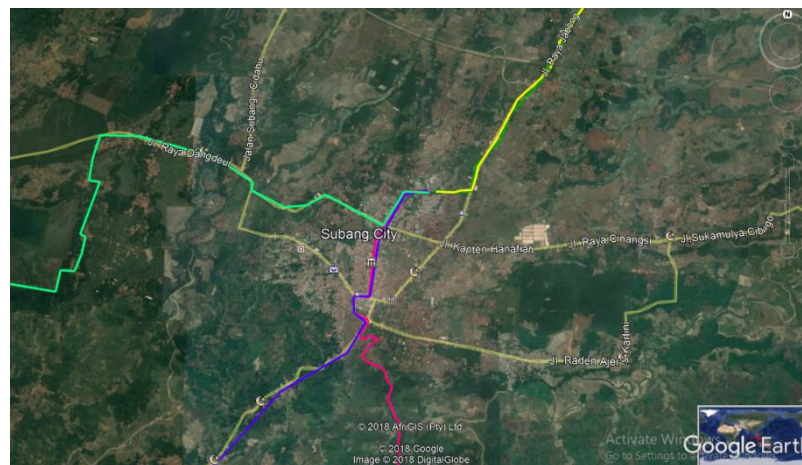
4.5.1 Peta Rute Trayek

Berdasarkan data rute trayek angkutan kota yang ada kemudian dibuat peta rutenya



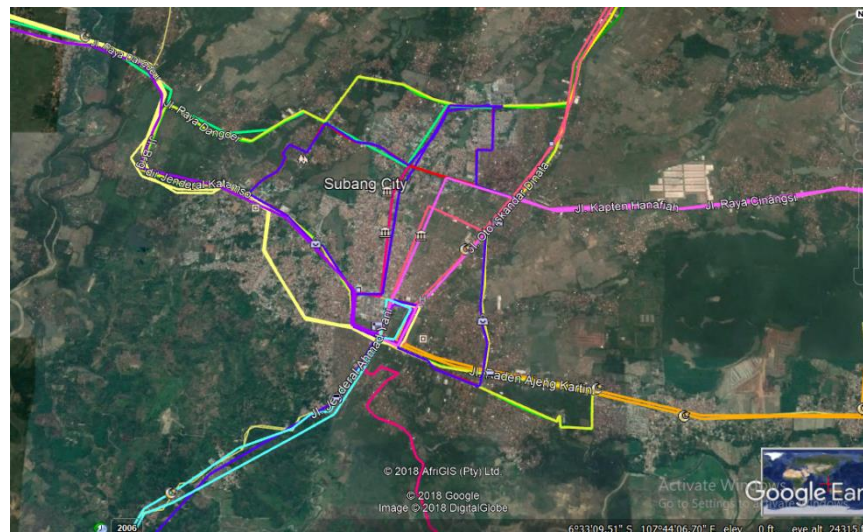
Gambar 4.2 Peta Rute Trayek Angkutan Kota

Dan untuk angkutan pedesaan peta rutanya sebagai berikut



Gambar 4.3 Peta Rute Trayek Angkutan Pedesaan

Dan di bawah ini merupakan gambar peta angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan di kabupaten subang.



Gambar 4.4 Peta Rute Trayek Angkutan Kota Dan Pedesaan

Didapat dua titik lokasi yang banyak dilalui oleh trayek angkot baik perkotaan maupun pedesaan.

4.5.2 Perhitungan Luas Lahan

1. Jl. Pasar Baru

a. Luas lahan existing 700m^2

b. SRP $2,50 \times 5,00$

c. Kapasitas parkir $\frac{700}{12.5} = 56$ kendaraan

d. indeks parkir $\frac{25}{56} = 0,446$ jam

e. Kebutuhan lahan parkir $\frac{25 \times 0.446}{1} = 11$ kendaraan

f. Luas lahan (SRP \times Kebutuhan lahan parkir) = $137,5 \text{ m}^2$

g. Total luas lahan yang dibutuhkan (Luas lahan existing + Luas lahan)
= $837,5 \text{ m}^2$

2. Jl. Darmodihardjo

a. Luas lahan existing 1500m^2

b. SRP $2,50 \times 5,00$

- c. kapasitas parkir $\frac{1500}{12.5} = 120$ kendaraan
- d. indeks parkir $\frac{25}{120} = 0,209$ jam
- e. kebutuhan lahan parkir $\frac{25 \times 0.209}{1} = 5$ kendaraan
- f. Luas lahan (SRP \times Kebutuhan lahan parkir) = $62,5 \text{ m}^2$
- g. Total luas lahan yang dibutuhkan (Luas lahan existing + Luas lahan)
= $1562,5 \text{ m}^2$

BAB V

ANALISIS

Dari gambar peta rute trayek angkutan perkotaan dan pedesaan didapat 2 titik yang banyak dilalui baik oleh angkutan perkotaan maupun pedesaan yaitu di Jl Pasar Baru, dan di Jl. Darmodihardjo.

Tabel 5.1 Perbandingan Lokasi Terminal

Kriteria	Jl. Pasarbaru	Jl. Darmodiharjo
Luas lahan exist	700 m ²	1500 m ²
Kebutuhan lahan	Tidak memenuhi	Memenuhi
Kelas Jalan	III	III
Sumber bangkitan	Kompleks pertokoan Pujasera Sekolah Hotel Rumah Sakit	Pasar Panjang Komplek perumahan
Jumlah trayek yang melalui	Angkutan perkotaan 8 Angkutan pedesaan 2	Angkutan perkotaan 4 Angkutan pedesaan 4

BAB VI

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan didapat bahwa lokasi terminal di Jl. Pasarbaru tidak memenuhi salah satu persyaratan yang ada yaitu tidak tersedianya lahan. Sedangkan di Jl. Darmodharjo memenuhi seluruh persyaratan yang ada. Baik dari ketersediaan lahan yaitu sebesar 1562,5 m², kelas jalan III rute angkutan yang melalui jalan tersebut dan sumber bangkitan yang berupa pemukiman dan pasar.

DAFTAR PUSTAKA

Keputusan Menteri Perhubungan No.31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan

Messah, Yunita A., Kanny, Roky A.E.Lay., Rizal, Andi Hidayat. 2012. Analisis Kebutuhan Lahan Parkir Di Rumah Sakit Umum Daerah Prof. Dr. W.Z. Johannes Kupang. Jurnal Teknik Sipil. Vol. 1 No. 4 September (87-100)

Putra, Adhietya Hertofi Kencana. 2009. Desain Terminal Angkutan (Studi Kasus Terminal Ponorogo, Jawa Timur). Skripsi. Tidak Diterbitkan. Fakultas Teknik. Universitas Atmajaya: Yogyakarta

Sulistio, Ade Dwi Rio., D, Ira Safitri ST, MSi. Kajian Alternatif Lokasi Terminal Tipe C di Kecamatan Talaga Kabupaten Majalengka. Prosiding Penelitian Sivitas Akademika Unisba (Sains dan Teknologi)

Tamila, Priskila Gedoa. 2013. Perencanaan Terminal Angkutan Darat Pedesaan Di Kecamatan Lirung. Jurnal Sipil Statik Vol.1 No.4, Maret 2013 (240-247)

LAMPIRAN

Tabel 4.1 Tabel Kegiatan Kerja Praktik

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	2 Juli 2018	Audiensi dengan Dinas Perhubungan dan penempatan pada bidang angkutan	
2	3 Juli 2018	Orientasi tentang tugas dan wewenang pada bidang angkutan	
3	4 Juli 2018	Membantu input laporan	
4	5 Juli 2018	Tidak ada kegiatan	
5	6 Juli 2018		
6	9 Juli 2018	Bimbingan ke bandung	
7	10 Juli 2018	Apel mingguan Membantu input laporan dan menstempel berkas laporan	
8	11 Juli 2018	Input validasi	
9	12 Juli 2018	Tidak ada kegiatan	
10	13 Juli 2018		
11	16 Juli 2018		
12	17 Juli 2018	Apel mingguan Membantu penerbitan validasi	
13	18 Juli 2018	Input Validasi ke arsip	
14	19 Juli 2018	Membantu input laporan	
15	20 Juli 2018		
16	23 Juli 2018		
17	24 Juli 2018	Apel mingguan Input data izin trayek	
18	25 Juli 2018	Membantu input laporan dan membantu mengurus surat yang perlu diteruskan ke kepala bidang	
19	26 Juli 2018	Tidak ada kegiatan	
20	27 Juli 2018		
21	30 Juli 2018		
22	31 Juli 2018	Apel Mingguan Membantu input laporan	
23	1 Agustus 2018	Tidak ada kegiatan	
24	2 Agustus 2018	Tidak ada kegiatan	
25	3 Agustus 2018		
26	6 Agustus 2018		
27	7 Agustus 2018	Apel Mingguan Membantu Penerbitan izin insidentiil	
28	8 Agustus 2018	Input data izin insidentiil ke arsip	
29	9 Agusts 2018	Tidak ada kegiatan	
30	10 Agustus 2018		
31	13 Agustus 2018		
32	14 Agustus 2018	Apel Mingguan	

		Tidak ada kegiatan	
33	15 Agustus 2018	Tidak ada kegiatan	
34	16 Agustus 2018	Membantu Input Validasi ke arsip	
35	17 Agustus 2018	Libur Hari kemerdekaan	
36	20 Agustus 2018		
37	21 Agustus 2018	Apel Mingguan Tidak Ada kegiatan	
38	22 Agustus 2018	Libur Idu Adha	
39	23 Agustus 2018	Membantu input surat ke arsip dan memabntu mengurus surat ke kepala bidang dan secretariat	
40	25 Agustus 2018		
41	27 Agustus 2018		
42	28 Agustus 2018	Apel Mingguan Membantu input Laporan ke arsip	
43	29 Agustus 2018	Membantu Membuat penerbitan izin Trayek	
44	30 Agustus 2018	Membantu megurus surat ke kepala bidang	
45	31 Agustus 2018		
46	3 September 2018		
47	4 September 2018	Apel Mingguan	
48	5 September 2018	Membantu input surat ke arsip	
49	6 September 2018	Tidak ada kegiatan	
50	7 September 2018		
51	10 September 2018		
52	11 September 2018	Libur Muharram	
53	12 September 2018	Membantu membuat izin insidentiil dan membantu input surat ke arsip	
54	13 September 2018	Tidak ada kegiatan	
55	14 September 2018		

Tabel 4.2 Data Angkutan Kota

NO.	LINTASAN/ KODE TRAYEK	ROUTE / LINTASAN	JARAK (KM)	JUMLAH KENDARAAN				
				ALOKASI	REALISASI			JUMLAH
					M.P. <10	Non Bis 10-15	Bis 16-23	
1	04.01.0001 A	Pasar Baru-Otista-DI.Panjaitan-Emo Kurniaatmaja-S.Parman-A.Yani-Suprpto-W.Gofarana-Ade Irma Suryani-Agus Salim-MT.Hartono-KH.Dewantara-AR.Hakim-Sutoyo-Perumnas-Pasar Baru.	12.5	70	0	54	0	54
2	04.01.0002 A	Pasar Baru-KS.Tubun-AR.Hakim-KH.Dewantara-MT.Haryono-Sompi-A.Yani-Suprpto-W.Gofarana-S.Parman-Emo Kurniaatmaja-DI.Panjaitan-Otista-Sutoyo-Perumnas-Pasar Baru.	12.5	70	0	65	0	65
3	04.01.0003 A	Pasar Baru-Otista-DI.Panjaitan-Cibarola-RSS.Sidodadi-Puskesmas Cikalapa-E.Nata Sukarya-S.Parman-Ade Irma Suryani-Panji-MT.Haryono-RS.Ciereng-Wera-Tendean-Pondok Gede-Pasar Baru.	13.5	20	0	0	0	0
4	04.01.0004 A	Pasar Baru-Pondok Gede-Tendean-Wera-RS.Ciereng-MT.Haryono-Panji-Ade Irma Suryani-S.Parman-E.Natasukarya-Puskesmas Cikalapa-RSS.Sidodadi-Cibarola-DI.Panjaitan-Otista-Pasar Baru	13.5	20	0	0	0	0

5	04.01.0005 A	Cibogo-Cipaku- Kapt.Hanafiah-Otista- W.Gofarana-A.Yani- Sutaatmaja-Sutoyo- Kapt.Hanafiah-Cipaku- Cibogo	10	25	0	23	0	23
6	04.01.0006 A	Wanareja-Nyimplung- RA.Kartini-S.Parman- A.Yani-Suprpto- W.Goparana-S.Parman- RA.Kartini-Nyimplung- Wanareja	10	20	0	0	0	0
7	04.01.0007 A	Sembung-Jabong- Cilameri-Otista- W.Gofarana-Ade Irma Suryani-A.Yani- Sutaatmaja-Pejuang 45- Otista-Jabong-Sembung	10	20	0	1	0	1
8	04.01.0008 A	Lempar-Tanjung Wangi- A.Yani-Suprpto- W.Gofarana-Ade Irma Suryani-A.Yani-Tanjung Wangi-Lempar	11	40	0	2	0	2
9	04.01.0009 A	Dawuan-Wangunreja- Dangdeur-Wera-Sompi- Panji-Ade Irma Suryani- A.Yani-Suprpto- W.Gofarana-A.Irma - Panji-Sompi-Wera- Dangdeur-Wangunreja- Dawuan	10	40	0	3	0	3
10	04.01.0010 A	Cidahu-Dangdeur-Wera- MT.Haryono-A.Salim- Ade Irma Suryani- Suprpto-W.Gofarana- Ade Irma Suryani- A. Salim-MT. Haryono- Wera-Cidahu	10	40	0	19	0	19

Tabel 4.3 Data Angkutan Pedesaan

NO.	LINTASAN/ KODE TRAYEK	ROUTE / LINTASAN	JARAK (KM)	JUMLAH KENDARAAN				
				ALOKASI	REALISASI			JUMLAH
					M.P. <10	Non Bis 10-15	Bis 16-23	
1	04.01.0014 B	Pasar Baru-Subang- Cimerta-Bantarsari. PP	8	10	0	0	0	0
2	04.01.0015 B	Pasar Baru-Subang- Tanjung Wangi-Aul- Cimenteng.PP	18	10	0	2	0	2
3	04.01.0016 B	Dawuan-Melong- Sagalaherang.PP	17	10	0	0	0	0
4	04.01.0040 B	Subang-Jalancagak.PP	16	30	0	15	0	15
5	04.01.0050 B	Subang-Jalancagak- Ciater.PP	25	60	0	59	0	59
6	04.01.0047 B	Subang-Pagaden- Cipunagara.PP	24	25	0	22	0	22