



EXECUTIVE SUMMARY



STUDI KELAYAKAN DAN DETAILED ENGINEERING DESIGN TERMINAL RAJAGALUH



PT. MAZA PRADITA SARANA

SIPIL, TATA LINGKUNGAN, TELEMATIKA, KESEHATAN, ARSITEK, PERTANIAN, KEHUTANAN

Kantor : Jl. Taman Sari 107/58 Telp. (022) 91217088, 5212531
Studio : J. Sajoedjo Timur VI No. 22 Bandung Telp. (022) 7301490, 91217088, Fax (022) 7301490
Kantor Perwakilan : Jl. Cendrawasih III No. 331 Telp. (081) 7343681 Perumnas Mandala Medan
Jl. Komp. Widya Aeri Blok E3 No. 15 Telp. (0254) 701194, Serang Banten
Jl. Tupai Gg Manggis No.56 Kelurahan Kedaton Bandar Lampung, Telp. 0721-8859991
Jl. Cempaka XII No. 14 Banjarmasin
E-mail : maza_dita@yahoo.co.id

EXECUTIVE SUMMARY

Terminal Tipe B Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka yang merupakan pengembangan dari Terminal Tipe C Non Bus Rajagaluh, Kecamatan Rajagaluh Lor, Kabupaten Majalengka merupakan terminal yang secara operasional terpadu dengan Pasar Tradisional dalam pengertian saling mendukung keberadaan dan keberlangsungannya.

Tema yang akan diusung dalam proses penyusunan Studi Kelayakan dan *Detailed Engineering Design* (D.E.D.) Terminal Tipe B dan Pasar Tradisional, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka ini yaitu Pembangunan Berkelanjutan yang dapat dimengerti secara lugas sebagai pembangunan yang memperhatikan keberlanjutan ketersediaan sumber daya khususnya sumber daya energi yang tidak terbarukan (baca: Fosil/ Migas), yang berarti selama proses penyusunan akan menerapkan konsep efisiensi di segala bidang selain keberlanjutan dalam bidang sosial dan ekonomi. Sesuai tema tersebut maka terminal akan terpadu dengan fungsi-fungsi lain yang minimal harus terdapat dalam sebuah terminal bus selain fungsi pasar tradisional. Selain itu akan terpadu dengan kegiatan-kegiatan relevan yang terdapat dalam sistem jaringan kegiatan kota Kabupaten Majalengka khususnya setelah terbangunnya Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) dengan *Aerocity*-nya.

A. LATAR BELAKANG

Peningkatan *volume* lalu lintas yang cukup signifikan di sekitar wilayah Kecamatan Rajagaluh tepatnya di lokasi atau titik persimpangan antara Kecamatan Sukahaji, Leuwimunding dan Sindangwangi mengakibatkan lalu lintas di persimpangan Pasar Rajagaluh, yang berlokasi bersebelahan dengan Terminal Non Bus Rajagaluh, mengalami kemacetan sedemikian rupa sehingga menghambat arus lalu lintas yang tidak hanya bertujuan menuju Pasar Rajagaluh saja akan tetapi juga menghambat arus lalu lintas yang menuju ke atau datang dari Kabupaten Cirebon. Terlebih dengan keberadaan Terminal Non Bus Rajagaluh yang lokasinya memang bersebelahan atau tepatnya menyatu dengan Pasar Rajagaluh semakin menambah *volume* arus lalu lintas karena moda transportasi yang ditampungnya yang menuju ke atau datang dari terminal bersangkutan memiliki akses yang sangat berdekatan dengan persimpangan tersebut.

Apabila ditinjau dari fungsinya, terminal sebagai salah satu prasarana beragam moda transportasi akan sangat penting keberadaannya, karena merupakan salah satu titik simpul dari rangkaian jaringan transportasi baik angkutan orang ataupun barang. Keberadaan terminal pun secara alami akan merangsang pengembangan prasarana

untuk kegiatan ekonomi yang banyak melibatkan penggunaan beragam moda transportasi, seperti Pasar Tradisional, prasarana untuk Pedagang Kaki Lima (P.K.L.), Pertokoan serta prasarana kegiatan ekonomi lainnya.

Kondisi tersebut di atas ternyata memang telah menjadi *nature* suatu terminal yang inheren dengan karakteristiknya, hal ini terbukti dari bergesernya fungsi Terminal Non Bus Rajagaluh yang seyogyanya hanya menampung moda transportasi Non Bus namun dikarenakan meningkatnya tuntutan akan kebutuhan moda transportasi Bus di wilayah Terminal Rajagaluh maka di malam hari beragam kendaraan non Angkutan Kota (Angkot) dan Angkutan Desa (Angdes) khususnya *Elf* dan Bus Sedang menggunakan terminal tersebut.

Potensi serta kendala di atas sebaiknya, alih-alih seharusnya, diakomodasi melalui suatu rancangan yang berdasarkan pada suatu studi kelayakan agar dapat mencapai hasil yang optimal. Dalam artian potensi dapat berkembang dan kendala pun dapat terminimasi bahkan dihilangkan sama sekali yang mau tidak mau akan mengubah sistem sirkulasi dan arus lalu lintas di sekitar persimpangan Rajagaluh, sehingga tidak lagi menimbulkan konflik lalu lintas baik pada lintasan antar kecamatan maupun antar kabupaten. Oleh karena itu untuk pencapaiannya perlu dilakukan beberapa penyesuaian, baik terhadap lokasi ruang maupun fungsi-fungsi pendukungnya. Salah satu yang akan dilakukan pula adalah penataan wilayah pusat kegiatan, demi terwujudnya wajah Kabupaten Majalengka yang resik dan asri pada umumnya sesuai dengan tujuan Majalengka untuk menjadi kota yang tertib dan tertata.

B. RUANG LINGKUP STUDI

Ruang lingkup studi dibagi menjadi 2 (dua) yaitu: (1) lingkup kegiatan dan (2) lingkup wilayah.

▪ LINGKUP KEGIATAN

Lingkup kegiatan dari pekerjaan ini adalah sebagai berikut :

1. Mengkaji berbagai hal yang berkaitan dengan keterlayakan atau dengan perkataan lain layak atau tidaknya keberadaan Terminal Rajagaluh, Kabupaten Majalengka, sebagai terminal yang secara "*de facto*" berfungsi sebagai Terminal Tipe B.
2. Memberikan konsep-konsep pengembangan kawasan sebagai kawasan dengan fungsi utama terminal.
3. Mewujudkan hasil kajian dalam bentuk perencanaan fisik berikut *Detil Engineering Design* (D.E.D.) bagi acuan implementasinya.

4. Memberikan masukan pengelolaan bagi keberlanjutan fungsi tersebut.

▪ **LINGKUP WILAYAH**

Lingkup wilayah adalah Terminal Non Bus Rajagaluh Eksisting yang berlokasi di Desa Rajagaluh Lor dan Terminal Tipe B Rencana di Desa Cipinang, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka. Pada Gambar 1.1 – Peta Orientasi Wilayah Perencanaan dapat dilihat lokasi relatif terhadap wilayah-wilayah lain di Kabupaten Majalengka tepatnya berada pada bagian timur Kabupaten Majalengka yang secara detil dapat dilihat pada Gambar 1.2 – Peta Administrasi Desa Rajagaluh Lor, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka. Fenomena permintaan singgah yang tinggi terhadap Terminal Rajagaluh selain menguntungkan secara ekonomi sekaligus mengakibatkan kemacetan karena lokasinya yang berada di SIMPANG 3 RAJAGALUH: Majalengka–Jatiwangi–Sumber (Cirebon) tepatnya di persimpangan antara Kecamatan Sukahaji, Leuwimunding, dan Sindangwangi.

Dalam proses studi, kejelasan wilayah administratif menjadi sangat penting untuk memudahkan pekerjaan baik untuk studi kelayakan maupun perencanaan dan perancangan. Hal tersebut akan menjadi salah satu kajian dalam studi kelayakan sebagai acuan perencanaan dan perancangan Terminal Rajagaluh selanjutnya, apakah dengan keputusan dikembangkan atau direlokasi. Wilayah yang akan dikaji meliputi Desa Rajagaluh Lor dan sekitarnya serta Desa Cipinang dan sekitarnya yang keduanya berada dalam ruang wilayah Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka.

C. TEMA

Sesuai uraian singkat di atas serta karakteristik permasalahan suatu Terminal Bus dan Pasar Tradisional, selain sudah menjadi keharusan kita turut andil dalam proses pemulihan kualitas lingkungan, maka tema yang diusung dalam proses penyelesaian seluruh permasalahan yang ada adalah Pembangunan Berkelanjutan atau *Sustainable Development*.

- Pembangunan Berkelanjutan, adalah kegiatan pembangunan yang senantiasa memperhatikan dan mempertimbangkan penggunaan beragam sumber daya baik alami maupun buatan, sedemikian rupa tidak menimbulkan kekhawatiran bagi generasi-generasi di masa yang akan datang atas berlanjutnya ketersediaan sumber-sumber daya tersebut, khususnya sumber daya energi yang tidak terbarukan (baca: Bahan Bakar Fosil). Pembangunan Berkelanjutan secara

konseptual merupakan isu besar namun secara implementatif bukan hal besar yang tidak dapat diwujudkan terlebih apabila dikaitkan dengan pengadaan BIJB.



Gambar 1.1 – Peta Orientasi Wilayah Perencanaan

- Pembangunan Berkelanjutan di sini akan ditangkap sebagai dasar bagi konsep penyusunan Studi Kelayakan dan *Detailed Engineering Design* Terminal Tipe B, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka, yaitu prinsip secara garis besar yang akan dianut selama proses studi khususnya pemecahan masalah-masalah rencana dan rancangan baik pada tataran perencanaan makro maupun mikro tentunya dengan karakteristik yang berada dalam rentang normatif sampai dengan aplikatif. Terminal Bus dan Pasar Tradisional merupakan prasarana yang pengadaan dan operasionalisasi serta pengelolaan di akhir kegunaannya akan

[illegible]

Executive Summary – 5 dari 28

D. KESIMPULAN ANALISIS KETERLAYAKAN TERMINAL RAJAGALUH

Sebelum dilakukan perumusan masalah guna proses Desain dan pembuatan *Detailed Engineering Design* (D.E.D.) ada baiknya disimak terlebih dahulu ringkasan kesimpulan hasil studi komparasi antara Pengembangan versus Relokasi Terminal Eksisting seperti diuraikan di bawah ini.

Fenomena yang terjadi di Terminal Rajagaluh, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka, yaitu permintaan singgah yang tinggi dari Bus-bus Sedang dan Besar serta Elf yang merupakan Moda Transportasi Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) bahkan 2 Bus Besar Trayek Cikijing–Jakarta merupakan Moda Transportasi Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), merupakan Potensi bagi suatu Terminal Bus karena sebagian besar Terminal Bus khususnya Terminal Tipe B di Indonesia memiliki permasalahan umum dan tipikal yaitu TIDAK atau SULIT DISINGGAHI oleh pengguna seharusnya, terlebih apabila terminal bersangkutan bukan Terminal TUJUAN.

Terminal Rajagaluh yang direncanakan sebagai terminal Tipe C Non Bus yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota (Angkot) dan Angkutan Pedesaan (Angdes) secara praktis sangat potensial untuk dikembangkan menjadi Terminal Tipe B, namun bagaimana dengan Luas Lahan yang hanya 4.630 m² sedangkan yang disyaratkan adalah 3 ha.

Berikut adalah Analisis Keterlayakan Terminal Rajagaluh dari ASPEK NILAI Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan. Apakah sebaiknya dikembangkan atau direlokasi?

1. RENCANA PENGEMBANGAN WILAYAH

Kecamatan Rajagaluh berada di Wilayah Pengembangan (W.P.) Tengah berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Lokal (P.K.L.) dan simpul transportasi yang mempunyai pelayanan satu kabupaten atau beberapa kecamatan dan memiliki kemampuan pelayanan dan kelengkapan fasilitas dan utilitas lebih rendah dari Pusat Kegiatan Wilayah (P.K.W.).

2. POTENSI PENGEMBANGAN EKONOMI WILAYAH

Kabupaten Majalengka mempunyai sejumlah potensi ekonomi yang akan berpengaruh terhadap kebutuhan terminal, potensi ekonomi yang dominan di Kecamatan Rajagaluh adalah kegiatan pertanian dan Industri. Kondisi terminal eksisting sangat potensial dalam membangkitkan pertumbuhan perekonomian wilayah, namun fenomena yang terjadi yaitu perkembangan yang terjadi secara

natural dan tidak terkendali telah mengakibatkan dampak negatif, khususnya yang berhubungan dengan sistem transportasi dan sirkulasi yang apabila dibiarkan justru akan mengakibatkan kontra produksi sehingga pertumbuhan ekonomi yang baik namun tidak terkendali dikhawatirkan akan menimbulkan pula kerugian secara ekonomi pula.

**KONDISI EKSISTING TERMINAL NON BUS RAJAGALUH,
DESA RAJAGALUH LOR, KECAMATAN RAJAGALUH, KABUPATEN
MAJALENGKA.**



**KONDISI LOKASI RENCANA TERMINAL RAJAGALUH TIPE B, DESA
CIPINANG, KECAMATAN RAJAGALUH, KABUPATEN MAJALENGKA.**



3. TATA GUNA LAHAN

- Lokasi terminal harus berada di luar kawasan pusat kota *Center Business District* (CBD)
- Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukkan bagi kegiatan industri.
- Lokasi terminal harus berada di luar daerah konservasi yang telah ditetapkan.

- Lokasi Terminal Rajagaluh Rencana dalam Rencana Struktur Ruang Kabupaten Majalengka Posisinya sangat ideal, tidak berada di kawasan pusat kota, akan tetapi juga tidak terlalu jauh, tidak berdekatan dengan ruang yang diarahkan untuk industri dan kawasan konservasi.

4. INTEGRASI ANTAR MODA ANTAR WILAYAH

- Diintegrasikan dengan kawasan BIJB, Stasiun Kereta Api, dan terminal lainnya yang terdapat di Kabupaten Majalengka, melalui sistem jaringan jalan dan lalu lintas.
- Terminal Rajagaluh direncanakan sebagai terminal penumpang Tipe B, yang berarti melayani angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan perkotaan (Angkot), dan angkutan perdesaan (Ades).
- Terminal Rajagaluh harus mempunyai akses dari PKW dan setiap PKL.

5. PRASARANA DAN UTILITAS

- Ketersediaan utilitas yang cukup (air bersih, sanitasi lingkungan, limbah, drainase, persampahan, listrik, dan telekomunikasi).
- Kecamatan Rajagaluh sebagai P.K.L., tingkat pelayanannya lebih tinggi dari P.K.L. lainnya.

6. AKSES/ PENCAPAIAN

Akses/ Pencapaian menuju Terminal Rajagaluh yang berada di persimpangan kawasan perkotaan dapat memanfaatkan jalan yang sudah ada yaitu jalan kabupaten dan jalan provinsi.

7. KONDISI TANAH DAN LINGKUNGAN

A. Kemampuan Tanah

Memiliki beban yang lebih ringan sehingga akan dapat didukung oleh kemampuan tanah lahan perencanaan

B. Dampak Lingkungan Fisik

- Mengembangkan dampak positif dan menekan dampak negatif yang mungkin timbul.
- Memberikan informasi tentang upaya memantapkan pelaksanaan kegiatan yang berwawasan lingkungan yang akan dituangkan dalam saran tindak lanjut penanganan dampak, baik untuk tahap pra konstruksi, konstruksi, maupun operasi dan pemeliharaan.

8. SOSIAL DAN BUDAYA

- Aspek Perekonomian (perubahan pola mata pencaharian dan perubahan sistem sosial masyarakat).
- Aspek Sosial (perubahan pendapatan dan gaya hidup).
- Aspek Budaya (perubahan aspek budaya).
- Aspek Psikologis (perubahan psikologis masing-masing individu).

ANALISIS ASPEK PENILAIAN SOSIAL EKONOMI (BIAYA MANFAAT SOSIAL) RELOKASI TERMINAL RAJAGALUH

Aspek-aspek yang dinilai dalam analisis sosial ekonomi ini adalah seperti uraian berikut.

1. MANFAAT SOSIAL

▪ Pengurangan Beban Jalan di Pusat Kota

Pengalihan rute angkutan penumpang regional yang semula melewati pusat kota dialihkan melewati jalan lingkar karena lokasi terminal direncanakan di sekitar jalan lingkar maka secara otomatis akan mengurangi beban jalan di pusat kota walaupun di sisi lain akan menambah beban di jalan lingkar. Hal ini diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan baik secara sosial maupun keuntungan secara ekonomi.

▪ Peningkatan Pelayanan Terminal

Relokasi Terminal ke lahan yang lebih luas akan memberikan kemudahan terutama dalam pengadaan fasilitas utama yang harus ada dalam setiap terminal, seperti tempat tunggu calon penumpang dan/ atau pengantar, pelataran parkir kendaraan pribadi, loket penjualan karcis. Disamping melengkapi fasilitas utama, relokasi dapat pula meningkatkan kualitas fasilitas penunjang seperti : kamar kecil/ toilet, kios/ kantin, mushola, telepon umum, ruang informasi dan pengaduan serta ruang pengobatan.

Peningkatan kapasitas terminal diiringi dengan peningkatan kualitas pelayanan akan dirasakan oleh seluruh pengguna terminal seperti pedagang, penyedia jasa, operator bis dan calon penumpang. Perhitungan manfaat peningkatan pelayanan terminal dikonversikan menjadi penilaian terhadap : (1) nilai sewa los/ kios/ toko di luar terminal, (2) nilai resiko bis yang parkir di luar terminal, (3) nilai tundaan saat bis mengambil penumpang di jalan.

- **Manfaat Penyediaan Lapangan Kerja**

Dengan dipindahkannya terminal ke lokasi yang lebih luas maka peluang kerja terutama di sektor perdagangan dan jasa akan bertambah dengan adanya penyediaan fasilitas-fasilitas berdagang dan pelayanan umum yang lebih besar baik secara kualitatif maupun secara kuantitatif, serta fungsi-fungsi lain yang sifatnya non ekonomi.

- **Manfaat Peningkatan Harga Lahan**

Relokasi terminal akan dapat meningkatkan nilai lahan terutama di sekitar lokasi terminal, seiring dengan peningkatan nilai lahan di sepanjang jalan lingkar.

- **Kesempatan Penggunaan Lahan Secara Ekonomis**

Relokasi terminal bis regional ke wilayah perluasan akan memberikan kesempatan lahan terminal lama untuk digunakan secara lebih ekonomis. Sesuai rencana tata ruang Kota Majalengka peruntukan lahan bekas terminal tersebut akan dialihfungsikan menjadi fungsi perdagangan (ekonomis).

B. MANFAAT NEGATIF DAN BIAYA

1. **Manfaat Negatif Penanggulangan Polusi Udara**

Beroperasinya sejumlah angkutan yang disebabkan oleh keberadaan terminal akan menimbulkan pencemaran lingkungan yang berupa polusi udara.

2. **Manfaat Negatif Perubahan Biaya Perjalanan**

Pemindahan lokasi terminal akan berpengaruh terhadap perubahan biaya perjalanan dari dan ke terminal baru yang berakibat pada pertambahan biaya perjalanan bagi penduduk di wilayah tertentu di satu pihak namun di pihak lain adapula yang mengalami penurunan biaya perjalanan khususnya bagi penduduk di sekitar lokasi terminal baru. Biaya perjalanan kumulatif diperoleh dari selisih biaya yang harus dikeluarkan oleh tiap-tiap penduduk pengguna terminal.

3. **Penurunan Produktifitas Pertanian**

Lahan yang akan dijadikan terminal merupakan area persawahan yang produktif. Dengan dibangunnya terminal di atas tanah tersebut akan mengurangi nilai produktifitas tanah tersebut. Penurunan produktifitas tanah ini dihitung sebagai biaya berdasarkan nilai sekarang bagi produksi

yang dikorbankan menurut harga pasar, yang merupakan *'the opportunity cost'* bagi tanah. Dalam hal ini *the opportunity cost* bagi tanah berupa nilai neto produksi yang hilang (*the net value of production foregone*) karena tanah yang digunakan dalam proyek adalah tanah yang sebelumnya sudah menghasilkan (Kadariah, 1988:7).

4. Biaya-biaya

Biaya-biaya dalam analisis ekonomi meliputi:

- a. Biaya pematangan lahan;
- b. Biaya pengadaan bangunan;
- c. Biaya peningkatan jalan;
- d. Biaya operasional;
- e. Biaya pemeliharaan.

Biaya operasional dan pemeliharaan dalam analisis ekonomi merupakan nilai inkremental dari kondisi terminal lama dengan terminal baru.

TABEL 1.

**PREDIKSI DAMPAK RELOKASI TERMINAL RAJAGALUH,
KABUPATEN MAJALENGKA**

NO.	MANFAAT
1	Pengurangan beban jalan di pusat kota
2	Peningkatan pelayanan terminal
3	Penyediaan lapangan kerja
4	Peningkatan harga lahan
5	Kesempatan penggunaan lahan secara ekonomis
6	Manfaat negatif penanggulangan polusi udara
7	Manfaat negatif perubahan biaya perjalanan
8	Manfaat negatif penurunan produktifitas pertanian
NO.	BIAYA
1	Biaya pematangan lahan
2	Biaya pengadaan bangunan
3	Biaya operasional
4	Biaya pemeliharaan

Sumber : Hasil Analisis.

KESIMPULAN

1. Kecamatan Rajagaluh dalam Rencana Struktur Ruang Kabupaten Majalengka adalah PKL-1, yaitu kawasan perkotaan/ pusat kecamatan. Adapun fungsi yang

dikembangkan adalah pusat distribusi dan koleksi barang/ orang dan pusat pelayanan kabupaten.

2. Studi Kelayakan dan Detailed Engineering Design (D.E.D.) Terminal Rajagaluh Kabupaten Majalengka dilaksanakan untuk memenuhi sarana dan prasarana transportasi khususnya peningkatan fungsi Kecamatan Rajagaluh sebagai PKL dan salah satu pusat kegiatan perekonomian.
3. Perencanaan dan Perancangan Terminal Rajagaluh yang diusulkan sesuai dengan perkembangan wilayah dan perkembangan ekonomi di Kabupaten Majalengka, berupa: Pengembangan Terminal Rajagaluh, Pengembangan Pasar Tradisional, dan Pengembangan Prasarana dan Utilitas.

REKOMENDASI

Berdasarkan kesimpulan di atas, diusulkan beberapa rekomendasi yang mendukung program dan rencana pengembangan sistem transportasi. Dibutuhkan beberapa studi yang bersifat mikro atau pada tataran manajemen, antara lain:

- F.S. dan D.E.D. Pengembangan Prasarana Jalan Akses Tol dan Bandara Internasional Jawa Barat (B.I.J.B.).
- F.S. dan D.E.D. Pengembangan Prasarana Jalan ke daerah perdagangan.
- Studi Masterplan Angkutan Umum Kabupaten Majalengka yang berfokus pada rencana pengembangan dan pembangunan terminal, penetapan/ *rerouting* trayek dan perbaikan idealisasi jaringan angkutan umum.
- F.S. Reutilisasi Jaringan Jalan Rel (Tanjungsari–Majalengka).
- F.S. Jaringan Jalan Rel sejajar Jalan Toll Cisumdawu/ Cikancir dan Jaringan Jalan Rel Majalengka–Ciamis.

POTENSI DAN KENDALA KETERLAYAKAN SEBAGAI TERMINAL TIPE B PENGEMBANGAN TERMINAL EKSISTING VERSUS RELOKASI TERMINAL

POTENSI KETERLAYAKAN SEBAGAI TERMINAL TIPE B

PENGEMBANGAN	RELOKASI
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aksesibilitas pengguna potensial Terminal Rajagaluh sudah baik melalui Jalan Kabupaten dan Jalan Propinsi, tidak memerlukan rekayasa lalu lintas ▪ Tapak yang berada di lokasi eksisting tidak memerlukan pematangan lahan. ▪ Tidak perlu mengadakan prasarana kota dan sistem-sistem utilitas karena sudah tersedia. ▪ Pasar tradisional yang sudah hidup membantu pertumbuhan ekonomi. ▪ Dampak Sosial Ekonomi dan Sosial Budaya dapat diminimasi. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokasi dan luas lahan memenuhi kriteria sebagai Terminal Tipe B.

KENDALA KETERLAYAKAN SEBAGAI TERMINAL TIPE B

PENGEMBANGAN	RELOKASI
<ul style="list-style-type: none"> Lokasi dan luas lahan tidak memenuhi kriteria sebagai Terminal Tipe B. 	<ul style="list-style-type: none"> Aksesibilitas pengguna potensial belum terbentuk, masih memerlukan rekayasa lalu lintas Masih memerlukan pematangan lahan. Masih harus mengadakan prasarana kota dan sistem-sistem utilitas tapak. Pasar tradisional yang belum teruji. Aspek Sosial Ekonomi dan Sosial Budaya: Perubahan pola mata pencaharian dan perubahan sistem sosial masyarakat, serta perubahan pendapatan dan gaya hidup.

Komparasi di atas merupakan analisis akurat berdasarkan Matriks Analisis Studi Kelayakan Terminal Tipe B, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka.

MATRIKS ANALISIS STUDI KELAYAKAN TERMINAL B RAJAGALUH

NO.	KOMPONEN PENILAIAN	PENGEMBANGAN TERMINAL EKSISTING		RELOKASI	
		ANALISIS	BOBOT	ANALISIS	BOBOT
1.	Rencana Pengembangan Kawasan	<ul style="list-style-type: none"> Desa Rajagaluh berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Lokal (P.K.L.) dan simpul transportasi regional dan pengembangan terminal regional yang mempunyai pelayanan satu kabupaten atau beberapa kecamatan. 	10	Desa Cipinang sebagai lokasi relokasi Terminal di Kecamatan Rajagaluh, berfungsi sebagai pusat pelayanan pengembangan pertanian.	5
2.	Potensi Pengembangan Ekonomi Wilayah	<ul style="list-style-type: none"> Potensi ekonomi yang dominan di Kecamatan Rajagaluh adalah kegiatan pertanian dan Industri. Kondisi terminal eksisting sangat potensial dalam membangkitkan pertumbuhan perekonomian wilayah. Pasar tradisional yang sudah hidup membantu pertumbuhan ekonomi. 	10	Belum memiliki Pasar Tradisional	5
3.	Tata Guna Lahan	<ul style="list-style-type: none"> Lokasi terminal di luar kawasan pusat kota <i>Center Business District</i> (CBD) Lokasi terminal bukan daerah yang diperuntukkan bagi kegiatan industri. Lokasi terminal berada di luar daerah konservasi yang telah ditetapkan. Tapak lokasi eksisting tidak memerlukan pematangan lahan. 	10	<ul style="list-style-type: none"> Lokasi terminal di luar kawasan pusat kota <i>Center Business District</i> (CBD) Lokasi terminal bukan daerah yang diperuntukkan bagi kegiatan industri. Lokasi terminal berada di luar daerah konservasi yang telah ditetapkan Tapak memerlukan pematangan lahan. 	5

EXECUTIVE SUMMARY

NO.	KOMPONEN PENILAIAN	PENGEMBANGAN TERMINAL EKSISTING		RELOKASI	
		ANALISIS	BOBOT	ANALISIS	BOBOT
4.	Intergrasi Antar Moda Antar Wilayah	<ul style="list-style-type: none"> Diintegrasikan dengan kawasan BIJB, Stasiun Kereta api dan terminal lainnya yang terdapat di Kabupaten Majalengka, melalui sistem jaringan jalan dan lalu lintas. Terminal Rajagaluh direncanakan sebagai terminal tipe B, berarti melayani angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan perkotaan (Angkot) dan angkutan perdesaan (Angdes). 	10	Belum terintegrasi dengan moda angkutan, sehingga sulit untuk menghubungkannya.	5
5.	Prasarana dan utilitas	<ul style="list-style-type: none"> Ketersediaan prasarana dan utilitas yang cukup (air bersih, sanitasi lingkungan, limbah, drainase, persampahan, listrik, dan telekomunikasi). Tidak perlu mengadakan prasarana kota dan sistem-sistem utilitas karena sudah tersedia. 	10	Masih harus mengadakan prasarana kota dan sistem utilitas.	5
6.	Akses/ pencapaian	Akses/ Pencapaian menuju Terminal Rajagaluh yang berada di persimpangan kawasan perkotaan dapat memanfaatkan jalan yang sudah ada yaitu jalan kabupaten dan jalan provinsi.	10	Aksesibilitas belum terbentuk, memerlukan rekayasa lalu lintas.	5
7.	Kondisi Tanah dan Lingkungan	Kemampuan Tanah Memiliki beban yang lebih ringan sehingga akan dapat didukung oleh kemampuan tanah lahan perencanaan	10	Kemampuan Tanah Memiliki beban yang lebih berat sehingga tidak didukung oleh kemampuan tanah lahan perencanaan	5
8.	Sosial Budaya	Dampak Sosial Ekonomi dan Sosial Budaya dapat diminimasi.	10	Dampak sosial dan ekonomi, karena adanya perubahan pola mata pencaharian dan perubahan sistem sosial, serta perubahan pendapatan dan gaya hidup masyarakat.	5
9.	Biaya Manfaat	Manfaat : <ul style="list-style-type: none"> Penyediaan lapangan kerja. Peningkatan harga lahan. Kesempatan penggunaan lahan secara ekonomis. Manfaat negatif penanggulangan polusi udara. Manfaat negatif perubahan biaya perjalanan Manfaat negatif penambahan beban jalan di pusat Kota Biaya :	5	Manfaat : <ul style="list-style-type: none"> Pengurangan beban jalan di pusat kota Peningkatan pelayanan terminal Penyediaan lapangan kerja Peningkatan harga lahan Kesempatan penggunaan lahan secara ekonomis Manfaat negatif penanggulangan polusi udara Manfaat negatif perubahan biaya perjalanan 	10

NO.	KOMPONEN PENILAIAN	PENGEMBANGAN TERMINAL EKSISTING		RELOKASI	
		ANALISIS	BOBOT	ANALISIS	BOBOT
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Biaya pengadaan bangunan ▪ Biaya operasional ▪ Biaya pemeliharaan 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manfaat negatif penurunan produktifitas pertanian Biaya : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Biaya pematangan lahan ▪ Biaya pengadaan bangunan ▪ Biaya operasional ▪ Biaya pemeliharaan 	
10.	Dampak Lintas	Memiliki dampak lalu lintas (kemacetan), karena berada di persimpangan jalan Kecamatan Sukahaji, Leuwimunding, dan Sindangwangi. Dampak diatasi dengan manajemen lalu lintas (pengaturan jalan masuk dan keluar terminal).	10	Tidak memiliki dampak lalu lintas.	5

Sumber: Hasil Analisis, 2008.

4.15 ANALISIS PENENTUAN JALAN MASUK DAN KELUAR TERMINAL TIPE B KECAMATAN RAJAGALUH DALAM KONTEKS PENGEMBANGAN

- Jalan masuk dan keluar terminal tidak berubah atau tetap berada sisi timur dan barat terminal Rajagaluh eksisting. Kondisi ini akan tetap menyebabkan kemacetan di persimpangan, karena jalan masuk dan keluar kendaraan belum diatur. Kendaraan bisa masuk di jalan keluar ataupun keluar di jalan masuk. Hal ini masih memerlukan manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas.



Jalan timur terminal Rajagaluh



Jalan barat terminal Rajagaluh

- Jalan masuk dan keluar terminal eksisting ditutup, dipindahkan ke bagian barat dan bagian belakang terminal. Jalan masuk dan keluar untuk angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) berupa bis besar dan bis kecil, mobil pribadi dan motor melalui jalan barat terminal dibatasi oleh median, sehingga memudahkan pergerakan keluar dan masuk. Jalan masuk untuk Angkot dan

EXECUTIVE SUMMARY

Ades tidak berbeda jauh dengan jalur masuk bis, yaitu melalui jalan bagian barat terminal. Jalan masuk antara bis dan angkutan juga dibatasi oleh median, berupa taman/ jalur hijau, sedangkan jalan keluar untuk angkutan ini dipindahkan ke bagian belakang pasar untuk menghindari penumpukan kendaraan di jalur masuk dan keluar bis. Permasalahan yang muncul dari opsi pemilihan kedua ini, adalah kecilnya lebar jalan untuk keluar hanya 4 meter dengan kondisi eksisiting masih dipergunakan oleh para pedagang kaki lima (PKL). Hal ini bisa menjadi masalah karena perubahan jalur angkutan belum tentu disetujui oleh masyarakat yang berada di jalur keluar angkutan dan para PKL yang sebelumnya sudah berjualan di jalan tersebut.



Jalan di belakang pasar sebagai jalur alternatif keluarnya angkutan perkotaan (Angkot) dan angkutan perdesaan (Ades)



Jalan barat terminal Rajagaluh, sebagai rencana jalan masuk dan keluar (AKBP) berupa bis besar dan bis kecil, mobil pribadi, dan motor. Jalan barat ini juga dipergunakan untuk jalan masuk angkutan perkotaan (Angkot) dan angkutan perdesaan (Ades).

3. Jalan masuk dan keluar terminal eksisiting ditutup, dipindahkan ke bagian barat terminal. Jalan masuk dan keluar untuk angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) berupa bis besar dan bis kecil, mobil pribadi, motor, Angkot dan Ades melalui jalan barat terminal dibatasi oleh median. Untuk mengatasi permasalahan yang terjadi pada opsi kedua, dilakukan penambahan lahan di bagian barat untuk jalan keluar Angkot dan Ades. Opsi ketiga ini bisa menjadi alternatif terbaik untuk pengembangan terminal Rajagaluh menjadi terminal tipe B. Pemindahan jalur masuk dan keluar ini bisa menghindari penumpukan kendaraan dan tidak menyebabkan kemacetan, karena pengaturan jalur masuk dan keluar kendaraan sudah dipisahkan. Untuk dapat lebih jelas mengenai jalur masuk dan keluar kendaraan di terminal Rajagaluh, dapat dilihat pada gambar *site plan* rancangan terminal.

E. PERUMUSAN PERMASALAHAN RANCANGAN

Selain permasalahan yang bersifat lebih normatif yang memicu diterapkannya tema pembangunan berkelanjutan khususnya permasalahan yang berhubungan dengan sistem transportasi, moda transportasi, dan *linkage* dengan pusat kegiatan lain yang terangkai di dalam jaringan sistem transportasi yang sinergis, permasalahan umum terminal pun akan muncul seiring dengan pernyataan layak bagi pengembangan Terminal Non Bus eksisting menjadi Terminal Bus Tipe B.

Demikian pula permasalahan makro yang berhubungan dengan Perencanaan Tata Ruang Kota dan Wilayah Kabupaten Majalengka khususnya Kecamatan Rajagaluh dengan *adjacent cities* atau kota-kota yang berbatasan dengan Kabupaten Majalengka, yang akan memerlukan data tentang:

- Lokasi pekerjaan seperti data tentang kondisi fisik lahan, tata guna lahan sekitar, jaringan jalan, lalu lintas, kondisi ekonomi, sosial dan budaya penduduk, sarana dan prasarana, dan sebagainya.
- Lokasi terminal-terminal yang akan berhubungan dengan Terminal Tipe B, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka.

dan permasalahan tersebut seperti yang diuraikan di bawah yang meliputi ketiga aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan pun akan turut memacu dan mendesak pengembangan Terminal Non Bus Rajagaluh menjadi Terminal Tipe B yang sekaligus dapat menanggulangi permasalahan sebagai berikut:

- Terjadi *overload* atau meluapnya penggunaan Terminal Non Bus Rajagaluh eksisting oleh fungsi-fungsi yang tidak seharusnya berada di terminal bersangkutan dalam kapasitasnya baik sebagai sarana maupun prasarana sedemikian rupa, sehingga tidak dapat berfungsi secara benar, baik, dan optimal. Dengan pengertian pada malam hari seringkali bus-bus menggunakan kawasan terminal untuk mengambil penumpang dan tidak menggunakan terminal sebagaimana mestinya, hal ini berkaitan dengan kurangnya *law enforcement* yang merupakan pendekatan dari sisi regulasi atau pranata, yang pada dasarnya dapat dibantu melalui pendekatan perencanaan dan perancangan baik pada sistem sirkulasi makro dan transportasi yaitu jaringan jalan kawasan maupun sistem sirkulasi mikro pada desain jaringan jalan terminal itu sendiri. Hal tersebut lebih jauh akan mengakibatkan
 1. Ketidakamanan, ketidaknyamanan, dan ketidakpuasan para pengguna baik penumpang maupun pengguna lain.

2. Ketidakjelasan dan ketidaktertiban sumber pendapatan Asli Pemerintah Daerah (PAD) melalui retribusi.

- Kehadiran para pedagang kaki lima yang akan mengakibatkan kondisi yang semakin *crowded* atau padat dan semrawut yang lebih jauh menyuburkan tumbuhnya kriminalitas.
- *Cross linked* antara bus-bus bersangkutan dengan angkutan kota belum lagi ditambah pedagang kaki lima dan asongan yang akan menimbulkan kemacetan yang juga akan berdampak pada masalah keamanan, dan ketidaknyamanan para pengguna.
- Sistem-sistem prasarana seperti jaringan jalan baik antar maupun inter terminal, jaringan utilitas, jaringan drainase dan sampah, serta jaringan lain seringkali tidak dapat berjalan dengan baik dan mengakibatkan biaya tinggi pada proses operasional dan pemeliharannya.
- Serta permasalahan baru lain yang akan ditemukan pada proses analisis lebih jauh dan mendalam.
- *Last but not least*, masalah pendayagunaan Terminal bersangkutan secara optimal sedemikian rupa tidak terjadi investasi yang sia-sia serta tidak menyumbang penambahan artefak baru bagi Kabupaten Majalengka khususnya di Kecamatan Rajagaluh.

Dengan kondisi-kondisi seperti di atas konsep dasar penyusunan Studi Kelayakan dan *Detailed Engineering Design* (D.E.D.), Terminal Tipe B, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka ini adalah mengakomodasi segala kemungkinan pertumbuhan kegiatan ikutan lainnya alih-alih menentangnya dan akan dilakukan secara cerdas, karena dengan menentangnya justru akan menambah permasalahan lain. Pembangunan berkelanjutan atau *sustainable development* sedikit banyak akan membantu menyelesaikan permasalahan yang ada karena paradigmanya sangat berpihak kepada ketiga faktor sosial, ekonomi, dan lingkungan secara simultan.

Uraian di bawah adalah Rumusan Permasalahan rancangan terminal yang lebih bersifat teknis yang telah distrukturkan sebagai berikut:

Permasalahan yang Berhubungan dengan Tapak, Lokasi, dan Lingkungan:

- Lokasi yang strategis mengakibatkan tidak terkendalinya pertumbuhan fungsi-fungsi baru yang berdampak terhadap berbagai hal.
- Lokasi tapak yang termasuk ke dalam konteks urban mengakibatkan luas persil terbatas, hal ini akan mempengaruhi sistem gedung terminal dan pasar yang

sebaiknya diadopsi namun tetap harus memperhatikan persyaratan Koefisien Dasar Bangunan (K.D.B.) dan Koefisien Luas Bangunan (K.L.B.) jangan sampai menambah beban berlebihan kepada infrastruktur atau prasarana kota.

- Lokasi yang berada di persimpangan jalan telah mengakibatkan kondisi seperti yang teridentifikasi pada awal pengamatan yaitu peningkatan *volume* lalu lintas yang cukup signifikan di sekitar wilayah Kecamatan Rajagaluh tepatnya di lokasi atau titik persimpangan antara Kecamatan Sukahaji, Leuwimunding dan Sindangwangi mengakibatkan lalu lintas di persimpangan Pasar Rajagaluh, yang berlokasi bersebelahan dengan Terminal Non Bus Rajagaluh, mengalami kemacetan sedemikian rupa sehingga menghambat arus lalu lintas yang tidak hanya bertujuan menuju Pasar Rajagaluh saja akan tetapi juga menghambat arus lalu lintas yang menuju ke atau datang dari Kabupaten Cirebon.
- Aksesibilitas, pencapaian yang berimpit antara fungsi Terminal dan Pasar mengakibatkan kondisi yang semakin semrawut (*crowded*).
- Sirkulasi, sistem sirkulasi yang tidak jelas menimbulkan *crossing* baik antara beragam jenis kendaraan maupun antara orang dengan beragam kendaraan.

Secara umum permasalahan yang berhubungan dengan lokasi, tapak, dan lingkungan berhubungan dengan kemacetan dan kesemerawutan.

Berhubungan dengan bangunan gedung Terminal dan Pasar

- Baik Terminal maupun Pasar tidak memiliki fungsi pengelola yang representatif.
- Kondisi fisik kedua fungsi menunjukkan sistem bangunan yang kurang tepat terlihat dari gedung-gedung yang tidak dapat terpelihara secara sempurna selain operasi biaya tinggi khususnya pasar yang senantiasa menggunakan pencahayaan buatan di siang hari.
- Utilitas, sistem bangunan yang kurang tepat berhubungan pula dengan permasalahan sistem utilitas khususnya yang berhubungan dengan penyediaan Air Bersih dan Air Kotor, sistem Pembuangan Sampah dan Limbah, sistem Komunikasi, dan sistem-sistem pendukung lain.
- Arsitektur, kedua fungsi secara fisik belum merepresentasikan keberadaannya sebagai sarana dan prasarana yang berperan sangat penting bagi berbagai bidang khususnya pertumbuhan ekonomi masyarakat Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka.
- Arsitektur Kota, kesemerawutan dan kondisi fisik yang kurang baik kedua fungsi tidak menguntungkan bagi pembentukan Arsitektur Kota yang pada dasarnya

EXECUTIVE SUMMARY

dapat memberi nilai tambah bagi identitas fisik kota Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka.

E. PROGRAM KEBUTUHAN RUANG

STANDAR KEBUTUHAN LUAS TERMINAL BERDASARKAN TIPE B				
LUAS AREA HIJAU DAN AREA PERKERASAN PADA SITE				
AREA HIJAU				
NO.	NAMA RUANG	LUAS (m ²)	JUMLAH	LUAS TOTAL (m ²)
1	Daerah hijau Terminal			1039
2	Daerah hijau Pasar			925.125
GRAND TOTAL LUAS DAERAH HIJAU				1964.125
AREA PERKERASAN PADA SITE				
NO.	NAMA RUANG	LUAS (m ²)	JUMLAH	LUAS TOTAL (m ²)
1	Mini Bus area (18 Bus)	@ (10 x 3) m ²	18 Bus	540
2	Colt Elf	@ (5 x 3) m ²	9 Colt Elf	135
3	Angkutan Desa (173 Angdes)	@ (2.5 x 5) m ²	14 Angdes	175
4	Parkir Pribadi kendaraan mobil	@ (2.5 x 5) m ²	9 mobil	112.5
5	Parkir Pribadi kendaraan motor	@ (0.75 x 1.5) m ²	43 motor	48.375
6	Area perkerasan jalan untuk bus			2591
7	Area perkerasan jalan untuk mobil dan motor			1007
8	Area perkerasan pedestrian			521
GRAND TOTAL LUAS PERKERASAN PADA SITE				5129.875
LUAS BANGUNAN GEDUNG TERMINAL DAN PASAR				
BANGUNAN TERMINAL				
NO.	NAMA RUANG	LUAS (m ²)	JUMLAH	LUAS TOTAL (m ²)
1	Gudang, janitor dan panil	7		7
2	Concourse	180 org x @ 0.8 m ² /org		144
3	Main Lobby	45 org x @ 0.8 m ² /org		36
4	Ruang Tunggu, Lounge	23 org x @ 0.8 m ² /org	2 x @ 18	36
5	Rest Room, Toilet	9	2	18
6	Mushala dan tempat wudhu	9	2	18
7	Big Shop	10	1 tenant	10
8	Small Shop	@ 4.5 m ² /tenant	6 tenant	27
9	Telepon Umum	4	1	4
10	Kantin	40		40
11	Kitchen	4		4
12	Area Tunggu Kedatangan	126 org x @ 1 m ² /org		126
13	Area Tunggu Keberangkatan	126 org x @ 1 m ² /org		126

EXECUTIVE SUMMARY

14	ATM Center	4.5		4.5
15	Information, Pengaduan dan Ruang Server	18		18
16	Kantor UPDT	18		18
BANGUNAN TERMINAL				
NO.	NAMA RUANG	LUAS (m ²)	JUMLAH	LUAS TOTAL (m ²)
17	Staff, Ruang	24		24
18	Tiket, Ruang	6	4	24
19	Data Center	18		18
20	Police Station Control Room(CCTV, ME)	18		18
21	Ruang Trayek Keselamatan Lalu Lintas	9		9
22	Ruang Kepala Seksi dan Lingkungan Pos	9		9
23	Tangga	11		11
24	<i>Ticketing area</i>	36		36
25	<i>Perin Gate</i>	22		22
26	<i>Exit Gate</i>	18		18
27	<i>Teras exit</i>	36		36
28	<i>Entrance</i>	53		53
29	<i>Front Office</i>	10		10
30	Klinik Kesehatan	18		18
31	Polisi	6		6
32	<i>Security</i>	6		6
33	Sirkulasi	20 %		218.5
34	Bendaharawan Ruang	9		9
35	Kepala Bagian Tata Usaha, Ruang	9		9
36	Kepala Dinas Perhubungan, Ruang	18		18
37	Kepala Sub Din Tekras, Ruang	9		9
38	Koperasi, Ruang	9		9
39	Pembukuan, Ruang	9		9
40	Rapat, Ruang	36		36
41	Ruang Subdim Teknik Operasional	9		9
42	Sub Bag Tata Usaha, Ruang	15		15
43	Sub Din Teknas, Ruang	12		12
44	Tamu Umum, Ruang	6		6
45	Tangga	11		11
46	<i>Tangga Controle Tower</i>	11		11
47	<i>Controle Tower</i>	25		25
48	<i>Security</i>	3		3
49	Sirkulasi	20 %		43
GRAND TOTAL LUAS TERMINAL BUS				1407
PASAR TRADISIONAL				
NO.	NAMA RUANG	LUAS (m ²)	JUMLAH	LUAS TOTAL (m ²)
1	Area Terbuka PKL	36		36
2	Tangga	11	2	22
3	<i>Drop Off Area</i>	54		54
4	<i>Generator Set</i>	9		9
5	<i>Incinerator</i>	18		18

EXECUTIVE SUMMARY

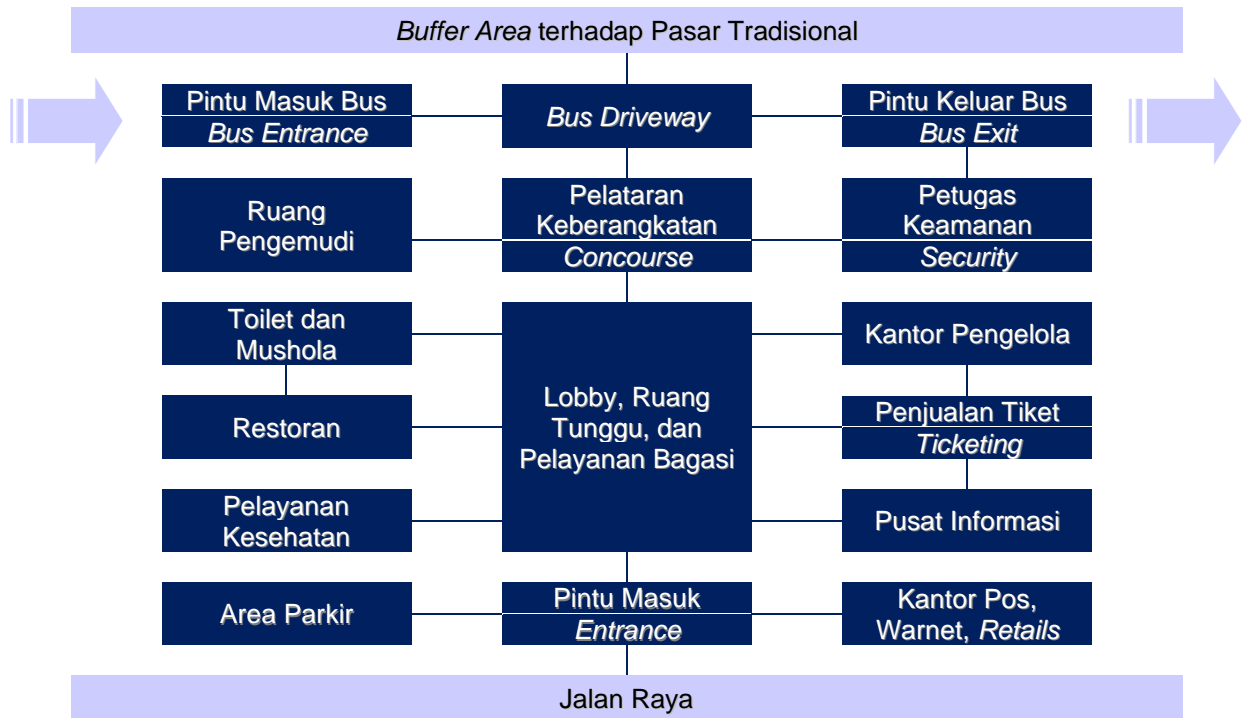
6	TPS	18		18
1	Basah Daging, Area	60		60
PASAR TRADISIONAL				
NO.	NAMA RUANG	LUAS (m ²)	JUMLAH	LUAS TOTAL (m ²)
2	Basah Ikan, Area	60		60
3	Basah sayur, Area	80		80
4	Bumbu Dapur, Area	36		36
5	Buah - buahan, Area	302.5		302.5
6	Ruang Koperasi Karyawan	18		18
7	Ruang Pengelola	9		9
8	Gudang	40		40
9	Toilet 1	14.4	1	14.4
10	Toilet 2	18		18
11	Tangga	11	2	22
12	Ruang kontrol tower	25		25
13	Mushala	14.4		14.4
14	Sirkulasi	30%		308.7
15	Area Kerajinan	256		256
16	Area Toko Kelontong & Kios - kios	172.8		172.8
17	Tangga	11	2	22
18	Warung Beras & makanan	142.2		142.2
19	Jajanan Kue Kering	30		30
20	Tangga menuju kontrol tower	11		11
21	Toilet 1	14.4		14.4
22	Toilet 2	18		18
23	Mushala	14.4		14.4
24	Sirkulasi	30%		291.2
GRAND TOTAL LUAS PASAR				2137
LUAS KESELURUHAN				
NO.	NAMA RUANG	LUAS (m ²)	JUMLAH	LUAS TOTAL (m ²)
DAERAH HIJAU				
1	Daerah Hijau Terminal	1039		1039
2	Daerah Hijau Pasar	926		925.125
	GRAND TOTAL LUAS DAERAH HIJAU	24%		1964.125
LUAS TOTAL YANG TERBANGUN				
1	Luas Terminal	1407		1407
2	Luas Pasar	2137		2137
3	Luas Area Perkerasan	5129.875		5129.875
GRAND TOTAL LUAS TERBANGUN (LANTAI DASAR DAN ATAS)				8673.875

G. PERENCANAAN DAN PERANCANGAN TERMINAL TERPADU

HASIL PEMROGRAMAN, KRITERIA, DAN KONSEP RANCANGAN

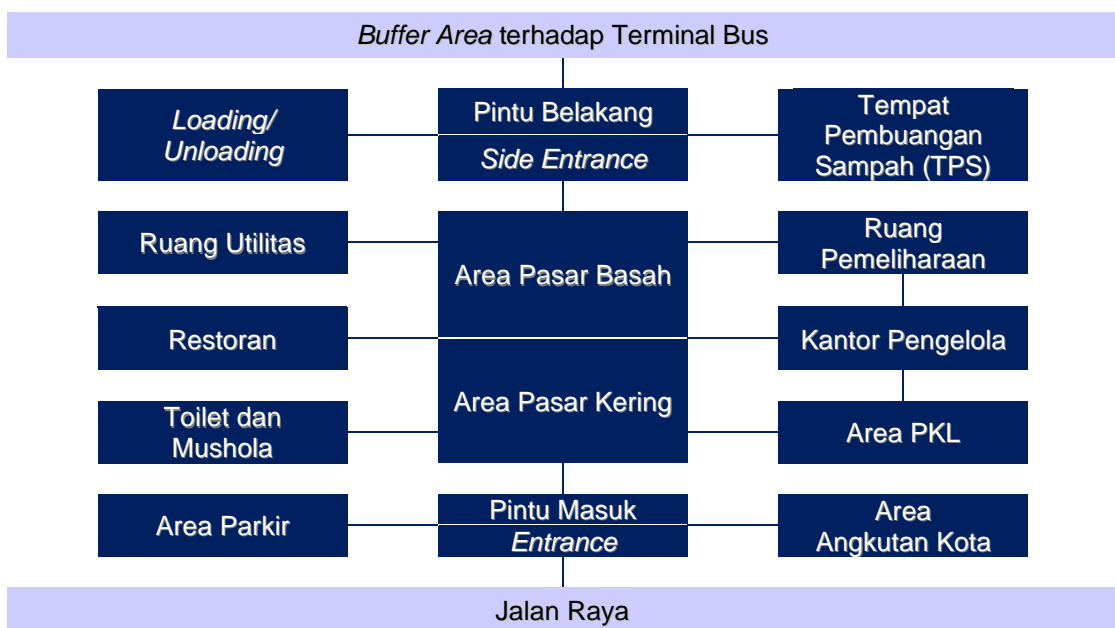
Terminal Bus

Alur Kegiatan Generik (Minimal) pada sebuah Terminal Bus



Pasar Tradisional

Alur Kegiatan Generik (Minimal) pada sebuah Pasar



H. KONSEP RANCANGAN

Konsep rancangan bangunan gedung TERMINAL TIPE B dan PASAR TRADISIONAL pada tataran pengembangan.

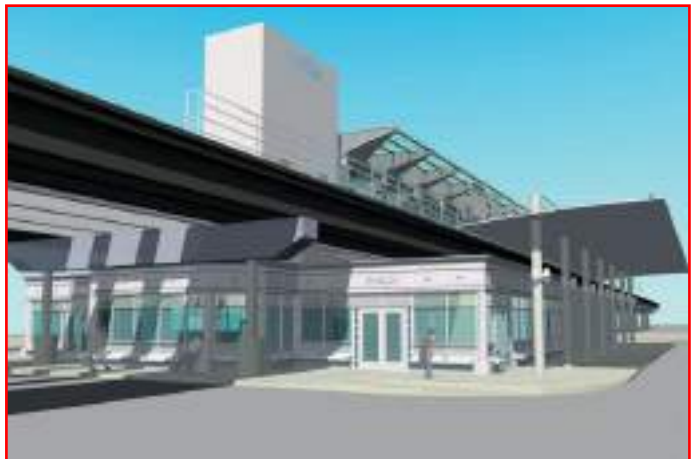
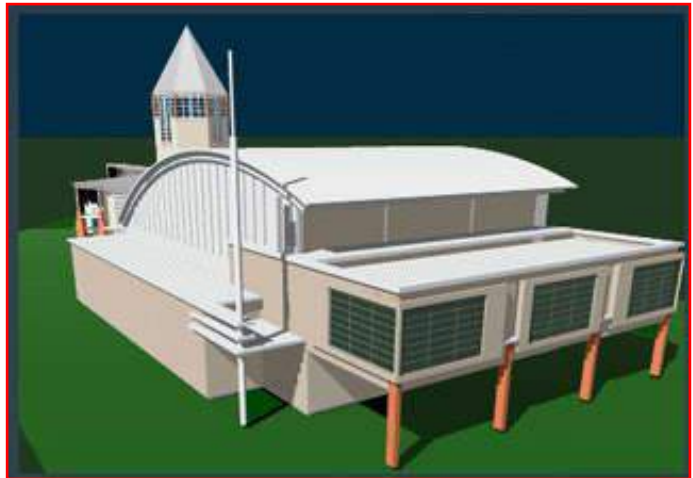
Guna mempertahankan Potensi Terminal Rajagaluh yang sudah memiliki aksesibilitas baik dan menjadi generator pertumbuhan ekonomi kawasan, maka pengembangan dilakukan dengan memanfaatkan Lokasi,

Lahan Tapak, dan Sistem-sistem Infrastruktur dan Utilitas yang telah tersedia. Desain akan dilakukan mengoptimalkan KDB dan KLB, salah satunya dengan cara mengangkat Gedung Terminal dan Pasar Tradisional sedemikian rupa sehingga seluruh permasalahan Terminal Rajagaluh eksisting dapat diselesaikan dengan baik dan optimal.

Konsep fasade dan langgam rancangan bangunan gedung TERMINAL TIPE B dan PASAR TRADISIONAL pada tataran pengembangan.

Fasade (Wajah) dan Langgam yang dipakai adalah Arsitektur Modern dengan tetap menerapkan prinsip HEMAT ENERGI yang akan diwujudkan

selain melalui Desain juga pemilihan Sistem Struktur dan Konstruksi serta Material, Sistem Operasional dan Pemeliharaan, serta tetap memenuhi faktor-faktor Kenyamanan, *Safety*, dan *Security* bagi para pengguna. Dengan terbatasnya lahan setiap bagian rancangan memiliki fungsi yang mudah digunakan dan dipelihara dan sekaligus memberi nilai estetika.



Konsep bagian
INTERIOR
PASAR TRADISIONAL
pada
Tataran
Pengembangan.



Rancangan Pasar Tradisional
menerapkan konsep desain
yang tetap dapat
mengoptimalkan penggunaan

Sistem Bangunan Gedung, Sistem Struktur dan Konstruksi, serta Sistem-sistem Utilitas sedemikian rupa sehingga dapat mengoptimalkan pula Sistem Pencahayaan dan Penghawaan Alami, Pemilihan Material yang Awet, Berwarna Terang, dan Mudah Dipelihara serta Dibersihkan.

I. RANCANGAN TERMINAL TIPE B DAN PASAR TRADISIONAL KECAMATAN RAJAGALUH, KABUPATEN MAJALENGKA.

Berikut adalah Rancangan Terminal Tipe B dan Pasar Tradisional dalam konteks pengembangan. Rancangan lengkap yang akan meliputi Program Rancangan, Konsep Rancangan, dan Gambar-gambar Rancangan yang akan menjadi dasar pembuatan *Detailed Engineering Design* (D.E.D.) akan disajikan terpisah dalam Album Gambar.



Terminal Tipe B dan Pasar Tradisional, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka.



Tampak Utara Terminal Tipe B dan Pasar Tradisional, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka.



Tampak Barat Laut Terminal Tipe B dan Pasar Tradisional, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka.



Tampak Barat Daya Terminal Tipe B, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka.



Tampak Barat Daya Pasar Tradisional, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka.







STUDI KELAYAKAN DAN DETAILED ENGINEERING DESIGN (D.E.D.) TERMINAL RAJAGALUH KABUPATEN MAJALENGKA

**PEMERINTAH KABUPATEN MAJALENGKA
DINAS PERHUBUNGAN**



BEKERJASAMA DENGAN



PT. MAZA PRADITA SARANA

SIPIL, TATA LINGKUNGAN, TELEMATIKA, KESEHATAN, ARSITEK, PERTANIAN, KEHUTANAN

Kantor

Studio

Kantor Perwakilan:

Jl. Tamansari 107/58 Telp. (022) 91217088, 5212331

Jl. Saendro Timur VI No. 22 Bandung Telp. (022) 7301490, 91217088, Fax (022) 7301490

Jl. Cendrawasih III No. 331 Telp. (081) 7943681 Perumnas Mandala Medan

Jl. Komp. Widya Aari Blok E3 No. 15 Telp. (0254) 701194, Serang Banten

Jl. Tupai Gg Manggis No.55 Kelurahan Kedaton Bandar Lampung, Telp. 0712-9859991

Jl. Cempaka XII No. 14 Banjarmasin

E-mail

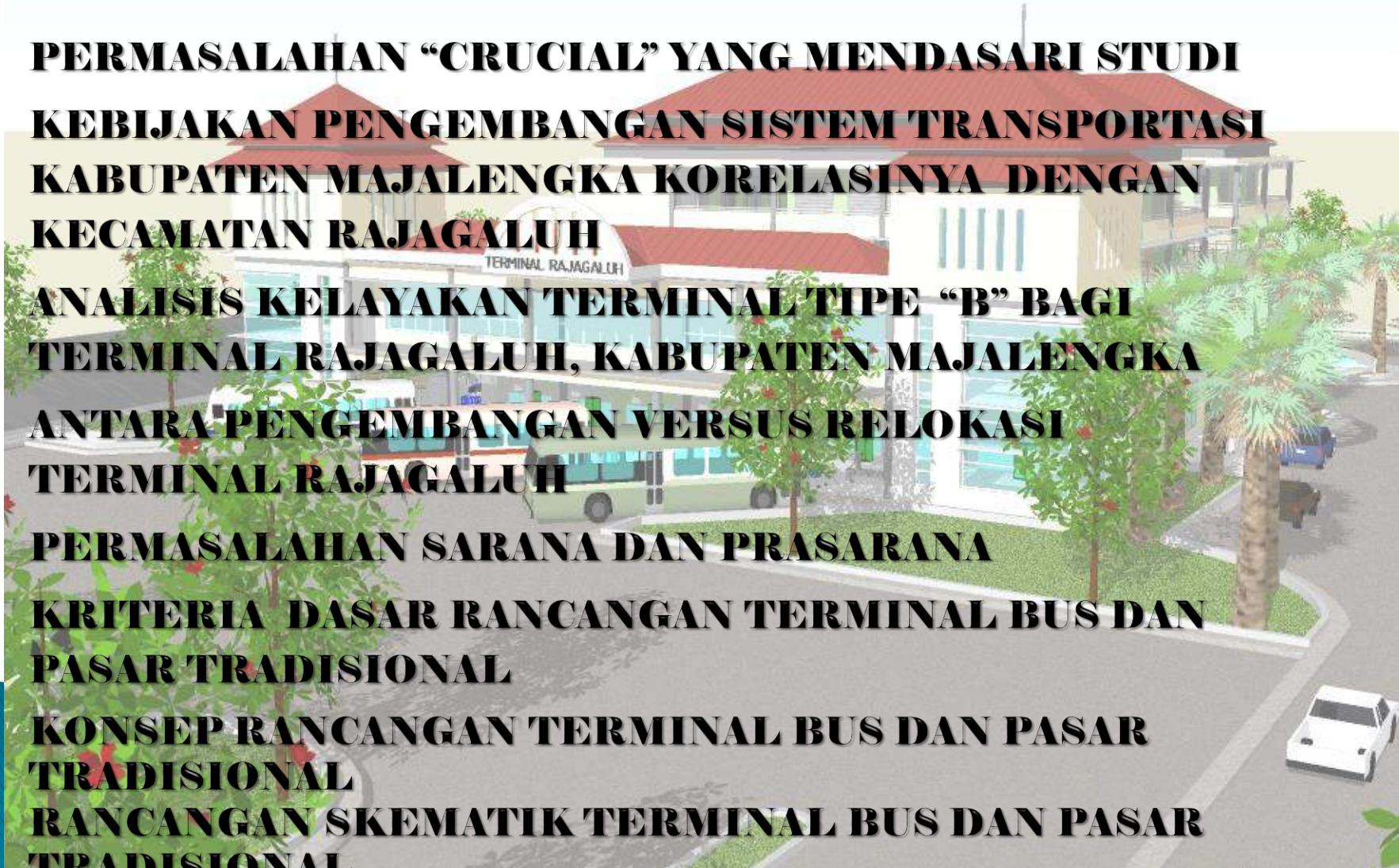
maza_dita@yahoo.co.id



STUDI
KELAYAKAN
DAN
DETAILED
ENGINEERING
DESIGN (D.E.D.)
TERMINAL
RAJAGALUH
KABUPATEN
MAJALENGKA

AGENDA PEMBAHASAN

- ▼ PERMASALAHAN “CRUCIAL” YANG MENDASARI STUDI
- ▼ KEBIJAKAN PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI KABUPATEN MAJALENGKA KORELASINYA DENGAN KECAMATAN RAJAGALUH
- ▼ ANALISIS KELAYAKAN TERMINAL TIPE “B” BAGI TERMINAL RAJAGALUH, KABUPATEN MAJALENGKA
- ▼ ANTARA PENGEMBANGAN VERSUS RELOKASI TERMINAL RAJAGALUH
- ▼ PERMASALAHAN SARANA DAN PRASARANA
- ▼ KRITERIA DASAR RANCANGAN TERMINAL BUS DAN PASAR TRADISIONAL
- ▼ KONSEP RANCANGAN TERMINAL BUS DAN PASAR TRADISIONAL
- ▼ RANCANGAN SKEMATIK TERMINAL BUS DAN PASAR TRADISIONAL

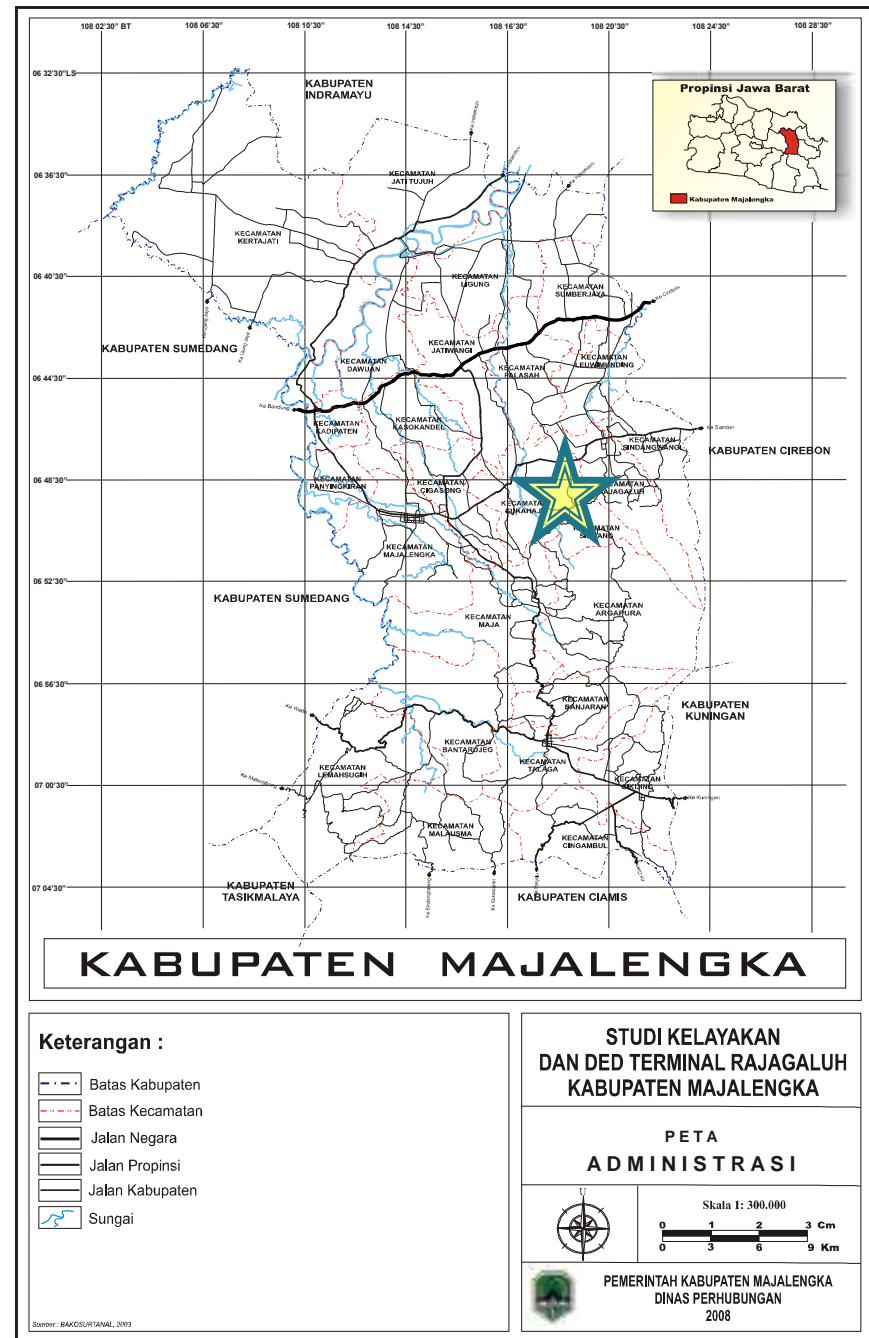


► PERMASALAHAN “CRUCIAL” TERMINAL RAJAGALUH

Dari berbagai amatan yang telah dilakukan PERMASALAHAN *CRUCIAL* suatu Terminal, baik Terminal Bus maupun Non Bus, bukan milik eksklusif Pemerintah Daerah Kabupaten Majalengka saja.

Permasalahan yang sangat umum dan tipikal adalah MASALAH AKSESIBILITAS yang sedemikian rupa sehingga membuat enggan Moda Transportasi Angkutan Umum menggunakan Terminal yang tersedia dan seringkali telah dirancang secara Moderen dengan investasi Tinggi.

Akan tetapi hal ini tidak terjadi bagi TERMINAL RAJAGALUH, hal yang terjadi justru sebaliknya, Terminal yang sejak awal dirancang sebagai Terminal Tipe C Non Bus ini justru mendapat permintaan yang cukup tinggi dari Moda Transportasi Angkutan AKAP/ AKDP agar dapat singgah untuk mengangkut penumpang.



► POTENSI KENDARAAN TERMINAL RAJAGALUH

Terminal Rajagaluh, yang sejak awal dirancang sebagai Terminal Tipe C Non Bus ini justru mendapat permintaan yang cukup tinggi dari Moda Transportasi Angkutan AKAP/ AKDP (Bus Besar, Sedang, dan Elf) agar dapat singgah untuk mengambil penumpang. Hal ini dapat terlihat dari Data Potensi Kendaraan Terminal Rajagaluh.

Dari data yang diperoleh menunjukkan bahwa terdapat Trayek AKAP/ AKDP:

- 2 Bus Besar yang melayani Trayek CIKIJING – JAKARTA (AKAP)
- 21 Bus Sedang yang melayani Trayek RAJAGALUH – CIKARANG.
- 25 Bus Sedang yang melayani Trayek RAJAGALUH – BEKASI.
- 60 Elf yang melayani Trayek RAJAGALUH – CIREBON.

DATA POTENSI KENDARAAN TERMINAL RAJAGALUH

NO	TRAYEK	ANGKOT	PICK UP	ELF	BUS SEDANG	BUS BESAR
1	2	3	4	5	6	7
A.	AKAP/ AKDP					
1	Tesik Cikijing Cirebon					
2	Tesik Cikijing Semarang					
3	Cikijing Jakarta					2
4	Cikijing Cilembis					
5	Cikijing Cirebon					
6	Cikijing Majalengka Kadipaten Bandung					
7	Cikijing Cikarang					
8	Cikijing Bekasi					
9	Bantarujeg Bekasi					
10	Bantarujeg Jakarta					
11	Rajagaluh Cikarang				21	
12	Rajagaluh Cirebon			60		
13	Kadipaten Cirebon					
14	Lintasan AKAP/ AKDP					
15	Kadipaten Sumedang					
16	Kadipaten Ujung Jaya					
17	Rajagaluh Bekasi				25	
18	Talaga Bantarujeg Wado Bandung					
	JUMLAH					
B.	LOKAL					
1	Cikijing Manis Jatin					
2	Cikijing Darna					
3	Cikijing Manis					
4	Cikijing Talaga Maja					
5	Talaga Bantarujeg Sadawangi Keph					
6	Talaga Banjaran Cimeong					
7	Talaga Bantarujeg					
8	Talaga Bantarujeg Lemahsugih Sadawangi					
9	Talaga Selawangi					
10	Bantarujeg Hurendang Cipasuri					
11	Bantarujeg Malaruma					
12	Talaga Bantarujeg Kalapa Dua					
13	Maja Angalingga Cikaracak					
14	Maja Apuy					
15	Maja Malongpong Cipicung					
16	Maja Padahantan Sukahaji					
17	Majalengka Tajur Maja					
18	Rajagaluh Werageti Pos Jatwangi	30				
19	Rajagaluh Leuwikwang Heulul Waringin	8				
20	Rajagaluh Sadawangi Bantarujeg	17	11			
21	Rajagaluh Cisetu Trayaya Pekar Jetwangi	23				
22	Rajagaluh Prapatan	28				
23	Rajagaluh Leuwimunding Jatwangi	21	14			
24	Majalengka Rajagaluh	100				
25	Majalengka Kadipaten (1A)					
26	Majalengka Kadipaten (1B)					
27	Majalengka Kadipaten (1C)					
28	Majalengka Sukaraja Jatwangi					
29	Majalengka Kulur Cibodas					
30	Majalengka Barbis Kasokandel Kadipaten					
31	Majalengka Leuwikidang Kadipaten					
32	Kadipaten Jertuh					
33	Kadipaten Sumberjaya Prapatan					
34	Kadipaten Balda Ampel					
	JUMLAH	227	25	0	0	0
	TOTAL	227	25	0	0	0

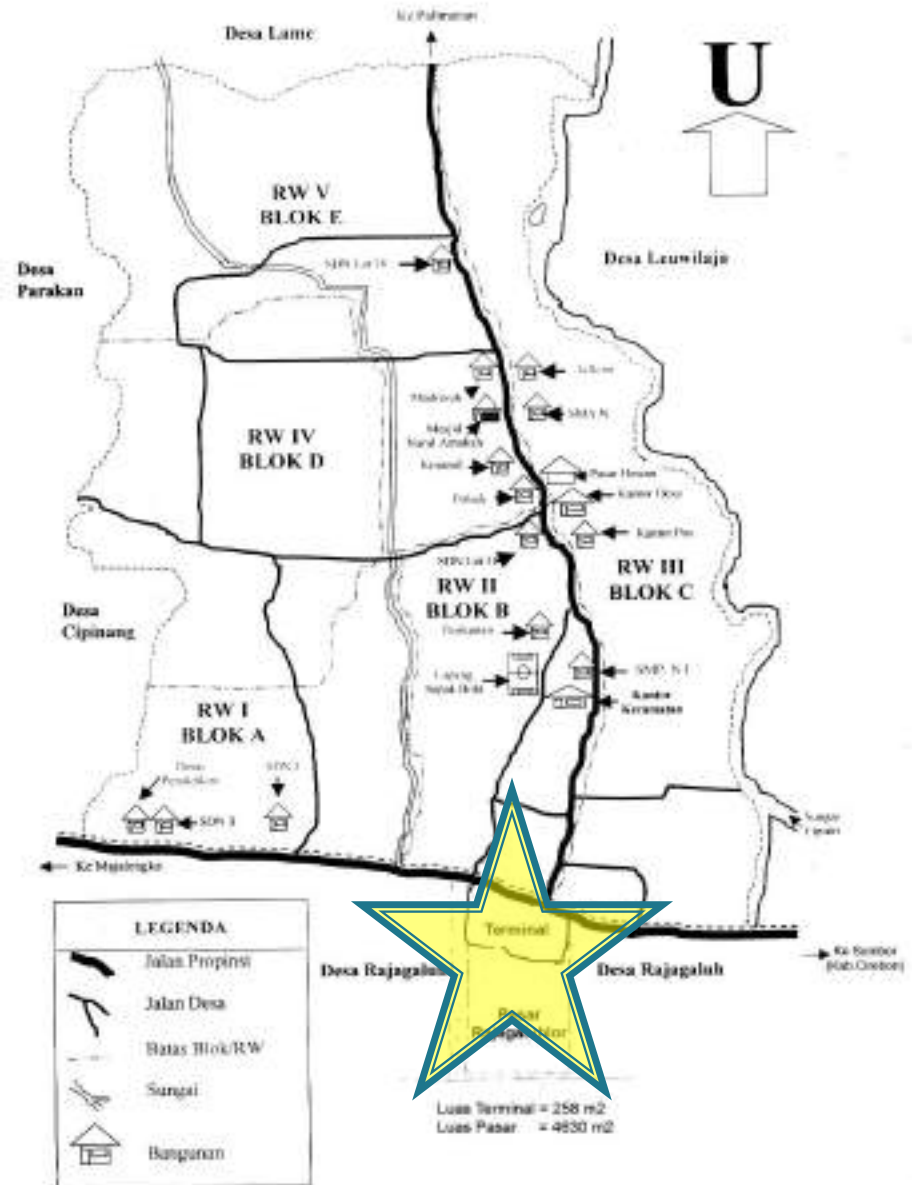
► POTENSI DAN KENDALA

Permasalahan *crucial* yang mendasari atau melatarbelakangi STUDI ini tentunya selain merupakan POTENSI (Permasalahan LATEN suatu Terminal Bus adalah seringkali tidak BERFUNGSI secara OPTIMAL) di sisi lain muncul berbagai KENDALA karena potensi fenomenal tersebut belum terakomodasi secara baik atau *WELL PLANNED*.

Keberadaan Terminal (dan Pasar Tradisional) Rajagaluh di kawasan SIMPANG 3 RAJAGALUH: Majalengka–Jatiwangi–Sumber (Cirebon) tepatnya di persimpangan antara Kecamatan Sukahaji, Leuwimunding, dan Sindangwangi telah mengakibatkan peningkatan volume lalu lintas yang signifikan khususnya di sekitar wilayah tersebut sehingga mengakibatkan:

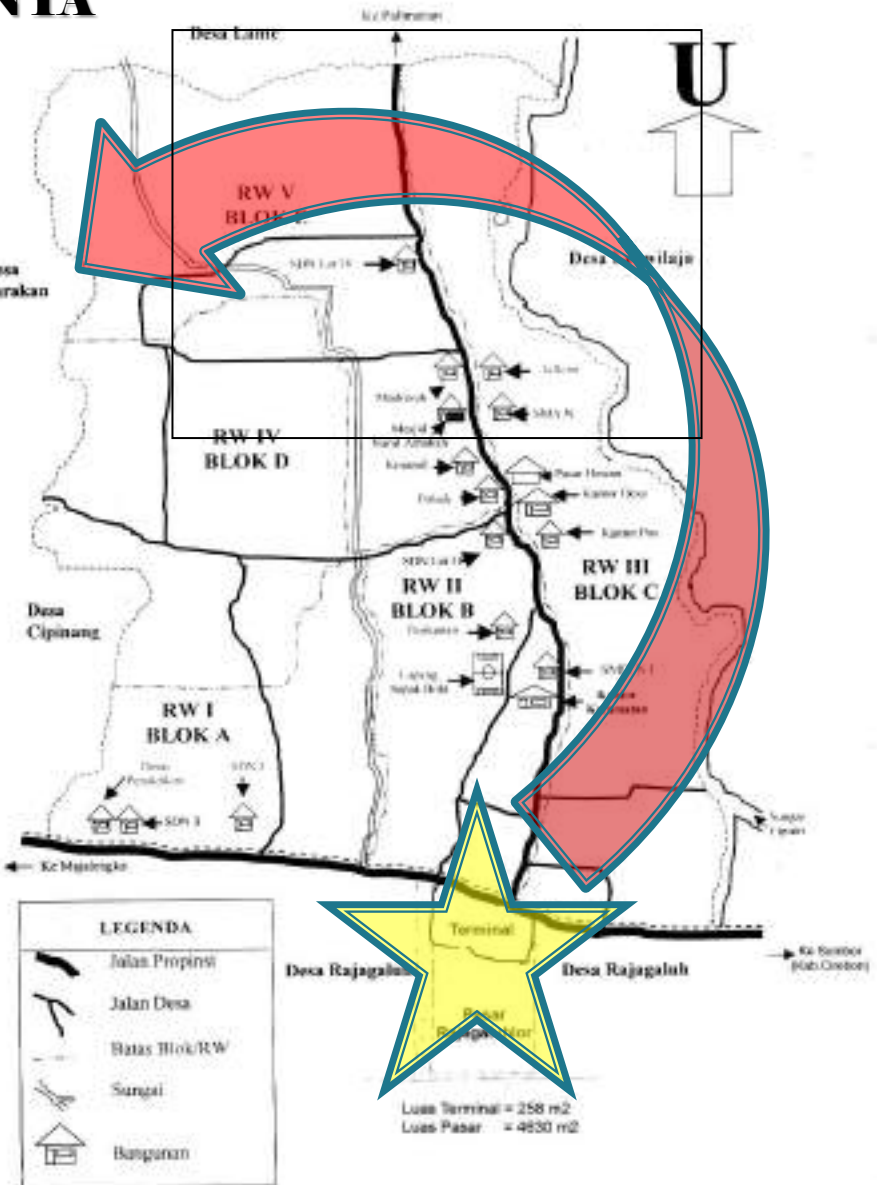
- Kemacetan dan menghambat arus lalu lintas menuju Terminal Rajagaluh.
- Menghambat arus lalu lintas yang menuju ke atau datang dari Kabupaten Cirebon.
- Terminal Rajagaluh (dan Pasar Tradisional) memiliki akses yang bersatu, hal ini sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas karena angkutan yang menuju ke atau dari arah terminal melalui AKSES yang sangat dekat dengan Simpang 3 Rajagaluh.

PETA ADMINISTRASI DESA RAJAGALUHLOR
KECAMATAN RAJAGALUH KABUPATEN MAJALENGKA



SITUASI TERMINAL RAJAGALUH DAN LINGKUNGAN SEKITARNYA

PETA ADMINISTRASI DESA RAJAGALUHLOR
KECAMATAN RAJAGALUH KABUPATEN MAJALENGKA

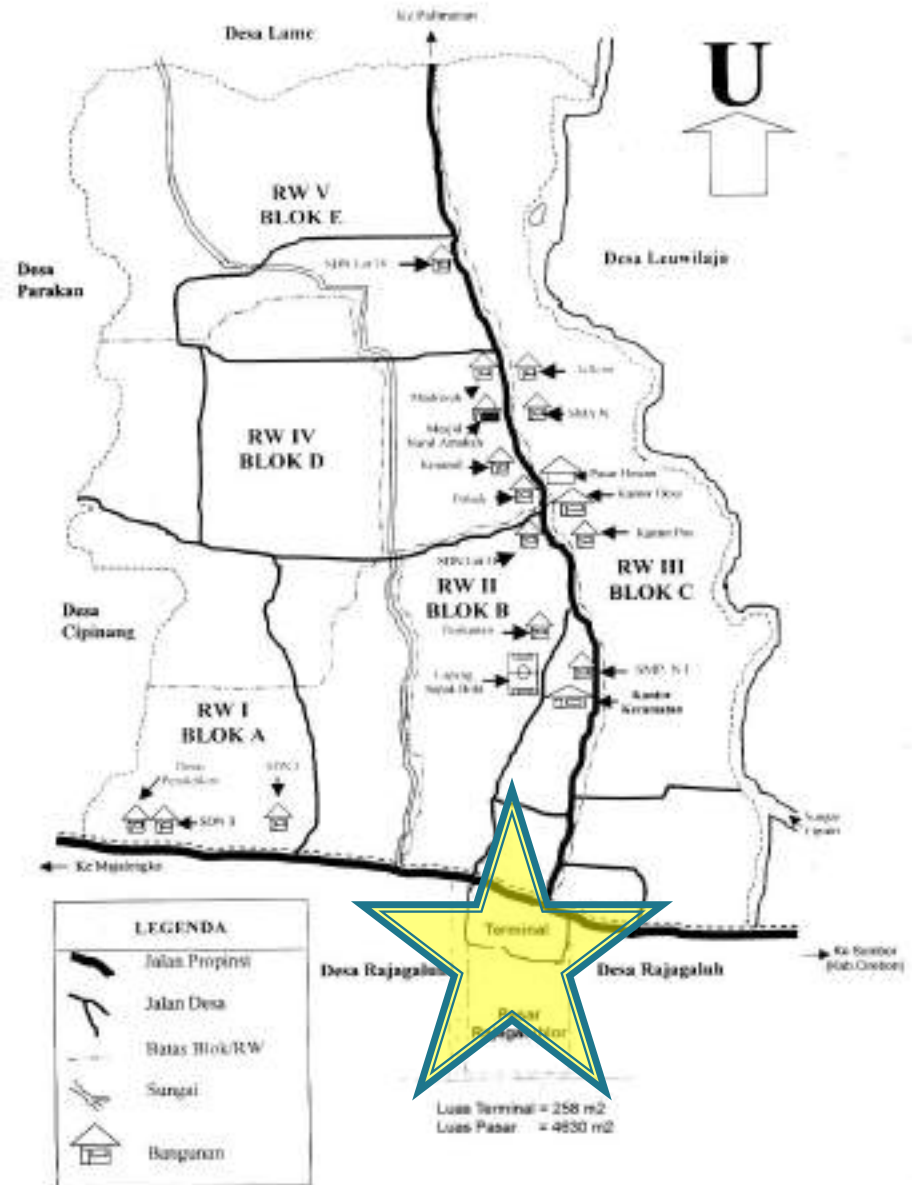


► POTENSI DAN KENDALA

POTENSI FENOMENAL Terminal Rajagaluh tersebut akan sangat mempengaruhi pertumbuhan sektor Ekonomi baik melalui Transaksi Jual Beli maupun Pendapatan Asli Daerah (P.A.D.) dari retribusi. Namun KENDALA-KENDALA karena potensi fenomenal tersebut belum terakomodasi secara baik atau *WELL PLANNED* akan mengakibatkan pula:

- Sistem sirkulasi di dalam terminal yang semakin sulit ditata sedemikian rupa sehingga menimbulkan *CROSSING* yang tinggi antara Manusia dengan Kendaraan yang akan mengakibatkan menurunnya faktor kenyamanan serta *Safety* dan *Security*.
- Perkerasan *Platform* Terminal yang *OVERLOAD* akibat permintaan singgah yang tinggi dari Bus-bus Sedang dan Besar mengakibatkan kondisi permukaannya rusak.
- Sistem Utilitas Terminal dan Pasar Tradisional seperti sistem-sistem Pencahayaan, Penghawaan, Persampahan, Air Bersih, Air Kotor, dan *Fire Safety* karena perkembangan yang kurang terkendali mengakibatkan operasional BIAYA TINGGI selain akan mengakibatkan menurunnya faktor *Safety* dan *Security*.

PETA ADMINISTRASI DESA RAJAGALUHLOR
KECAMATAN RAJAGALUH KABUPATEN MAJALENGKA



► **POTENSI DAN KENDALA**

KENDALA-KENDALA akibat potensi fenomenal tersebut yang belum terakomodasi secara baik atau *WELL PLANNED* akan mengakibatkan pula:

- Bercampurnya antara fungsi-fungsi Terminal dengan Pasar Tradisional yang memiliki karakter berbeda akan menurunkan kualitas sistem-sistem yang diperlukan.
- Kualitas sarana dan prasarana Gedung yang semakin menurun karena beban-beban tidak terencana.
- Seluruh permasalahan di atas akan semakin menurunkan Citra suatu Terminal khususnya Terminal Rajagaluh yang lebih jauh akan menyumbang Citra Buruk bagi Kabupaten Majalengka.

► **KONDISI SARANA DAN PRASARANA TERMINAL RAJAGALUH**



PENGEMBANGAN VERSUS RELOKASI

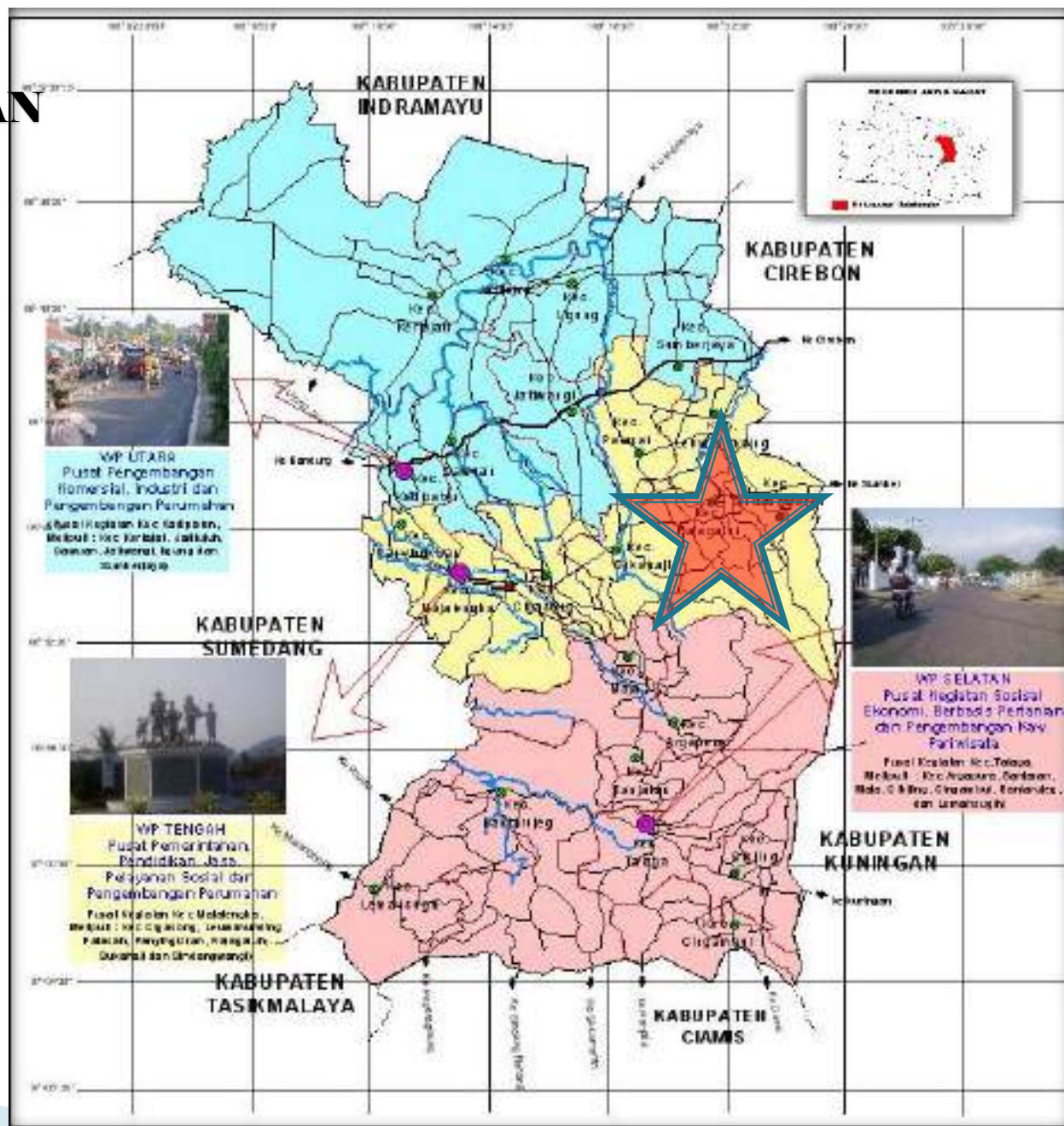
Fenomena yang terjadi di Terminal Rajagaluh, Kecamatan Rajagaluh, Kabupaten Majalengka, yaitu permintaan singgah yang tinggi dari Bus-bus Sedang dan Besar serta Elf yang merupakan Moda Transportasi Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) bahkan 2 Bus Besar Trayek Cikijing– Jakarta merupakan Moda Transportasi Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), merupakan Potensi bagi suatu Terminal Bus karena sebagian besar Terminal Bus khususnya Terminal Tipe B di Indonesia memiliki permasalahan umum dan tipikal yaitu TIDAK atau SULIT DISINGGAHI oleh pengguna seharusnya.

Terminal Rajagaluh yang direncanakan sebagai terminal Tipe C Non Bus yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota (Angkot) dan Angkutan Pedesaan (Ades) secara praktis sangat potensial untuk dikembangkan menjadi Terminal Tipe B, namun bagaimana dengan Luas Lahan yang hanya 4.630 m² sedangkan yang disyaratkan adalah 3 ha.

Berikut adalah Analisis Keterlayakan Terminal Rajagaluh dari ASPEK NILAI Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan. Apakah sebaiknya dikembangkan atau direlokasi ?



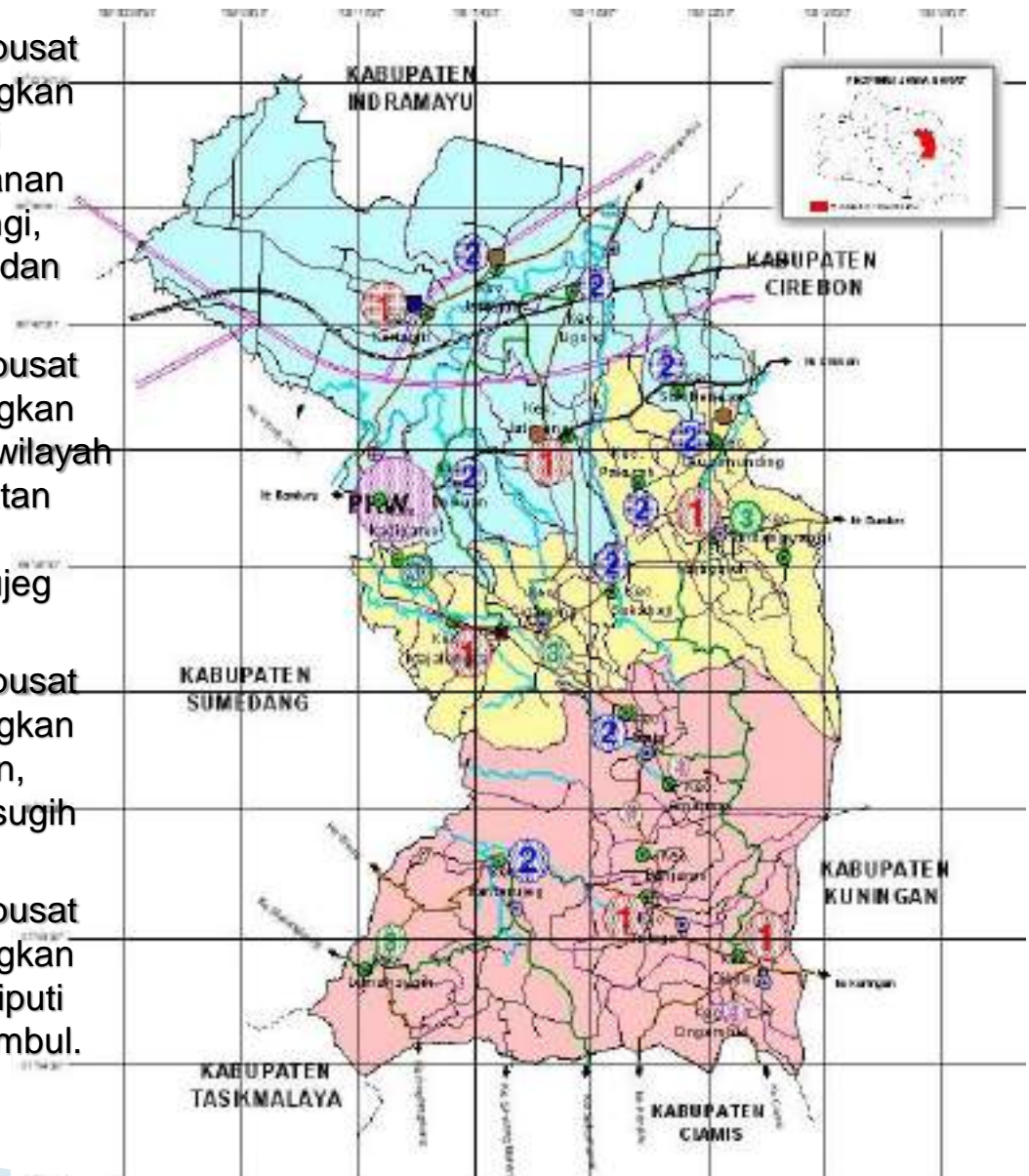
RENCANA PENGEMBANGAN WILAYAH KABUPATEN MAJALENGKA



► RENCANA STRUKTUR TATA RUANG KABUPATEN MAJALENGKA

- **PKL – 1**, merupakan kawasan perkotaan/ pusat kecamatan. Adapun fungsi yang dikembangkan adalah sebagai pusat distribusi dan koleksi barang/orang dan merupakan pusat pelayanan kabupaten. Terdiri atas Kecamatan Jatiwangi, Kertajati, Majalengka, **Rajagaluh**, Cikijing, dan Talaga.
- **PKL – 2**, merupakan kawasan perkotaan/ pusat kecamatan. Adapun fungsi yang dikembangkan adalah sebagai Pusat Pelayanan Wilayah-wilayah (beberapa kecamatan), terdiri dari Kecamatan Dawuan, Jatitujuh, Ligung, Sumberjaya, Leuwimunding, Palasah, Sukahaji, Bantarujeg dan Maja.
- **PKL – 3**, merupakan kawasan perkotaan/ pusat kecamatan. Adapun fungsi yang dikembangkan adalah sebagai pusat pelayanan perdesaan, meliputi: Cigasong, Sindangwangi, Lemahsugih dan Panyingkiran.
- **PKL – 4**, merupakan kawasan perkotaan/ pusat kecamatan. Adapun fungsi yang dikembangkan adalah sebagai pusat pelayanan lokal, meliputi Kecamatan Argapura, Banjaran dan Cingambul.

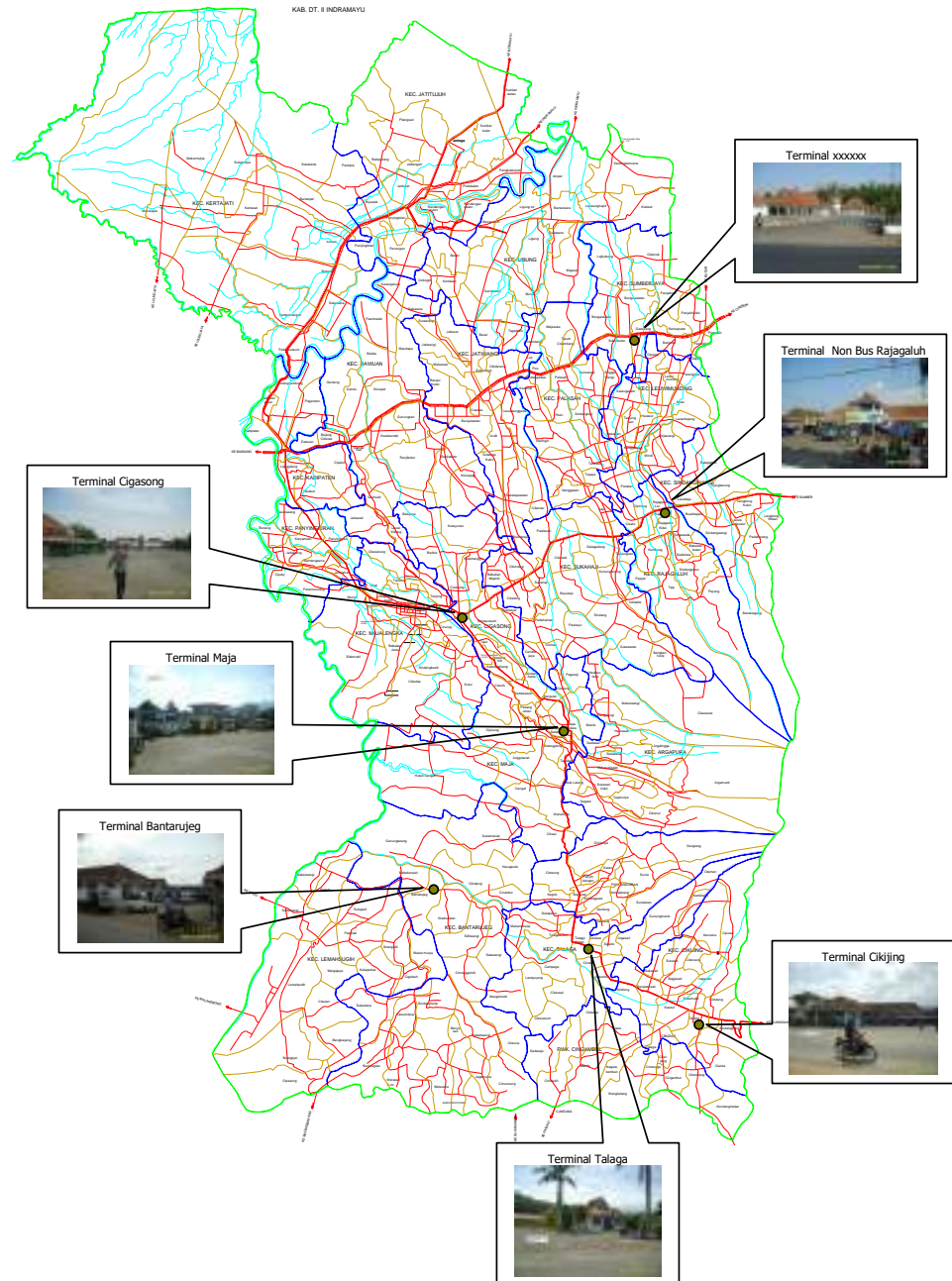
Sumber : RTRW Kabupaten Majalengka
2005-2015



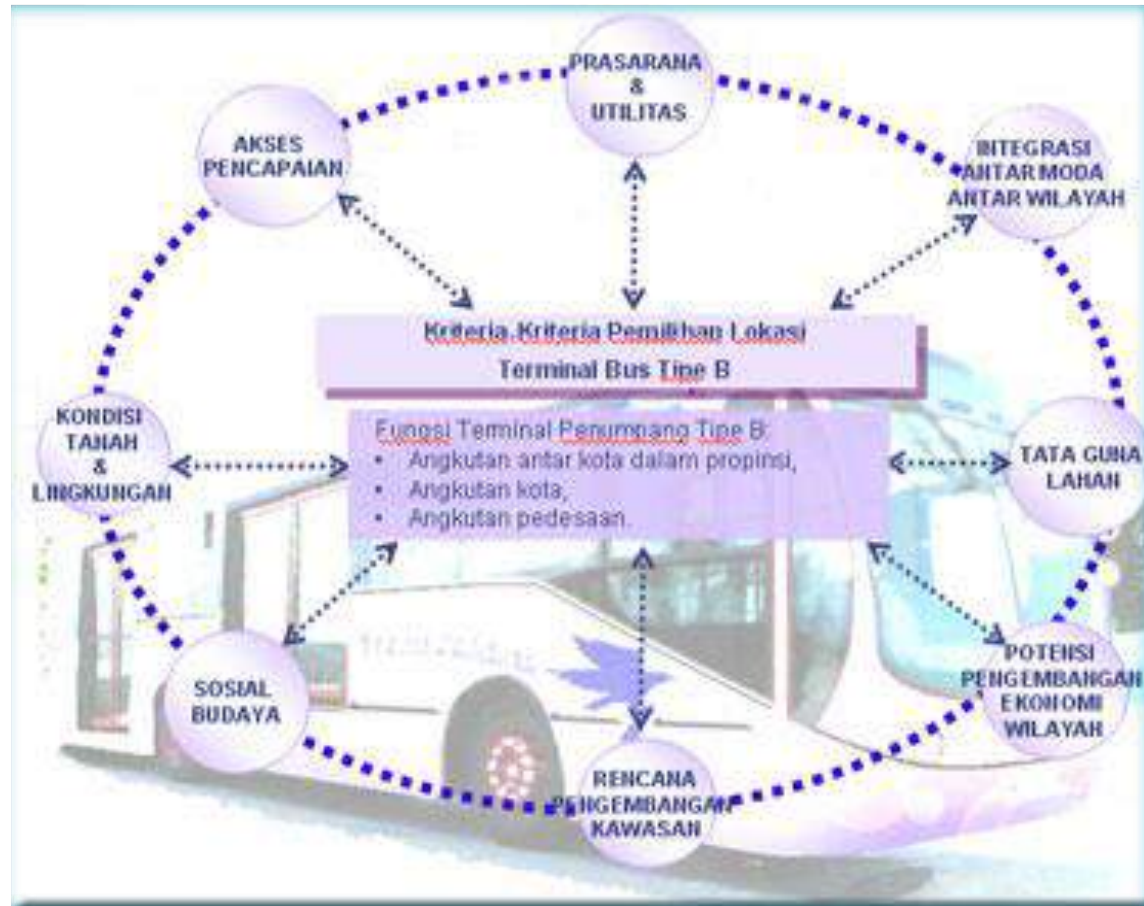


DATA TERMINAL/ SUB TERMINAL DI KABUPATEN MAJALENGKA

No	Terminal/ Sub Terminal	Luas Lahan	Daya Tampung		Jenis Angkutan
			Bus	Non Bus	
1	Bantarujeg	1.000 M2	5	10	Angkot, Bak/Brg, Mini Bus dan Elf
2	Cikijing	4.132 M2	10	25	Bus dan Non Bus
3	Talaga	6.180 M2	20	7	Bus,Elf dan Angdes
4	Maja	3.153 M2	2	71	Bus, Elf dan Angdes
5	Kadipaten	11.325 M2	20	60	Bus, Elf dan Angdes
6	Rajagaluh	4.758 M2	3	30	Bus, Mini Bus dan Angdes
7	Cigasong	2.925 M2	-	20	Angkot, Angdes, Elf, Bus dan Mini Bus
8	Jatitujuh, Jariwangi	-	-	-	Angkot, Angdes, Elf, Bus dan Mini Bus



ANALISIS KELAYAKAN SEBAGAI TERMINAL TIPE B BAGI TERMINAL RAJAGALUH



KRITERIA PENENTUAN LOKASI TERMINAL BUS TIPE B

► **KONDISI EKSISTING DESA CIPINANG**



DAERAH RENCANA RELOKASI TERMINAL RAJAGALUH

1. RENCANA PENGEMBANGAN WILAYAH

Kecamatan Rajagaluh berada di WP Tengah berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Lokal (PKL) dan simpul transportasi yang mempunyai pelayanan satu kabupaten atau beberapa kecamatan dan memiliki kemampuan pelayanan dan kelengkapan fasilitas dan utilitas lebih rendah dari PKW

2. POTENSI PENGEMBANGAN EKONOMI WILAYAH

Kabupaten Majalengka mempunyai sejumlah potensi ekonomi yang akan berpengaruh terhadap kebutuhan terminal, potensi ekonomi yang dominan di Kecamatan Rajagaluh adalah kegiatan pertanian dan Industri. Ketidakberhasilan terminal lama melayani pergerakan penumpang dan memberikan masukan yang memadai bagi pendapatan daerah, bukan karena tidak adanya potensi ekonomi, tetapi lebih karena lokasinya tidak terintegrasi dengan lokasi-lokasi kegiatan ekonomi yang dihubungkan oleh sistem jaringan jalan.

3. TATA GUNA LAHAN

- Lokasi terminal harus berada di luar kawasan pusat kota *Center Business District* (CBD)
- Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukkan bagi kegiatan industri
- Lokasi terminal harus berada di luar daerah konservasi yang telah ditetapkan.
- Lokasi Terminal Terpadu Rajagaluh dalam Rencana Struktur Ruang Kabupaten Majalengka Posisinya sangat ideal, tidak berada di kawasan pusat kota, akan tetapi juga tidak terlalu jauh, tidak berdekatan dengan ruang yang diarahkan untuk industri dan kawasan konservasi.

4. INTEGRASI ANTAR MODA ANTAR WILAYAH

- Diintegrasikan dengan kawasan BIJB, Stasiun Kereta Api, dan terminal lainnya yang terdapat di Kabupaten Majalengka, melalui sistem jaringan jalan dan lalu lintas.
- Terminal Rajagaluh direncanakan sebagai terminal penumpang Tipe B, yang berarti melayani angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan perkotaan (Angkot), dan angkutan perdesaan (Ades).
- Terminal Rajagaluh harus mempunyai akses dari PKW dan setiap PKL.

5. PRASARANA DAN UTILITAS

- Ketersediaan utilitas yang cukup (air bersih, sanitasi lingkungan, limbah, drainase, persampahan, listrik dan telekomunikasi)
- Kecamatan Rajagaluh sebagai PKL, tingkat pelayanannya lebih tinggi dari PKL lainnya

6. AKSES/ PENCAPAIAN

Akses/ Pencapaian menuju Terminal Rajagaluh yang berada di persimpangan kawasan perkotaan dapat memanfaatkan jalan yang sudah ada yaitu jalan kabupaten dan jalan provinsi.

7. Kondisi Tanah dan Lingkungan

A. Kemampuan Tanah

Memiliki beban yang lebih ringan sehingga akan dapat didukung oleh kemampuan tanah lahan perencanaan

B. Dampak Lingkungan Fisik

- Mengembangkan dampak positif dan menekan dampak negatif yang mungkin timbul.
- Memberikan informasi tentang upaya memantapkan pelaksanaan kegiatan yang berwawasan lingkungan yang akan dituangkan dalam saran tindak lanjut penanganan dampak, baik untuk tahap pra konstruksi, konstruksi, maupun operasi dan pemeliharaan.

8. Sosial dan Budaya

- Aspek Perekonomian (perubahan pola mata pencaharian dan perubahan sistem sosial masyarakat).
- Aspek Sosial (perubahan pendapatan dan gaya hidup).
- Aspek Budaya (perubahan aspek budaya).
- Aspek Psikologis (perubahan psikologis masing-masing individu).

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI POTENSI DAN KENDALA KELAYAKAN SEBAGAI TERMINAL TIPE B PENGEMBANGAN TERMINAL EKSISTING VERSUS RELOKASI TERMINAL

► KESIMPULAN

1. Kecamatan Rajagaluh dalam **Rencana Struktur Ruang Kabupaten Majalengka** adalah PKL–1, yaitu kawasan perkotaan/ pusat kecamatan. Adapun fungsi yang dikembangkan adalah pusat distribusi dan koleksi barang/ orang dan pusat pelayanan kabupaten.
2. **Studi Kelayakan dan Detailed Engineering Design (D.E.D.) Terminal Rajagaluh Kabupaten Majalengka** dilaksanakan untuk memenuhi sarana dan prasarana transportasi khususnya peningkatan fungsi Kecamatan Rajagaluh sebagai PKL dan salah satu pusat kegiatan perekonomian.
3. **Perencanaan dan Perancangan Terminal Rajagaluh** yang diusulkan sesuai dengan perkembangan wilayah dan perkembangan ekonomi di Kabupaten Majalengka, berupa: Pengembangan Terminal Rajagaluh, Pengembangan Pasar Tradisional, dan Pengembangan Prasarana dan Utilitas

► REKOMENDASI

Berdasarkan kesimpulan di atas, dapat dikeluarkan beberapa rekomendasi yang mendukung program dan rencana pengembangan sistem transportasi yang diusulkan. Dibutuhkan beberapa studi yang bersifat mikro atau pada tataran manajemen, antara lain:

- F.S. dan D.E.D. Pengembangan Prasarana Jalan Akses Toll dan Bandara Internasional Jawa Barat (B.I.J.B.)
- F.S. dan D.E.D. Pengembangan Prasarana Jalan ke daerah perdagangan.
- Studi Masterplan Angkutan Umum Kabupaten Majalengka yang berfokus pada rencana pengembangan dan pembangunan terminal, penetapan/ *rerouting* trayek dan perbaikan idealisasi jaringan angkutan umum
- F.S. Reutilisasi Jaringan Jalan Rel (Tanjungsari–Majalengka)
- F.S. Jaringan Jalan Rel sejajar Jalan Toll Cisumdawu/ Cikancir dan Jaringan Jalan Rel Majalengka–Ciamis.

► **POTENSI KELAYAKAN SEBAGAI TERMINAL TIPE B**

- Aksesibilitas pengguna potensial Terminal Rajagaluh sudah baik melalui Jalan Kabupaten dan Jalan Propinsi, tidak memerlukan rekayasa lalu lintas
- Tapak yang berada di lokasi eksisting tidak memerlukan pematangan lahan.
- Tidak perlu mengadakan prasarana kota dan sistem-sistem utilitas karena sudah tersedia.
- Pasar tradisional yang sudah hidup membantu pertumbuhan ekonomi.
- Dampak Sosial Ekonomi dan Sosial Budaya dapat diminimasi.
- Lokasi dan luas lahan memenuhi kriteria sebagai Terminal Tipe B.

PENGEMBANGAN

RELOKASI

► **KENDALA KELAYAKAN SEBAGAI TERMINAL TIPE B**

- Lokasi dan luas lahan tidak memenuhi kriteria sebagai Terminal Tipe B.
- Aksesibilitas pengguna potensial belum terbentuk, masih memerlukan rekayasa lalu lintas
- Masih memerlukan pematangan lahan.
- Masih harus mengadakan prasarana kota dan sistem-sistem utilitas tapak.
- Pasar tradisional yang belum teruji.
- Aspek Sosial Ekonomi dan Sosial Budaya: Perubahan pola mata pencaharian dan perubahan sistem sosial masyarakat, serta perubahan pendapatan dan gaya hidup.

PENGEMBANGAN

RELOKASI

► KRITERIA DASAR RANCANGAN TERMINAL BUS

Buffer Area terhadap Pasar Tradisional



► KRITERIA DASAR RANCANGAN PASAR TRADISIONAL





► **KONSEP
RANCANGAN
BANGUNAN
GEDUNG
TERMINAL TIPE B
DAN
PASAR
TRADISIONAL
PADA
TATARAN
PENGEMBANGAN**

- Guna mempertahankan POTENSI Terminal Rajagaluh yang sudah memiliki aksesibilitas baik dan menjadi generator pertumbuhan ekonomi kawasan, maka pengembangan dilakukan dengan memanfaatkan Lokasi, Lahan Tapak, dan Sistem-sistem Infrastruktur dan Utilitas yang telah tersedia. Desain akan dilakukan mengoptimalkan KDB dan KLB, salah satunya dengan cara mengangkat Gedung Terminal dan Pasar Tradisional sedemikian rupa sehingga seluruh permasalahan Terminal Rajagaluh eksisting dapat diselesaikan dengan baik dan optimal.



► **KONSEP
FASADE DAN
LANGGAM
RANCANGAN
BANGUNAN
GEDUNG
TERMINAL TIPE B
DAN
PASAR
TRADISIONAL
PADA
TATARAN
PENGEMBANGAN**

- **Fasade** (Wajah) dan **Langgam** yang dipakai adalah **Arsitektur Modern** dengan tetap menerapkan prinsip **HEMAT ENERGI** yang akan diwujudkan selain melalui Desain juga pemilihan Sistem Struktur dan Konstruksi serta Material, Sistem Operasional dan Pemeliharaan, serta tetap memenuhi faktor-faktor Kenyamanan, *Safety*, dan *Security* bagi para pengguna. Dengan terbatasnya lahan setiap bagian rancangan memiliki fungsi yang mudah digunakan dan dipelihara dan sekaligus memberi nilai estetika.

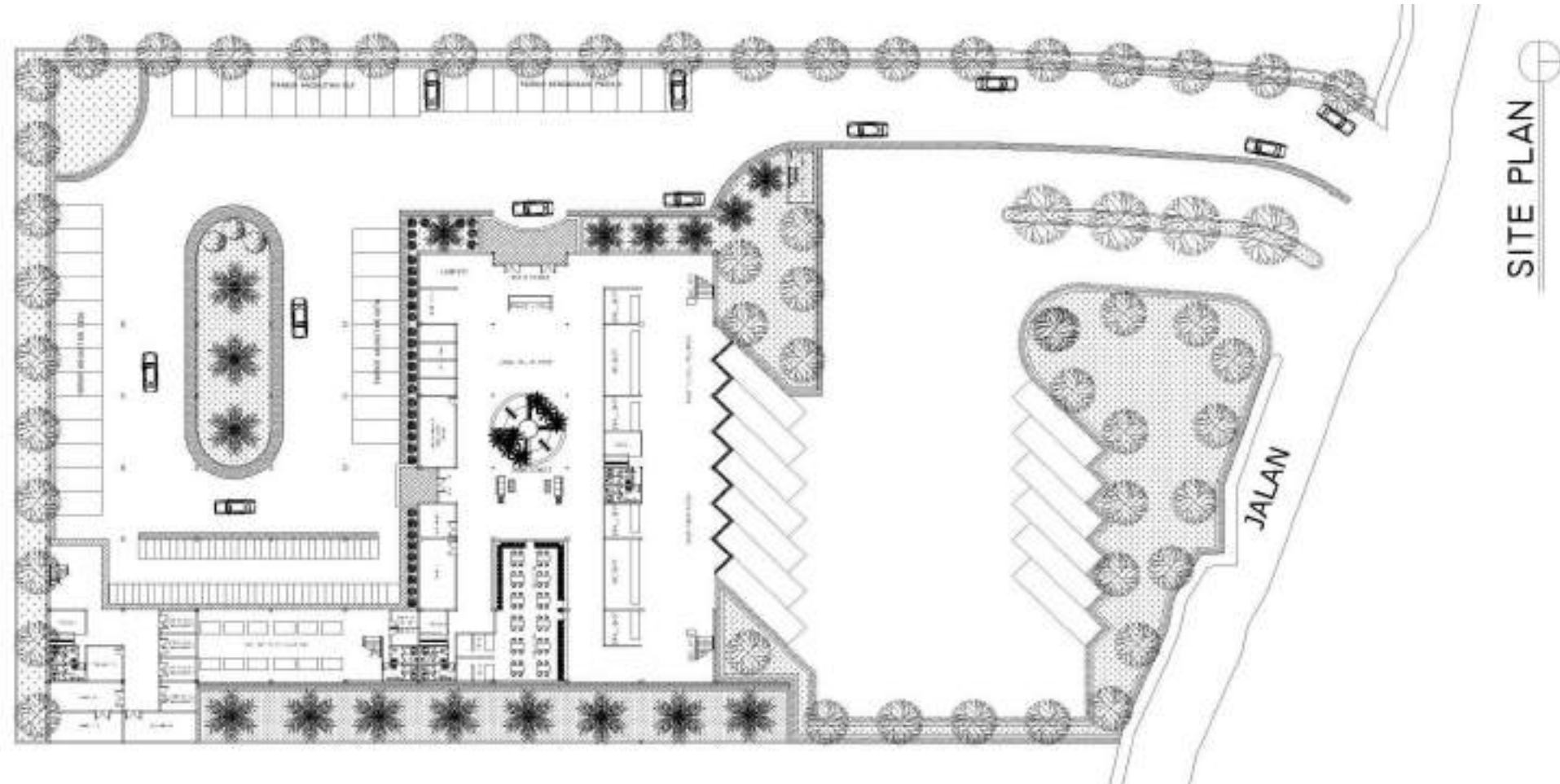


► **KONSEP
BAGIAN
INTERIOR
PASAR
TRADISIONAL
PADA
TATARAN
PENGEMBANGAN**

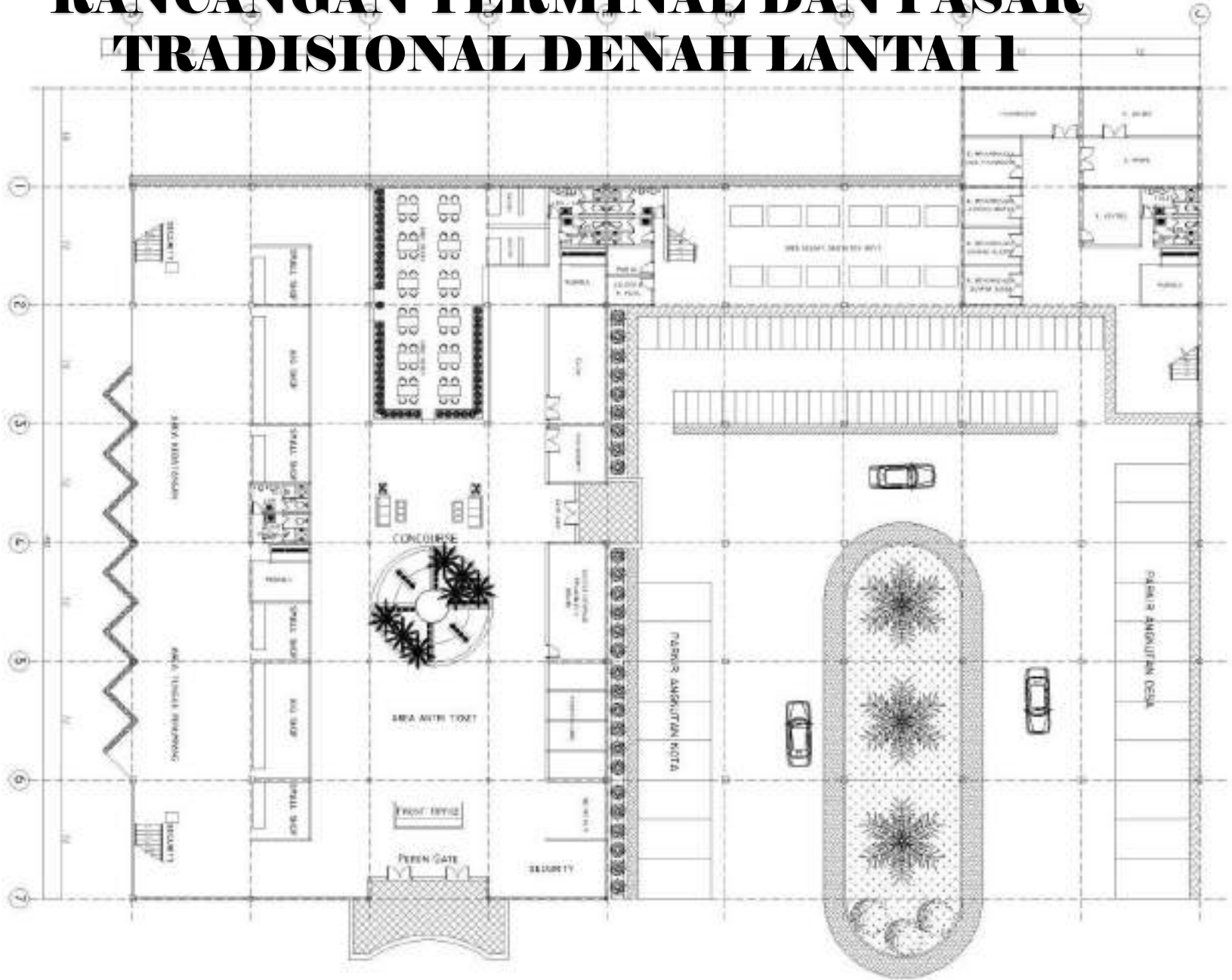
- Rancangan Pasar Tradisional menerapkan konsep desain yang tetap dapat mengoptimalkan penggunaan Sistem Bangunan Gedung, Sistem Struktur dan Konstruksi, serta Sistem-sistem Utilitas sedemikian rupa sehingga dapat mengoptimalkan pula Sistem Pencahayaan dan Penghawaan Alami, Pemilihan Material yang Awet, Berwarna Terang, dan Mudah Dipelihara serta Dibersihkan.

RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL 3D SITE PLAN





RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL DENAH LANTAI I



DENAH LT. I

TRADISIONAL DENAH LANTAI 2

DENAH LT.2

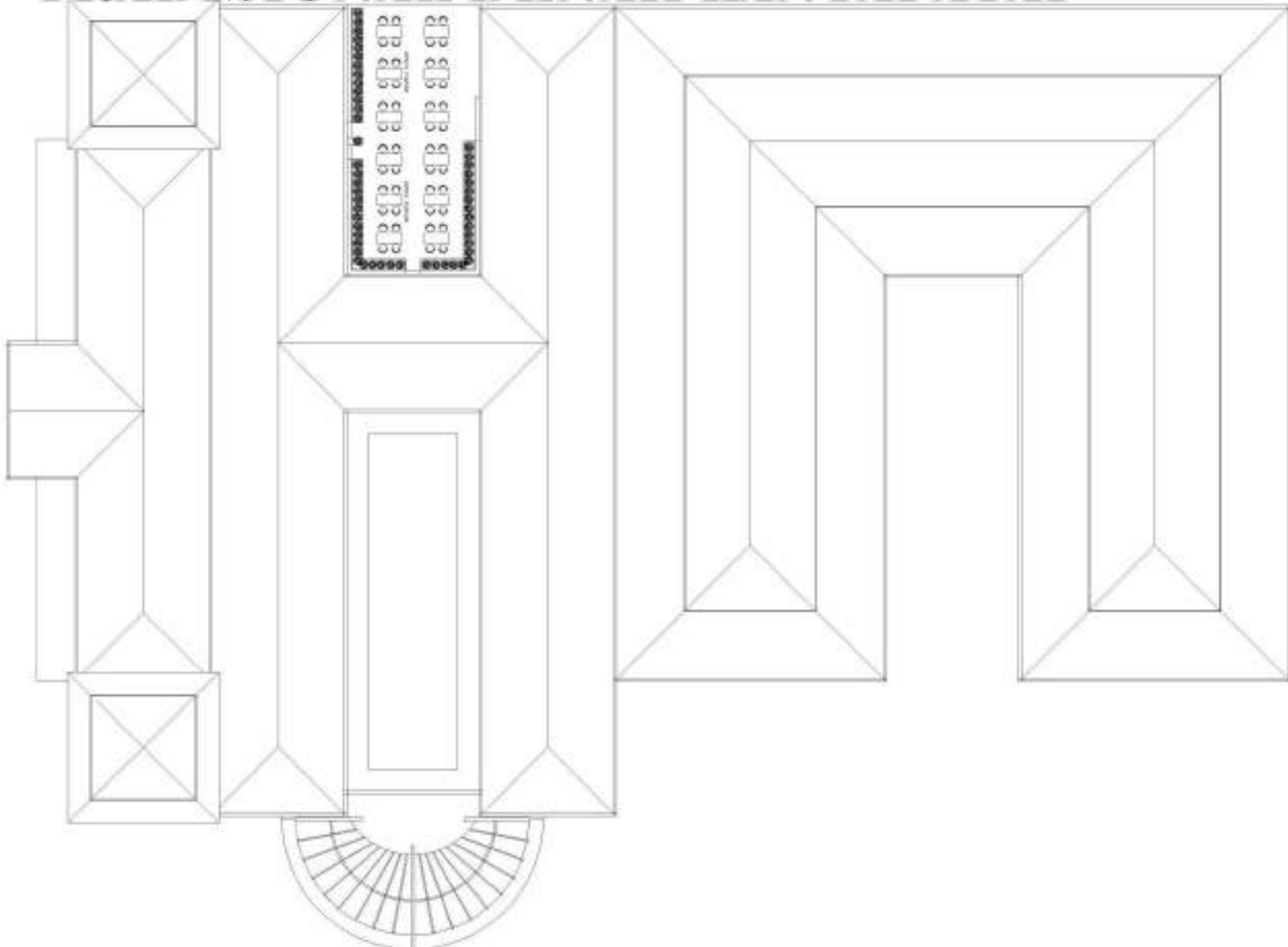
TRADISIONAL DENAH LANTAI 3

The floor plan shows a central corridor with a semi-circular staircase at the bottom. On the left side, there are several rooms, including a large hall with a central staircase and a smaller room with a staircase. On the right side, there are several rooms, including a large hall with a central staircase and a smaller room with a staircase. The plan is labeled 'TRADISIONAL DENAH LANTAI 3' at the top.

DENAH LT.3



RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL DENAH LANTAI ATAP



DENAH LT. ATAP



RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL TAMPAK UTARA



TAMPAK UTARA



RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL TAMPAK SELATAN



TAMPAK SELATAN



RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL TAMPAK BARAT



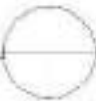
TAMPAK BARAT



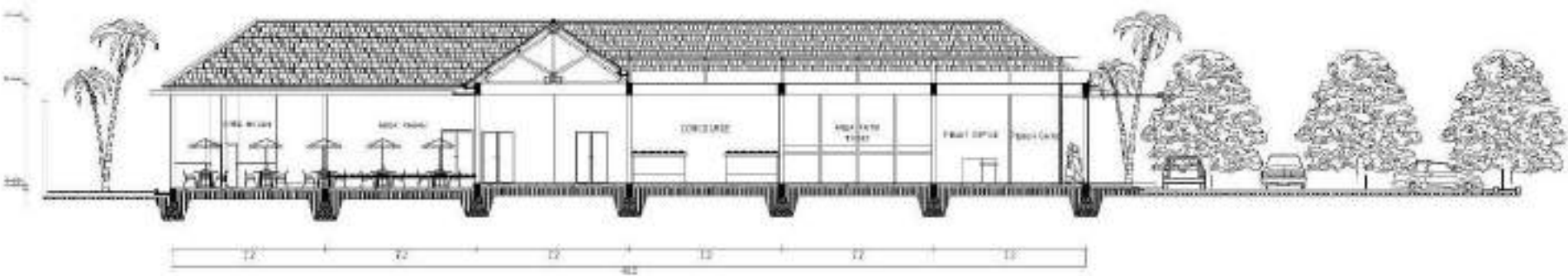
RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL TAMPAK TIMUR



TAMPAK TIMUR



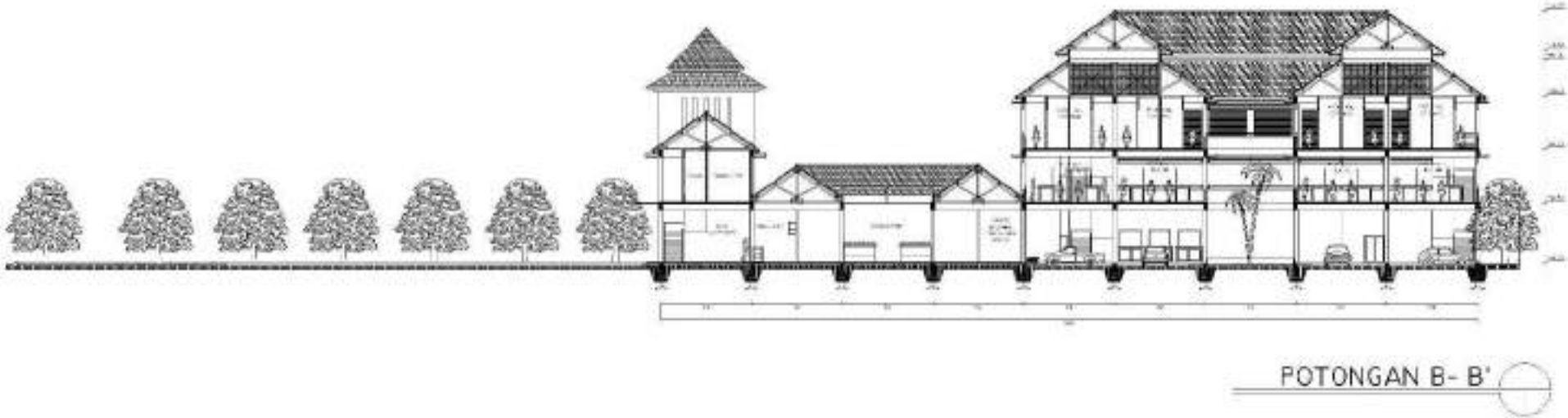
RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL POTONGAN A-A



POTONGAN A- A'



RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL POTONGAN B-B



RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL BIRD'S EYE VIEW SITE PLAN



RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL 3D TAMPAK UTARA



RANCANGAN TERMINAL DAN PASAR TRADISIONAL 3D TAMPAK BARAT



TERIMA KASIH