

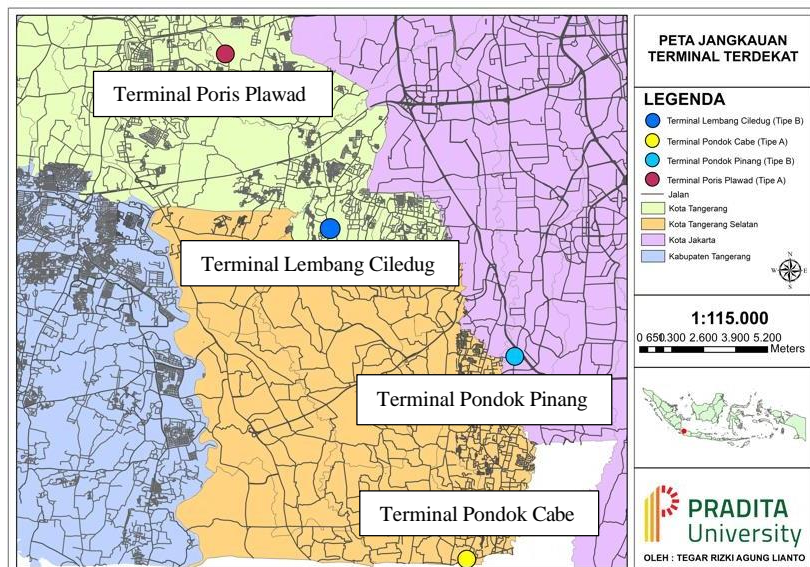
BAB I

PENDAHULUAN

I.I. Latar Belakang

Perkembangan transportasi yang berada di Provinsi Banten setiap tahunnya selalu mengalami perkembangan sampai saat ini, berdasarkan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, perkembangan transportasi yang berada di Provinsi Banten yaitu pada transportasi darat yaitu bus, hingga saat ini Provinsi Banten memiliki moda transportasi bus seperti BRT Banten, Bus Trans Banten, dan juga Bus Tayo dengan tujuan memberikan kemudahan kepada masyarakat untuk melakukan perjalanan dan juga mengurangi angka kemacetan.

Provinsi Banten terletak pada bagian paling barat Pulau Jawa dengan ibu kota di Kota Serang. Provinsi Banten berperan sebagai zona penyangga bagi Jakarta. Provinsi Banten memiliki beberapa kota didalamnya yaitu Kota Tangerang Raya yang meliputi Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan. Provinsi Banten memiliki beberapa Terminal Bus yang tersebar di Kota Tangerang maupun Tangerang Selatan, baik Terminal Tipe A maupun B yang dapat melayani skala AKAP maupun AKDP, terdapat 3 Terminal bus yaitu Terminal bus Poris Plawad, Terminal bus Pondok Cabe dan Terminal bus Lembang Ciledug. Terminal Lembang Ciledug merupakan Terminal bus Tipe B yang terletak di Kota Tangerang yang melayani skala AKAP .



Terminal bus memiliki fungsi dan peran untuk menaik dan menurunkan penumpang dan juga barang, Terminal bus di Kota Tangerang memiliki peranan penting dalam mengatur kedatangan dan keberangkatan bus, serta menaikkan dan menurunkan penumpang. Terminal ini juga berfungsi sebagai penghubung antara Tangerang dan daerah sekitarnya. Selain itu, terminal bus ini memfasilitasi perpindahan moda transportasi, mengawasi kegiatan angkutan, dan memastikan arus penumpang berjalan dengan lancar. Salah satu terminal bus yang ada di Kota Tangerang adalah Terminal Lembang Ciledug.

Terminal Lembang Ciledug terletak di kota Tangerang dan sudah ada sejak tahun 1999, Terminal Lembang Ciledug terletak didepan pasar Lembang Ciledug dan Terminal Lembang Ciledug, Terminal Lembang Ciledug memiliki luas 8.90 meter persegi dan Terminal Lembang Ciledug dikelola oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).

Permasalahan yang berada di Terminal bus saat ini adalah terkait ketidak sesuaian kelas pelayanan Terminal bus tersebut. Terminal Lembang Ciledug merupakan Terminal bus Tipe B yang lebih banyak memberangkatkan bus AKAP dibanding-kan dengan bus AKDP-nya yang seharusnya bus AKAP berada di Terminal bus Tipe A sehingga operasional Terminal Lembang Ciledug tidak sesuai dengan kelasnya. Selain ketidak sesuaian kelas pelayanan yang dijalankan, kondisi fasilitas yang berada di Terminal Lembang Ciledug juga kurang baik dan tidak memenuhi standart fasilitas yang seharusnya dimiliki oleh Terminal bus Tipe B berdasarkan. Berdasarkan RTRW Kota Tangerang, Terminal Lembang Ciledug sudah direncanakan pembangunan pada tahap 1 yaitu pada tahun 2015-2017, dan tahap 2 pada tahun 2022, tetapi sampai saat ini belum ada perbaikan dari Pemerintah setempat.



Berdasarkan uraian diatas peneliti tertarik untuk menganalisis fungsi Terminal Bus Tipe B Terminal Lembang Ciledug dan apa saja peran Terminal Lembang Ciledug terhadap kawasan di sekitarnya.

I.2 Perumusan Masalah

Terminal Lembang Ciledug memiliki beberapa permasalahan yaitu Terminal Lembang Ciledug adalah Terminal tipe B yang tidak dijalankan sesuai dengan tipe kelas Terminalnya yang seharusnya diperuntukkan untuk bus AKDP tetapi yang mendominasi adalah bus AKAP, Selain itu, juga terdapat berbagai fasilitas serta infrastruktur pendukung yang berada di Terminal Lembang Ciledug tidak lengkap dan tidak sesuai dengan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Berdasarkan latar belakang yang sudah dielaborasikan, maka dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Apa peran Terminal Lembang Ciledug untuk wilayah sekitarnya?
2. Apa aspek yang mempengaruhi fungsi dan peran Terminal Lembang Ciledug?

I.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi terhadap keberadaan Terminal Lembang Ciledug.

Sasaran dari penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi karakteristik kawasan sekitar Terminal Lembang Ciledug.
2. Mengidentifikasi peranan Terminal Lembang Ciledug bagi wilayah sekitar.
3. Menganalisis aspek yang mempengaruhi fungsi dan peran Terminal Lembang Ciledug.

I.4 Manfaat Penelitian

I.4.1 Manfaat Subjektif

Dalam penelitian ini, penulis mendapatkan pengetahuan serta wawasan mengenai keberadaan Terminal Lembang Ciledug yang berada di Kota Tangerang dan mendapat pengetahuan terkait peran Terminal Lembang Ciledug bagi kawasan sekitarnya.

I.4.2 Manfaat Objektif

Dari adanya penelitian ini, maka dapat menjadi pertimbangan serta evaluasi bagi pemerintah, maupun stakeholder agar dapat mengetahui serta menganalisis lebih lanjut terkait terminal Lembang Ciledug dan peneliti lain dalam menggunakan metode yang sama.

I.5 Ruang Lingkup Pembahasan


I.5.1 Ruang Lingkup Substansial

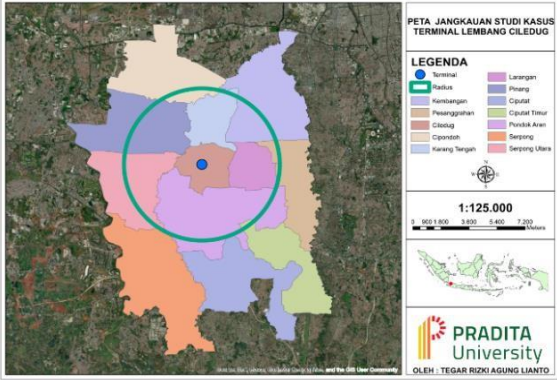

Ruang Lingkup Substansial dalam penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi karakteristik kawasan sekitar Terminal Lembang Ciledug, Mengidentifikasi karakteristik kawasan sekitar Terminal Lembang Ciledug yaitu dengan melakukan observasi di lokasi penelitian Terminal Lembang Ciledug untuk melihat secara langsung kondisi Terminal Lembang Ciledug dan area sekitar Terminal Lembang Ciledug.
2. Mengidentifikasi peranan Terminal Lembang Ciledug bagi wilayah sekitar, Mengidentifikasi peranan Terminal Lembang Ciledug berupa identifikasi cakupan area pelayanan Terminal Lembang Ciledug dengan melihat persebaran penumpang yang mengakses terminal ini. Selain itu, dilakukan juga identifikasi terkait dengan fungsi guna lahan dan ekonomi di sekitar Terminal Lembang Ciledug dan bagaimana pengaruhnya.
3. Menganalisis aspek yang mempengaruhi fungsi dan peran Terminal Lembang Ciledug. Dengan melihat aspek apa saja yang mempengaruhi bentuk pelayanan Terminal bus dan juga persepsi penumpang yang menggunakan layanan Terminal Lembang Ciledug.

I.5.2 Ruang Lingkup Spasial

Tabel 1.1 Ruang Lingkup Spasial

PETA LOKASI	PENJELASAN LOKASI
<p>Makro</p> 	<p>Kota Tangerang merupakan bagian dari wilayah metropolitan Jabotabek yang mengalami perkembangan sangat pesat. Dalam konteks wilayah, Kota Tangerang merupakan wilayah penyangga DKI Jakarta. Oleh karena itu, perkembangan Kota Tangerang tidak lepas dari pengaruh DKI Jakarta yang sudah sangat terbatas untuk perkembangan kegiatan seperti perumahan dan industri.</p>

PETA LOKASI	PENJELASAN LOKASI
<p>Mezo</p> 	<p>Ciledug adalah sebuah kecamatan yang terletak di Kota Tangerang, Provinsi Banten, Indonesia. Kecamatan Ciledug mempunyai luas 8,77 KM. Jangkauan radius yang digunakan dalam penelitian ini adalah 5 KM yang terdiri dari Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan dan DKI Jakarta</p>
<p>Mikro</p> 	<p>Terminal Lembang Ciledug adalah salah satu terminal penumpang bertipe B yang ada di kota Tangerang yang berlokasi di Jalan Raden Fatah, Kelurahan, Kecamatan Larangan, kota Tangerang, Provinsi Banten. Terminal Lembang Ciledug memiliki luas sebesar 8.090 Meter Persegi dan dikelola Badan Pengelola Transportasi JABODETABEK (BPTJ). Fungsi kawasan pada sekitar Terminal Lembang Ciledug adalah perdagangan dan jasa, serta Permukiman Warga tetapi karena letaknya yang dekat dengan Terminal maka peruntukan lahannya adalah Perdagangan dan Jasa serta Komersial. Kawasan Terminal Lembang Ciledug terletak di kota Tangerang yang berada di Pusat kota dan terletak di Sebelah pasar Lembang Ciledug Ceper dan dekat dengan Bintaro :</p>

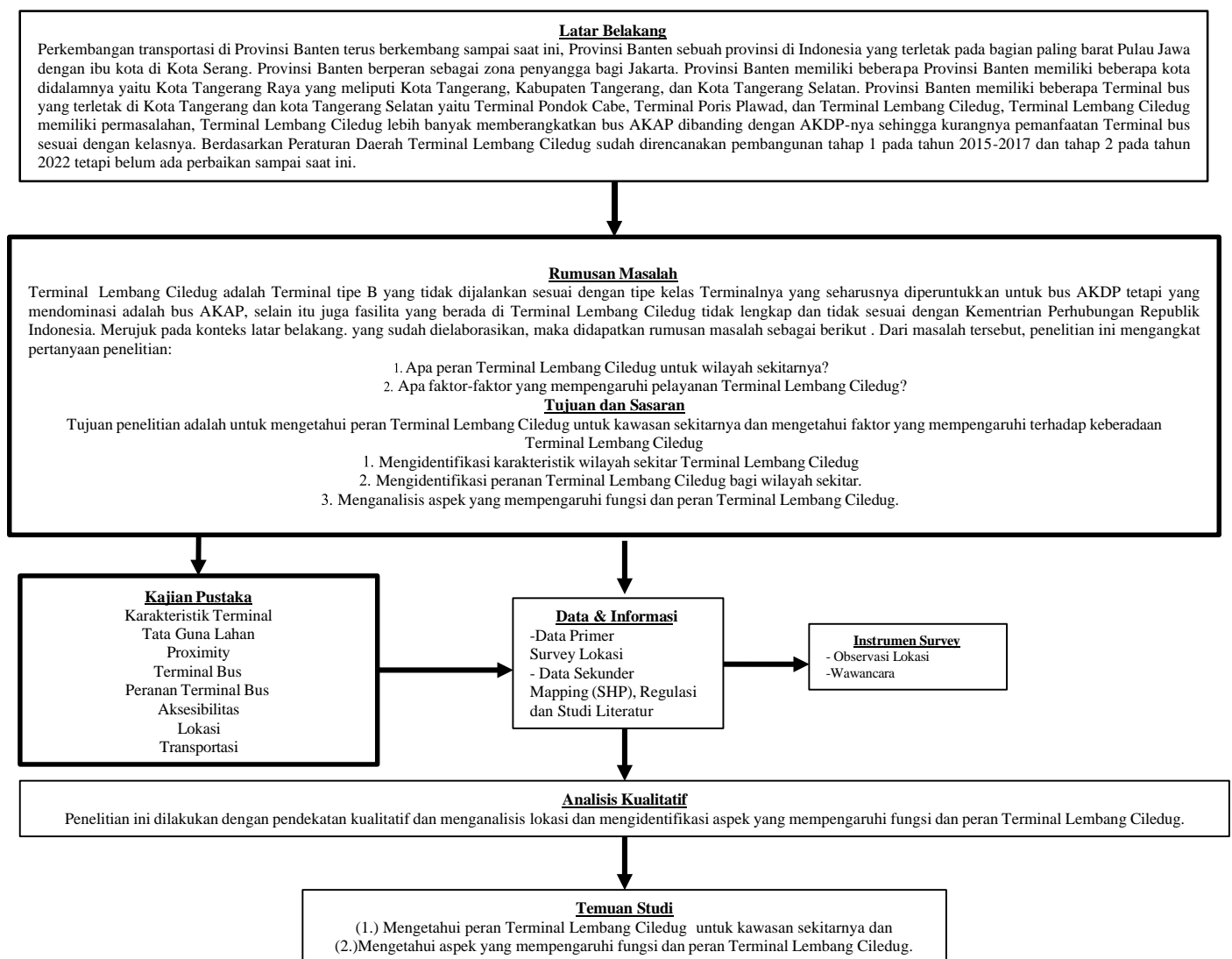
PETA LOKASI	PENJELASAN LOKASI
	<p>Utara : Masjid Al Ikhlas Ciledug</p> <p>Timur : Perumahan Sudimara Barat Ciledug</p> <p>Selatan : SMPN 28 Tangerang</p> <p>Barat : Pasar Lembang Ciledug</p>

Sumber: Penulis 2024

I.6 Metode Penelitian

Metode analisis data yang digunakan dalam kajian ini yaitu pendekatan kualitatif dengan Metode Analisis Spasial dan Analisis Deskriptif, untuk pengumpulan data penelitian dilakukan dengan menggunakan Metode Primer dan Sekunder dengan melakukan observasi secara langsung terhadap Terminal Lembang Ciledug, wawancara terhadap penumpang yang berada di Terminal Lembang Ciledug dan pengurus Terminal Lembang Ciledug serta warga sekitar Terminal Lembang Ciledug, dan menyusun serta sekunder dengan melakukan pengumpulan data melalui Shapefile, jurnal, dan buku yang sesuai dengan penelitian.

I.7 Kerangka Berpikir



Gambar I. 1 Kerangka Berpikir
Sumber : Penulis, 2024

I.8 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dari laporan ini adalah:

1. BAB I berisikan bagian pendahuluan yang mencakup Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan dan Sasaran, Manfaat, Ruang Lingkup Pembahasan, Metode Penelitian, Kerangka Berpikir, serta Sistematika Penulisan.
2. BAB II berisikan penjelasan terkait berbagai teori yang diterapkan guna mendukung analisis serta pembahasan substansi dalam Skripsi. Teori yang digunakan dapat mencakup teori utama maupun teori pendukung yang berperan dalam memperkuat hasil analisis data Skripsi.
3. BAB III berisikan mengenai tentang gambaran objek peneilitan, tahapan penelitian, metode penelitian mulai dari metode pengumpulan data, metode analisis data, dan metode pengolahan data.
4. BAB IV berisikan mengenai gambaran umum dari lokasi studi kasus penelitian berupa makro, mezo dan mikro lokasi, aksesibilitas, Jumlah Trayek dan Jumlah PO Bus.
5. BAB V berisikan mengenai hasil dan pembahasan yang menjadi sasaran penulis dalam penelitian ini. Hasil analisis tersebut terdiri dari karakteristik kawasan sekitar Terminal Lembang Ciledug, Jaringan Jalan, Dampak Lingkungan Sosial dan Ekonomi, Tren Pengembangan, Jalur Moda Transportasi umum, Proximity, Jangkauan Terminal dan Penumpang, Aspek yang mempengaruhi posisi dan peran Terminal Lembang Ciledug.
6. BAB VI Berisikan tentang produk perencanaan atau usulan berdasarkan dari penelitian yang sudah dilakukan, produk perencanaan tersebut terdiri dari usulan untuk Sarana dan Prasarana Terminal Lembang Ciledug, Usulan menjadi Terminal Tipe A, usulan untuk Fasilitas Terminal Lembang Ciledug.
7. BAB VII berisikan penutup, penutup pada penelitian yang sudah dilakukan adalah kesimpulan dan saran.
8. Daftar Pustaka

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Karakteristik Terminal Bus

2.1.1 Sarana dan Prasarana Terminal Bus

Berdasarkan KBBI Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dimanfaatkan sebagai alat untuk mencapai tujuan tertentu. Menurut Zulfiar (2010:69), sarana merupakan alat yang digunakan untuk mencapai suatu tujuan, yang dapat berupa benda bergerak, baik yang dapat bergerak sendiri maupun yang digerakkan oleh benda lain. Salah satu contoh sarana adalah kendaraan, yang berfungsi sebagai alat transportasi di jalan dan terdiri dari kendaraan bermotor maupun non-motor, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Menurut Suharsimi (1988:82) sarana penunjang dibedakan ada dua jenis, yaitu:

1. Sarana Fisik adalah segala sesuatu yang berupa benda atau yang dapat dibedakan dan memiliki peran untuk memudahkan dan melancarkan suatu usaha contohnya adalah kendaraan, alat komunikasi, alat penampil, dll.
2. Sarana Uang adalah segala sesuatu yang bersifat mempermudah suatu kegiatan sebagai akibat bekerjanya nilai uang.
3. Prasarana adalah segala sesuatu yang berfungsi sebagai penunjang terselenggaranya suatu proses seperti jalan dan angkutan.

Menurut Zulfiar (2010:42) Infrastruktur adalah tempat untuk kebutuhan dan perjalanan Dilengkapi dengan berbagai fasilitas pendukung yang tersedia atau ditempatkan di suatu lokasi, yang juga dikenal sebagai *permanent way* atau instalasi tetap. Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan mencakup ruang lalu lintas, terminal, serta infrastruktur jalan, seperti rambu-rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, perangkat pengendali dan keselamatan pengguna jalan, alat pemantauan, serta sarana pendukung lainnya, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Fasilitas yang tersedia di dalam terminal mencakup jalan, area parkir bus, serta layanan tiket.

2.1.2 Infrastruktur

Pengertian infrastruktur menurut peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor

38 Tahun 2015), infrastruktur adalah fasilitas teknik, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik.

2.1.3 Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah ukuran seberapa mudah mencapai satu tempat dari tempat lain menggunakan sistem Transportasi mencakup aspek keterjangkauan dan aksesibilitas, yang diukur berdasarkan waktu, biaya, serta usaha yang diperlukan dalam perjalanan antar lokasi dan wilayah. Menurut Prajarani (2017), faktor-faktor tersebut berperan dalam menentukan kemudahan mobilitas dari satu tempat ke tempat lainnya., aksesibilitas adalah terwujudnya secara optimal kemudahan yang diberikan kepada penyandang disabilitas, pemerataan kesempatan dalam mengakses berbagai kegiatan, dan berbagai aspek kehidupan sesuai dengan fasilitas pelayanan dan aksesibilitas. Hal ini berarti tercapainya pemerataan pelayanan secara menyeluruh termasuk difabel. Aksesibilitas yang mudah juga dipengaruhi oleh berbagai kondisi jalan. Jalan yang mudah akan membantu akses menjadi lebih mudah dan cepat.

pengelompokan jalan berdasarkan peranannya dapat digolongkan menjadi:

1. Jalan Arteri, yaitu jalan umum yang digunakan untuk lalu lintas utama, dengan kecepatan rata-rata tinggi dan karakteristik jarak jauh dengan pembatasan yang efisien pada jumlah jalan akses.

2. Jalan kolektor merupakan jalur yang berfungsi untuk melayani arus lalu lintas dalam proses pengumpulan dan distribusi, seperti misalnya, cocok untuk lalu lintas jarak pendek, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah pintu masuk terbatas.

3. Jalan lokal, yaitu jalan yang melayani transportasi lokal, ditandai dengan perjalanan pendek, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan akses tidak terbatas.

Terminal Lembang Ciledug berada di jalan Arteri dengan kondisi lalu lintas setiap hari yang cukup ramai dan juga padat, kondisi jalan untuk menuju Terminal Lembang Ciledug cukup mudah untuk diakses dan dijangkau karena lokasinya yang dekat dengan Bintaro dan juga akses Tol, kondisi jalan untuk menuju Terminal Lembang Ciledug juga cukup baik.

2.2 Tata Guna Lahan

Pengertian Lahan yang secara luas yaitu suatu wilayah di suatu wilayah yang meliputi

biosfer, atmosfer, tanah, geologi, hidrologi, populasi tumbuhan dan hewan yang cukup stabil dan dapat diprediksi. Ciri-cirinya antara lain: Hal ini karena, sebagai akibat dari aktivitas manusia di masa lalu dan sekarang, karena penanda ini mempengaruhi penggunaan lahan manusia saat ini dan di masa depan (Eko dan Rahayu 2012) Permintaan lahan tanah disebabkan oleh semakin beragamnya fungsi kawasan perkotaan (pemerintahan, perdagangan dan jasa, industri, dan lain-lain), dan kota mempunyai keunggulan dalam hal ketersediaan fasilitas dan kemudahan transportasi., dapat menarik berbagai macam orang. Kegiatan Aglomerasi (Wicaksono dan Prof Dr. FX. Sugayanto 2011). Dari pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa tanah adalah bentang alam yang merupakan aset terpenting bagi setiap makhluk hidup untuk melakukan berbagai aktivitas karena semua makhluk hidup berada dan mencari nafkah dengan memanfaatkan tanah itu sendiri. Penggunaan lahan adalah upaya menggunakan lahan dari waktu ke waktu untuk menghasilkan hasil. Tanah adalah kumpulan berbagai sumber daya tanah, yang interaksinya membentuk suatu sistem struktural dan fungsional. Sifat dan perilaku tanah bergantung pada banyak faktor. sumber daya serta intensitas interaksi yang berlangsung antar sumber daya. Faktor-faktor penentu sifat dan perilaku lahan tersebut terbatas ruang dan waktu. Pengembangan lahan adalah pengubahan guna lahan dari suatu fungsi menjadi fungsi lain dengan tujuan untuk mendapat keuntungan dari nilai tambah yang terjadi karena perubahanguna lahan tersebut.

Tata Guna Lahan adalah upaya perencanaan tata guna lahan dalam suatu kawasan yang mencakup wilayah yang dibagi-bagi untuk dikhususkan pada fungsi- fungsi tertentu, misalnya pemukiman, komersial, industri, dan lain-lain. Perencanaan penggunaan lahan merupakan kerangka yang menentukan keputusan mengenai lokasi, kapasitas dan waktu pembangunan jalan, saluran air dan air limbah, sekolah, pusat kesehatan, taman, pusat pelayanan dan pekerjaan umum lainnya penentu utama pengelolaan lingkungan hidup. Keseimbangan antara kawasan budidaya dan kawasan konservasi merupakan kunci pembangunan berkelanjutan dan ramah lingkungan. Berbagai data atau informasi terkait daftar penggunaan lahan ketika diperlukan (lokasi, aksesibilitas, kepemilikan, zonasi, kebijakan pemerintah, kesadaran masyarakat, dll). Aspek yang terkait dengan data sosial ekonomi, seperti biaya, sewa, pajak, biaya transportasi, retribusi, dll. Sebelum memutuskan penggunaan lahan tertentu dan beralih dari satu penggunaan lahan ke penggunaan lahan lainnya, penting untuk memahami faktor sosial, biaya modal, dan konteks. (Sitorus 2016)

Klasifikasi penggunaan lahan menurut Peraturan Menteri Peraturan Menteri Negara Agraria Badan Pertanahan Nasional Nomor 1 Tahun 1997 tentang Pemetaan Penggunaan

Lahan Perdesaan, Penggunaan Lahan Perkotaan, Kapasitas Lahan Penggunaan Lahan dan Penggunaan Simbol/Warna untuk Penyajian dan peta Administrasi Pertanahan Nasional membagi kelompok penggunaan lahan berdasarkan lokasinya menjadi wilayah pedesaan dan perkotaan. Di bawah ini adalah kategori penggunaan lahan pedesaan menurut Administrasi Pertanahan Nasional

Jenis penggunaan lahan pedesaan adalah :

1. Tanah desa adalah suatu areal tanah yang dipergunakan untuk sekelompok bangunan bangunan atau jarang digunakan sebagai perumahan bagi penduduk yang akan menetap disana
2. Lahan industri adalah tanah yang dimanfaatkan untuk aktivitas ekonomi di yaitu dalam bentuk pengubahan barang mentah menjadi barang yang sudah jadi maupun yang belum.
3. Lahan pertambangan adalah luas lahan yang diusahakan untuk digunakan bahan galian yang dilakukan dengan cara terbuka atau tertutup.
4. Sawah adalah lahan pertanian basah dan/atau kering yang tergenang air secara berkala dan/atau ditanami padi secara tetap dan/atau diselingi tanaman tebu, tembakau, dan/atau tanaman tahunan lainnya.
5. Pertanian lahan kering musiman adalah lahan pertanian yang tidak pernah diairi dan sebagian besar ditanami tanaman jangka pendek.
6. Tanah kebun adalah suatu areal yang ditanami tanaman keras dan/atau tanaman. tahunan dan/atau gabungan tanaman tahunan dan tanaman tahunan atau pohon buah-buahan dan tidak diketahui jenis tanamannya secara jelas.
7. Lahan garapan adalah areal lahan yang ditanami tanaman keras dengan 1 jenis tanaman
8. Ladang ini merupakan ruang terbuka yang luas karena hanya ditanam pohon- pohon rendah dari famili rumput dan semak rendah dari famili .
9. Hutan adalah suatu kawasan yang ditumbuhi pepohonan yang tajuknya dapat saling menutupi/bergesekan.
10. Perairan Darat adalah suatu kawasan daratan yang tergenang secara permanen, baik secara buatan maupun alami.
11. Lahan gundul adalah suatu areal yang tidak diusahakan karena tidak subur dan/atau menjadi tandus setelah digarap dan tidak menghasilkan tanaman.
12. Yang lainnya bersifat regional lahan yang digunakan untuk infrastruktur yaitu: jalan, sungai, dan saluran buatan atau alami.

Jenis – jenis penggunaan tanah perkotaan yaitu sebagai berikut:

1. Tanah Kavling adalah sebidang tanah yang dipergunakan untuk sekelompok rumah yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan tempat tinggal yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana lingkungan
2. Tanah Perusahaan adalah sebidang tanah yang dipergunakan oleh badan hukum dan/atau badan usaha swasta atau umum untuk kegiatan ekonomi yang bersifat komersial untuk melayani jasa ekonomi dan/atau tempat dilakukannya transaksi dan jasa properti.
3. Lahan Industri adalah bidang tanah yang dipergunakan untuk tujuan sah dan/atau oleh pemerintah atau swasta untuk kegiatan ekonomi komersial, jasa perekonomian dan/atau tempat perdagangan barang dan jasa.
4. Lahan Jasa adalah bidang tanah yang dipergunakan untuk kegiatan pelayanan sosial dan budaya bagi masyarakat perkotaan yang dilaksanakan oleh lembaga dan/atau organisasi masyarakat yang terpusat untuk kegiatan pelayanan yang bersifat non-komersial, baik milik pemerintah maupun swasta.
5. Tanah belum dikembangkan adalah bidang tanah yang terletak di kawasan kota yang belum atau belum dimanfaatkan untuk pembangunan perkotaan.
6. Tanah terbuka adalah tanah yang belum dibangun dan mempunyai fungsi seperti ruang terbuka atau tanaman.
7. Tanah Non-Urban adalah tanah yang terletak di perkotaan yang dipergunakan untuk keperluan pertanian dalam arti luas.

Klasifikasi penggunaan lahan dalam perencanaan wilayah Mengenai perencanaan wilayah, berdasarkan fungsi pokoknya dibagi menjadi dua zona, yaitu:

1. Zona kawasan lindung adalah kawasan yang diatur yang fungsi pokoknya melindungi lingkungan hidup yang berkelanjutan termasuk sumber daya alam dan sumber daya buatan (UU Penataan Wilayah No. 26 Tahun 2007).
2. Kawasan budidaya Merupakan area yang secara khusus diperuntukkan bagi kegiatan budidaya, dengan mempertimbangkan kondisi serta potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya buatan yang tersedia. Ketentuan ini diatur dalam Undang-Undang Penataan Wilayah Nomor 26 Tahun 2007.

3.2.3 Proximity

Dalam perencanaan kota mengacu pada konsep penting yang memperhitungkan jarak dan hubungan spasial antara berbagai elemen kota, seperti bangunan, fasilitas umum, ruang

terbuka, dan area yang berbeda atau dapat diartikan Teori Proximity untuk melihat fasilitas yang berada disekitar kawasan tersebut dalam radius yang telah ditentukan. Teori ini berfokus pada bagaimana jarak dan hubungan spasial tersebut mempengaruhi interaksi sosial, mobilitas, dan kualitas hidup penduduk kota. Beberapa aspek yang penting teori jarak dalam perencanaan kota adalah:

1. Kedekatan dengan tempat kerja (*Proximity to work*):
Memastikan tempat tinggal penduduk kota berada pada jarak yang wajar dari tempat kerjanya. Hal ini bertujuan untuk mengurangi beban perjalanan, kemacetan lalu lintas, dan emisi karbon.
2. Dekat dengan Fasilitas Umum (Dekat Fasilitas Umum):
Tempatkan sarana publik seperti institusi pendidikan, pusat layanan kesehatan, area hijau, serta fasilitas lainnya. pertokoan mudah dijangkau dari tempat tinggal warga kota. Hal ini berkontribusi terhadap peningkatan kualitas hidup dan kenyamanan penghuninya.
3. Kedekatan dengan transportasi umum:
Peningkatan akses terhadap sistem Transportasi umum yang meliputi kereta bawah tanah, bus, dan kereta komuter. Langkah ini membantu mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan menekan tingkat polusi udara. dan mendorong mobilitas berkelanjutan.
4. Kedekatan dengan ruang hijau:
Menjamin ketersediaan taman dan ruang hijau pada jarak yang wajar dari tempat tinggal penduduk kota, sehingga mendorong gaya hidup sehat dan menyediakan ruang rekreasi.
5. Pembangunan dekat penggunaan campuran (*Near mixed-use development*):
Mendorong pengembangan kawasan perkotaan yang menggabungkan penggunaan lahan, seperti lokasi perumahan, komersial, dan hiburan di dekatnya. Hal ini dapat meningkatkan keberlanjutan, mengurangi kebutuhan transportasi jarak jauh dan meningkatkan interaksi sosial.

Teori kedekatan membantu merancang kota yang meminimalkan tantangan seperti kemacetan lalu lintas, polusi, dan isolasi sosial, sekaligus meningkatkan kualitas hidup warganya. Penerapan teori ini memerlukan perencanaan kota yang cermat dan koordinasi antar berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah kota, pengembang, dan masyarakat lokal. Analisis proximity yang Bertujuan untuk mengidentifikasi sarana dan

prasarana yang tersedia. berada di sekitar radius yang telah ditentukan, dalam penelitian yang saya lakukan saya akan mencari tahu terdapat fasilitas apa saja di sekitar Terminal Lembang Ciledug dalam radius 5 km.

Kemudahan transportasi juga cukup mempengaruhi didalam analisis proximity untuk melihat apakah transportasi yang berada di sekitar Terminal sudah mencukupi dan sudah terkoneksi dari daerah asal menuju tujuan.

2.4 Terminal Bus

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 mengenai Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal bus didefinisikan sebagai tempat di mana kendaraan bermotor umum beroperasi. Terminal ini memiliki peran dalam mengatur arus kedatangan dan keberangkatan kendaraan, serta menjadi tempat bagi penumpang untuk naik dan turun, termasuk aktivitas perpindahan barang serta pergantian antar moda transportasi.

Terminal adalah fasilitas yang sangat penting bagi masyarakat dalam kaitannya dengan transportasi darat. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, terminal berfungsi sebagai prasarana transportasi untuk memuat dan menurunkan penumpang maupun barang, serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Terminal merupakan salah satu elemen kunci dalam jaringan transportasi. Sejak dahulu hingga saat ini, peran terminal tetap vital dalam mendukung mobilitas masyarakat, meningkatkan perekonomian, serta mengembangkan sektor pariwisata di daerah setempat.

Selain dibedakan Berdasarkan tipe terminal, terdapat pembagian kelas terminal yang terdiri dari Kategori kelas 1, kelas 2, dan kelas 3 (PM 132 Tahun 2015) ditentukan berdasarkan hasil kajian teknis yang dilakukan mempertimbangkan berbagai faktor, seperti intensitas kendaraan, tingkat permintaan angkutan, keterpaduan pelayanan angkutan, jumlah trayek, jenis pelayanan yang diberikan, serta fasilitas utama dan penunjang yang ada di terminal. Selain itu, kajian ini juga memperhatikan simpul asal dan tujuan angkutan. (D Akbar Rifqi ,2020).

Semakin bertumbuhnya suatu Kota maka akan semakin baik juga infrastrukturnya. Karena setiap tahun Kota akan semakin berkembang dan tumbuh sehingga akan membuat infrastruktur akan mengalami perubahan dan perkembangan, dari infrastruktur jalan dan bangunan setiap tahunnya akan mengalami perubahan dan perbaikan, salah satu infrastruktur yang berubah yaitu adalah terminal bus, terminal bus memiliki fungsi yang sangat

mempengaruhi bagi wilayah sekitarnya, Infrastruktur di Indonesia secara masih dan merata secara 5 tahun terakhir untuk kemajuan Indonesia. Dengan berkembangnya infrastruktur yang ada di Indonesia khususnya terminal bus maka akan membuat Kota semakin maju. Terminal merupakan salah satu tempat perkumpulan bus atau angkutan umum untuk mengawali dan mengakhiri lintasan operasionalnya. Di sisi lain, bagi sopir bus, terminal adalah lokasi yang penting untuk memulai dan mengakhiri perjalanan. Selain itu, terminal juga berfungsi Berfungsi sebagai area perhentian sementara bagi kendaraan, yang dapat digunakan untuk melakukan pengecekan mesin atau perawatan ringan.

Dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 9 Ayat 1 menyatakan bahwa demi mendukung kelancaran mobilitas manusia dan arus barang, serta untuk mewujudkan keterpaduan antara moda transportasi secara teratur dan efisien, terminal dapat dibangun dan dioperasikan di lokasi-lokasi tertentu. Terminal Lembang Ciledug adalah Terminal yang bertipe B, adapun beberapa Fasilitas yang perlu ada di Terminal Tipe B. diantaranya:

- Fasilitas utama yang wajib ada di terminal tipe B meliputi: jalur untuk keberangkatan dan kedatangan kendaraan umum, area parkir kendaraan umum, bangunan kantor terminal, tempat tunggu bagi penumpang dan pengantar, menara pengawas, loket penjualan tiket, serta rambu-rambu dan papan informasi yang diperlukan.
- Selain itu, fasilitas penunjang di terminal tipe B juga mencakup toilet, kios, musholla, ruang pengobatan, ruang informasi, taman, serta tempat penitipan barang.

2.4.1 Jenis Terminal Bus

Terminal bus terdiri dari 2 jenis, yaitu :

1. Terminal Penumpang

Menurut PERMEN PU No.40 Tahun 2015, terminal penumpang diperuntukan untuk perpindahan para pengguna yang akan berkunjung di suatu wilayah yang melayani antar kota, antar Provinsi maupun antar Pulau. Diadakannya Terminal penumpang juga sebagai tempat transit para penumpang untuk menuju lokasi mereka dan tempat terjadinya transaksi antara penjual dan pembeli tiket, dan juga dengan adanya Terminal sebagai sarana masyarakat memilih untuk menggunakan moda bis yang mereka pilih.

2. Terminal Barang

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 102 Tahun 2018, tempat yang dimaksud didefinisikan sebagai ruang yang

digunakan untuk berbagai kegiatan, antara lain bongkar muat barang, perpindahan angkutan barang baik secara intramoda maupun antarmoda, konsolidasi barang atau sebagai pusat kegiatan logistik, dan/atau sebagai lokasi parkir kendaraan barang.

2.4.2 Kelas Terminal Bus

Sebagaimana kita ketahui, terminal di Indonesia terbagi menjadi tiga tipe, yaitu:

- Terminal tipe A dirancang untuk melayani berbagai jenis kendaraan penumpang umum, termasuk angkutan antar kota antar provinsi (AKAP), angkutan lintas batas antar negara, angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota (AK), serta angkutan pedesaan (ADES). Berikut adalah persyaratan lokasi untuk Terminal Tipe A:
 - 1) Berada di ibu kota provinsi, kota, atau kabupaten yang terhubung dalam jaringan rute antar kota antar provinsi dan/atau layanan angkutan lintas batas negara.
 - 2) Terletak pada jaringan jalan arteri dengan kelas jalan minimal kelas III-A,
 - 3) Jarak antara dua terminal penumpang tipe A harus 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera, dan berjarak 50 km di pulau-pulau lainnya,
 - 4) Luas lahan yang diperlukan untuk terminal di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera minimal harus mencapai 5 hektar, sementara untuk terminal yang ada di pulau-pulau lainnya, lahan yang dibutuhkan sekurang-kurangnya 3 hektar.
 - 5) Terminal juga harus dilengkapi dengan jalan akses masuk dan keluar, yang jaraknya minimal 100 meter untuk terminal di Pulau Jawa dan 50 meter untuk terminal di pulau-pulau lainnya.
- Penentuan lokasi dan penempatan terminal tipe A dilakukan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat setelah mempertimbangkan masukan serta pendapat dari Gubernur Provinsi setempat.
- Terminal tipe B Terminal Tipe B berfungsi untuk melayani kendaraan penumpang umum dalam berbagai angkutan, seperti angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota (AK), dan angkutan pedesaan (ADES). Beberapa persyaratan yang harus dipenuhi untuk lokasi terminal Tipe B adalah sebagai berikut: (1) Terminal harus berada di ibukota kotamadya atau kabupaten yang termasuk dalam jaringan trayek antar kota dalam provinsi; (2) Lokasi terminal harus berada di jaringan jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan minimal kelas IIIB; (3) Jarak minimal antara dua terminal penumpang Tipe B atau dengan terminal Tipe A adalah 15 km di Pulau Jawa dan 30

km di pulau-pulau lainnya; (4) Luas lahan yang harus tersedia adalah minimal 3 hektar untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, serta minimal 2 hektar untuk terminal di pulau-pulau lainnya; dan (5) Terminal harus memiliki jalan akses masuk dan keluar yang memadai. Terminal di Pulau Jawa harus berjarak minimal 50 meter, sementara untuk terminal di pulau-pulau lainnya, jaraknya ditentukan minimal 30 meter. Penentuan lokasi dan posisi terminal tipe B akan dilakukan oleh Gubernur Provinsi setempat.

- Terminal tipe C memiliki peran penting dalam melayani kendaraan penumpang umum yang digunakan untuk angkutan pedesaan (ADES). Pengelolaan terminal ini telah dibagi berdasarkan kewenangan, yang menjadi tanggung jawab Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Daerah, sesuai dengan ketentuan UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (D Akbar Rifqi, 2020). Terminal tipe C atau subterminal dirancang khusus untuk melayani kendaraan umum dengan kelas kecil, seperti angkutan kota dan angkutan pedesaan. Terminal ini berfungsi khusus untuk angkutan pedesaan dan harus terletak dalam wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II serta berada dalam jaringan trayek angkutan pedesaan. Selain itu, lokasi terminal ini harus berada di jalan kolektor atau jalan lokal dengan kelas jalan paling tinggi III..

2.4.3 Faktor yang mempengaruhi keberadaan Terminal Bus

Beberapa faktor yang mempengaruhi keberadaan terminal bus antara lain:

1. Aksesibilitas, yang merujuk pada tingkat kemudahan pencapaian yang dapat diukur melalui jarak, waktu, atau biaya transportasi.. Aksesibilitas merupakan hal yang sangat berpengaruh di dalam adanya Terminal, jika aksesibilitasnya mudah dijangkau dan strategis maka akan membuat Terminal tersebut efisien.
2. Struktur Wilayah, Struktur ruang wilayah kota adalah suatu sistem yang menempatkan pusat pelayanan kegiatan di dalam kota serta jaringan infrastruktur yang dikembangkan hingga akhir periode perencanaan. Tujuannya adalah untuk mengintegrasikan wilayah kota dan melayani fungsi-fungsi kegiatan yang ada atau yang direncanakan dalam skala kota. Hal ini juga merupakan bagian dari kesatuan sistem yang lebih besar, yang mencakup tingkat regional, provinsi, nasional, bahkan internasional. Struktur ini dirancang untuk mencapai efisiensi dan efektivitas dalam pelayanannya terhadap elemen-elemen perkotaan yang memiliki fungsi primer maupun sekunder.

3. Lalu lintas dan terminal memiliki hubungan yang erat, di mana terminal berfungsi sebagai pusat penggerak arus lalu lintas. Oleh karena itu, penentuan lokasi terminal harus dilakukan dengan hati-hati, sehingga tidak hanya menghindari peningkatan dampak lalu lintas, tetapi juga berkontribusi dalam mengurangi masalah tersebut.. Dengan adanya syarat lalulintas maka sebelum didirikannya Terminal maka harus dilihat terlebih dahulu dari segi lokasinya supaya tidak menimbulkan kemacetan lalu lintas karena aktivitas Terminal.
4. Biaya dan penentuan lokasi terminal sangat penting untuk diperhatikan, terutama dari segi pengeluaran yang harus ditanggung oleh pengguna jasa. Oleh karena itu, faktor biaya perlu menjadi pertimbangan utama agar layanan angkutan umum dapat dilaksanakan dengan cepat, aman, dan terjangkau.

Menurut R. A. Supriyono, pelayanan adalah kegiatan yang dilakukan oleh suatu organisasi dengan memperhatikan kebutuhan pelanggan serta menciptakan kesan yang mendalam. Pelayanan memiliki peran krusial dalam menarik minat konsumen untuk memanfaatkan produk atau jasa yang ditawarkan, karena pelayanan yang berkualitas dapat meningkatkan kepuasan pelanggan. Selain itu, terdapat pandangan lain yang menyebutkan bahwa produk atau jasa merupakan aktivitas atau manfaat yang diberikan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya bersifat tidak berwujud.

Standar Pelayanan Terminal Penumpang berfungsi sebagai pedoman dalam pengoperasian terminal angkutan jalan raya untuk memberikan layanan kepada seluruh pengguna terminal. Oleh karena itu, standar pelayanan ini wajib disediakan dan dilaksanakan oleh operator terminal penumpang jalan raya., meliputi:

1. Layanan keselamatan
2. Layanan keamanan
3. Layanan keandalan dan keteraturan
4. Layanan kenyamanan
5. Layanan kemudahan dan keterjangkauan
6. Layanan kesetaraan.

2.5 Peran Terminal Bus

Terminal bus adalah elemen krusial dalam sistem transportasi baik di tingkat perkotaan maupun regional. Fungsi utamanya adalah sebagai tempat pemberhentian bagi bus, di mana penumpang dapat naik dan turun dengan nyaman dan tempat penumpang dapat berpindah dari

satu bus ke bus lainnya jika diperlukan (Transit). Terminal bus berfungsi sebagai pusat integrasi sistem transportasi. Hal ini memungkinkan penumpang untuk berganti bus, angkutan umum, atau moda transportasi seperti kereta api, sehingga perjalanan dalam kota atau antar daerah menjadi lebih lancar. Terdapat beberapa syarat adanya Terminal bus diantaranya

Terminal bus berperan penting dalam mendistribusikan penumpang dari daerah ke berbagai tujuan dalam kota atau antar daerah. Hal ini membantu mengurangi kepadatan lalu lintas serta mendorong pemanfaatan transportasi umum secara lebih luas. Terdapat beberapa peran Terminal diantaranya:

➤ Penumpang

Memiliki fungsi yaitu memudahkan peralihan antara satu moda transportasi ke moda lainnya, atau dengan kata lain, mempercepat arus penumpang menuju tujuan mereka dengan tetap mengutamakan aspek keamanan dan kenyamanan. Selain itu, penting juga untuk menyediakan fasilitas terminal yang memadai, informasi yang jelas, serta tempat parkir bagi kendaraan pribadi.

➤ Pemerintah

Fungsi terminal bagi pemerintah mencakup perencanaan dan manajemen lalu lintas. Terminal berperan penting dalam penataan lalu lintas serta pencegahan kemacetan. Selain itu, terminal juga menjadi sumber pendapatan melalui pemungutan retribusi dan berfungsi sebagai pengendali arus angkutan umum., dan juga dengan adanya Terminal maka akan menambah pendapatan daerah tersebut.

➤ Operator Angkutan Umum

Fungsi terminal bagi operator angkutan umum adalah untuk pengaturan pelayanan operasi angkutan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak angkutan umum dan fasilitas pangkalan.

➤ Aksesibilitas:

Halte bus harus dirancang agar mudah diakses oleh berbagai kelompok orang, termasuk penyandang disabilitas. Hal ini menjamin bahwa setiap individu memiliki akses yang setara terhadap transportasi umum. Aksesibilitas juga sangat menentukan Terminal tersebut, semakin baik aksesibilitasnya maka penumpang akan semakin berminat untuk datang kedalam Terminal tersebut. karena dengan aksesibiitas yang mudah akan menjadi daya tarik terhadap masyarakat untuk menggunakan transportasi bus.

➤ Informasi dan fasilitas bagi penumpang:

Terminal bus seringkali dilengkapi dengan fasilitas seperti layanan informasi, ruang

tunggu yang nyaman, toilet dan tempat menjual makanan dan minuman. Hal ini membuat perjalanan lebih nyaman bagi penumpang. Fasilitas yang berada didalam Terminal bus sangat mempengaruhi pengunjung yang datang, jika fasilitas yang diberikan didalam Terminal kurang baik maka akan menjadi pertimbangan para pengunjung untuk datang kembali.

➤ **Pengelolaan dan pengawasan operasional:**

Terminal bus juga berperan dalam pengelolaan dan pengawasan pengoperasian pelayanan bus, termasuk penjadwalan, pemeliharaan kendaraan, dan pengelolaan penumpang. Didalam setiap Terminal bus terdapat pengelolaan dan pengawasan untuk mengatur aktivitas yang berada didalam Terminal supaya tetap terkondisikan dengan baik.

➤ **Peran ekonomi:**

Terminal bus dapat menciptakan peluang ekonomi lokal dengan mendukung bisnis di sekitar terminal bus, seperti toko, restoran, dan layanan lainnya. Dengan adanya Terminal maka perekonomian yang berada di sekitarnya semakin meningkat karena dapat menciptakan lapangan kerja baru, seperti membuka warung, menjaga agen bus, dll.

➤ **Keselamatan:**

Terminal bus perlu memperhatikan keselamatan penumpang dan staf, termasuk sistem keamanan dan pengawasan yang efektif. Didalam sebuah Terminal sudah terdapat security yang bertugas mengamankan wilayah Terminal dari hal- hal yang tidak diinginkan karena Terminal rentan sekali dengan aksi kriminalisme, dengan adanya security dapat mencegah hal tersebut.

➤ **Memperkenalkan Transportasi Berkelanjutan:**

Terminal bus dapat memperkenalkan transportasi berkelanjutan dengan menyediakan penyimpanan sepeda, pengisian kendaraan listrik dan pilihan lain yang mendukung transportasi ramah lingkungan. Selain itu, memperkenalkan Transportasi khususnya bus sebagai moda transportasi yang bisa digunakan sebagai pengganti moda transportasi pesawat dan kereta api dan memberikan edukasi kepada masyarakat bahwa Terminal bus saat ini semakin membaik tidak seperti dulu lagi. Peran terminal bus penting dalam memfasilitasi pergerakan masyarakat dalam kota dan wilayah, serta berperan sangat krusial untuk membangun sistem transportasi yang efisien dan berkelanjutan. Terminal bus yang dirancang dan dioperasikan dengan baik akan

berkontribusi terhadap peningkatan kualitas hidup penduduk kota dan kelestarian lingkungan.

Sarana utama yang harus tersedia di terminal bus tipe B. mencakup beberapa elemen penting, antara lain jalur pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum, tempat parkir kendaraan umum, bangunan kantor terminal, ruang tunggu bagi penumpang dan pengantar, menara pengawas, loket karcis, rambu-rambu, serta papan informasi. Selain itu, terminal tipe B juga dilengkapi dengan fasilitas penunjang seperti toilet, kios, musholla, ruang pengobatan, ruang informasi, taman, dan tempat penitipan barang.

2.6 Aksesibilitas

Teori aksesibilitas dalam perencanaan kota mengacu pada kemampuan individu untuk secara efektif mengakses berbagai jenis fasilitas, layanan, dan peluang di suatu kota. Aksesibilitas merupakan elemen penting dalam perencanaan kota karena berdampak langsung pada mobilitas, kualitas hidup, dan pemerataan akses penduduk kota. Aksesibilitas adalah ukuran yang menggambarkan seberapa mudah seseorang dapat mencapai suatu lokasi dari lokasi lainnya melalui sistem transportasi. Keterjangkauan ini mencakup berbagai aspek, termasuk waktu, biaya, dan tenaga yang diperlukan untuk melakukan perjalanan antar lokasi atau wilayah.

Menurut Sefaji et al. (2018), tingkat aksesibilitas dapat dinilai melalui ketersediaan transportasi serta jarak yang ditempuh. Selain jarak, kemudahan untuk mencapai suatu tujuan juga dipengaruhi oleh berbagai faktor lain, seperti waktu perjalanan, biaya yang dikeluarkan, intensitas penggunaan lahan, dan pendapatan individu yang melakukan perjalanan.

Menurut Prajalani (2017), aksesibilitas dapat didefinisikan sebagai upaya untuk menciptakan kondisi yang menguntungkan bagi penyandang disabilitas tampil maksimal untuk mencapai kesetaraan kesempatan dalam akses terhadap berbagai kegiatan untuk mencapai pemerataan pemerataan layanan dalam aspek kehidupan setelah layanan berbasis fasilitas dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Beberapa aspek penting teori aksesibilitas dalam perencanaan kota antara lain:

➤ Aksesibilitas transportasi:

Berkaitan dengan perancangan sistem transportasi termasuk jalan raya, trotoar, jalur sepeda, transportasi umum, dan infrastruktur yang memungkinkan orang untuk bergerak di sekitar kota. Penting untuk memastikan bahwa sistem transportasi memenuhi kebutuhan semua lapisan masyarakat, termasuk mereka yang tidak memiliki akses terhadap kendaraan pribadi.

➤ Aksesibilitas terhadap ruang publik :

Mencakup adanya taman, taman kota, tempat bermain anak dan ruang terbuka lainnya yang dapat diakses oleh seluruh penduduk kota terdekat. Ruang publik yang ramah bagi pejalan kaki, pengendara sepeda, dan penyandang disabilitas berperan penting dalam meningkatkan kualitas hidup.

➤ Aksesibilitas Fasilitas Umum:

Ini mencakup aksesibilitas terhadap sarana publik seperti institusi pendidikan, fasilitas kesehatan, pusat perbelanjaan, serta sebagainya perencanaan yang baik memastikan bahwa fasilitas ini mudah dijangkau oleh penduduk kota, terutama oleh penduduk yang tinggal di wilayah terpencil.

➤ Aksesibilitas Sosial dan Ekonomi:

Meningkatkan akses penduduk kota ke lapangan kerja, pendidikan, dan layanan sosial yang mendukung inklusivitas serta memfasilitasi mobilitas sosial.

➤ Pengurangan Hambatan Aksesibilitas:

Mengatasi hambatan aksesibilitas seperti kemacetan lalu lintas, kepadatan penduduk yang tinggi, dan masalah lingkungan yang mempengaruhi kemampuan individu untuk bergerak di dalam kota.

➤ Memanfaatkan ruang secara bijaksana:

Merencanakan pemanfaatan ruang kota secara bijaksana sehingga fasilitas dan layanan penting berada dalam jarak yang wajar dari tempat tinggal penduduk kota, sehingga mengurangi perjalanan jauh dan penggunaan transportasi pribadi.

Teori aksesibilitas dalam perencanaan kota bertujuan untuk menciptakan kota yang lebih inklusif, berkelanjutan dan ramah lingkungan. Hal ini mendorong para perencana kota untuk mempertimbangkan kepentingan berbagai kelompok masyarakat dan memastikan bahwa setiap warga negara mendapatkan akses yang setara terhadap peluang dan fasilitas kota. Dengan adanya aksesibilitas yang mudah maka akan membuat Terminal tersebut ramai pengunjung karena lokasinya yang strategis.

Jarak: adalah Jumlah keseluruhan jarak yang ditempuh oleh suatu objek dalam rentang waktu tertentu. Sebagai besaran skalar, jarak hanya memiliki nilai tanpa mempertimbangkan arah. Jarak juga merupakan hal yang menentukan aksesibilitas, jarak juga menentukan seseorang untuk melakukan perjalanan dan berpergian, sebelum berpergian seseorang akan menghitung jarak dari lokasi mereka sampai tempat tujuan mereka supaya efisien waktu dan tenaga.

Waktu: Waktu juga merupakan hal yang terpenting untuk menentukan sebuah perjalanan, waktu yang dimaksud adalah waktu tempuh dalam suatu perjalanan, semakin cepat sampai tujuan penumpang akan lebih senang.

2.7 Lokasi

Teori lokasi merupakan ilmu yang mendalami pengaturan spasial. Dari kegiatan ekonomi, ilmu ini mempelajari sebaran geografis sumber daya yang langka serta pengaruhnya terhadap lokasi berbagai jenis usaha, baik di bidang ekonomi maupun sosial. Tujuan mempelajari teori lokasi adalah untuk memahami seberapa dekat atau jauh suatu aktivitas berkaitan dengan aktivitas lainnya dan apa dampak yang ditimbulkannya. terhadap setiap aktivitas apabila lokasi berdekatan (saling berjauhan) (Tarigan, 2005:122) dan juga Teori lokasi adalah ilmu yang mengkaji tatanan ruang dari kegiatan ekonomi. Ilmu ini meneliti sebaran geografis sumber daya yang langka serta hubungan dan dampaknya terhadap lokasi berbagai jenis usaha dan kegiatan, baik yang bersifat ekonomi maupun sosial.. Salah satu hal yang banyak dibahas adalah intensitas pergerakan orang dari satu lokasi ke lokasi lain. Analisis ini dapat diperluas untuk melihat potensi atau daya tarik apa yang dimiliki suatu lokasi dibandingkan dengan batas zona pengaruhnya, dimana orang masih ingin menuju ke pusat ini, yang memiliki potensi tersebut. Hal ini berkaitan dengan daya tarik terhadap pusat dan jarak antara lokasi dengan pusat tersebut.

Salah satu faktor yang menentukan apakah suatu lokasi menarik untuk dikunjungi adalah tingkat aksesibilitasnya. Aksesibilitas merupakan kemudahan dalam menjangkau suatu lokasi dibandingkan dengan lokasi lain yang berada di sekitarnya. Tingkat aksesibilitas dipengaruhi oleh jarak, kondisi prasarana transportasi, ketersediaan berbagai sarana penghubung termasuk frekuensinya, serta tingkat keamanan dan kenyamanan penggunaan jalur tersebut.

Faktor-faktor yang mempengaruhi lokasi:

- Ekonomi dan Geografi: kenyamanan lingkungan, kemampuan untuk membayar, akses ke pasar, dan berbagai faktor lainnya.
- Teknologi : Teknologi berhubungan erat dengan pengembangan infrastruktur, seperti jalan raya, pelabuhan, bandara, irigasi, dan lainnya.
- Politik : Politik mencakup berbagai aspek, seperti kewenangan yang dimiliki oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah, perencanaan tata ruang, serta insentif fiskal dan aspek terkait lainnya.

- Sosial : Sosial berkaitan dengan perilaku masyarakat, aspek sosial dan budaya, privasi, serta hal-hal lainnya.

2.8 Transportasi

Transportasi merupakan aspek yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Kata "transportasi" berasal dari bahasa Latin, dengan "trans" yang berarti melintasi atau menuju sisi lain, dan "portare" yang bermakna mengangkut atau membawa. Menurut Salim, transportasi didefinisikan sebagai aktivitas pemindahan barang dan penumpang dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Oleh karena itu, transportasi dapat diartikan sebagai upaya dan aktivitas yang dilakukan untuk mengangkut atau membawa barang serta penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain. (Sugianto, Dkk. 2020.) Bagi masyarakat yang ingin berpindah tempat kebutuhan pengangkutan tak dapat diingkari, mereka perlu mencari ladang penghidupan yang baru karena tempat yang lama dirasakan sudah tidak dapat mencukupi kebutuhan hidup. Selama berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain mereka perlu mengangkut semua bekal dan perlengkapan yang diperlukan. Dan karena teknologinya rendah masyarakat masih berpindah menggunakan kekuatan jasmani semata. Sejarah transportasi adalah penemuan teknologi perangkutan didasarkan pada pengamatan pergerakan alami, berjalan, berlari, manusia meniru pergerakan tersebut seperti menggulingkan kayu, atau batu dan menghanyutkan batang kayu (Morlok 1978 dalam Aziardi, 2008). Terdapat jenis-jenis transportasi darat diantaranya adalah Bus, mobil, kereta api, truk, sepeda, sepeda motor, skuter. Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri.

Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi. Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang. Selain itu, Tamin (1997) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di

daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang. Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia

2.9 Pemilihan Moda Transportasi

Pemilihan moda adalah suatu proses perencanaan transportasi yang bertujuan untuk menentukan bobot perjalanan serta mengidentifikasi jumlah orang atau barang yang akan menggunakan atau memilih moda transportasi yang melayani rute dari titik asal ke tujuan, sesuai dengan berbagai maksud perjalanan tertentu (Gita, 2015). (Gita, 2015). Pemilihan moda transportasi dipengaruhi oleh tiga unsur yang saling terkait, yaitu sistem pergerakan, sistem jaringan, dan sistem kegiatan (Ardhi, 2012). Salah satu faktor utama dalam menentukan moda transportasi dan rute yang ditempuh adalah karakteristik dari moda transportasi yang tersedia antara tempat asal dan tempat tujuan. Proses pemilihan moda transportasi dapat diartikan sebagai pembagian jumlah perjalanan berdasarkan jenis atau moda angkutan yang digunakan. Ketika seseorang memutuskan untuk bepergian, pilihan ini menjadi sangat penting berhak menentukan moda yang akan digunakannya sesuai keinginannya. Menurut Tamin (2000) Pemilihan moda sangat sulit untuk dimodelkan walaupun hanya ada dua moda yang digunakan (taksi dan bus). Ada beberapa Faktor-faktor yang sulit diukur antara lain adalah kenyamanan, keamanan, keandalan, serta ketersediaan mobil saat dibutuhkan. Menurut Morlok (1984) didalam merencanakan sebuah transportasi perlu adanya pemahaman prinsip dan teknik untuk memperkirakan permintaan jasa

transportasi. Permintaan transportasi merupakan kebutuhan transport dari pemakai sistem tersebut (manusia atau barang). Tanpa mengetahui permintaannya akan meleset dan menghasilkan sistem yang tidak sesuai dengan kebutuhan transportasi tadi. Terdapat lima tahapan model diantaranya tata guna lahan, pembangkit perjalanan, distribusi perjalanan, pemilihan moda, dan penentuan lalu lintas.

Berikut beberapa aspek yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi, menurut Tamin (1997), yaitu:

1. Ciri pengguna jalan
 - a. Ketersediaan atau kepemilikan kendaraan pribadi
 - b. Pendapatan
 - c. Pemilikan surat izin mengemudi (SIM)
 - d. Kewajiban Menggunakan Mobil untuk Keperluan Kerja dan Mengantar Anak ke Sekolah
2. Ciri Pergerakan
 - a. Tujuan dari pergerakan
 - b. Waktu terjadinya pergerakan
 - c. Jarak yang ditempuh dalam perjalanan
2. Ciri fasilitas moda transportasi
 - a. Durasi perjalanan
 - b. Pengeluaran untuk transportasi
 - c. Ketersediaan tempat dan tarif parkir
3. Ciri kota atau zona

Pemilihan moda transportasi bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan transportasi bus. Proses ini dilakukan untuk mengkalibrasi model pemilihan moda pada tahun dasar untuk mengetahui perubahan bebas yang mempengaruhi pemilihan moda tersebut.

1. Model pemilihan moda ujung perjalanan (*Trip end modal split model*)

Model pemilihan ini akan menghasilkan besarnya pergerakan setiap moda. Dalam hal ini, ciri pribadi seseorang berbeda-beda dan digunakan untuk memperkirakan pemilihan moda. Pada tahap ini tidak terdapat indikasi tujuan pergerakan mereka. Pemilihan jenis moda transportasi ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti tingkat pendapatan, kepadatan permukiman, serta preferensi dalam memilih kendaraan. Model ini dianggap sangat sesuai apabila digunakan dalam jangka

pendek

2. Model pemilihan moda pertukaran perjalanan (Trip interchange modal split mode)

Model jenis ini digunakan setelah tahapan pemodelan sebaran pergerakan. Model jenis ini mempunyai keuntungan karena mempertimbangkan ciri pergerakan dan ketersediaan moda. Akan tetapi akan lebih sulit mempertimbangkan ciri pengguna jalan karena pergerakan tersebut telah diagregasikan dalam bentuk matriks asal-tujuan.

2.10 Sirkulasi Transportasi

Dalam mengalami suatu ruang, selalu ada hubungan dengan titik awal di mana benda atau manusia mulai bergerak. Sirkulasi berfungsi sebagai sarana perpindahan dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Sebagai jalur pergerakan, Sirkulasi memegang peranan yang sangat penting sebagai penghubung antar ruang dalam suatu bangunan, baik itu ruang di dalam maupun di luar ruang. Dalam proses pergerakan ini, kita bisa memanfaatkan ruangan sebagai sirkulasi atau ruang khusus yang telah disediakan untuk keperluan tersebut.

Keberadaan sirkulasi sangat penting bagi suatu bangunan, karena berfungsi menyediakan akses yang diperlukan untuk mencapai bangunan, Baik dengan berjalan kaki maupun menggunakan kendaraan, sirkulasi harus dirancang sedemikian rupa agar memberikan kenyamanan bagi semua penggunanya. Selain itu, ruang luar juga harus dipertimbangkan dalam penataan lansekapnya, yang dapat menciptakan suasana Nyaman dan aman dalam penggunaan bangunan, baik di dalam maupun di luar, sangat dipengaruhi oleh berbagai elemen eksternal yang ada.

Berdasarkan fungsinya, sirkulasi dapat dikelompokkan menjadi tiga kategori sebagai berikut:

a. Sirkulasi Manusia

Pergerakan manusia memainkan peranan yang sangat penting dalam sistem sirkulasi di suatu area. Sirkulasi ini mencakup jalur pejalan kaki maupun plaza yang saling terhubung, mendukung berbagai aktivitas yang berlangsung di sekitarnya.berlangsung di lokasi tersebut. Dalam merancang sirkulasi, ada beberapa aspek yang perlu diperhatikan yaitu lebar jalan, pola lantai, orientasi yang jelas, pencahayaan jalan, serta fasilitas yang mendukung penyeberangan untuk pejalan kaki. Selain itu, terdapat beberapa karakteristik dalam sirkulasi manusia yang perlu dicatat, di antaranya adalah kelonggaran dan fleksibilitas dalam bergerak.

2. Memiliki kecepatan rendah.

3. Disesuaikan dengan skala ukuran manusia.

b. Sirkulasi Kendaraan

Sirkulasi kendaraan dapat dibagi menjadi dua jalur berdasarkan hierarkinya:

1. Jalur distribusi, yaitu jalur yang digunakan untuk berpindah lokasi dengan kecepatan tinggi.
2. Jalur akses, yaitu jalur yang menghubungkan jalan dengan pintu masuk bangunan.

2.11 Zonasi Terminal Bus

Sistem zonasi adalah metode pembagian suatu wilayah menjadi beberapa zona. Kata "zonasi" berasal dari "zona," yang merujuk pada area atau kawasan dengan fungsi serta karakteristik lingkungan tertentu. Oleh karena itu, zonasi dapat diartikan sebagai proses membagi atau mengelompokkan suatu wilayah ke dalam beberapa bagian. berdasarkan fungsi dan tujuan pengelolaannya. Teori zonasi terminal bus mengacu pada pembagian ruang terminal menjadi beberapa zona yang ditentukan berdasarkan fungsi dan alur aktivitas. Pembagian ini bertujuan untuk mempermudah pengaturan penumpang dan kendaraan, sekaligus meminimalkan kemungkinan terjadinya kecelakaan. Pembagian zona pelayanan terminal bus diatur berdasarkan Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, sebagaimana tercantum dalam Bab V Pasal 25. Peraturan ini menetapkan beberapa zona, yang mencakup hal-hal berikut::

1. Zona I, yaitu zona penumpang yang telah memiliki tiket
2. Zona II, yaitu zona penumpang yang belum memiliki tiket
3. Zona perpindahan dan
4. Zona pengendapan.

2.12 Sintesa Teori dan Variabel Penelitian

Tabel 2.1 Sintesa Teori dan Variabel Penelitian

Sasaran	Teori	Variabel	Indikator
<i>Mengidentifikasi karakteristik kawasan sekitar Terminal Lembang Ciledug</i>	➤ Karakteristik Terminal	1. Sarana dan Prasarana transportasi	A. Kondisi fasilitas sarana dan prasarana transportasi yang berada di Terminal cukup baik. B. Adanya Terminal Lembang Ciledug membuat sarana dan prasarana sekitarnya menjadi lebih baik dan berkembang.
		2. Jaringan Jalan	A. Kondisi jalan di Terminal Lembang Ciledug sudah cukup baik. B. Akses jalan menuju Terminal Lembang Ciledug cukup mudah.
		3. Lingkungan Sekitar	A. Terminal Lembang Ciledug membuat lingkungan sekitar semakin baik. B. Terminal Lembang Ciledug membuat pencemaran terhadap kawasan sekitarnya.
		4. Sosial Ekonomi	A. Kebiasaan masyarakat Terminal Lembang Ciledug menjadi berubah dengan adanya Terminal Lembang Ciledug. B. Dengan adanya Terminal Lembang Ciledug terjadinya perubahan sosial atau kebiasaan masyarakat. C. Terminal Lembang Ciledug menambah pendapatan

Sasaran	Teori	Variabel	Indikator
			masyarakat sekitar. D. Terminal Lembang Ciledug membuat masyarakat mempunyai peluang usaha.
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Teori Tata Guna Lahan dan Pembangunan, ➤ Teori Proximity. 	5. Kemudahan Transportasi	A. Dengan adanya Terminal Lembang Ciledug masyarakat lebih mudah memilih moda transportasi. B. Dengan adanya Terminal Lembang Ciledug masyarakat semakin mudah untuk berpergian.
<i>Mengidentifikasi Peranan Terminal Lembang Ciledug bagi Wilayah sekitar.</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Teori Terminal (D Akbar Rifqi, 2020) ➤ Teori Peran Terminal. 	6. Pelayanan Terminal	A. Jangkauan pelayanan terminal Lembang Ciledug B. Tingkat pelayanan yang ada di Terminal Lembang Ciledug
		7. Fasilitas Terminal	A. Fasilitas ruang tunggu penumpang, pengantar dan/atau penjemput yang disediakan oleh Terminal Lembang Ciledug luas, bersih, dan nyaman. B. Fasilitas jalur keberangkatan kendaraan, jalur kedatangan kendaraan luas, bersih, dan nyaman. C. Fasilitas tempat parkir kendaraan yang disediakan oleh Terminal Lembang Ciledug luas D. Fasilitas ruang tunggu keberangkatan luas, bersih, dan nyaman E. Fasilitas pusat informasi jelas dan akurat.

Sasaran	Teori	Variabel	Indikator
<i>Menganalisis Aspek yang mempengaruhi fungsi dan peran Terminal Lembang Ciledug.</i>	➤ Teori Aksesibilitas	8. Jarak dan Waktu	A. Terminal Lembang Ciledug lokasinya strategis karena dekat dengan rumah. B. Jarak dari Terminal Lembang Ciledug ke Terminal lainnya cukup jauh.
		9. Biaya	A. Dengan adanya Terminal Lembang Ciledug lebih menghemat biaya tanpa harus ke Terminal Lainnya. B. Dengan adanya Terminal Lembang Ciledug menjadi pilihan moda transportasi karena biayanya yang cukup murah.
	➤ Teori Lokasi ➤ Teori Transportasi ➤ Teori Pemilihan Moda Transportasi	10. Efisien dan Efektif	A. Menuju Terminal Lembang Ciledug lebih efisien waktu dibanding ke Terminal yang lain. B. Adanya Terminal Lembang Ciledug untuk mobilitas masyarakat dan barang menjadi lebih mudah
		11. Tepat Waktu	A. Jam keberangkatan bus di Terminal Lembang Ciledug selalu on time.
		12. Cepat dan Tepat	A. Terminal Lembang Ciledug merupakan pilihan transportasi yang cepat dan tepat.
		13. Aman dan Nyaman	A. Fasilitas yang diberikan didalam Terminal Lembang Ciledug sudah cukup nyaman. B. Terminal Lembang Ciledug sudah cukup aman untuk penumpang.

Sumber : Penulis, 2024

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Gambaran Umum Objek Penelitian



Gambar 3.1 Kondisi Eksisting dan Titik Lokasi Penelitian
Sumber : Penulis, 2024

Objek Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kawasan yang berada di Kota Tangerang yang akan dijadikan lokasi penelitian yang akan saya lakukan, lokasi yang akan saya lakukan penelitian ini adalah Terminal Lembang Ciledug., Terminal Lembang Ciledug memiliki luas 8.90 M persegi dan dikelola oleh BPTJ. Terminal Lembang Ciledug letaknya tepat di sebelah pasar Lembang Ciledug. Pemberangkatan bus yang berada di

Terminal Lembang Ciledug ini setiap harinya mencapai 100 penumpang berdasarkan hasil wawancara dengan pengurus Terminal Lembang Ciledug dari pagi sampai sore, Terminal Lembang Ciledug ini berhadapan dengan pasar Lembang Ciledug dan bertepatan dengan pasar buah Lembang Ciledug. Fasilitas yang mendominasi di sekitar Terminal Lembang Ciledug ini adalah perdagangan jasa. Terminal Lembang Ciledug memberikan manfaat terhadap warga sekitarnya karena dengan adanya Terminal Lembang Ciledug warga menjadi mudah untuk berpergian dan menjadi opsi pilihan kepada masyarakat untuk memilih moda transportasi bus untuk berpergian. Lokasi Terminal Lembang Ciledug juga sangat strategis karena berada dekat dengan akses jalan tol sehingga memudahkan penumpang dan bus untuk menuju Terminal Lembang Ciledug dan menuju jalan Tol.

3.2 Tahapan Penelitian

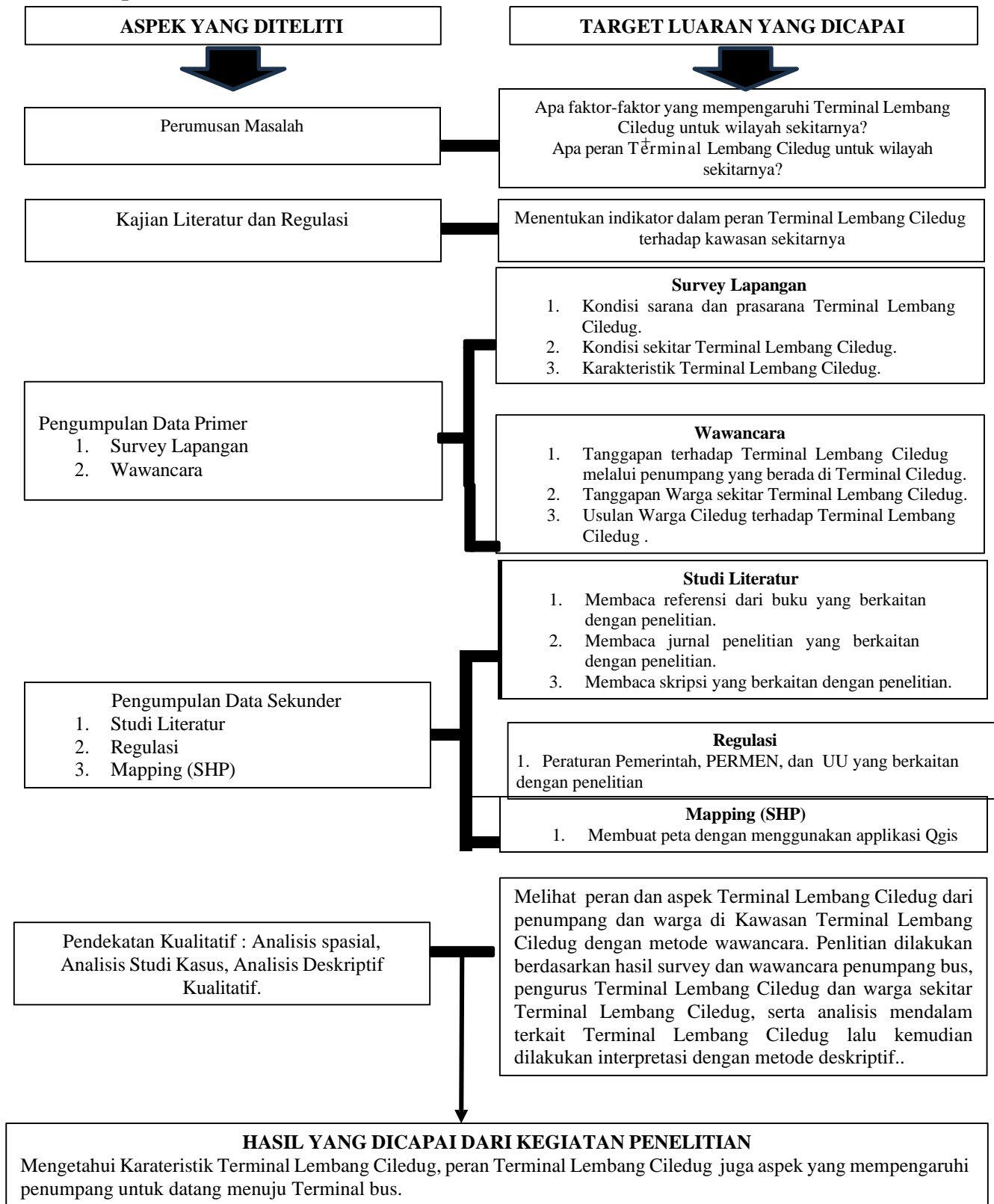


Diagram 3.1 Tahapan Penelitian

Sumber : Penulis, 2024

Langkah-langkah dalam melakukan penelitian kualitatif menurut (Sugiyono 2002) Metode dalam penelitian ini, terdapat beberapa kategori yang digunakan, yaitu:

1. Menentukan Masalah: Langkah awal adalah menentukan masalah yang akan diteliti yaitu Terminal Lembang Ciledug.
2. Fokus dan Subfokus: Fokus dan subfokus yang akan diteliti adalah mengenai permasalahan yang berada di Terminal Lembang Ciledug.
3. Pengumpulan Data: Mengumpulkan data kajian dengan melakukan observasi langsung Terminal Lembang Ciledug dan juga wawancara terhadap penumpang, pengurus Terminal Lembang Ciledug dan juga warga sekitar Terminal Lembang Ciledug selain itu juga data didapat dari jurnal, dan juga peneliti lain yang meneliti terkait Terminal Lembang Ciledug.
4. Pengolahan Data: Setelah pengumpulan data kemudian data diolah untuk mendapatkan hasil yang akan dicapai.
5. Kesimpulan dan hasil: Setelah dilakukan pengumpulan data dan juga kemudian data diolah dan mendapatkan kesimpulan dari penelitian yang sudah didapatkan.

3.3 Metode Penelitian

Penelitian Metode kualitatif lebih menekankan pada pengamatan terhadap fenomena serta berusaha memahami makna yang terkandung di dalamnya. Analisis dan ketajaman penelitian kualitatif sangat dipengaruhi oleh keefektifan kata dan kalimat yang digunakan. Oleh karena itu, Basri (2014) menyimpulkan bahwa fokus utama penelitian kualitatif terletak pada proses itu sendiri dan pemaknaan hasil yang diperoleh. Penelitian kualitatif lebih memperhatikan elemen-elemen manusia, objek, dan institusi, serta hubungan atau interaksi di antara elemen-elemen tersebut, dengan tujuan untuk memahami suatu peristiwa, perilaku, atau fenomena (Mohamed, Abdul Majid, dan Ahmad, 2010).

Metode penelitian yang dilakukan adalah melalui pendekatan kualitatif yaitu observasi dan juga wawancara yang dilakukan sebagai alat pengumpulan data dengan tujuan mendapatkan informasi dari sejumlah responden. terkait peranan dari Terminal Lembang Ciledug terhadap wilayah sekitarnya berupa dari penggunaannya serta hasil dari responden untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi adanya Terminal Lembang Ciledug ini.

3.4 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan dengan tujuan untuk memenuhi keperluan data untuk penelitian ini melalui 2 (dua) metode pengumpulan data, yaitu data primer dan data sekunder. Pengumpulan data dijelaskan sebagai berikut

3.4.1 Metode Pengumpulan Data Primer

Data primer dikumpulkan secara langsung oleh peneliti dan dapat berbentuk hasil observasi, wawancara, atau tes. Pengumpulan data ini dilakukan dengan tujuan tertentu dan disesuaikan dengan desain penelitian yang telah ditetapkan. Sebagai contoh, data primer bisa berupa hasil wawancara dengan responden, serta informasi yang diperoleh dari pengamatan langsung, yang diukur dengan menggunakan alat ukur, dan data yang diperoleh melalui observasi langsung.

2. Observasi Lapangan

Observasi lapangan adalah suatu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara pengamatan maupun peninjauan secara langsung di suatu tempat penelitian dengan tujuan untuk mengetahui apa yang sedang terjadi dan untuk membuktikan keaslian dari penelitian yang sedang berjalan. Menurut Nana Sudjana observasi adalah pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap gejala-gejala yang diteliti. Observasi sebenarnya tidak hanya terbatas pada pengamatan yang dilaksanakan baik secara langsung maupun tidak langsung.

3. Wawancara

Wawancara adalah percakapan dua orang atau lebih yang berlangsung antara narasumber dan pewawancara dengan tujuan mengumpulkan data-data berupa informasi. Oleh karena itu, teknik wawancara adalah salah satu cara pengumpulan data, misalnya untuk penelitian tertentu. Merujuk dari KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), wawancara dilakukan terhadap responden yang berada di Terminal Lembang Ciledug, responden yang dituju adalah penumpang yang berada di Terminal Lembang Ciledug, pengurus Terminal Lembang Ciledug dan juga warga sekitar Terminal Lembang Ciledug.

3.4.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder dapat diartikan metode yang menggunakan bahan dokumenter karena peneliti tidak memperoleh data secara langsung melainkan menggunakan data yang dihasilkan oleh pihak lain. Data adalah gambaran atau fakta yang dikumpulkan menjadi satu dan kemudian dimanipulasi yang bertujuan untuk menghasilkan data yang layak untuk diteliti, data sekunder digunakan oleh peneliti yang bertujuan untuk mendapatkan wawasan baru atau melakukan analisis tambahan. Teknik yang dilakukan dalam pengumpulan data sekunder diantaranya diskusi maupun observasi yang dilakukan adalah dengan cara mengumpulkan data dari berbagai sumber. eksternal yang berupa foto, rekaman video, maupun teks (Milano Khemal, 2021).

Tabel 3.1 Kebutuhan Data Sekunder

Jenis Data	Sumber Data	Bentuk Data
Peta Aksesibilitas	InaGeospasial	SHP
Peta Penggunaan Lahan	InaGeospasial	SHP
Peta Proximity	InaGeospasial	SHP
Peta Rencana Struktur Ruang	InaGeospasial	SHP
Peta Jalur Bus	InaGeospasial	SHP
Peta Administrasi Kota Tangerang	InaGeospasial	SHP
Peta Kelas Jalan	InaGeospasial	SHP
PERMEN PU No.40 Tahun 2015	Peraturan BPK RI	Dokumen
PERMEN No 79 Tahun 2013	Peraturan BPK RI	Dokumen
UU No 14 Tahun 1992	Peraturan BPK RI	Dokumen
PERMENHUB No PM 102	Kementrian Perhubungan	Dokumen

Sumber : Penulis, 2024

3.5 Metode Analisis Data

Metode analisis data merupakan teknik yang digunakan untuk memproses dan mengolah data serta informasi yang telah terkumpul selama penelitian, dengan tujuan untuk memperoleh hasil yang diinginkan.. Menurut Bogdan teknik analisis data adalah sebuah proses yang bersifat sistematis dalam mencari dan menyusun data yang telah didapat dengan cara dokumentasi, wawancara, observasi dan sebagainya.

3.5.1 Analisis Spasial

Spasial berasal dari kata space yang berarti ruang, Spasial lebih fokus kepada ekosistem sehingga dapat memperhatikan tempat, ketinggian dan waktu. Analisis Spasial adalah pendekatan didalam geografi dan disiplin ilmu yang dapat digunakan dalam berbagai bidang keilmuan seperti ekonomi, budaya kesehatan dan pariwisata. Menurut Mahendrasari dan Permata (2016) analisis spasial merupakan kemampuan umum untuk menyusun atau mengolah data spasial ke dalam berbagai bentuk yang berbeda sedemikian rupa sehingga mampu menambah atau memberikan arti baru atau arti tambahan.

Analisis spasial yang digunakan dalam penelitian ini adalah akan mengetahui wilayah yang berada di sekitarnya dengan menggunakan peta administrasi Kota Tangerang yang sudah diolah menggunakan Arcgis.

1. Pada tahap pertama adalah membuka aplikasi Arcgis dan membuka data peta Kota Tangerang, Kecamatan Ciledug, dan Terminal Lembang Ciledug yang sudah didapat dari InaGeospasial yang ingin di clip yaitu klik kanan layers & add data & pilih data & ok.
2. Pada tahap kedua setelah muncul peta yang ingin kita clip lalu pada petanya klik kanan pada peta administrasi lalu klik open attributes table, kemudian klik dan pilih Kota atau Kecamatan yang ingin di clip
3. Pada tahap ketiga setelah memilih Kota atau Kecamatan yang telah dipilih kemudian kita save terlebih dahulu supaya tidak hilang, kemudian kita pilih geoprocessing dan pilih clip lalu pilih dan isi input feature dan output feature setelah sudah semua dimasukkan, kemudian klik ok dan jika sudah muncul centang dibawah berarti sudah berhasil di clip.

3.5.2 Analisis Deskriptif Kualitatif

Setelah melakukan tahapan analisis spasial yaitu berupa peta yang kemudian dilanjutkan dengan menuliskan hasil yang sudah ditemukan didalam analisis spasial dengan metode deskriptif kualitatif. Analisis deskriptif dengan cara menjabarkan hasil yang sudah didapatkan pada analisis spasial dengan sesuai dengan keadaan yang terjadi dan objektif. Dengan itu kita dapat mengetahui wilayah yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug.

3.6 Tahapan Analisis Data

Berikut adalah tabel analisis data dan kebutuhan data dalam penelitian ini:

Tabel 3.2 Tahapan Analisis Data

No.	Sasaran Penelitian	Kebutuhan Data	Teknik Analisis Data	Output
1.	SASARAN 1: Mengidentifikasi Lokasi terkait wilayah di sekitar Terminal Lembang Ciledug	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tinjauan Teori 2. SHP aksesibilitas 3. SHP penggunaan lahan 4. SHP Proximity 5. SHP Rencana Struktur Ruang 6. SHP kelas jalan 7. SHP Kota Tangerang 8. SHP Kota Tangerang Selatan 9. SHP DKI Jakarta 	<ul style="list-style-type: none"> • Analisis Spasial • Analisis Deskriptif Kualitatif 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peta aksesibilitas 2. Peta penggunaan lahan 3. Peta proximity radius 5 KM (Tangerang, Tangerang Selatan, DKI Jakarta) 4. Peta Aksesibilitas atau Kelas jalan 5. Peta Akses Bus 6. Peta Aksesibilitas 7. Peta Jalur Transportasi 8. Peta Jangkauan Terminal 9. Peta Jangkauan Penumpang
2.	SASARAN 2: Mengidentifikasi Peranan Terminal Lembang Ciledug bagi wilayah sekitar.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tinjauan Teori 2. Tingkat peranan Terminal Lembang Ciledug 3. Wawancara 	<ul style="list-style-type: none"> • Analisis Spasial • Analisis Deskriptif Kualitatif 	Mengetahui permasalahan yang berada di Terminal Lembang Ciledug dan juga mengetahui peranan Terminal Lembang Ciledug apakah Terminal Lembang Ciledug memiliki peranan untuk wilayah yang berada di sekitarnya.
3.	SASARAN 3: Menganalisis aspek yang mempengaruhi fungsi dan peran Terminal Lembang Ciledug.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hasil Wawancara 	Analisis Deskriptif kualitatif	Analisis Deskriptif digunakan untuk mengelaborasi hasil wawancara yang sudah disusun dan dilakukan terhadap penumpang yang datang di Terminal Lembang Ciledug.

Sumber : Penulis, 2024

3.7 Metode Analisis Data

Tahapan analisis data adalah analisis data yang sudah dikumpulkan dari seluruh responden seperti data primer dan sekunder yang didapat. Metode Kualitatif merupakan suatu pendekatan penelitian ilmiah yang bertujuan untuk memahami fenomena sosial secara mendalam dan alami. Pendekatan ini menekankan pada proses interaksi komunikasi yang intens antara peneliti dan fenomena yang diteliti.

3.7.1 Mengidentifikasi Lokasi terkait wilayah di sekitar Terminal Lembang Ciledug

Analisis yang digunakan untuk Mengidentifikasi lokasi terkait wilayah di sekitar Terminal Lembang Ciledug adalah dengan melakukan analisis spasial dengan melihat beberapa aspek yang ada didalamnya diantaranya adalah: Aksesibilitas yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug dan melihat penggunaan lahan yang ada di sekitar Terminal Lembang Ciledug dan melihat penggunaan lahan yang ada di sekitar Terminal Lembang Ciledug dalam radius 5 km dengan melakukan analisis proximity, rencana Struktur Ruang.

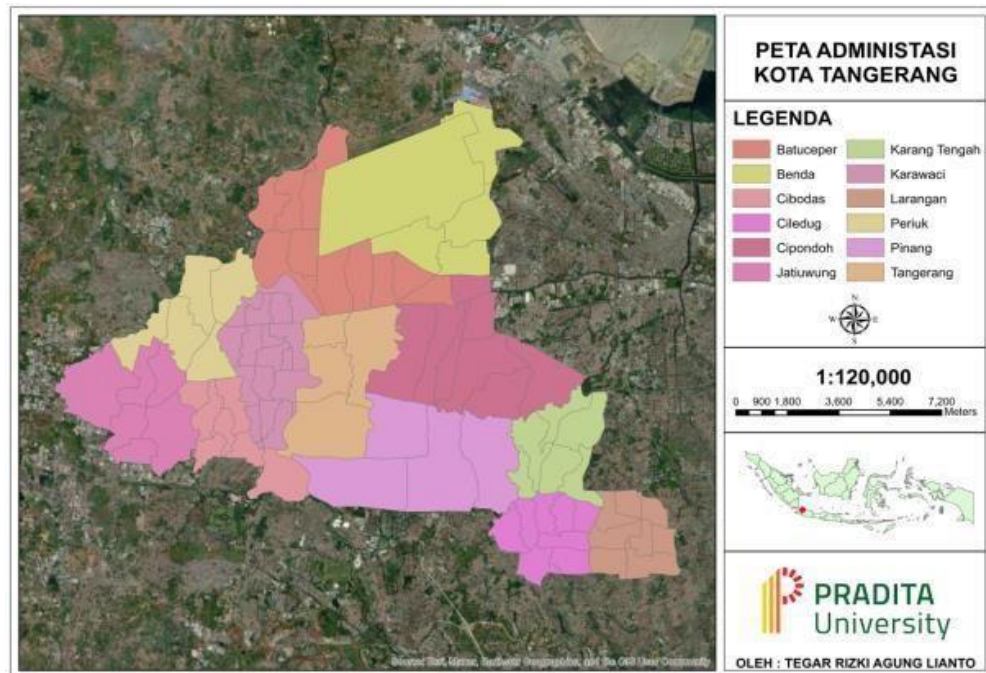
3.7.1.1 Analisis Spasial

Spasial berasal dari kata space yang berarti ruang, Spasial lebih fokus kepada ekosistem sehingga dapat memperhatikan tempat, ketinggian dan waktu. Analisis Spasial adalah pendekatan didalam geografi dan disiplin ilmu yang dapat digunakan dalam berbagai bidang keilmuan seperti ekonomi, budaya kesehatan dan pariwisata. Menurut Mahendrasari dan Permata (2016) analisis spasial merupakan kemampuan umum untuk menyusun atau mengolah data spasial ke dalam berbagai bentuk yang berbeda sedemikian rupa sehingga mampu menambah atau memberikan arti baru atau arti tambahan.:

1. Pada tahap pertama adalah membuka aplikasi Arcgis dan membuka data peta Kota Tangerang, Kecamatan Ciledug, dan Terminal Lembang Ciledug yang sudah didapat dari Ina Geospasial yang ingin di clip yaitu klik kanan layers kemudian add data pilih data dan ok.
2. Pada tahap kedua setelah muncul peta yang ingin kita clip lalu pada petanya klik kanan pada peta administrasi lalu klik open attributes table, kemudian klik dan pilih Kota atau Kecamatan yang ingin di clip
3. Pada tahap ketiga setelah memilih Kota atau Kecamatan yang telah dipilih kemudian kita save terlebih dahulu supaya tidak hilang, kemudian kita pilih

geoprocessing dan pilih clip lalu pilih dan isi input feature dan output feature setelah sudah semua dimasukkan, kemudian klik ok dan jika sudah muncul centang dibawah berarti sudah berhasil di clip.

4. Tahap keempat adalah melakukan layouting pada peta sehingga menghasilkan peta analog.



Gambar 3.2 Contoh Peta Analog

Sumber : Penulis, 2024

Peta analog adalah peta yang berada dalam bentuk cetak dan bentuk awal dari data spasial. Peta analog juga dapat berupa foto udara, bentuk film maupun kertas. Peta analog berbeda dengan citra, peta analog memiliki cakupan yang lebih kecil dibandingkan dengan citra. Peta analog analog memiliki skala, mata angin, koordinat yang dibuat menggunakan teknik kartografi dan menggunakan kamera konvensional. Peta analog digunakan dengan cara scan pada peta dan mengubah menjadi format digital atau perubahan dari format raster menjadi vector dan kemudian didigitasi agar koordinat sesuai dengan permukaan bumi.

3.7.1.2 Analisis Deskriptif Kualitatif

Setelah melakukan tahapan analisis spasial yaitu berupa peta analog yang sudah diolah yang kemudian dilanjutkan dengan menuliskan hasil yang sudah ditemukan didalam analisis spasial dengan metode deskriptif kualitatif. Analisis deskriptif dengan cara menjabarkan hasil yang sudah didapatkan pada analisis spasial dengan sesuai dengan keadaan yang terjadi dan objektif. Dengan itu kita dapat mengetahui wilayah yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug.

3.7.2 Mengidentifikasi peranan Terminal Lembang Ciledug bagi wilayah sekitar.

Mengidentifikasi peranan Terminal Lembang Ciledug adalah untuk melihat peranan Terminal Lembang Ciledug terhadap kawasan yang ada di sekitarnya. Analisis yang digunakan dalam mengidentifikasi Terminal Lembang Ciledug adalah dengan menggunakan analisis kualitatif dengan metode wawancara yang dilakukan terhadap penumpang yang berada di Terminal Lembang Ciledug, pengurus Terminal Lembang Ciledug dan juga warga yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug, kemudian setelah mendapat jawaban dari responden maka data tersebut akan diolah dan disimpulkan untuk mendapatkan hasilnya.

3.7.2.1 Analisis Spasial

Spasial berasal dari kata space yang berarti ruang, Spasial lebih fokus kepada ekosistem sehingga dapat memperhatikan tempat, ketinggian dan waktu. Analisis Spasial adalah pendekatan didalam geografi dan disiplin ilmu yang dapat digunakan dalam berbagai bidang keilmuan seperti ekonomi, budaya kesehatan dan pariwisata. Menurut Mahendrasari dan Permata (2016) analisis spasial merupakan kemampuan umum untuk menyusun atau mengolah data spasial ke dalam berbagai bentuk yang berbeda sedemikian rupa sehingga mampu menambah atau memberikan arti baru atau arti tambahan.:

1. Pada tahap pertama adalah membuka aplikasi Arcgis dan membuka data peta Kota Tangerang, Kecamatan Ciledug, dan Terminal Lembang Ciledug yang sudah didapat dari Ina Geospasial yang ingin di clip yaitu klik kanan layers kemudian add data pilih data dan ok.
2. Pada tahap kedua setelah muncul peta yang ingin kita clip lalu pada petanya klik kanan pada peta administrasi lalu klik open attributes table, kemudian klik dan pilih Kota atau Kecamatan yang ingin di clip
3. Pada tahap ketiga setelah memilih Kota atau Kecamatan yang telah dipilih kemudian kita save terlebih dahulu supaya tidak hilang, kemudian kita pilih geoprocessing dan pilih clip lalu pilih dan isi input feature dan output feature setelah sudah semua dimasukkan, kemudian klik ok dan jika sudah muncul centang dibawah berarti sudah berhasil di clip.
4. Tahap keempat adalah melakukan layouting pada peta sehingga

menghasilkan peta analog.

3.7.2.2 Analisis Deskriptif Kualitatif

Setelah melakukan tahapan analisis spasial yaitu berupa peta jangkauan radius pelayanan Terminal Lembang Ciledug yang kemudian dilanjutkan dengan menuliskan hasil yang sudah ditemukan didalam analisis studi kasus dengan metode deskriptif kualitatif. Analisis deskriptif dengan cara menjabarkan hasil yang sudah didapatkan pada analisis spasial dengan sesuai dengan keadaan yang terjadi dan objektif. Kemudian menjabrkan hasil yang sudah didapatkan dalam metode studi kasus yaitu dengan metode wawancara, setelah itu akan mendapatkan hasil jangkauan pelayanan Terminal Lembang Ciledug dan kesimpulan wawancara yang sudah didapat.

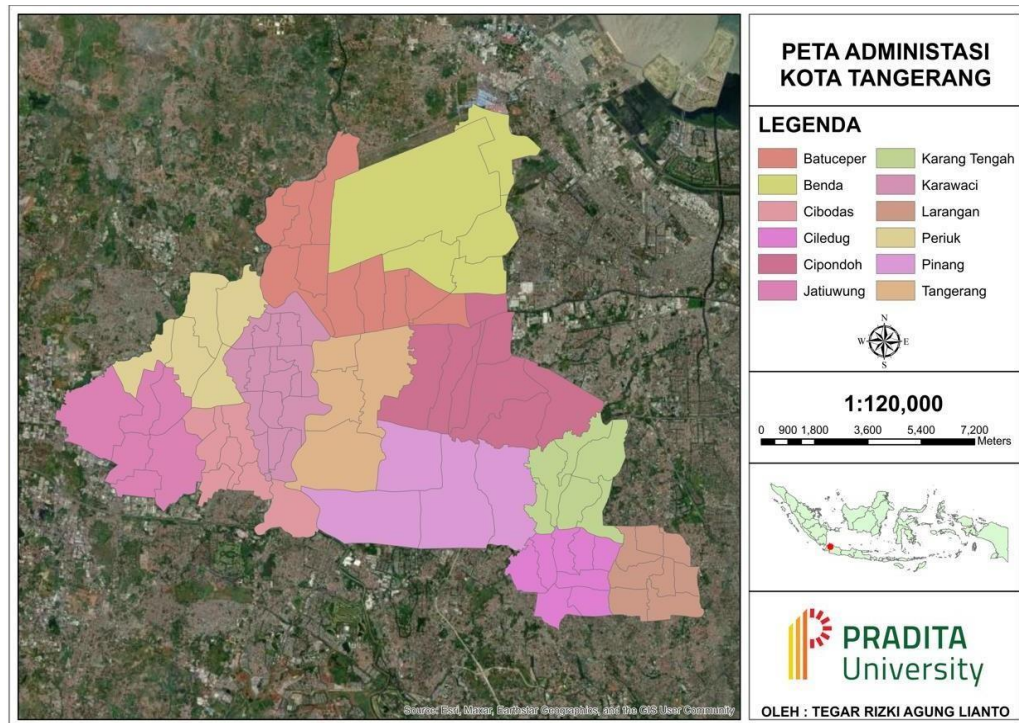
3.7.3 Menganalisis aspek yang mempengaruhi fungsi dan peran Terminal Lembang Ciledug.

Menganalisis aspek yang mempengaruhi fungsi dan peran Terminal Lembang Ciledug adalah dengan memanfaatkan metode Deskriptif Kualitatif, yaitu suatu pendekatan yang digunakan untuk mengelaborasi hasil wawancara dan observasi yang sudah didapatkan secara langsung terhadap responden yang berada di Terminal Lembang Ciledug dengan metode Deskriptif Kualitatif, setelah jawaban wawancara didapat kemudian dikumpulkan dan ditelaah setelah itu kemudian dielaborasi dengan metode Deskriptif Kualitatif dengan tujuan mendapatkan kesimpulan dari wawancara dan observasi yang sudah dilakukan dan didapatkan di Terminal Lembang Ciledug.

BAB IV

GAMBARAN UMUM

4.1 Gambaran Umum Daerah Kota Tangerang



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Tangerang
Sumber : Penulis, 2024

Kota Tangerang merupakan bagian dari wilayah metropolitan Jabotabek yang mengalami perkembangan sangat pesat. Dalam konteks wilayah, Kota Tangerang merupakan wilayah penyangga DKI Jakarta. Oleh karena itu, perkembangan Kota Tangerang tidak lepas dari pengaruh DKI Jakarta yang sudah sangat terbatas untuk perkembangan kegiatan seperti perumahan dan industri. Keunggulan yang dimiliki oleh kota Tangerang adalah memberikan dukungan untuk perkembangan berbagai kegiatan, kemudahan aksesibilitas dengan pusat kota Jakarta, Bandara Udara Internasional Soekarno Hatta, pelabuhan Tanjung Priok dan Merak. Dalam sistem transportasi regional, kota Tangerang termasuk dalam jalur Pantura dan jaringan jalan tol yang dapat memberikan kemudahan pergerakan, sehingga kota Tangerang sangat strategis untuk perkembangan berbagai kegiatan. Dalam upaya memberikan kemudahan aksesibilitas pergerakan di kota Tangerang, perlu didukung dengan adanya sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Salah satu prasarana yang dimaksud adalah adanya

terminal angkutan umum. Kota Tangerang memiliki batas administrasi wilayah diantaranya:

Utara : Kabupaten Tangerang

Timur : Kota Administrasi Jakarta Barat Dan Jakarta Selatan

Selatan : Kota Tangerang Selatan Dan Kabupaten Tangerang

Barat : Kabupaten Tangerang

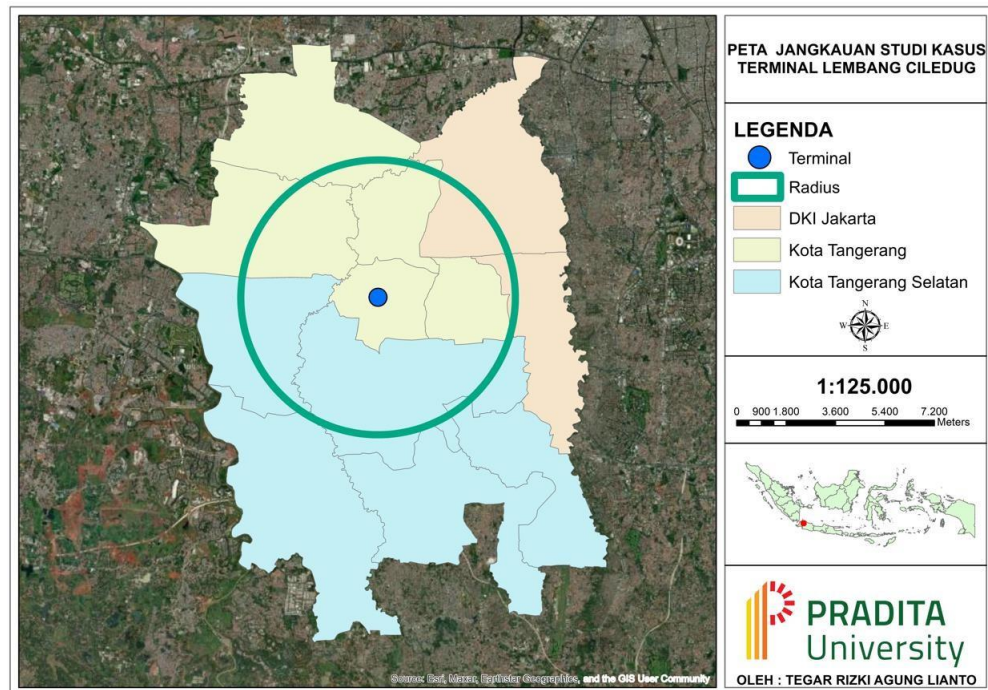
Tabel 4.1 Luas Area dan Total RT serta RW Kota Tangerang

Kecamatan	Luas Area(KM)	Jumlah	
		RT	RW
Ciledug	8,77	404	107
Larangan	9,40	428	90
Karang Tengah	10,47	361	74
Cipondoh	17,91	646	104
Pinang	21,95	464	79
Tangerang	15,79	410	80
Karawaci	13,48	537	127
Jatiuwung	14,41	227	41
Cibodas	9,61	475	91
Periuk	9,54	442	72
Batuceper	11,58	321	47
Neglasari	16,08	245	50
Benda	5,92	198	40
Total	164,55	5.158	1.002

Sumber : Kota Tangerang Dalam Angka, 2022

Kota Tangerang Memiliki 13 Kecamatan dengan total luas Kecamatan yang adadi Ciledug adalah 164, 55 dan jumlah RT 5.158 dan jumlah RW 1.002. Jumlah Penduduk yang berada di Kota Tangerang adalah 975.709 Jiwa untuk penduduk laki- laki dan 954.847 Jiwa untuk jumlah penduduk perempuan. Pekerjaan yang dimiliki masyarakat Kota Tangerang adalah sebagian besar pegawai swasta atau buruh pabrik, sebagian ada yang sebagai wirausaha dan juga pekerja bebas atau serabutan dan juga pekerja yang tidak dibayar. Agama yang paling mendominasi di Tangerang adalah Islam dengan jumlah 1.664.762 dan juga protestan dengan angka 106.119.

4.2 Gambaran Umum deliniasi Studi Lokasi



Gambar 4.2 Peta Administrasi Kecamatan Ciledug
Sumber : Penulis, 2024

Kota Tangerang adalah kota yang terletak di provinsi Banten, Indonesia. Kota ini terletak tepat di sebelah barat DKI Jakarta. Penduduk pribuminya adalah Suku Sunda. Pada akhir tahun 2023, jumlah penduduk kota Tangerang sebanyak 1.912.679 dengan kepadatan 12.000 jiwa/km². Tangerang merupakan kota terbesar di Provinsi Banten, serta ketiga terbesar di kawasan metropolitan Jakarta Raya setelah Kota Bekasi dan Kota Depok. Kota Tangerang Selatan Tangerang disingkat Tangsel adalah sebuah kota yang terletak di provinsi Banten, Indonesia. Kota ini terletak 90 km sebelah tenggara ibu kota Provinsi Banten, yaitu Kota Serang. Kota ini merupakan bagian dari kawasan metropolitan Jakarta Raya dan terletak 30 km di bagian barat Jakarta. Jakarta, secara resmi bernama Daerah Khusus Ibukota Jakarta atau DKI Jakarta, sebelumnya dikenal sebagai Batavia adalah ibu kota Indonesia dan sekaligus daerah otonom setingkat provinsi. Jakarta memiliki lima kota administrasi dan satu kabupaten administrasi.

Sementara menurut pengertian secara umum, Jakarta merupakan kota metropolitan. Jakarta terletak di pesisir bagian barat laut Pulau Jawa. Jakarta memiliki luas sekitar 664,01 km² (lautan: 6.977,5 km²), dengan penduduk berjumlah 11.240.000 jiwa pada tahun 2023. Sebagai pusat bisnis, politik, dan kebudayaan, Jakarta merupakan tempat berdirinya kantor-kantor pusat BUMN, perusahaan swasta, dan perusahaan asing. Kota ini juga menjadi tempat

kedudukan lembaga-lembaga pemerintahan dan kantor sekretariat ASEAN. Jakarta dilayani oleh dua bandar udara, yaitu Bandara Soekarno–Hatta dan Bandara Halim Perdanakusuma, serta tiga pelabuhan laut, yaitu Tanjung Priok, Sunda Kelapa, dan Ancol.

Utara: Kecamatan Karang Tengah.

Timur: Kecamatan Larangan.

Selatan: Kecamatan Pondok Aren.

Utara: Kecamatan Pinang dan Serpong Utara.

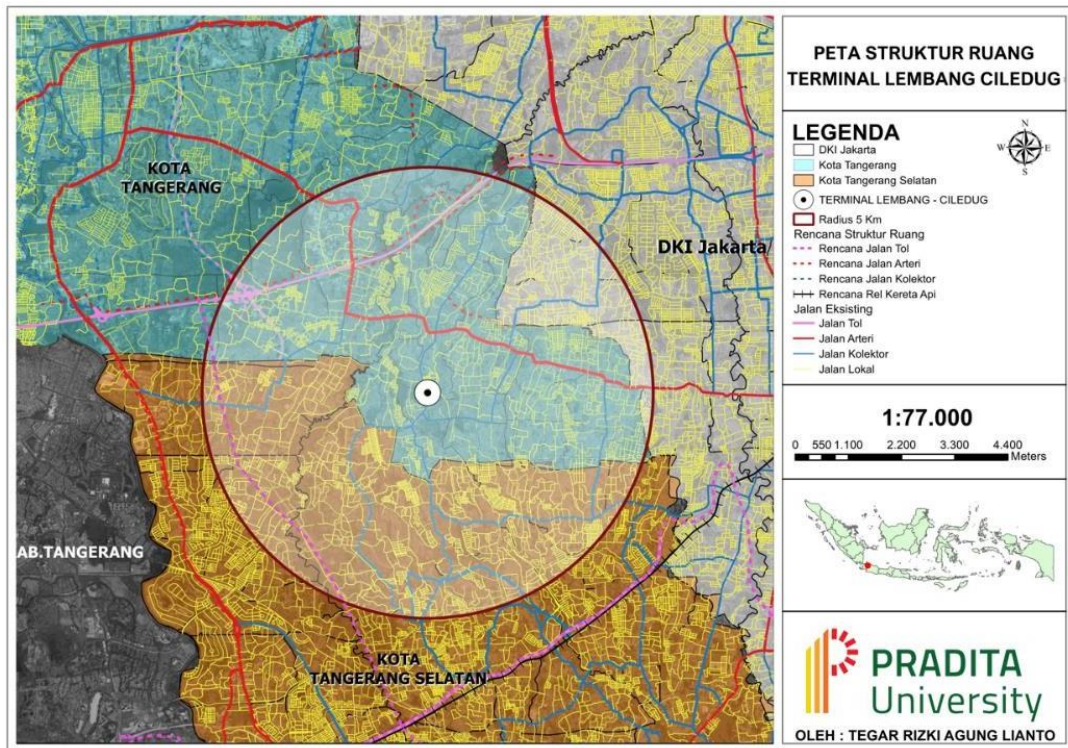
Tabel 4.2 Luas Area Kelurahan Ciledug

Kecamatan	Luas Area (KM)
Kecamatan Jakarta Barat	
Kembangan	24,16
Kecamatan Jakarta Selatan	
Pesanggrahan	12,76
Kota Tangerang	
Ciledug	8,77
Cipondoh	17,96
Karang Tengah	10,47
Larangan	9,4
Pinang	21,59
Total	68,19
Kota Tangerang Selatan	
Ciputat	18,38
Ciputat Timur	15,43
Pondok Aren	29,88
Serpong	29
Serpong Utara	17,84
Total	110,53

Sumber : Kecamatan Ciledug Dalam Angka, 2022

Kecamatan Kembangan Jakarta Barat memiliki luas 24,16 KM, Kecamatan Pesanggrahan yang berada di Jakarta Selatan memiliki luas 12,76 KM, dan total luas Kecamatan yang berada di Kota Tangerang adalah 68,19 KM, dan total luas Kecamatan yang berada di Tangerang Selatan adalah 110,83 KM.

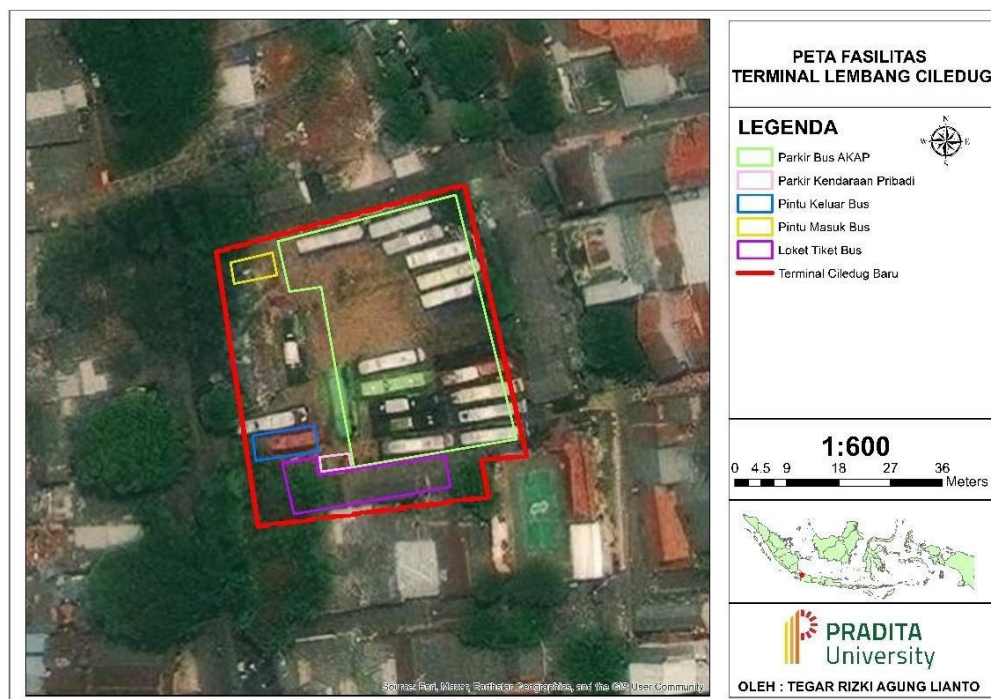
4.3 Struktur Ruang Terminal Lembang Ciledug



Gambar 4.3 Peta Struktur Ruang Terminal Lembang Ciledug
Sumber : Penulis, 2024

Berikut merupakan peta struktur ruang Kota Tangerang, Tangerang Selatan, dan DKI Jakarta, Terminal Lembang Ciledug terletak di Kota Tangerang Selatan, Terminal Lembang Ciledug berada dekat dengan Bintaro dan juga Jakarta Barat, radius yang digunakan didalam melihat rencana struktur ruang ini adalah 5KM yang mencakup wilayah Kota Tangerang, Tangerang Selatan dan DKI Jakarta terdapat rencana struktur ruang rencana infrastruktur yang ada di Kota Tangerang, Tangerang Selatan, dan DKI Jakarta meliputi pembangunan jalan tol, jalur arteri, jalan kolektor, serta jalan lokal.. Untuk rencana jalan tol melintasi Kota Tangerang, Tangerang Selatan sampai dengan Bekasi, untuk rencana jalan arteri melintasi dari Kabupaten Tangerang sampai dengan Tangerang Selatan, untuk rencana jalan kolektor melintasi Kota Tangerang, Tangerang Selatan sampai dengan Jawa Barat, untuk rencana rel kereta api melintasi Kota Tangerang Selatan dan Kota Jakarta. Untuk Transportasi umum yang terletak di Kota Tangerang, Tangerang Selatan dan DKI Jakarta sudah cukup tersebar tetapi kondisi transportasi umum yang masih kurang memadai.

4.4 Gambaran Umum Terminal Lembang Ciledug



Gambar 4.4 Peta Lokasi Penelitian Terminal Lembang Ciledug
Sumber : Penulis, 2024

Terminal Lembang Ciledug adalah salah satu terminal penumpang bertipe B yang ada di kota Tangerang yang berlokasi di Jalan Raden Fatah, Kelurahan, Kecamatan Larangan, kota Tangerang, Provinsi Banten. Terminal Lembang Ciledug memiliki luas sebesar 8.090 Meter Persegi dan dikelola badan pengelola transportasi Jabodetabek (BPTJ). Fungsi kawasan pada sekitar Terminal Lembang Ciledug adalah perdagangan dan jasa, dan ada juga komersial serta Permukiman Warga tetapi karena letaknya yang dekat dengan Terminal maka peruntukan lahannya adalah Perdagangan dan Jasa serta Komersial. Kawasan Terminal Lembang Ciledug terletak di kota Tangerang yang berada di Pusat kota dan berada di depan pasar Lembang Ciledug Ceper serta dekat dengan akses Tol Jakarta :

Utara : Masjid Al Ikhlas Ciledug

Timur : Perumahan Sudimara Barat Ciledug

Selatan : SMPN 28 Tangerang

Barat : Pasar Lembang Ciledug



Gambar 45 Peta persebaran tujuan penumpang dari Terminal Lembang Ciledug

Sumber : Penulis, 2024

Tabel 4.3 Jumlah Trayek dan Daftar PO Bus

No	Nama PO. Bus	Trayek PO Bus
1.	PO. Rosalia Indah	Madiun, Ngawi, Ponorogo, Karanganyar, Solo Salatiga, Kartosuro, Kebumen, Pekalongan, Jogjakarta, Wonosobo, Bawen, Brebes, Tegal, Kendal, Semarang, Malang, Surabaya, Kutuharjo.
2.	PO. Haryanto	Madiun, Ngawi, Ponorogo, Karanganyar, Solo Salatiga, Kartosuro, Pekalongan, Jogjakarta, Semarang, Kudus, Pati, Tayu, Jepara, Sukolilo, Bojonegoro, Rembang, Lasem.
3.	PO. Sudiro Tungga jaya	Madiun, Ngawi, Ponorogo, Karanganyar, Solo Salatiga, Kartosuro, Pekalongan, Jogjakarta, Bawen, Kendal, Semarang, Gilingan
4.	PO. Agra Mas	Madiun, Ngawi, Ponorogo, Karanganyar, Solo Salatiga, Kartosuro, Kebumen, Pekalongan,

No	Nama PO. Bus	Trayek PO Bus
		Jogjakarta, Bawen, Brebes, Tegal, Kendal, Semarang, Malang, Surabaya.
5.	PO. Shantika	Solo, Salatiga, Kartosuro, Semarang, Kudus, Pati, Tayu, Jepara, Sukolilo, Bojonegoro, Rembang, Lasem.
6.	PO. Kramat Djati	Madiun, Ngawi, Ponorogo, Karanganyar, Solo, Boyolali, Salatiga, Kartosuro, Kebumen, Pekalongan, Jogjakarta, Bawen, Brebes, Tegal, Kendal, Semarang, Malang, Surabaya, Bali.
7.	PO. Garuda Mas	Madiun, Ngawi, Ponorogo, Karanganyar, Solo, Boyolali, Salatiga, Kartosuro, Pekalongan, Jogjakarta, Semarang, Cepu, Blora.
8.	PO. Blue Line	Madiun, Ponorogo, Karanganyar, Boyolali, Solo Salatiga, Kartosuro, Kendal.
9.	PO. Muji Jaya	Salatiga, Kartosuro, Semarang, Kudus, Pati, Tayu, Jepara, Sukolilo, Bojonegoro.
10.	PO. Bejeu	Salatiga, Kartosuro, Semarang, Kudus, Pati, Tayu, Jepara, Sukolilo, Bojonegoro, Rembang, Lasem, Juana.
11.	PO. Laju Prima	Madiun, Ponorogo, Karanganyar, Solo Salatiga, Kartosuro, Boyolali, Kebumen, Pekalongan, Jogjakarta, Bawen, Brebes, Tegal, Kendal, Semarang, Pracimantoro, Pacitan, Baturetno.
12.	PO. Agung Sejati	Semarang, Salatiga, Boyolali, Solo, Kartosuro, Sukoharjo, Wonogiri.
13.	PO. Murni Jaya	Cipali, Margasari, Slawi, Purworejo Yogyakarta, Ajibarang, Purwokerto Bobotsari, Cipularang, Cilacap, Purbalingga, Wonosobo,
14.	PO. Raya	Semarang, Salatiga, Boyolali, Solo, Kartosuro, Sukoharjo, Wonogiri.

No	Nama PO. Bus	Trayek PO Bus
15.	PO. Handoyo	Semarang, Salatiga, Boyolali, Solo, Kartosuro, Sukoharjo, Wonogiri, Jember, Ngawi, Malang, Lumajang.
16.	PO. Pandawa 87	Surabaya, Banyuwangi, Jogjakarta, Lamobgan, Blora, Cepu, Bojonegoro, Gresik, Pasuruan, Probolinggo.

Sumber : Penulis, 2024

Terdapat 16 PO bus yang terdapat di Terminal Lembang Ciledug, sebagian besar pemberangkatan bus yaitu wilayah Jawa Tengah dan Jawa Timur. Terminal Lembang Ciledug adalah terminal dengan pemberangkatan bus AKAP yang cukup banyak setiap harinya, sebagian besar penumpang yang datang ke Terminal Lembang Ciledug adalah penumpang yang akan melakukan perjalanan ke wilayah Jawa Tengah dan Jawa Timur. Pemberangkatan yang paling banyak biasanya penumpang ke tujuan Jawa Tengah dan Jawa Timur. Terminal Lembang Ciledug merupakan Terminal tipe B yang seharusnya digunakan untuk bus AKDP, karena penumpang yang berada di Terminal Lembang Ciledug lebih sering berpergian ke Jawa Tengah serta Jawa Timur maka dari itu lebih banyak bus AKAP yang mendominasi di Terminal Lembang Ciledug.

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Karakteristik Terminal Lembang Ciledug


5.1.1 Sarana dan Prasarana Terminal Lembang Ciledug

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan di Terminal Lembang Ciledug, Terminal Lembang Ciledug terletak di Jalan Raden Fatah, Ciledug, Kota Tangerang. Terminal Lembang Ciledug merupakan Terminal dengan pemberangkatan bus AKAP yang cukup ramai setiap harinya, Terminal Lembang Ciledug merupakan Terminal tipe B yang ada di Kota Tangerang, tetapi pemberangkatan yang paling banyak dari Terminal Lembang Ciledug adalah bus AKAP yang seharusnya bus AKAP berada di Terminal tipe A. Keberangkatan penumpang dari Terminal Lembang Ciledug perharinya adalah kurang lebih 100 orang dari pagi sampai sore hari, dan untuk pagi pemberangkatan bus mencapai 6 armada untuk siang hari, 5 armada dan sore hari 5 armada bus.

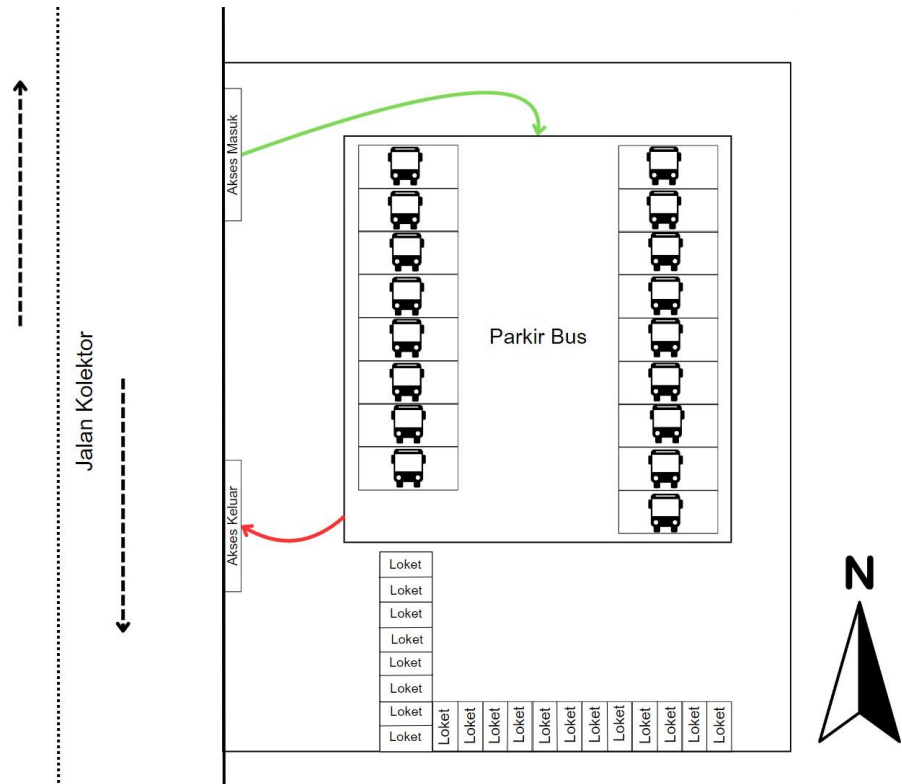
Berdasarkan hasil observasi penulis, kondisi fasilitas yang berada di dalam Terminal Lembang Ciledug masih belum cukup baik, dikarenakan belum memenuhi standart yang dimiliki oleh Terminal bus Tipe A berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang penyediaan fasilitas yang berada di dalam Terminal bus Tipe A, kondisi yang berada di Terminal Lembang Ciledug untuk lahan parkir bus dan kendaraan umum perkerasan lahannya masih menggunakan tanah, tidak adanya ruangan khusus untuk tempat menunggu penumpang, kemudian loket tiket bus yang masih menggunakan bangunan yang semi permanen, kemudian untuk papan informasi sudah ada di Terminal Lembang Ciledug. Berdasarkan ketentuan Kementrian Perhubungan Republik Indonesia fasilitas yang harus ada didalam Terminal tipe B adalah jalur pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum dan bus, bangunan kantor Terminal, tempat ruang tunggu penumpang, menara pengawas, loket karcis, rambu-rambu dan papan informasi berdasarkan justifikasi tersebut bahwa Terminal Lembang Ciledug tidak sesuai dengan standart yang seharusnya dimiliki oleh Terminal tipe B dan perlu adanya peningkatan sarana dan prasarana Terminal Lembang Ciledug.

Tabel 5.1 Sarana dan Prasarana Terminal Lembang Ciledug

No.	Gambar	Keterangan
1.		<p>Berikut merupakan kondisi tempat parkir bus yang ada di Terminal Lembang Ciledug, tempat parkir bus dan kendaraan umum yaitu masih menggunakan perkerasan tanah sehingga ketika hujan menjadi banjir dan juga berlumpur dan hal tersebut akan menghambat pemberangkatan bus dan juga penumpang yang ingin naik kedalam bus karena kondisi jalan yang licin.</p>
2.		<p>Berikut merupakan kondisi ruang tunggu penumpang dan juga kondisi loket tiket yang berada di Terminal Lembang Ciledug, untuk kondisi ruang tunggu penumpang tidak ada ruangan khusus untuk tempat menunggu dan sebagian penumpang banyak yang memilih untuk menunggu di warung, dan untuk kondisi loket agen yang ada di Terminal Lembang Ciledug hanya menggunakan bangunan semi permanen saja tidak berupa bangunan permanen dan kondisi bangunan yang kurang terawat.</p>

No.	Gambar	Keterangan
3.		<p>Berikut merupakan gambar kondisi ruang tunggu penumpang dan juga kondisi loket tiket yang berada di Terminal Lembang Ciledug untuk kondisi ruang tunggu penumpang hanya disediakan bangku saja untuk duduk tidak ada ruangan untuk penumpang menunggu, jika hujan ada beberapa titik ruang tunggu yang mengalami kebocoran dan menjadi sangat kotor karena tanah menjadi basah dan banjir, dan untuk kondisi loket agen yang ada di Terminal Lembang Ciledug hanya terbuat dari kayu saja tidak berupa bangunan permanen dan merupakan kondisi bangunan yang sudah lama.</p>

Sumber: Penulis 2024



Gambar 5.1 Sarana dan Prasarana Terminal Lembang Ciledug

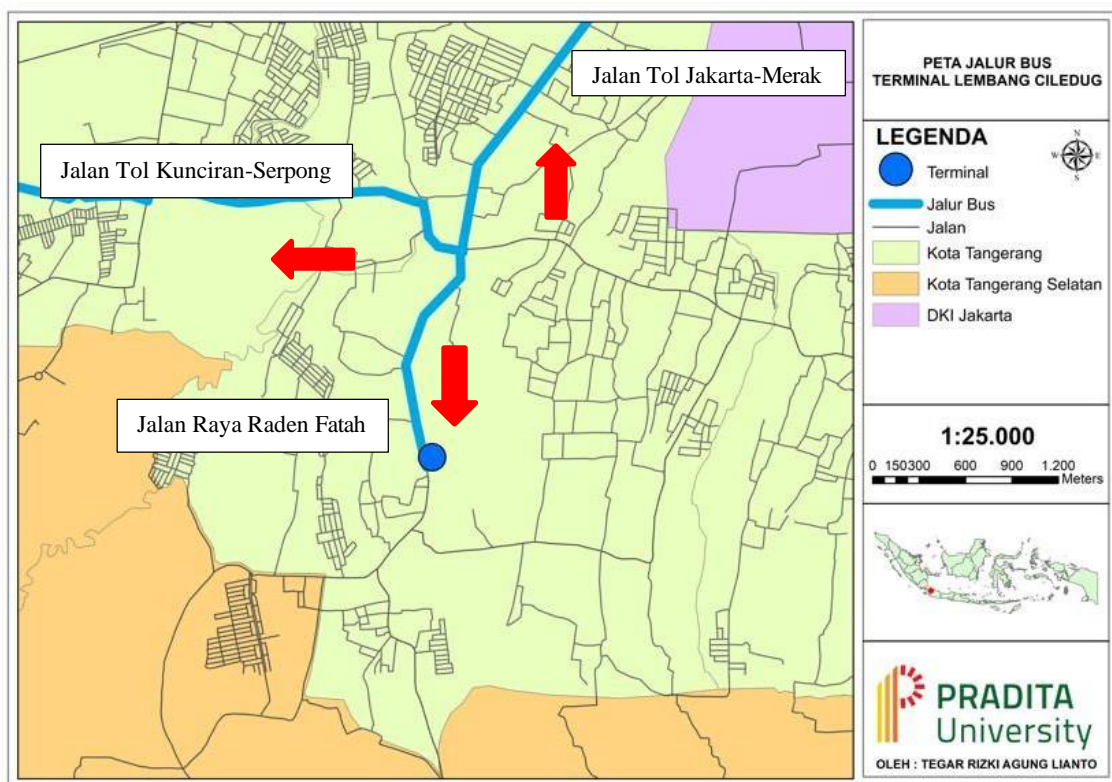
Sumber: Penulis 2024

Berikut merupakan denah dari Sarana dan prasarana yang terdapat di Terminal Lembang Ciledug merupakan bagian penting dalam mendukung kelancaran operasional terminal tersebut, terdapat akses keluar masuk bus, loket tiket bus dan juga tempat parkir bus, akses keluar masuk bus yang berada di Terminal Lembang Ciledug langsung berhadapan dengan tempat parkir bus, tempat parkir bus masih menggunakan material berupa tanah, kemudian loket atau ticketing masih menggunakan bangunan semi permanen.

5.1.2 Aksesibilitas

5.1.2.1 Akses bus dari dan keluar jalan utama

Terminal Lembang Ciledug memiliki dua akses keluar dan masuk bus melalui Jalan tol. Akses bus dari Terminal Lembang Ciledug menuju jalan Tol diakses melalui 2 akses menuju jalan Tol yaitu jalan Tol Jakarta- Merak dan juga Kunciran-Serpong. Untuk lebih jelasnya dapat dijelaskan sebagai berikut:

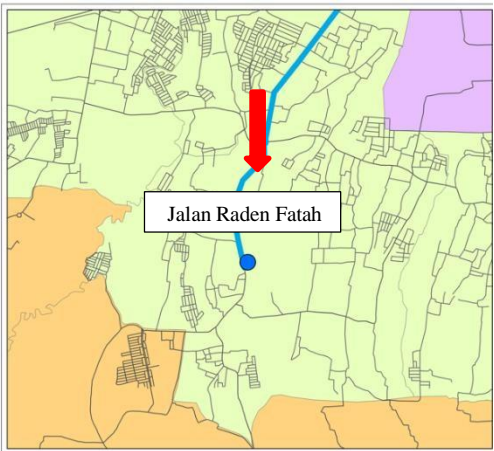

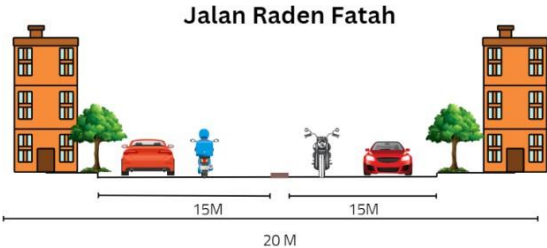
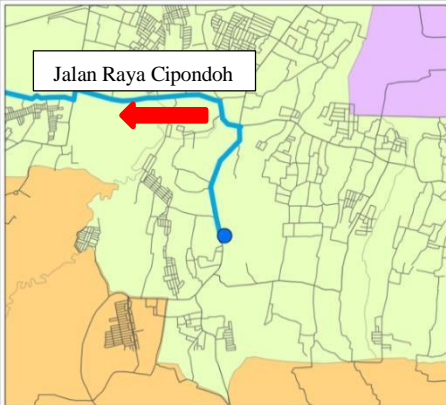



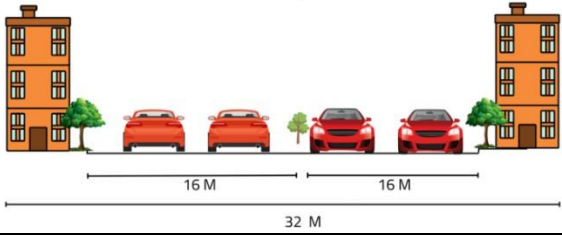
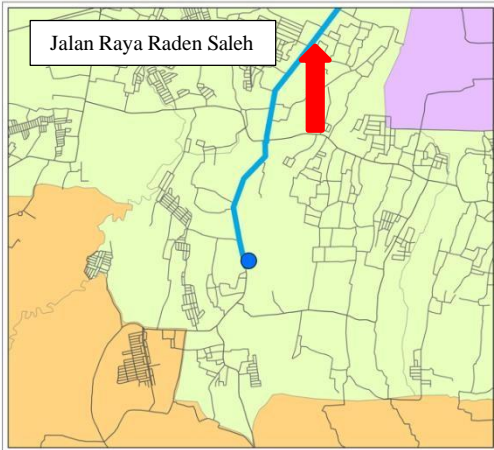
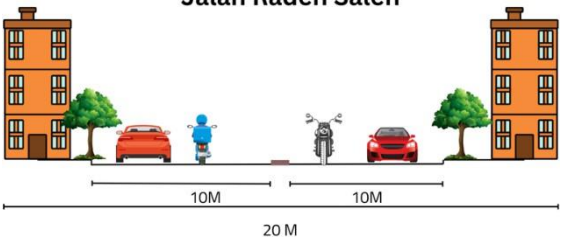


Gambar 5.2 Peta Akses Bus

Sumber: Penulis 2024

Untuk bus yang ingin menuju jalan Tol Jakarta-Merak dan juga Kunciran-Serpong bus harus melewati Jalan Raya Cipondoh dan juga Jalan Raya Raden Saleh, Jalan Raya Cipondoh dan juga Jalan Raya Raden Saleh merupakan akses utama untuk menuju jalan Tol, untuk penjelasan lebih jelasnya akan dijelaskan sebagai berikut:

Tabel 5.2 Akses Bus

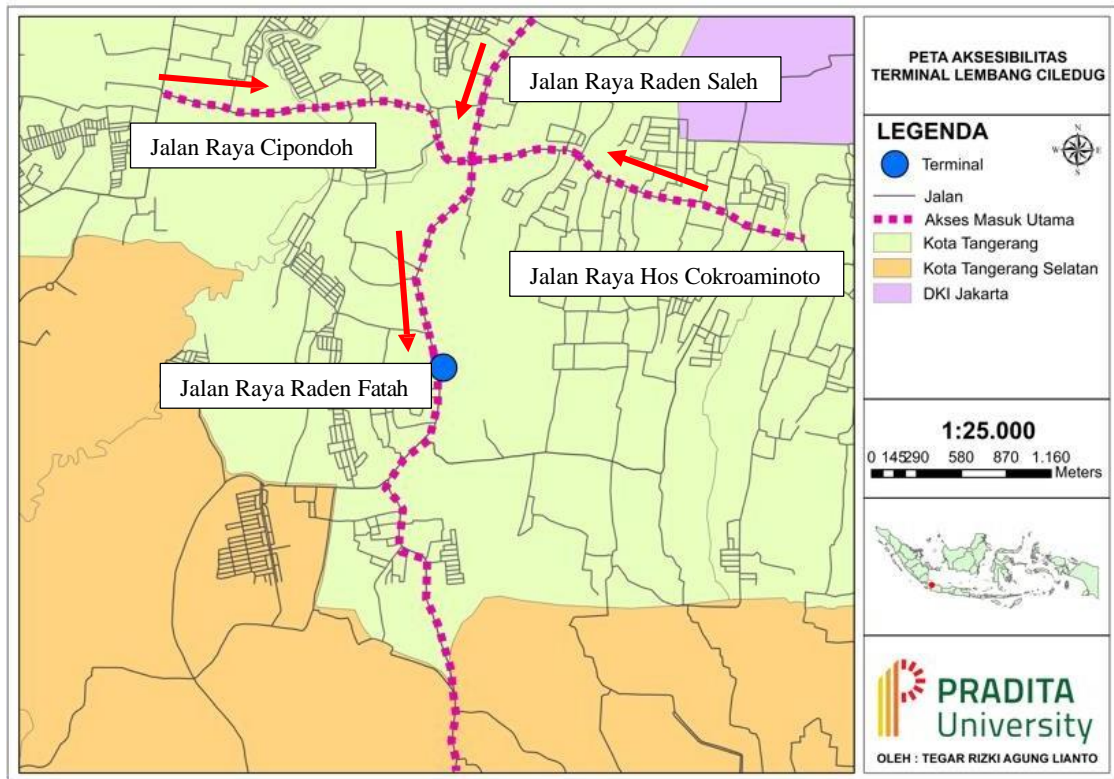
No	Gambar	Keterangan
1.	   <p style="text-align: center;">Jalan Raden Fatah</p>	<p>Berikut adalah akses bus yang dari Terminal Lembang Ciledug untuk menuju jalan Tol Tangerang-Kunciran, dan juga Jalan Tol Jakarta-Merak harus melewati jalan Raden Fatah terlebih dahulu karena Jalan Raden Fatah merupakan jalan yang berada di sepanjang Terminal Lembang Ciledug.</p>
2.	 <p style="text-align: center;">Jalan Raya Cipondoh</p>	<p>Berikut adalah akses bus yang dari Terminal Lembang Ciledug untuk menuju jalan Tol Tangerang-Kunciran, untuk bus yang ingin melalui Tol tersebut harus melewati jalan Raya Cipondoh dan kemudian bus masuk melalui Tol Tangerang-Kunciran.</p>

	<div><p>Jalan Cipondoh</p><p>16 M 16 M 16 M</p><p>32 M</p></div>	
2	<div><p>Jalan Raden Saleh</p><p>10M 10M 10M</p><p>20 M</p><div></div></div>	<p>Berikut adalah akses bus yang dari Terminal Lembang Ciledug untuk menuju jalan Tol Jakarta-Merak, untuk bus yang ingin melalui Tol tersebut harus melewati jalan Raden Saleh kemudian bus masuk melalui Tol Jakarta-Merak.</p>

Sumber: Penulis 2024

5.1.2.2 Akses Menuju Terminal

Berikut merupakan peta aksesibilitas utama untuk kendaraan pribadi yang digunakan untuk menuju Terminal Lembang Ciledug, untuk penjelasan lebih jelasnya akan disampaikan sebagai berikut:

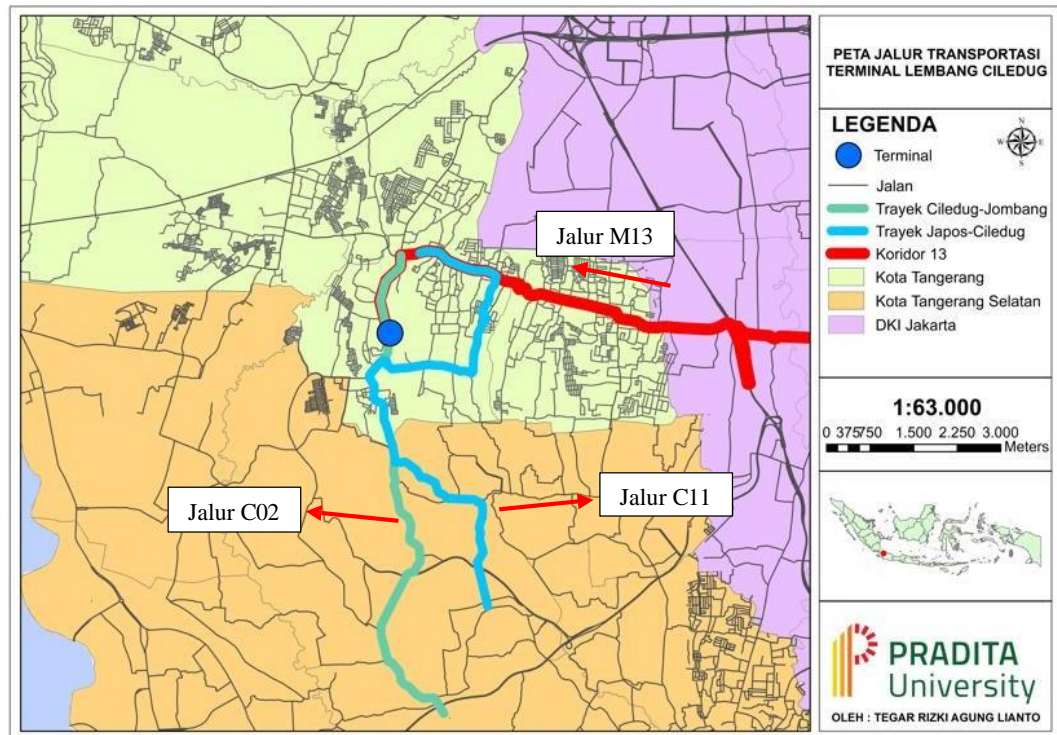


Gambar 5. 3 Peta Akses Menuju Terminal

Sumber: Penulis 2024

Aksesibilitas utama untuk kendaraan pribadi yang akan menuju Terminal Lembang Ciledug dapat diakses melalui Jalan utama yang berada di Jalan Raden Saleh, Jalan Hos Cokroaminoto, Jalan Raya Cipondoh, Jalan Raya Raden Fatah merupakan jalan utama yang berada di Terminal Lembang Ciledug yang digunakan untuk mengakses jalan menuju Jalan Hos Cokroaminoto. Jalan Hos Cokroaminoto merupakan Jalan utama untuk menuju Terminal Lembang Ciledug dan menuju DKI Jakarta, kemudian Jalan Raya Cipondoh merupakan akses untuk menuju Terminal Lembang Ciledug dan menuju kota Tangerang, kemudian Jalan Raden Fatah merupakan Jalan utama untuk menuju Terminal Lembang Ciledug dan juga akses untuk menuju DKI Jakarta.

Transportasi umum yang memiliki rute Terminal Lembang Ciledug terdapat 2 moda transportasi umum yaitu angkutan kota dan juga transjakarta, untuk angkutan kota terdapat rute C02 dan C11, kemudian untuk rute transjakarta terdapat kode M13.



Gambar 5.4 Peta Jalur Transportasi umum

Sumber: Penulis 2024



Angkutan Kota C02



Angkutan Kota C11

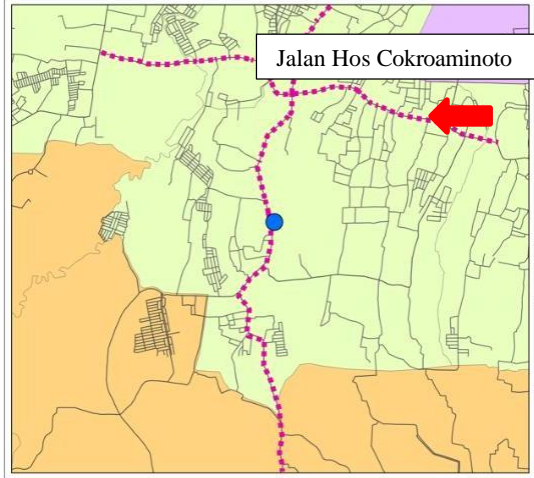





Transjakarta M13

kemudahan akses menuju Terminal Lembang Ciledug juga didukung oleh transportasi umum yang sudah berkembang dan sudah terintegrasi dari Ciledug-Tangerang Raya dan DKI Jakarta, masyarakat di Ciledug masih sangat banyak yang menggunakan transportasi umum berupa Angkutan Kota dan Transjakarta, untuk menuju Terminal Lembang Ciledug selain menggunakan angkutan kota ataupun ojek online, terdapat transportasi umum Transjakarta dengan kode M13 dan yang baru ditambahkan dan diresmikan pada tahun 2017 yaitu Koridor

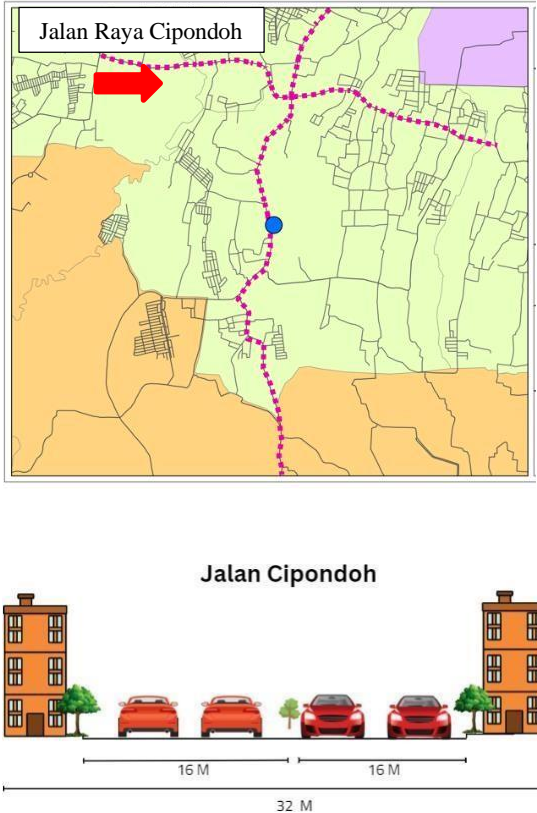

13, untuk M13 melayani trayek Jakarta-Ciledug sehingga memudahkan warga jakarta yang ingin menuju Terminal Lembang Ciledug. Untuk angkutan kota yang melintasi Terminal Lembang Ciledug dengan kode C02 yaitu dengan pemberangkatan pertama dari Stasiun Sudimara dan berakhir di CBD Ciledug dan angkutan kota kode C11 dengan pemberangkatan pertama dari Pondok Kacang dan pemberhentian akhir CBD Ciledug.

No	Kelas Jalan	Titik Lokasi	Gambar	Penjelasan
1.	Jalan Kolektor	 <p>Jalan Raden Fatah</p>  <p>Jalan Raden Fatah</p>		<p>Berikut adalah kondisi aksesibilitas untuk menuju Terminal Lembang Ciledug yang berada di jalan Raden Fatah yang merupakan lokasi dari Terminal Lembang Ciledug dan terdapat pasar Lembang Ciledug, Jalan Raden Fatah terletak di Jalan kolektor, jalan Raden Fatah volume kendaraannya padat karena merupakan akses utama dari berbagai arah.</p>

No	Kelas Jalan	Titik Lokasi	Gambar	Penjelasan
2.	Jalan Arteri	 <p>Jalan Hos Cokroaminoto</p>  <p>Jalan Hos Cokroaminoto</p>	 	<p>Berikut adalah aksesibilitas untuk menuju Terminal Lembang Ciledug yang dapat diakses melalui Jalan Hos Cokroaminoto yang merupakan jalan arteri untuk menuju Terminal Lembang Ciledug dan merupakan akses utama untuk menuju Jakarta dan Kota Tangerang.</p>

Tabel 5.3 Akses Terminal

Sumber: Penulis 2024

No	Kelas Jalan	Titik Lokasi	Gambar	Penjelasan
3.	Jalan Arteri	 <p>Jalan Raya Cipondoh</p> <p>Jalan Cipondoh</p> <p>16 M 16 M 32 M</p>		<p>Berikut adalah aksesibilitas untuk menuju Terminal Lembang Ciledug yang berada di Jalan Raya Cipondoh yang merupakan jalan arteri, akses ini merupakan akses untuk menuju Kota Tangerang karena merupakan akses utama.</p>

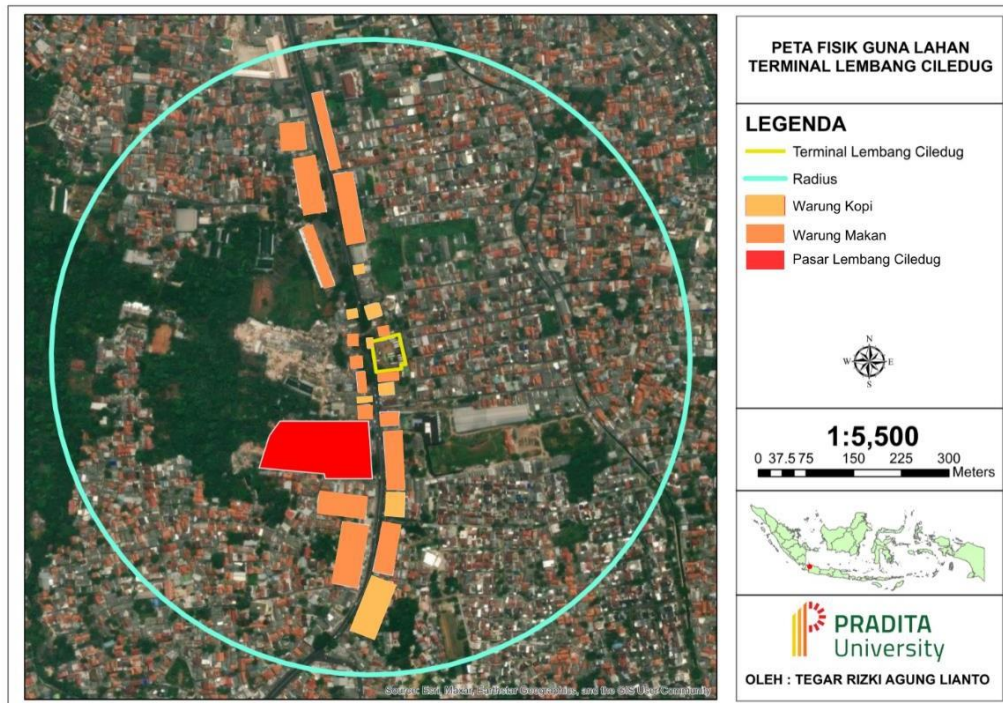
No	Kelas Jalan	Titik Lokasi	Gambar	Penjelasan
4.	Jalan Kolektor	 <p>Jalan Raden Saleh</p>  <p>Jalan Raden Saleh</p>		<p>Berikut merupakan akses kendaraan pribadi untuk menuju Terminal Lembang Ciledug yang berada di Jalan Raden Saleh yang berada di jalan kolektor.</p>

Sumber: Penulis 2024

5.1.3 Dampak Lingkungan Sosial Ekonomi

5.1.3.1 Fisik Guna Lahan

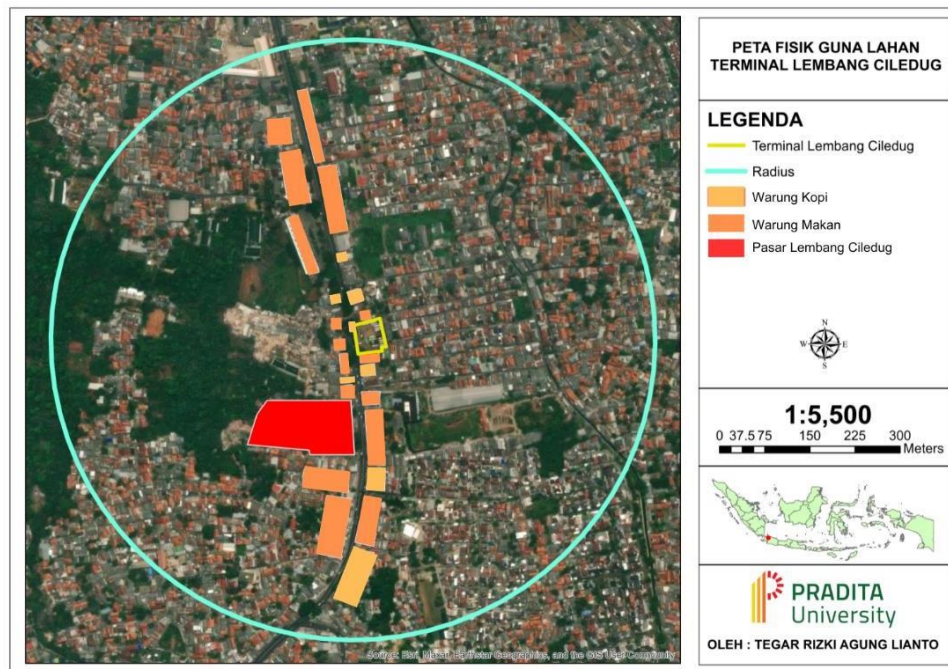
Berikut adalah gambar peta penggunaan lahan yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug, penggunaan lahan yang paling mendominasi adalah permukiman warga, dan perdagangan dan jasa, untuk penjelasan lebih jelasnya akan dijelaskan sebagai berikut



Gambar 5.5 Peta Penggunaan Lahan

Sumber: Penulis 2024

Penggunaan lahan yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug dalam radius 400 meter adalah perdagangan dan jasa. Perdagangan dan jasa yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug terdapat pasar Lembang Ciledug, pasar buah Terminal Lembang Ciledug, warung makan serta warung kopi. Pasar Lembang Ciledug merupakan pasar tradisional yang sudah ada sejak 1999 dan lebih dulu adanya pasar Lembang Ciledug daripada Terminal Lembang Ciledug. Pasar Lembang Ciledug memiliki pengunjung yang berasal dari Tangerang Raya.



Gambar 5.6. Perdagangan dan Jasa

Sumber: Penulis 2024

Berikut merupakan kondisi perdagangan dan jasa berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug. Perdagangan dan jasa yang mendominasi di sekitar Terminal Lembang Ciledug adalah perdagangan dan jasa berupa pasar Lembang Ciledug, pasar buah Lembang Ciledug, warung makan dan warung kopi. Pasar Lembang Ciledug memiliki pengunjung yang berasal dari Tangerang Raya. Keberadaan warung makan dan juga warung kopi yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug membantu keberlangsungan adanya Terminal Lembang Ciledug dikarenakan fasilitas yang berada di dalam Terminal Lembang Ciledug tidak tersedia warung makan dan juga tempat menunggu penumpang yang masih minimum sehingga dengan adanya rumah makan dan juga warung kopi yang berada di sekitar

Terminal Lembang Ciledug membantu penumpang bus yang sedang menunggu keberangkatannya.

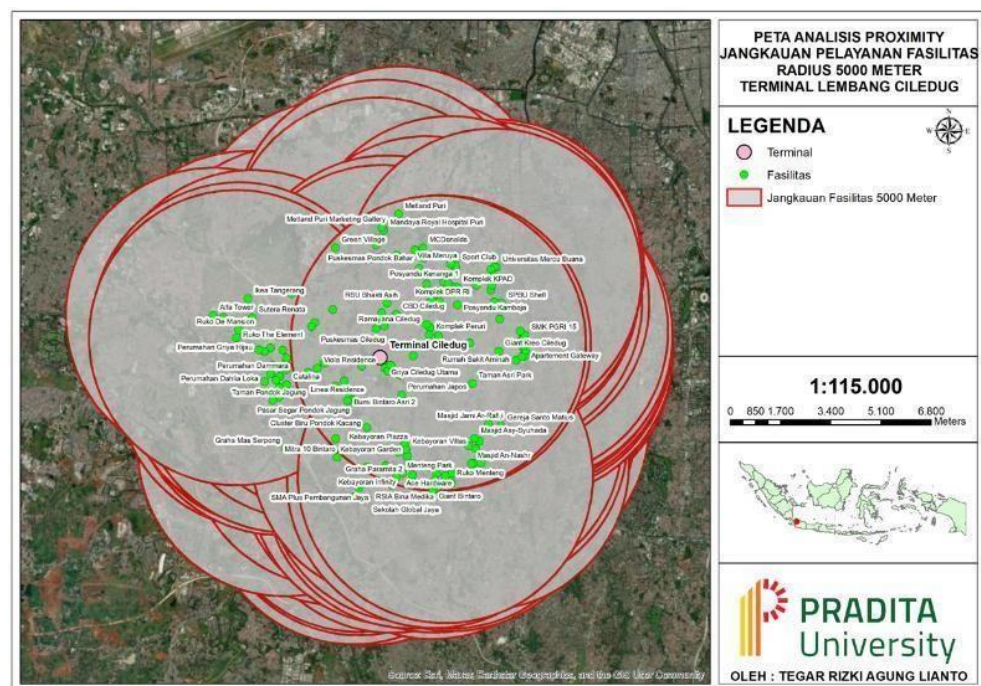
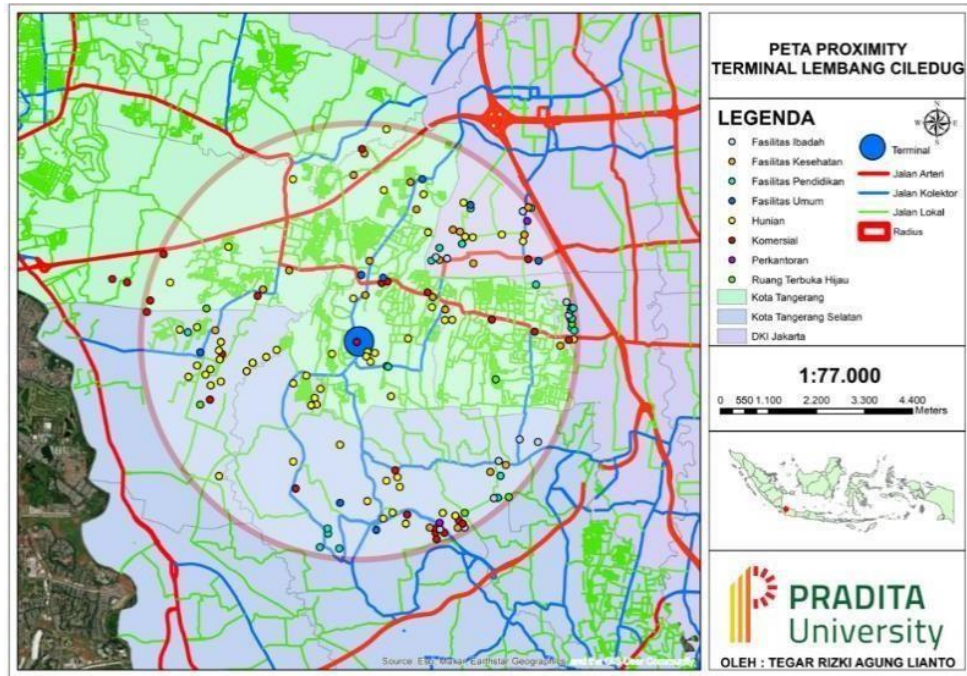
5.1.3.2 Ekonomi dan Sosial

Perekonomian yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug dalam radius 400 meter didominasi oleh perdagangan dan jasa, seperti warung makan, warung kopi dll. Dengan adanya Terminal Lembang Ciledug perekonomian yang mendukung adanya Terminal Lembang Ciledug adalah rumah makan dan juga warung kopi dikarenakan berdasarkan kondisi yang berada di Terminal Lembang Ciledug tidak memiliki fasilitas rumah makan dan juga tempat menunggu penumpang, sehingga dengan adanya warung makan dan juga warung kopi membantu penumpang yang sedang menunggu keberangkatan dan juga membantu petugas Terminal Lembang Ciledug, kemudian dengan adanya Terminal Lembang Ciledug membuat masyarakat sekitarnya ikut bekerja di Terminal Lembang Ciledug sehingga adanya Terminal Lembang Ciledug dapat meningkatkan perekonomian yang berada di sekitarnya

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi di Terminal Lembang Ciledug, untuk masalah sosial yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug tidak mengalami perubahan, dengan adanya Terminal Lembang Ciledug tidak merubah kebiasaan masyarakat sekitarnya. Menurut warga sekitar Terminal Lembang Ciledug interaksi sosial masih terus berjalan sesama warga, masyarakat tidak terganggu dengan adanya Terminal Lembang Ciledug karena suara Terminal Lembang Ciledug tidak mengganggu warga sekitarnya.

5.1.4 Proximity

Berikut adalah peta proximity dalam radius 5km untuk melihat sebaran fasilitas yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug didalam radius 5km apakah fasilitas yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug masih terjangkau atau tidak, untuk lebih jelasnya akan disampaikan sebagai berikut:



Gambar 5.7 Peta Proximity

Sumber: Penulis 2024

Berikut merupakan peta Proximity untuk melihat persebaran fasilitas sarana dan prasarana yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug dalam radius 5 KM. Fasilitas yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug cukup beragam dari hunian, fasilitas kesehatan, fasilitas pendidikan, fasilitas ibadah, perdagangan dan jasa. Selain itu dengan berkembangnya sekitar Terminal Lembang Ciledug dan banyaknya fasilitas yang berada

di sekitar Terminal Lembang Ciledug juga membawa dampak yang positif untuk warga yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug dan juga dampak positif Terminal Lembang Ciledug, dengan banyaknya persebaran fasilitas yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug dapat menaikkan perekonomian yang berada di sekitarnya.

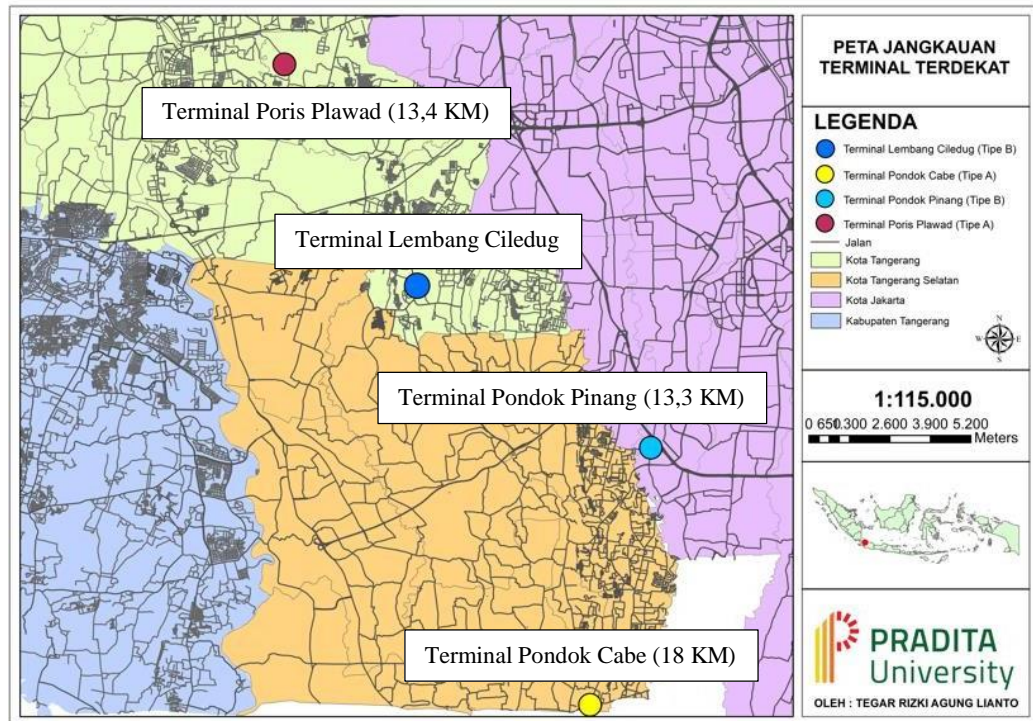
Berdasarkan dari hasil analisis karakteristik dengan demikian, dapat disimpulkan dari penjelasan di atas bahwa karakteristik kawasan sekitar Terminal Lembang Ciledug adalah:

1. Kondisi sarana dan Prasarana Terminal Lembang Ciledug tidak memenuhi persyaratan untuk menjadi Terminal bus Tipe A berdasarkan Kementrian Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015.
2. Akses kendaraan yang mudah karena posisi Terminal Lembang Ciledug yang berada di kota Tangerang, untuk menuju Terminal Lembang Ciledug dapat diakses dari berbagai arah baik dari Jakarta maupun kota Tangerang dan Tangerang Selatan.
3. Penggunaan lahan yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug didominasi oleh perdagangan jasa berupa pasar Lembang Ciledug, pasar buah Lembang Ciledug dan juga kios.

5.2 Peranan Terminal Lembang Ciledug

5.2.1 Posisi Terminal Lembang Ciledug terhadap Terminal lainnya

Berikut merupakan peta persebaran Terminal bus yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug terdapat Terminal Poris Plawad, Terminal Pondok Pinang, Terminal Pondok Cabe, untuk lebih jelasnya akan disampaikan sebagai berikut:



Gambar 5.8 Peta Jangkauan Terminal
Sumber: Penulis 2024

Berikut merupakan beberapa sebaran Terminal bus yang memiliki jarak paling dekat dengan Terminal Lembang Ciledug, terdapat 3 Terminal bus yang paling dekat dengan Terminal Lembang Ciledug yaitu Terminal bus Poris Plawad yang berada di Kota Tangerang, Terminal Pondok Pinang yang terletak pada Jakarta Selatan dan Terminal Pondok Cabe yang berada di Tangerang Selatan. Untuk Terminal Poris Plawad memiliki jarak 13,4 KM dari Terminal Lembang Ciledug, kemudian Terminal Pondok Pinang memiliki jarak 13,3 KM dan untuk Terminal Pondok Cabe memiliki jarak 18 KM dari Terminal Lembang Ciledug. Berdasarkan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, persyaratan Terminal bus Tipe A adalah terletak pada Jalan Arteri dan memiliki jarak antara Terminal bus tipe A menuju A adalah 20 km, terletak dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi, kemudian untuk Terminal bus Tipe B terletak pada Jalan Arteri atau Kolektor dan memiliki jarak antar Terminal bus Tipe B adalah 13 km terletak di kotamadya atau kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan antar kota dalam provinsi.

Tabel 5.4 Jarak Antar Terminal

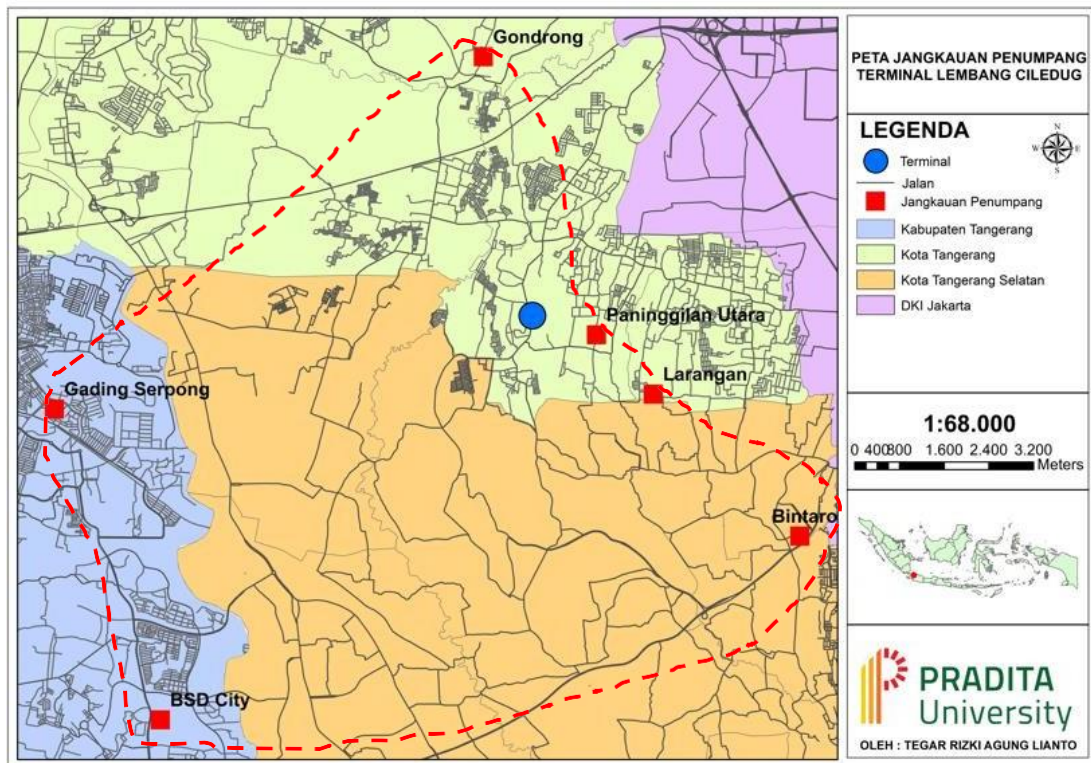
Asal Terminal	Jarak menuju Terminal lainnya
Terminal Lembang Ciledug (tipe B)	Terminal Poris Plawad (13,4 km) Terminal Pondok Pinang (13,3km) Terminal Pondok Cabe (18km)
Terminal Poris Plawad (tipe A)	Terminal Lembang Ciledug (13,4km) Terminal Pondok Pinang (29,6km) Terminal Pondok Cabe (36,5km)
Terminal Pondok Pinang (tipe B)	Terminal Lembang Ciledug (14,5 km) Terminal Poris Plawad (26,8 km) Terminal Pondok Cabe (10,6km)
Terminal Pondok Cabe (tipe A)	Terminal Lembang Ciledug (18,5 km) Terminal Poris Plawad (36,5km) Terminal Pondok Pinang (12km)

Sumber: Penulis 2024

Secara aturan jarak antar Terminal bus sudah sesuai dari Peraturan Kementrian Perhubungan Republik Indonesia tahun 1995, jika dilihat dari posisi Terminal Lembang Ciledug dengan Terminal bus yang lainnya sudah sesuai dengan Terminal bus tipe B berdasarkan jarak-jaraknya, Terminal Tipe A yang berada di sekitar Terminal Lembang Ciledug terdapat 2 yaitu Terminal Poris Plawad dan juga Terminal Pondok Cabe, dan jarak dari Terminal Poris Plawad menuju Terminal Pondok Cabe adalah 36,5 km, dan jarak dari Terminal Pondok Cabe menuju Terminal Poris Plawad adalah 33,5 km. Jarak dari Terminal Lembang Ciledug menuju Terminal Pondok Pinang adalah 13,3 km.

5.2.2 Persebaran asal penumpang

Berikut merupakan peta persebaran penumpang yang menggunakan transportasi bus dari Terminal Lembang Ciledug, penumpang tersebut berasal dari BSD, Gading Serpong, Bintaro, Gondrong, Larangan, dan Paninggilan Utara, untuk penjelasan lebih jelasnya akan dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 5.9 Peta Jangkauan Penumpang

Sumber: Penulis 2024

Persebaran penumpang yang datang ke Terminal Lembang Ciledug adalah sebagian besar penumpang yang berasal dari Gading Serpong, Gondrong, Bintaro, BSD City, dan untuk jangkauan penumpang yang paling dekat adalah Paninggilan Utara dan juga Larangan. Penumpang lebih memilih Terminal lembang Ciledug karena lokasinya berada di kota sehingga penumpang mudah untuk mengaksesnya. Lokasi Terminal Lembang Ciledug letaknya dekat dengan permukiman warga menjadi salah satu penyebab warga Ciledug lebih memilih untuk menggunakan transportasi bus dari Terminal Lembang Ciledug, selain jaraknya yang dekat dari rumah kemudian jurusan bus yang ingin dituju oleh penumpang ada di Terminal Lembang Ciledug yaitu wilayah Jawa Tengah dan Jawa Timur.

Berdasarkan analisis jarak dan persebaran penumpang dapat disimpulkan bahwa peranan Terminal Lembang Ciledug:

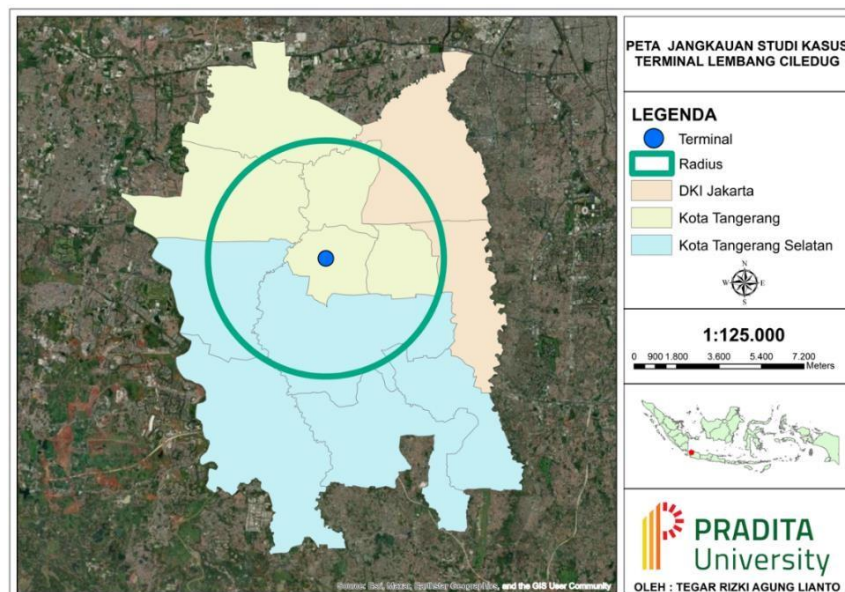
1. Terminal Lembang Ciledug mampu melayani penumpang yang memiliki jarak lebih dari 10 km dari Terminal Lembang Ciledug dan melayani wilayah Tangerang Raya untuk sisi Barat dari kota Tangerang wilayah yang tercakup adalah sekitar Gading Serpong untuk sisi Selatan wilayah yang tercakup

adalah sekitar BSD City , untuk sisi Utara wilayah yang tercangkup adalah sekitar Gondrong, untuk wilayah Timur wilayah yang tercangkup adalah Paninggilan Utara, Larangan dan Bintaro, untuk wilayah Barat terdapat Gading Serpong.

2. Titik Terminal Lembang Ciledug yang berada di selatan Kota Tangerang sehingga penumpang lebih mudah untuk mengakses Terminal Lembang Ciledug, dan jika dilihat dari jarak penumpang Gading Serpong dan BSD City untuk datang ke Terminal Lembang Ciledug cukup jauh sehingga Terminal Lembang Ciledug daya tarik tersendiri untuk area sekitar yang jauh dari Teminal yang lainnya memiliki kompetitif dan daya tarik tersendiri diantara Terminal Pondok Pinang, Terminal Poris Plawad, dan juga Terminal Pondok Cabe.

5.3 Aspek yang mempengaruhi fungsi dan peran Terminal Lembang Ciledug.

5.3.1 Lokasi Terminal bus



Gambar 5.10 Peta Lokasi Terminal Lembang Ciledug

Sumber: Penulis 2024

Berdasarkan gambar peta diatas bahwa lokasi Terminal Lembang Ciledug yang berada di kota Tangerang yang lokasinya berada di antara kota Tangerang Selatan dan juga DKI Jakarta sehingga menjadi faktor penumpang untuk datang ke Terminal Lembang Ciledug dan berdasarkan hasil wawancara terhadap penumpang bus yang berada di Terminal Lembang Ciledug, lokasi Terminal Lembang Ciledug yang berada di Kota Tangerang dan mudah diakses dari

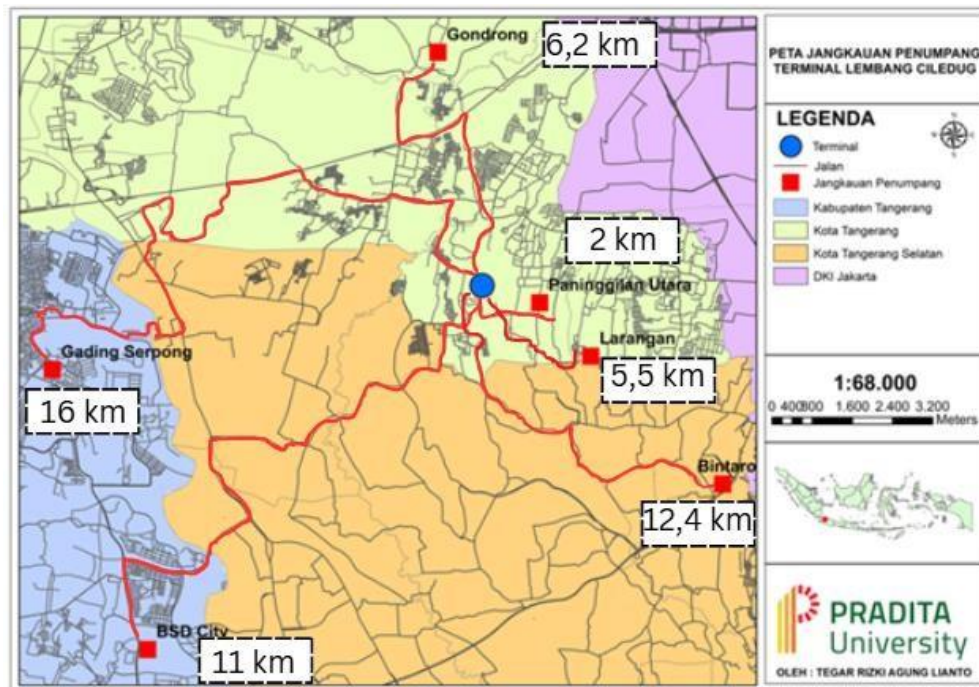
berbagai arah yang menjadi faktor utama penumpang untuk datang ke Terminal Lembang Ciledug, Terminal Lembang Ciledug terletak di kota Tangerang tepatnya di Kota Ciledug dan lokasinya yang dekat dengan akses jalan Tol dan juga dekat dengan wilayah BSD, Gading Serpong, Bintaro, Cipondoh,dll. Kemudian selain lokasi Terminal Lembang Ciledug yang berada di Kota Tangerang, akses menuju Terminal Lembang Ciledug tidak ada hambatan yaitu kemacetan, sehingga mudah untuk dijangkau oleh masyarakat dari berbagai arah.

5.3.2 Jurusan bus yang tersedia

Berdasarkan hasil wawancara terhadap penumpang bus yang berada di Terminal Lembang Ciledug, jurusan bus yang tersedia di Terminal Lembang Ciledug merupakan salah satu faktor penumpang memilih Terminal Lembang Ciledug. Jumlah bus yang banyak dan juga jurusan bus yang beragam untuk pulau Jawa yang membuat penumpang bus memilih untuk naik bus dari Terminal Lembang Ciledug. Jumlah Po bus yang berada di Terminal Lembang Ciledug yaitu 16 Po yang melayani rute Jawa Tengah, Jawa Timur, dengan adanya jurusan bus yang tersedia dengan banyak pilihan rute membuat penumpang bus memilih Terminal Lembang Ciledug sebagai Terminal bus pilihan dengan mempertimbangkan jarak, waktu, dan biaya perjalanan.

5.3.3 Jarak dari tempat tinggal menuju Terminal bus

Berikut adalah peta jarak penumpang yang berangkat dari rumah menuju Terminal Lembang Ciledug, untuk penjelasan lebih jelasn ya akan dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 5.11 Peta Jangkauan Penumpang

Sumber: Penulis 2024

Berikut merupakan tabel rute perjalanan yang dilalui penumpang untuk menuju Terminal Lembang Ciledug, untuk penjelasan lebih jelasnya akan dijelaskan sebagai berikut.

Tabel 5.5 Rute Perjalanan Penumpang

Gading Serpong :	Jalan Raya Gading Serpong	Jalan Raya BSD	Jalan Setu Raya	Jalan Pondok Aren Jombang	Jalan Raden Fatah.		
BSD City :	Jalan Lengkong Gudang	Jalan Sumatera	Jalan Tidore	Kota Jombang	Jalan Pertanian	Jalan Raya Pondok Aren Jombang	Jalan Raya Raden Fatah
Gondrong:	Jalan Ki Hajar Dewantoro	Jalan H Mansyur	Jalan Raya Cipondoh	Jalan Raden Fatah			

Bintaro:	Jalan Bintaro Utama 1	Jalan Utama Bintaro Utama 3	Jalan Bintaro Utama 3A	Jalan Ceger Raya	Jalan Pondok Aren	Jalan Raya Raden fatah	
Larangan:	Jalan Raya Hos Cokroaminoto	Jalan Raya Raden Fatah					
Paninggilan Utara:	Jalan Haji Rawit	Jalan Cipto Mangunkusumo	Jalan Raya Raden Fatah				

Sumber: Penulis 2024

Berikut merupakan tabel rute perjalanan untuk sampai di Terminal Lembang Ciledug, untuk penumpang yang memiliki domisili Gading Serpong melewati rute, Jalan Raya Gading Serpong-Jalan Raya BSD-Jalan Setu Raya-Jalan Pondok Aren Jombang-Jalan Raden Fatah-untuk domisili BSD City melewati rute, Jalan Lengkong Gudang-Jalan Sumatera-Jalan Tidore-Kota Jombang-Jalan Pertanian-Jalan Raya Pondok Aren Jombang-Jalan Raden Fatah.

Tabel 5.6 Jarak Menuju Terminal Terdekat

No.	Nama Daerah	Jarak Menuju Terminal Lembang Ciledug	Jarak Menuju Terminal Poris Plawad	Jarak Menuju Terminal Pondok Pinang	Jarak Menuju Terminal Pondok Cabe
1.	BSD	11 km	25 km	18,7km	20,2 km
2.	Gading Serpong	16 km	21 km	19 km	15,8 km
3.	Gondrong	6,2 km	6,9 km	20,8 km	24,5 km
4.	Bintaro	12,4 km	22,5 km	3,4 km	12,3 km
5.	Larangan	5,5 km	14,4 km	12,2 km	21,2 km
6.	Paninggilan Utara	2 km	14,7 km	14,5 km	19,5 km

Sumber: Penulis 2024

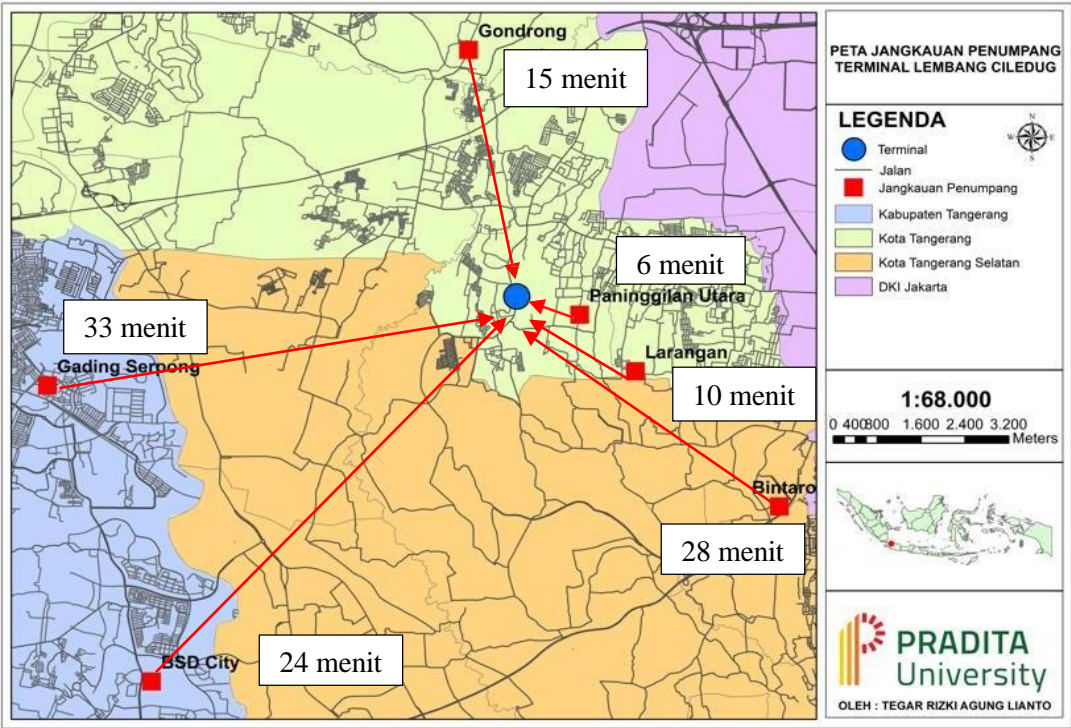
Berdasarkan dari data *Tabel 5.5* bahwa jarak dari BSD, Gading Serpong, Gondrong, Bintaro, Larangan, Paninggilan Utara jarak yang paling dekat untuk menuju Terminal adalah Terminal Lembang Ciledug, jika dari BSD city menuju Terminal Lembang Ciledug membutuhkan jarak 11 km, jika menuju Terminal Poris Plawad 25 km, jika menuju Terminal Pondok Pinang 18,7 km, dan jika

menuju Terminal Pondok Cabe 20,2 km, kemudian untuk penumpang yang berasal dari wilayah Gading Serpong jika menuju Terminal Lembang Ciledug membutuhkan jarak 16 km, jika menuju Terminal Poris Plawad 21 km, jika menuju Terminal Pondok Pinang 19 km dan jika menuju Terminal Pondok Cabe 15,8 km, kemudian untuk yang berada di wilayah Gondrong untuk menuju Terminal Lembang Ciledug membutuhkan jarak 6,2 km, jika menuju Terminal Poris Plawad membutuhkan jarak 6,9 km, menuju Terminal Pondok Pinang 20,8 km dan menuju Terminal Pondok Cabe 24,5 km, Untuk wilayah Bintaro jika menuju Terminal Lembang Ciledug membutuhkan jarak 12,4 km, jika menuju Terminal Poris Plawad 22,5 km, jika menuju Terminal Pondok Pinang 3,4 km, jika menuju Terminal Pondok Cabe 12,3 km, kemudian untuk wilayah Larangan jika menuju Terminal Lembang Ciledug membutuhkan jarak 5,5 km, jika menuju Terminal Poris Plawad 14,4 km, jika menuju Terminal Pondok Pinang 12,2 km, jika menuju Terminal Pondok Cabe 21,2 km, kemudian untuk wilayah Paninggilan Utara jika menuju Terminal Lembang Ciledug membutuhkan jarak 2 km, jika menuju Terminal Poris Plawad 14,7 km, menuju Terminal Pondok Pinang 14,5 km, menuju Terminal Pondok Cabe 19,5 km. Penumpang bus mempertimbangkan jarak tempuh menuju Terminal Bus yang dan dapat dibuktikan dari sebaran asal penumpang lebih dekat untuk menuju Terminal Lembang Ciledug, penumpang bus lebih memilih menggunakan Terminal Bus dengan jarak tidak lebih dari 20 km.

Kesimpulan: Penumpang yang datang ke Terminal Lembang Ciledug memiliki jarak yang paling jauh yaitu Gading Serpong dengan jarak 16 km. Untuk wilayah yang paling dekat dengan Terminal Lembang Ciledug adalah Paninggilan Utara dengan jarak 2 km, penumpang yang berasal dari wilayah Bintaro lebih memilih untuk datang ke Terminal Lembang Ciledug dibandingkan menuju Terminal Pondok Pinang yang lebih dekat dengan Bintaro dikarenakan perjaanan menuju Terminal Lembang Ciledug aksesibilitasnya lebih mudah dan kondisi jalannya yang baik dan tidak ada hambatan seperti kemacetan dibandingkan harus menuju Terminal bus lainnya dan transportasi umumnya yang mudah didapatkan.

5.3.4 Waktu Tempuh

Berikut merupakan tabel waktu tempuh penumpang untuk menuju beberapa Terminal bus yang berada di jangkauan Terminal Lembang Ciledug, untuk penjelasan lebih jelasnya akan dijelaskan sebagai berikut.







Gambar 5. 12 Peta Jangkauan Penumpang
Sumber:penulis 2024

Tabel 5.7 Waktu Menuju Terminal

No.	Nama Daerah	Waktu Tempuh Menuju Terminal Lembang Ciledug	Waktu Tempuh Menuju Terminal Poris Plawad	Waktu Tempuh Menuju Terminal Pondok Pinang	Waktu Tempuh Menuju Terminal Pondok Cabe
1.	BSD	15-20 menit	25-35 menit	20-40 menit	20-30 menit
2.	Gading Serpong	20-35 menit	30-40 menit	25-40 menit	15-30menit
3.	Gondrong	10-15 menit	20-30 menit	40-60 menit	15-25 menit
4.	Bintaro	20-30 menit	25-30 menit	20-40 menit	20-35 menit
5.	Larangan	10-15 menit	15-20 menit	30-35 menit	35-45 menit
6.	Paninggilan Utara	10 -15 menit	15-25 menit	20-35 menit	25-40 menit

Sumber: Penulis 2024

Tabel 5.8 Titik Kemacetan

No	Titik Kemacetan	Keterangan
1.	<p data-bbox="564 297 877 331">Terminal Poris Plawad</p>  	<p>Berikut merupakan titik kemacetan dari Terminal Poris Plawad yang berada di Stasiun Batu Ceper dikarenakan posisi Terminal Poris Plawad yang berhadapan dengan stasiun Batu Ceper sehingga banyaknya volume kendaraan angkutan kota dan juga angkutan umum seperti gojek yang parkir disamping jalan untuk menunggu penumpang yang turun dari kereta yang membuat kemacetan lalu lintas di sekitarnya.</p>
2.	<p data-bbox="549 1126 893 1160">Terminal Pondok Pinang</p>  	<p>Berikut merupakan titik kemacetan yang berada di Terminal Pondok Pinang yaitu berada di Jalan Raya Ciputat yang lokasinya dekat dengan Terminal Pondok Pinang, banyaknya volume kendaraan angkutan kota dan juga angkutan umum seperti gojek yang mengganggu lalu lintas sehingga membuat hambatan kemacetan yang berada di sekitar Terminal Pondok Pinang.</p>
3.	<p data-bbox="564 1899 877 1933">Terminal Pondok Cabe</p>	<p>Berikut merupakan titik kemacetan dari Terminal</p>

	 	<p>Pondok Cabe yang terletak pada Jalan Abdul Wahab Tangerang Selatan yang merupakan jalan utama untuk menuju Terminal Pondok Cabe, kondisi jalan yang kecil dan juga volume kendaraan kecil maupun besar dan banyak kendaraan yang melewati jalan tersebut yang parkir sembarangan di pinggir jalan sehingga membuat hambatan serta kemacetan.</p>
--	---	---

Sumber: Penulis 2024

Berdasarkan hasil wawancara dan juga observasi, waktu tempuh menuju Terminal bus yang dikeluarkan dari penumpang yang berasal dari wilayah BSD, Gading Serpong, Gondrong, Bintaro, Larangan, Paninggilan Utara, untuk wilayah BSD, Gading Serpong dan juga merupakan radius penumpang yang paling jauh untuk menuju Terminal Lembang Ciledug, tetapi dikarenakan waktu yang ditempuh untuk menuju Terminal Lembang Ciledug lebih cepat dibanding menuju Terminal bus yang lainnya, berdasarkan hasil wawancara terhadap penumpang yang berasal dari Gading Serpong dan juga BSD untuk waktu yang efektif yang ditempuh penumpang untuk menuju Terminal bus adalah kurang 10-35 menit. Selain waktu tempuh yang lebih cepat dibanding menuju Terminal bus lainnya, hambatan untuk menuju Terminal Lembang Ciledug lebih minimum dibanding menuju Terminal bus lainnya.

Kesimpulan: Waktu tempuh paling lama penumpang bus untuk menuju Terminal Lembang Ciledug adalah wilayah Gading Serpong dan untuk waktu tempuh yang paling dekat dengan Terminal Lembang Ciledug adalah Paninggilan Utara. Untuk wilayah Bintaro memiliki waktu tempuh lebih cepat untuk menuju Terminal Pondok Pinang tetapi dikarenakan aksesibilitas menuju Terminal Lembang Ciledug tidak memiliki hambatan seperti kemacetan sehingga penumpang lebih memilih Terminal Lembang Ciledug.

5.3.5 Biaya

5.3.5.1 Biaya Perjalanan menggunakan transportasi umum

Berikut merupakan tabel biaya yang dikeluarkan penumpang bus untuk menuju beberapa Terminal yang berada di jangkauan Terminal Lembang Ciledug, untuk penjelasan lebih jelasnya akan dijelaskan sebagai berikut:

Tabel 5.9 Biaya Perjalanan

No.	Nama Daerah	Biaya Perjalanan Menuju Terminal Lembang Ciledug	Biaya Perjalanan Menuju Terminal Poris Plawad	Biaya Perjalanan Menuju Terminal Pondok Pinang	Biaya Perjalanan Menuju Terminal Pondok Cabe
1.	BSD	Rp 30.000-Rp 35.000	Rp 50.000-Rp 60.000	Rp 50.000-Rp 60.000	Rp 55.000-Rp 60.000
2.	Gading Serpong	Rp 40.000-Rp. 45.000	Rp 40.000-Rp 50.000	Rp 80.000-Rp 85.000	Rp 70.000-Rp 80.000
3.	Gondrong	Rp 20.000-Rp. 25.000	Rp 35.000-Rp 40.000	Rp 60.000-Rp 70.000	Rp 70.000- Rp 85.000
4.	Bintaro	RP 15.000-Rp. 20.000	Rp 40.000-Rp 45.000	Rp 10.000-Rp 20.000	Rp 65.000-Rp 70.000
5.	Larangan	Rp 15.000- 20.000	Rp 45.000- Rp 50.000	Rp 40.000-Rp 50.000	Rp 60.000-Rp 70.000
6.	Panunggilan Utara	Rp 10.000-Rp 15.000	Rp 40.000-Rp 50.000	Rp 45.000-Rp 50.000	Rp 50.000-Rp 60.000

Sumber: Penulis 2024

Berdasarkan hasil wawancara dan juga observasi, biaya yang dikeluarkan dari penumpang yang berasal dari wilayah BSD, Gading Serpong, Gondrong, Bintaro, Larangan, Paninggilan Utara, untuk wilayah BSD, Gading Serpong dan juga merupakan radius penumpang yang paling jauh untuk menuju Terminal Lembang Ciledug, tetapi dikarenakan biaya yang dikeluarkan untuk menuju Terminal Lembang Ciledug lebih murah dibanding menuju Terminal bus yang lainnya, berdasarkan hasil wawancara terhadap penumpang yang berasal dari Gading Serpong dan juga BSD untuk biaya yang efisien yang dikeluarkan penumpang untuk menuju Terminal bus adalah kurang dari Rp 50.000 dan jika dilihat dari tabel bahwa biaya yang dikeluarkan penumpang untuk menuju Terminal Lembang Ciledug yaitu kurang dari Rp 50.000

Kesimpulan: Biaya yang dikeluarkan penumpang untuk menuju Terminal

bus dengan biaya yang paling efektif untuk penumpang bus yaitu menuju Terminal Lembang Ciledug dengan biaya yang dikeluarkan oleh penumpang tidak lebih dari Rp 50.000, sedangkan jika menuju Terminal bus lainnya penumpang harus mengeluarkan biaya yang lebih mahal.

5.3.6 Masa Tunggu penumpang didalam Terminal bus

Masa tunggu merupakan faktor penumpang dalam memilih menggunakan transportasi bus dari Terminal Lembang Ciledug, selain karena lebih efisien waktu dan jarak, efektif biaya dibanding harus ke Terminal bus yang lainnya dan juga aksesibilitasnya yang mudah, masa tunggu penumpang di dalam Terminal bus merupakan faktor yang mempengaruhi penumpang bus dalam memilih Terminal bus, didalam Terminal Lembang Ciledug penumpang tidak lama untuk menunggu keberangkatan bus, dan jadwal bus selalu on time jam keberangkatannya sehingga penumpang tidak menunggu lama didalam Terminal Lembang Ciledug.

5.3.7 Efisien dan Efektif

Berdasarkan hasil wawancara terhadap penumpang yang berada di Terminal Lembang Ciledug, menurut penumpang bus jika pergi ke Terminal Lembang Ciledug lebih efisien waktu dan biaya penumpang dibanding penumpang harus pergi ke Terminal bus lainnya dan juga stasiun kereta api, penumpang yang datang di Terminal Lembang Ciledug memilih untuk datang ke Terminal Lembang Ciledug karena jarak tempuh dan waktu tempuh yang cepat tetapi terdapat faktor lain yang membuat penumpang bus lebih memilih Terminal Lembang Ciledug, diantaranya: aksesibilitas yang mudah, jarak yang dekat, biaya yang efektif dan waktu yang lebih efisien dan dari berbagai arah dan transportasi umumnya yang mudah didapat untuk pergi ke Terminal Lembang Ciledug sehingga penumpang yang datang ke Terminal Lembang Ciledug merasa nyaman dan merasa lebih efisien.

5.3.8 Tepat Waktu

Berdasarkan hasil wawancara dengan pengurus Terminal Lembang Ciledug dan juga penumpang yang ada di Terminal Lembang Ciledug, jadwal pemberangkatan bus dari Terminal Lembang Ciledug selalu tertib dan juga tepat waktu dan jarang untuk terlambat, jika ada keterlambatan pemberangkatan petugas loket akan memberikan informasi, kemudian juga bus yang berangkat dari Terminal Lembang Ciledug menuju Terminal bus

lainnya untuk mengambil penumpang melalui jalan Tol yang paling dekat dengan Terminal Lembang Ciledug . Untuk jumlah keberangkatan armada bus yang berangkat dari Terminal Lembang Ciledug perharinya untuk pagi hari pemberangkatan bus mencapai 6 armada, untuk siang hari 8 armada dan sore hari 5 armada bus dengan jumlah 100 penumpang perharinya, untuk waktu keberangkatan bus selalu tertib dan terjadwal, pemberangkatan bus terdapat 3 jadwal yaitu pagi, siang dan sore hari.

5.3.9 Cepat dan Nyaman

Berdasarkan hasil wawancara terhadap penumpang yang ada di Terminal Lembang Ciledug, Terminal Lembang Ciledug berbeda dengan Terminal bus yang berada di sekitarnya, jika Terminal bus lainnya setelah pemberangkatan bus, bus harus mengambil penumpang di agen-agen yang berada di pinggir sampai Jakarta dan melalui jalur non Tol sehingga memangkas waktu penumpang cukup banyak untuk sampai ke tujuannya, jika bus yang berangkat dari Terminal Lembang Ciledug langsung menuju Jalan Tol dan kemudian bus yang berangkat dari Terminal Lembang Ciledug tidak banyak menghampiri agen-agen bus yang berada di pinggir hanya mengambil penumpang di beberapa agen saja dan setelah itu bus menuju Jalan Tol sehingga perjalanan penumpang menjadi cepat.

Berdasarkan dari penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa aspek yang mempengaruhi penumpang dalam memilih Terminal Lembang Ciledug adalah:

1. Lokasi Terminal Lembang Ciledug

Lokasi Terminal Lembang Ciledug yang berada di kota Tangerang dan aksesibilitasnya yang mudah dijangkau membuat lokasi Terminal Lembang Ciledug menjadi aspek utama penumpang untuk memilih Terminal Lembang Ciledug, akses yang mudah diakses dari berbagai arah dan juga dekat dengan akses jalan Tol.

2. Jurusan bus yang tersedia

Berdasarkan hasil wawancara terhadap penumpang yang datang ke Terminal Lembang Ciledug, faktor utamanya adalah jurusan yang penumpang inginkan terdapat di Terminal Lembang Ciledug sehingga penumpang tidak perlu jauh-jauh untuk menggunakan transportasi bus dan memilih Terminal bus karena jurusan yang diinginkan sudah tersedia di Terminal Lembang Ciledug.

3. Jarak

Jarak menuju Terminal Lembang Ciledug merupakan salah satu faktor penumpang bus

dalam memilih Terminal bus, penumpang bus akan pergi menuju Terminal bus dengan jarak kurang dari 20 km yang menurut penumpang bus dengan jarak yang paling dekat dengan tempat tinggal yang lebih efisien, waktu serta efektif biaya.

4. Waktu

Waktu merupakan salah satu faktor penumpang bus dalam memilih Terminal bus, berdasarkan hasil analisis diatas, penumpang bus akan memilih Terminal bus Lembang Ciledug dengan waktu tempug kurang dari 40 menit yang menurut penumpang bus adalah waktu yang efisien untuk menuju Terminal bus sehingga tidak memerlukan waktu yang lama dijalan.

5. Biaya

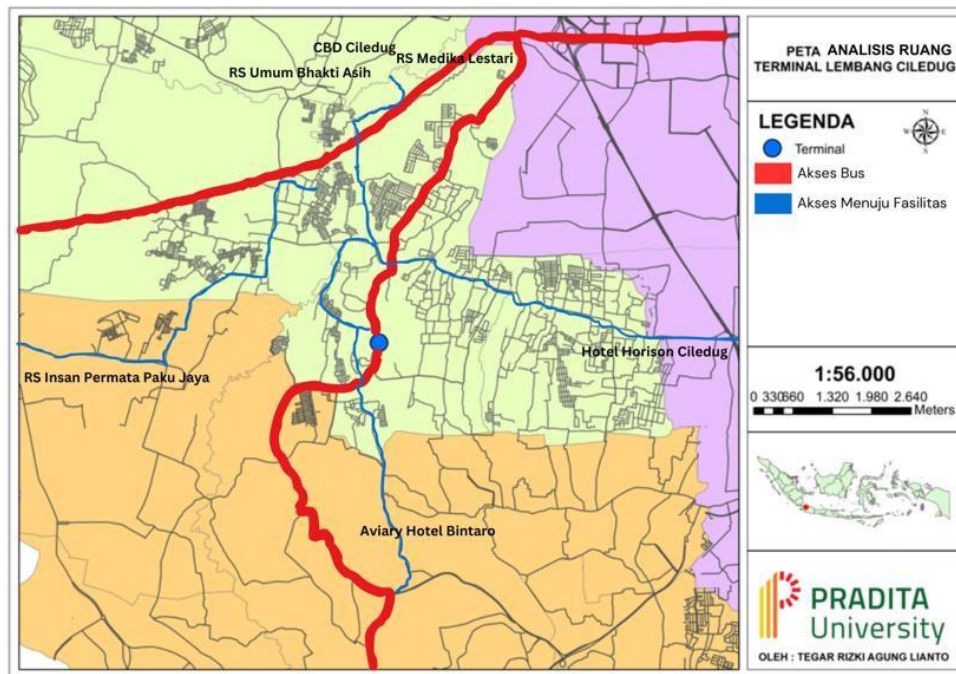
Biaya merupakan salah satu faktor penumpang dalam memilih Terminal bus, berdasarkan hasil analisis diatas, penumpang memilih Terminal bus Lembang Ciledug dikarenakan biaya yang dikeluarkan untuk menggunakan transportasi umum untuk menuju Terminal Lembang Ciledug lebih efisien jika dibandingkan menuju Terminal bus lainnya, yaitu kurang dari Rp 50.000, menurut penumpang biaya kurang dari Rp 50.000 merupakan biaya yang masih terjangkau untuk menuju Terminal bus.

6. Efektif

Efektif merupakan salah satu faktor penumpang dalam memilih Terminal bus, berdasarkan pertimbangan jarak, waktu dan juga biaya maka penumpang menganggap untuk pergi ke Terminal Lembang Ciledug lebih efektif jika dibandingkan pergi ke Terminal bus lainnya.

5.4 Analisis Ruang Terminal Lembang Ciledug

Analisis Ruang bertujuan untuk menganalisis kedekatan Terminal Lembang Ciledug dengan fasilitas yang berada di Ciledug dan juga aksesibilitas untuk bus menuju Terminal Lembang Ciledug.



Gambar 5.13 Peta Analisis Ruang
Sumber:penulis 2024

Berikut Berikut ini adalah peta analisis ruang yang digunakan untuk mengevaluasi aksesibilitas bus menuju Terminal Lembang Ciledug serta akses ke berbagai fasilitas di sekitarnya.

1. Analisis Aksesibilitas:

Terminal Lembang Ciledug lebih banyak menerima kedatangan bus dari arah utara, yaitu Kota Tangerang dan DKI Jakarta. Oleh karena itu, pintu masuk utama terminal ini terletak di sisi utara untuk menyesuaikan dengan arus kedatangan bus. Bus yang berasal dari Jakarta umumnya melanjutkan perjalanan menuju Jawa Tengah dan Jawa Timur. Selain itu, bus yang berangkat dari Terminal Lembang Ciledug biasanya singgah di beberapa agen bus di Jakarta untuk mengambil penumpang sebelum melanjutkan perjalanan melalui jalan tol.

2. Analisis kedekatan dengan fasilitas:

Lokasi Terminal Lembang Ciledug yang berada di Kota Tangerang menjadikannya strategis karena berdekatan dengan berbagai fasilitas penting seperti rumah sakit, hotel, dan kawasan bisnis (CBD) Ciledug. Keberadaan fasilitas-fasilitas ini memenuhi kebutuhan penumpang serta masyarakat sekitar, sehingga meningkatkan kenyamanan dan kemudahan akses bagi pengguna transportasi umum.