

Evaluasi Efektivitas Terminal Penumpang Cileunyi

Azmi Nofal Farghani, Tonny Judiantono*

Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Bandung, Indonesia.

ARTICLE INFO

Article history :

Received : 6/3/2023

Revised : 6/7/2023

Published : 20/7/2023



Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

Volume : 3

No. : 1

Halaman : 83 - 90

Terbitan : Juli 2023

ABSTRAK

Sistem transportasi dipengaruhi oleh perkembangan wilayah yang dinamis, salah satunya Terminal Cileunyi sebagai simpul transportasi di Kabupaten Bandung yang memiliki permasalahan keterbatasan lahan dan fasilitas penunjang yang kurang baik sehingga mempengaruhi efektivitas operasional terminal penumpang. Tujuan penelitian ini untuk menilai efektivitas penyelenggaraan Terminal Cileunyi, baik sebagai terminal tipe B maupun terminal tipe C. Penelitian ini menggunakan metoda penelitian berdasarkan aksesibilitas terminal, integrasi terminal, sinkronisasi kebijakan, fasilitas pelayanan, dan jarak antar terminal. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa Terminal Cileunyi hanya efektif beroperasi untuk mendukung layanan angkutan kota ketika diimplementasikan sebagai terminal tipe C, tetapi tidak sebagai terminal tipe B karena secara kebijakan tidak satu visi, prasarana dan sarana yang tersedia belum mampu memenuhi standar pelayanan.

Kata Kunci : Transportasi; Efektivitas; Terminal Penumpang.

ABSTRACT

The transportation system is influenced by dynamic regional developments, one of which is the Cileunyi Terminal as a transportation node in Bandung Regency, which has problems with limited land and poor supporting facilities that affect the operational effectiveness of the passenger terminal. The purpose of this study was to assess the effectiveness of the operation of the Cileunyi Terminal, both as a type B terminal and as a type C terminal. This study used a research method based on terminal accessibility, terminal integration, policy synchronization, service facilities, and distance between terminals. The findings of this study indicate that the Cileunyi Terminal is only effective in operating to support city transportation services when it is implemented as a type C terminal but not as a type B terminal because the policy does not have a vision and the infrastructure and facilities available have not been able to meet service standards.

Keywords : Transportation; Effectiveness; Passenger Terminal.

@ 2023 Jurnal Riset Perencanaan Wilayah dan Kota Press. All rights reserved.

A. Pendahuluan

Perencanaan tata ruang bersifat dinamis karena perkembangan wilayah yang mempengaruhi pola kehidupan masyarakat secara berkesinambungan sehingga harus dapat memberikan keberlanjutan dalam pemanfaatan ruang tersebut. Kebijakan tata ruang erat kaitannya dengan kebijakan transportasi yang secara fisik menjadi akses penghubung antara satu ruang dengan ruang lainnya [1]. Terminal penumpang merupakan prasarana transportasi yang difungsikan sebagai tempat naik-turun penumpang, mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum, dan tempat perpindahan moda, baik intramoda maupun antarmoda angkutan [2].

Hingga kini, penggunaan terminal tetap sangat penting dalam mendukung pergerakan masyarakat, meningkatkan aktivitas ekonomi, dan mengembangkan sektor pariwisata di wilayah tersebut[3]. Jika akses transportasi umum terbentuk dan tersusun, maka fasilitas akan berkembang dan menggunakan kendaraan umum akan menjadi lebih menarik[4]. Seiring dengan meningkatnya aktivitas moda transportasi, maka kebutuhan akan kawasan terminal harus mengikuti sehingga dapat mendukung aktivitas masyarakat[5]. Agar kinerja sistem transportasi jalan dapat berjalan lancar, maka kinerja terminal sebagai bagian dari mata rantai juga harus optimal[6].

Proses transportasi membutuhkan suatu sarana dan prasarana sebagai koordinasi antara proses pergerakan penumpang dengan komponen di dalamnya yang diselenggarakan agar proses transportasi penumpang dapat dicapai secara optimum dalam skala ruang dan waktu dengan memperhatikan faktor keamanan, kenyamanan, dan kelancaran, serta efisiensi atas waktu dan biaya [7]. Efektivitas sebagai suatu pemanfaatan atas sumber daya, sarana, dan prasarana yang telah ditetapkan sebelumnya. Tingkat efektivitas dapat diukur dengan membandingkan antara rencana atau target yang telah ditentukan dengan hasil yang dicapai atas kegiatan tersebut.

Terminal Cileunyi merupakan salah satu terminal penumpang di Kabupaten Bandung yang berlokasi di Kecamatan Cileunyi yang memiliki nilai historis bagi masyarakat setempat karena menjadi tempat transit penumpang yang menuju Kota Bandung dan kota sekitarnya. Terminal Cileunyi pertama kali beroperasi sekitar tahun 1970-an dengan cakupan pelayanan terhadap angkutan kota dan angkutan antarkota dalam provinsi di Jawa Barat. Terminal ini berdiri di lahan milik Pemerintah Desa Cileunyi Wetan dengan sistem sewa lahan. Sekitar tahun 1990-an, pembangunan jalan tol Cileunyi-Padalarang (Tol Padaleunyi) selesai dan dioperasikan untuk menghubungkan wilayah timur dan barat kawasan Bandung Raya yang berdampak pada penurunan cakupan pelayanan Terminal Cileunyi hingga saat ini hanya melayani angkutan kota saja karena angkutan antarkota dalam provinsi mengakses Tol Padaleunyi tanpa perlu berhenti di dalam terminal.

Secara *de facto*, Terminal Cileunyi memiliki klasifikasi sebagai Terminal Tipe C karena dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Bandung dan memiliki cakupan pelayanan angkutan kota. Tetapi secara *de jure*, Terminal Cileunyi telah ditetapkan sebagai Terminal Tipe B dalam Peraturan Gubernur Jawa Barat Nomor 21 Tahun 2014 tentang Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Jawa Barat dan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat 2009-2029. Perbedaan klasifikasi penyelenggaraan terminal secara eksisting dengan kebijakan tersebut menyebabkan ketidaktegasan status Terminal Cileunyi sebagai simpul transportasi. Terminal Cileunyi memiliki enam trayek angkutan yang aktif beroperasi. Trayek angkutan tersebut berupa angkutan lokal dalam kabupaten dan angkutan lokal lintas kabupaten. Sementara itu, angkutan antarkota dalam provinsi tidak melakukan transit di dalam Terminal Cileunyi, melainkan berhenti di persimpangan Jalan Raya Sindangsari-Cipacing sehingga muncul titik-titik terminal yang tidak resmi, yakni terminal bayangan.

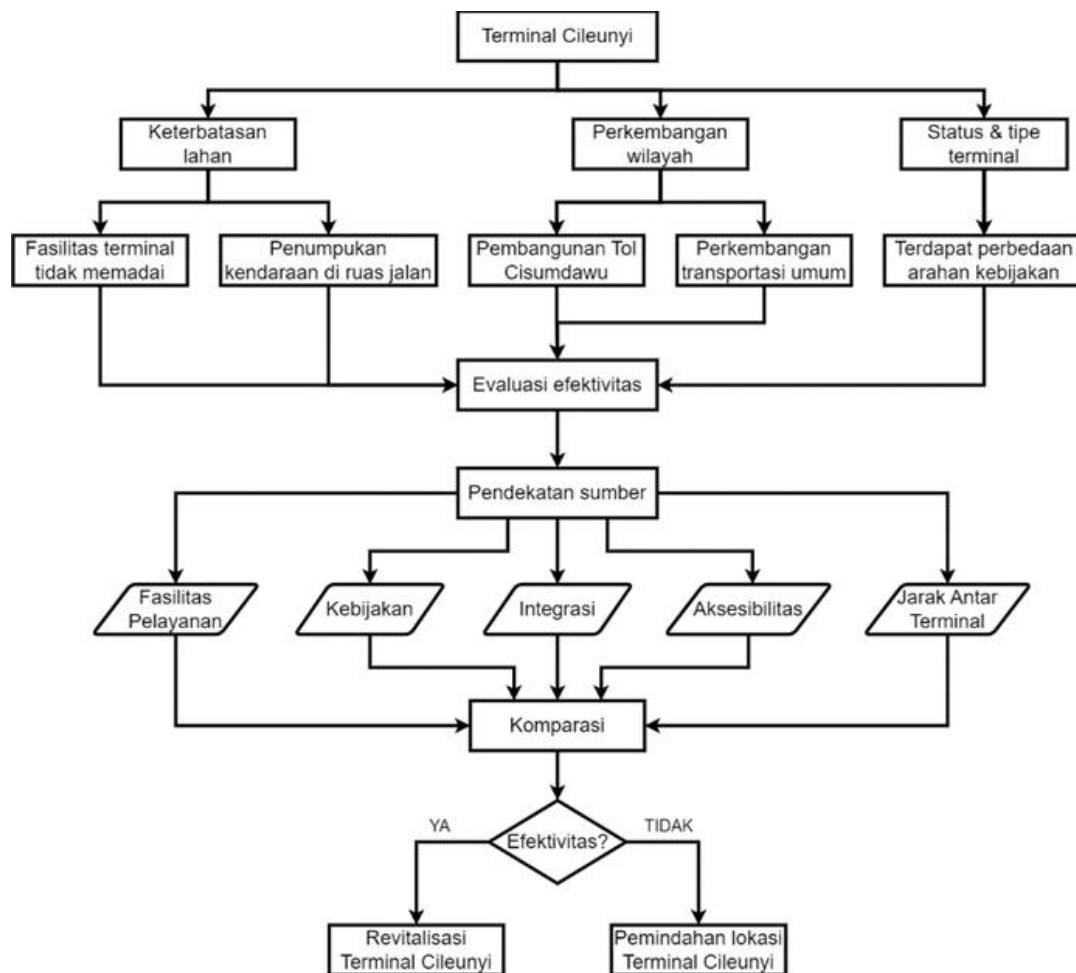
Aksesibilitas dan integrasi dengan kawasan/bangunan strategis di sekitar lokasi terminal turut mempengaruhi efektivitas penyelenggaraan Terminal Cileunyi yang disebabkan perkembangan wilayah secara berkesinambungan, salah satunya pembangunan jalan tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Tol Cisumdawu) yang terhubung secara langsung dengan jalan tol Padaleunyi memiliki tujuan menghubungkan Kawasan Bandung Raya dengan Kawasan Metropolitan Rebana.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah keterbatasan lahan paska pemindahan lokasi terminal ke kawasan pasar kecamatan sehingga menyebabkan penyediaan fasilitas pelayanan terminal tidak memadai dan tidak dapat menampung angkutan kota yang beroperasi melintasi Terminal Cileunyi. Permasalahan lainnya adalah tingkat pemanfaatan terminal oleh

masyarakat berkurang seiring maraknya penggunaan kendaraan pribadi untuk tujuan mobilitas masyarakat, serta adanya pembangunan infrastruktur jalan Tol Cisumdawu yang menghubungkan Kawasan Bandung Raya dengan Kawasan Metropolitan Rebana. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengevaluasi efektivitas penyelenggaraan Terminal Cileunyi yang telah beroperasi.

B. Metode Penelitian

Peneliti menggunakan metode teknik analisis kuantitatif dan kualitatif dengan menggunakan pendekatan sumber (*resource approach*) terhadap sumber daya fisik dan nonfisik atas penyelenggaraan Terminal Cileunyi. Sebagaimana dikemukakan dalam penelitian Prastya [8], *resource approach* berfokus pada tingkat hasil penyelenggaraan terminal penumpang untuk memperoleh sumber daya, baik sumber daya fisik maupun sumber daya nonfisik. Dasar pemilihan *resource approach* dalam penelitian ini adalah keterbukaan sistem dari penyelenggaraan Terminal Cileunyi terhadap lingkungannya. Keterbukaan sistem penyelenggaraan Terminal Cileunyi sebagai sektor publik dalam lingkup transportasi umum sehingga memiliki hubungan yang merata dengan lingkungannya, dimana lingkungannya turut memberikan sumber-sumber yang merupakan input dari penyelenggaraan Terminal Cileunyi dan *input* tersebut akan kembali pada lingkungannya, sehingga tercipta hubungan timbal balik antara Terminal Cileunyi dengan lingkungannya. Sementara itu, sumber-sumber yang terdapat pada lingkungannya seringkali bersifat langka dan bernilai tinggi sehingga segala sumber, baik informasi maupun data akan bermakna untuk melakukan evaluasi terhadap efektivitas penyelenggaraan Terminal Cileunyi.



Gambar 1. Kerangka Pikir Penelitian

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi lapangan dan studi pustaka. Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknis analisis deskriptif, teknik sintesis data, dan teknik analisis *overlay* spasial.

C. Hasil dan Pembahasan

Sinkronisasi Kebijakan Penyelenggaraan Terminal Cileunyi

Berdasarkan hasil perbandingan penetapan Terminal Cileunyi dalam setiap kebijakan yang ada, teridentifikasi bahwa terjadi ketidaksamaan visi dalam arahan pengembangan Terminal Cileunyi sebagai simpul transportasi, baik dalam skala Kabupaten Bandung maupun Provinsi Jawa Barat. Secara eksisting, Terminal Cileunyi masih dikelola Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung yang mengindikasikan bahwa tipe Terminal Cileunyi adalah Terminal Tipe C dengan skala pelayanan untuk angkutan kota. Akan tetapi, menilik penetapan tipe terminal dalam RTRW Provinsi Jawa Barat, Terminal Cileunyi merupakan Terminal Tipe B eksisting seharusnya sudah dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat mengacu pada kewenangan penyelenggaraan terminal penumpang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021.

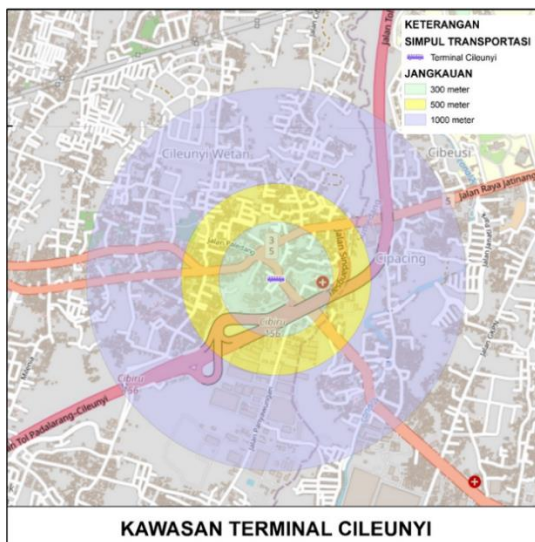
Tabel 1. Perbandingan Kebijakan Penetapan Terminal Cileunyi

RTR Cekungan Bandung	RTRW Provinsi Jawa Barat	RTRW Kabupaten Bandung	Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Jawa Barat
Tidak disebutkan status Terminal Cileunyi sebagai Terminal Tipe A maupun Terminal Tipe B	Disebutkan bahwa Terminal Cileunyi merupakan Terminal Tipe B eksisting dalam peta struktur ruang	Disebutkan terdapat rencana pengembangan Terminal Cileunyi menjadi Terminal Tipe A	Disebutkan bahwa terdapat rencana optimalisasi dan pembangunan Terminal Tipe B

Sumber: Hasil Penelitian, 2022.

Aksesibilitas dan Integrasi Terminal

Berdasarkan kondisi geometrinya, Terminal Cileunyi yang terhubung secara langsung dengan Jalan Raya Lingkar Cileunyi memiliki 3 lajur satu arah. Status dan fungsi jalan di lokasi Terminal Cileunyi termasuk jalan arteri primer, yaitu jalan yang menghubungkan antarpusat kegiatan nasional atau antara Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Mengacu pada pertimbangan dan kriteria lokasi simpul terminal tipe B dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan [9], maka lokasi Terminal Cileunyi telah memenuhi kriteria lokasi karena berada pada kelas jalan arteri primer. Berikut adalah volume lalu lintas harian per jam di Jalan Raya Cipacing-Sindangsari yang merupakan akses jalan langsung menuju Terminal Cileunyi.



Gambar 2. Radius Pelayanan Terminal Cileunyi

Mengacu TOD Standard 3.0 [10], Terminal Cileunyi yang merupakan simpul transportasi dalam layanan angkutan umum menghubungkan secara langsung ke *rapid transit*, yaitu halte angkutan bus kota rute Jatinangor-Dipatiukur dalam jarak 500 meter dengan berjalan kaki. Jarak tersebut merupakan jarak berjalan kaki maksimum yang dapat diterima untuk orang berjalan kaki dari simpul transportasi menuju rapid transit. Akan tetapi, lokasi Terminal Cileunyi belum memiliki jaringan jalur pejalan kaki yang lengkap dan sepenuhnya dapat diakses. Hal ini karena minimnya jalur pedestrian yang tersedia dan tingginya bukaan bangunan terhadap jaringan jalan sehingga tempat tujuan tidak terhubung satu sama lain dengan Terminal Cileunyi.

Tabel 2. Integrasi Terminal Cileunyi Terhadap Kawasan di Sekitarnya

Bangunan/Fungsi Bangunan	Jangkauan (meter)		
	300	500	1000
Pasar Sehat Cileunyi	✓	✓	✓
Rumah Sakit AMC	✓	✓	✓
Halte Teman Bus (Jatinangor-Dipatiukur)		✓	✓
Jalan Tol		✓	✓
Permukiman	✓	✓	✓
Industri		✓	✓
Perkantoran	✓	✓	✓

Sumber: Hasil Penelitian, 2022.

Berdasarkan standar jarak tempat henti yang mengacu pada TOD Standard 3.0 [10], teridentifikasi bahwa jarak menuju Terminal Cileunyi dalam radius 300 meter, pelayanan Terminal Cileunyi mampu menjangkau fasilitas perekonomian, kesehatan, permukiman, dan perkantoran. Pada jangkauan pelayanan 500 meter, Terminal Cileunyi mampu menjangkau rute angkutan bus kota (Teman Bus), jalan tol Padaleunyi dan Cisumdawu, kawasan permukiman, industri, dan perkantoran. Adapun pada dalam radius 1.000 meter, Terminal Cileunyi menjangkau kawasan permukiman, industri, dan perkantoran. Sementara itu, wilayah yang berada di luar jangkauan berdasarkan kemauan orang berjalan kaki menuju simpul transportasi dapat menggunakan pilihan untuk mendapat akses terhadap angkutan umum dengan menunggu di tempat pemberhentian angkutan umum sesuai dengan rute trayek yang beroperasi untuk mencapai tujuan perjalanan yang diinginkan.

Jarak Antar Terminal

Aksesibilitas lokasi Terminal Cileunyi dilakukan dengan meninjau panjang jarak antar simpul transportasi. Sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 [11], persyaratan jarak antara dua terminal penumpang tipe B atau dengan terminal penumpang tipe A minimal 15 km untuk terminal yang berada di Pulau Jawa. Jarak antar terminal penumpang dari Terminal Cileunyi ke beberapa terminal lainnya yang ada di Jawa Barat dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3. Jarak Antar Terminal

No	Terminal Asal	Terminal Tujuan	Tipe Terminal Tujuan	Jarak (km)
1	Terminal Cileunyi	Terminal Leuwi Panjang	A	23,7
2	Terminal Cileunyi	Terminal Cicaheum	A	13,2
3	Terminal Cileunyi	Terminal Guntur Garut	A	43,2
4	Terminal Cileunyi	Terminal Subang	A	76,7
5	Terminal Cileunyi	Terminal Indihiang	A	84
6	Terminal Cileunyi	Terminal Pameungpeuk	B	119
7	Terminal Cileunyi	Terminal Singaparna	B	20,6
8	Terminal Cileunyi	Terminal Stasiun Hall	B	86,1
9	Terminal Cileunyi	Terminal Ciroyom	B	22
10	Terminal Cileunyi	Terminal Majalaya	C	14,7
11	Terminal Cileunyi	Terminal Cicalengka	C	13,4
12	Terminal Cileunyi	Terminal Gedebage	C	6,8
13	Terminal Cileunyi	Terminal Ujungberung	C	8,3
14	Terminal Cileunyi	Terminal Tanjungsari	C	8,1

Sumber: Hasil Penelitian, 2022.

Fasilitas Pelayanan Terminal

Penilaian terhadap kelengkapan fasilitas pelayanan di Terminal Cileunyi dilakukan untuk mengidentifikasi kesesuaian fasilitas pelayanan terminal eksisting terhadap standar fasilitas pelayanan minimum yang harus tersedia berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 [9]. Untuk melakukan komparasi antara fasilitas pelayanan eksisting dengan standar pelayanan untuk Terminal Tipe C dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4. Fasilitas Pelayanan di Terminal Cileunyi

No	Jenis Pelayanan	Tolok Ukur Indikator	Ketersediaan
1	Keselamatan		
a	Lajur pejalan kaki	Tersedia lajur pejalan kaki yang meminimalkan <i>crossing</i> dengan kendaraan bermotor	✓
2	Kehandalan/keteraturan		
a	Petugas operasional terminal	Tersedia petugas operasional terminal yang mengatur operasional terminal	✓

No	Jenis Pelayanan	Tolok Ukur Indikator	Ketersediaan
3	Kemudahan/keterjangkauan		
a	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	Tersedia tempat parkir dengan luas disesuaikan dengan lahan yang tersedia	✓

Sumber: Hasil Penelitian, 2022.

Berdasarkan hasil observasi, teridentifikasi bahwa fasilitas pelayanan di Terminal Cileunyi belum memenuhi standar yang telah diatur. Fasilitas pelayanan yang telah disediakan di Terminal Cileunyi hanya terdapat pos dan petugas pemungutan retribusi terminal, serta lahan parkir kendaraan, baik kendaraan umum maupun kendaraan pribadi yang bersifat *sharing* dengan kawasan pasar. Meninjau kelengkapan fasilitas pelayanan Terminal Cileunyi yang minim sehingga perlu dilakukan pengadaan fasilitas pelayanan terminal sehingga dapat memenuhi standar pelayanan penyelenggaraan Terminal Cileunyi agar mampu memberikan pelayanan dalam aspek keselamatan, keamanan, kehandalan/keteraturan, kenyamanan, kemudahan/keterjangkauan, dan kesetaraan.

D. Kesimpulan

Efektivitas Penyelenggaraan Terminal Cileunyi sebagai terminal tipe B dinyatakan tidak efektif karena secara kebijakan tingkat Kabupaten dan Provinsi tidak satu visi, prasarana dan sarana yang tersedia di Terminal Cileunyi berupa fasilitas pelayanan terminal hanya terdapat pos dan petugas retribusi terminal sehingga belum mampu memenuhi standar pelayanan sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021. Akan tetapi, berdasarkan aksesibilitasnya sudah tepat karena berada di ruas jalan arteri, mampu mencakup berbagai kawasan di sekitarnya, dan memiliki jarak antar terminal yang cukup sesuai dengan persyaratan jarak antar terminal.

Efektivitas Penyelenggaraan Terminal Cileunyi sebagai terminal tipe C dinyatakan efektif dalam melayani angkutan umum dalam wilayah dan lintas wilayah, memiliki aksesibilitas dan integrasi lokasi terhadap kawasan sekitar sehingga mampu mencakup berbagai kawasan, terutama permukiman. Akan tetapi, Terminal Cileunyi belum mampu memenuhi kebutuhan operasional terminal dalam segi penyediaan lahan yang memadai daya tampung terminal dan fasilitas pelayanan terminal.

Penyelenggaraan Terminal Cileunyi tidak efektif sebagai terminal tipe B, melainkan hanya efektif sebagai terminal tipe C dalam operasional pelayanan. Akan tetapi permasalahan keterbatasan lahan dan rendahnya penyediaan fasilitas terminal perlu diatasi lebih lanjut agar permasalahan yang terjadi dapat terselesaikan. Alternatif solusi yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian ini adalah melakukan pemindahan lokasi Terminal Cileunyi ke lokasi baru yang lebih memadai, baik dari segi luas lahan dan akses jaringan jalan pendukung trayek angkutan sehingga dapat menyediakan fasilitas terminal yang aman dan nyaman bagi operator angkutan umum dan penumpang atau alternatif lainnya dengan cara melakukan revitalisasi terminal di lokasi eksisting.

Daftar Pustaka

- [1] A. Pratama and T. Judiantono, "Optimalisasi Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau," *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah dan Kota*, vol. 1, no. 2, pp. 115–129, Dec. 2021, doi: 10.29313/jrpwk.v1i2.381.
- [2] *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- [3] R. A. Datunsolang, J. I. Kindangen, and O. H. Rogi, "Kajian Penempatan Titik-Titik Terminal Tipe A,B, dan C di Kabupaten Bolaang Mongondow Timur," *Jurnal Spasial*, vol. 7, no. 2, 2020.
- [4] A. Pratama and T. Judiantono, "Optimalisasi Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau," *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah dan Kota*, vol. 1, no. 2, pp. 115–129, Dec. 2021, doi: 10.29313/jrpwk.v1i2.381.

- [5] I. Farida, R. T. P. Sidik, and A. Zhafirah, “Evaluasi Penataan Terminal Angkutan Darat Pameungpeuk Kabupaten Garut,” *Akselerasi: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, vol. 3, no. 2, 2022.
- [6] T. S. P. Arifin, D. E. Intari, and Safriah, “Analisis Kinerja Operasional Terminal (Studi Kasus Terminal Samarinda Seberang),” *Jurusan Teknik Sipil Universitas Sultan Ageng Tirtayasa /*, vol. 6, no. 2, 2017.
- [7] D. V. Fudla, S. Maimunah, and A. Baharuddin, “Evaluasi Kinerja Terminal Leuwipanjang Kota Bandung,” *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, vol. 2, no. 1, pp. 65–78, 2021, doi: 10.52920/jttl.v2i1.31.
- [8] D. E. Prastya, “Efektivitas Pengelolaan Terminal Kertonegoro di Kabupaten Ngawi (Studi Kasus: Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Kertonegoro Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Ngawi),” Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, 2017.
- [9] *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.*
- [10] Institute For Transportation and Development Policy, *TOD Standard*, 3rd ed. New York: ITDP, 2017.
- [11] *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan.*