

JURNAL KONSTRUKSI

Pengembangan Pasar Dan Terminal Cikijing Kecamatan Cikijing Kabupaten Majalengka

Rian *, Sumarman, Ir., MT.**

*) Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Swadaya Gunung Jati Cirebon

**) Staf Pengajar pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Swadaya Gunung Jati Cirebon

ABSTRAK

Pasar dan Terminal Cikijing terletak bersebelahan yang menyebabkan kedua sarana tersebut sangat ramai pengunjung dan berpotensi menyebabkan kemacetan. Kondisi Pasar Cikijing yang tidak tertata menyebabkan meluapnya aktivitas pasar ke area sekitar pasar dan terminal. Kurangnya fasilitas parkir menyebabkan sebagian pengunjung pasar memarkirkan kendaraan di bahu jalan dan di area terminal. Dampak dari kondisi tersebut menyebabkan sistem perparkiran di Terminal Cikijing tidak tertata dan sering kali menghambat lalu lintas sekitar pasar dan terminal. Penelitian ini menganalisis kondisi eksisting, aktifitas, dan perparkiran di Terminal Cikijing maupun Pasar Cikijing. Hasil analisis digunakan untuk merencanakan konsep pengembangan Pasar dan Terminal Cikijing.

Pasar dan Terminal Cikijing dapat dikembangkan dengan tidak memperluas lahannya, area terminal seluas 1944 m² dan area pasar seluas 11681 m² dari kondisi eksisting. Terminal Cikijing memiliki lahan seluas 2466 m², dan fasilitas penunjang lainnya. Pasar Cikijing dikembangkan menjadi 2 (dua) lantai dengan daya tampung 147 kios, 917 los dan 221 kaki lima dan sebanyak 47 unit diubah menjadi kios. Hasil perhitungan struktur beton dari desain Pasar Cikijing sudah memenuhi persyaratan SNI 03-2847-2013 Persyaratan Beton Struktural Untuk Bangunan Gedung.

Kata Kunci : Pengembangan, Pasar, Terminal

ABSTRACT

Market and Terminal located adjacent Cikijing that caused both of these facilities are very crowded and potentially causing congestion . Market Conditions Cikijing Badly cause overflow of market activity to the area around the market and terminal . Lack of parking facilities causing some market visitors park their vehicles on the shoulder of the road and in the terminal area . The impact of these conditions led to the parking system in Terminal Cikijing disorganized and often impede traffic around the market and Terminal. This study analyzed the existing conditions , activities , and parking in the Terminal and Market Cikijing. The results of the analysis are used to plan the development of the concept Terminal Market and Cikijing .

Cikijing Terminal Market and can be developed by not expanding the land, an area covering an area of 1944 m² terminal and market area covering an area of 11681 m² of existing conditions . Cikijing terminal has an area of 2466 m² , and other supporting facilities . Cikijing market developed into two (2) floors with a capacity of 147 stalls , 917 stalls and 221 foot -five and as many as 47 units converted into stalls. The result of the calculation of the concrete structure design Cikijing market already meet the requirements of SNI 03-2847-2013 Requirements for Structural Concrete Building.

Keywords : Development, Market, Terminal

1. PENDAHULUAN

Pasar Cikijing merupakan pasar tradisional yang terletak di Kecamatan Cikijing Kabupaten Majalengka dengan Luas 43,54 Km². Pasar Cikijing didirikan pada tanggal 20 Februari 1949, pada waktu itu bangunan pasar Cikijing masih sangat sederhana dengan terbuat dari tiang bambu dan beratap rumbia. Pada tahun 1981 direnovasi secara total dengan konstruksi dari batu bata

Pasar Cikijing merupakan pasar tradisional yang masih eksis sampai sekarang dan mempunyai 140 kios, 812 los dan 200 pedagang kaki lima dengan luas areal 11.681 m².

Pasar tradisional selama ini kebanyakan terkesan kumuh, semrawut, kotor, bau, dan sebagainya yang merupakan stigma yang melekat pada pasar tradisional. Disisi lain, pasar tradisional masih menjadi jantung perekonomian masyarakat. Kedudukan pasar tradisional masih tetap penting dan menyatu dalam kehidupan masyarakat. Banyak masyarakat yang masih membutuhkan pasar tradisional dalam mencari pendapatan dan kebutuhan dalam transaksi jual beli. Pasar tradisional berperan sebagai jaring pengaman sosial dan berkontribusi terhadap penyediaan lapangan pekerjaan. Bagi masyarakat, pasar yang menyediakan kebutuhan sehari-hari dalam jumlah, jenis dan harga yang beragam sangat mendukung pemenuhan kebutuhan hidup mereka sesuai kondisi dan kemampuan finansialnya. Dan bagi pemerintah daerah, pasar tradisional memainkan peran strategis sebagai salah satu pemasukan daerah yang dapat diandalkan.

Lokasi pasar Cikijing yang berdekatan dengan terminal mengakibatkan dampak yang kurang baik sehingga mempengaruhi efektifitas dari pasar maupun terminal tersebut. Adapun contoh dari permasalahannya yaitu pedagang yang meluap sampai di pinggir jalan, perparkiran yang berada samping jalan, dan permasalahan yang terjadi di terminal yaitu mobil pribadi dan mobil box yang tidak diperuntukan parkir di terminal, berikut kondisi yang terjadi di Pasar dan Terminal Cikijing Kecamatan Cikijing.



Gambar 1.1 pedagang kaki lima yang berjualan di samping jalan

2. LANDASAN TEORI

2.1 Pasar

Pasar menurut pengertian umum adalah sebuah tempat yang digunakan oleh masyarakat untuk melakukan jual beli atau pertukaran barang maupun jasa. Pasar tradisional merupakan salah satu jantung perekonomian masyarakat baik di pedesaan maupun perkotaan (Abdullah Mansyuri, 2013).

Pasar merupakan suatu lapangan atau pelataran yang sebagian beratap dan sebagian terbuka, seluruhnya terbuka atau tertutupnya sesuai berdasarkan peraturan dan ketentuan pemerintah setempat. Dan pasar juga merupakan tempat pertemuan antara penjual dan pembeli, atau saling bertemunya antara kekuatan permintaan dan penawaran untuk membentuk suatu harga. Secara fisik pasar merupakan pemusatan beberapa pedagang tetap yang selanjutnya para pedagang tersebut menempati bangunan-bangunan. Sedangkan secara fungsional, pasar adalah suatu tempat dimana proses tukar menukar dan proses itu berlangsung bila sejumlah penjual dan pembeli bertemu satu sama lainnya kemudian sepakat untuk memindah tangankan barang-barang yang diperjualbelikan kepada pembeli yang dinyatakan dalam bentuk transaksi.

Secara ekonomi, pasar merupakan sebagai pusat sosial ekonomi suatu lingkungan, dimana penduduk dapat memenuhi kebutuhannya terutama kebutuhan barang-barang pokok sehari-hari atau kebutuhan jasa-jasa dalam bentuk eceran, sedangkan pengertian dalam sudut pelayanannya pasar merupakan sarana umum yang ditempatkan oleh pemerintah sebagai tempat transaksi jual beli umum dimana pedagang secara teratur dan langsung memperdagangkan barang dan jasa dengan mengutamakan adanya barang-barang kebutuhan sehari-hari.

Pasar merupakan sebuah perwujudan kegiatan ekonomi yang telah melembaga serta tempat bertemunya antara produsen (pedagang) dan konsumen (pembeli) untuk melaksanakan transaksi dimana proses jual beli terbentuk yang menurut kelas mutu pelayanan menjadi pasar tradisional dan pasar modern, dan menurut pendistribusiannya dapat digolongkan menjadi pasar eceran dan pasar perkulakan.

2.2 Terminal

Terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk atau keluar dari sistem jaringan transportasi. Ditinjau dari sistem jaringan transportasi secara keseluruhan, terminal merupakan simpul utama dalam jaringan dimana sekumpulan lintasan rute secara

keseluruhan bertemu. Dengan demikian terminal merupakan komponen utama dalam sistem jaringan transportasi jalan yang mempunyai peran dan fungsi yang sangat penting. Terminal bukan saja merupakan komponen fungsional utama dari sistem, tetapi juga sering merupakan prasarana dimana titik kemacetan mungkin terjadi.

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas No. 14 tahun 1992, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jarinya transportasi.

Yang dimaksud terminal bus sendiri adalah tempat dimana sekumpulan bus mengakhiri dan mengawali lintasan operasionalnya. Dengan mengacu kepada definisi tersebut, maka pada bangunan terminal, penumpang dapat mengakhiri perjalanannya dengan mengganti lintasan bus lainnya. Di lain pihak, bagi pengemudi bus maka bangunan terminal adalah tempat dimana kendaraan dapat beristirahat sejenak, yang selanjutnya dapat digunakan juga kesempatan tersebut untuk perawatan ringan ataupun pengecekan mesin.

1. Terminal Tipe A

Terminal tipe A berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan atau Antar Lintas Batas Negara, angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), angkutan kota, dan angkutan pedesaan

2. Terminal Tipe B

Terminal tipe B mempunyai fungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Dalam Propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan

3. Terminal Tipe C

Terminal tipe C mempunyai fungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

2.3 Program SAP (Structure Analysis Programs)

SAP adalah program untuk memperhitungkan pembebanan dengan hasil akhir berupa momen, dan gaya yang terjadi pada struktur yang direncanakan. Program ini dirancang sangat interaktif, sehingga beberapa hal dapat dilakukan, misalnya mengontrol kondisi tegangan pada element struktur, mengubah dimensi batang dan pengaturan (code) perancangan tanpa harus mengulang analisis stuktur.

3. DESKRIPSI OBJEK DAN METODOLOGI

3.1 Pasar



Gambar 1.2 Lokasi Objek Penelitian

Gambar diatas menunjukkan lokasi objek penelitian ini. Bisa dilihat bahwa lokasi pasar terletak didepan terminal. Pasar yang memiliki luas 11.681 m² tidak cukup menampung pedagang seperti kaki lima saat ini, maka dari itu ada beberapa pedagang yang berjualan di samping jalan, dan sarana tempat parkir yang selama ini memakai badan jalan untuk menurunkan dan menaikkan barang selalu membuat terjadinya kemacetan lalu lintas disekitar depan pasar apalagi pada jam-jam sibuk. Kondisi sekarang ini pasar tersebut memiliki 3 jenis lapak dagangan yang tercantum pada tabel berikut :

Keterangan	Jenis Lapak		
	Kios	Los	Kaki Lima
Jumlah	140	812	200

Sumber: Pengelola Pasar Tahun 2015

No	Jenis Lapak	Ukuran	Jumlah	Jumlah	Jumlah Luas (1981) (m ²)	Jumlah Luas (2015) (m ²)
		(m)	(1981)	(2015)		
1	Kios	4 x 5	110	140	2.200	2.800
2	Los	2,5 x 2,5	312	812	1.950	5.075
3	Kaki lima	2 x 1	100	200	200	400

Data pasar jumlah lapak los diatas yang dikelola oleh Desa Cikijing. Ada beberapa lapak yang mengalami pertambahan yaitu kios yang mayoritas penjual sandang bertambah sebesar 0,8%, sedangkan los mengalami pertambahan sebesar 4,7% dan kaki lima sebesar 2,9%. Berikut kondisi eksisting Pasar Cikijing pada saat hari biasa dan hari pasar.



Kondisi pada gambar diatas yaitu ruas jalan di depan Pasar Cikijing dimana bahu jalan yang dijadikan tempat parkir, kondisi seperti ini menimbulkan potensi kemacetan dan gambar yang satunya yaitu kondisi di ruas jalan sebelah barat pasar pada hari pasar yang menyempit diarenakan luapan pedagang sampai ke samping jalan, serta beberapa kendaraan yang memarkirkan kendaraannya di samping jalan.

3.2 Terminal

Terminal Cikijing Kecamatan Cikijing adalah terminal tipe C yang beroperasi untuk menampung kendaraan umum seperti angdes, dengan luas 2.466 m², namun pada kenyataannya terminal ini kurang sarana penunjang seperti tempat atau ruang untuk menunggu kendaraan, serta tidak ada sarana penunjang seperti toilet umum dan tempat parkir kendaraan.

Terminal Cikijing pada kenyataannya mampu untuk menampung kendaraan yang akan datang ke terminal ini, hanya saja banyak kendaraan umum seperti truck/pickup dan mobil pribadi yang tidak diperuntukan untuk berada di terminal ini menempati terminal, kondisi seperti ini menimbulkan permasalahan karena terminal menjadi lebih sempit.

No	Terminal	Tujuan
1	Cikijing	Bandung
2	Cikijing	Cirebon
3	Cikijing	Kadipaten
4	Cikijing	Ciamis
5	Cikijing	Talaga

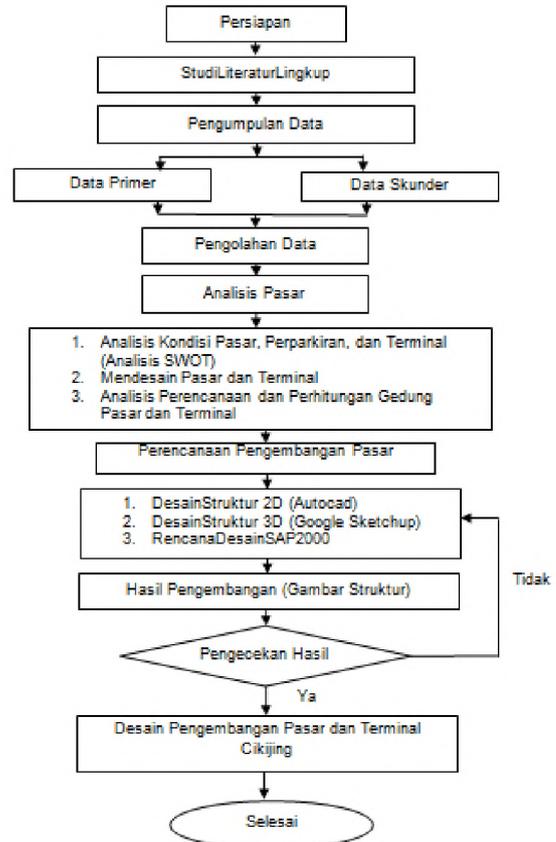
Sumber : Pengelola Terminal Cikijing



Kondisi diatas menunjukkan luapan kendaraan pribadi yang hendak ke pasar yang memarkirkan

kedaraannya di depan kantor pengelola terminal, kondisi seperti ini mengakibatkan kinerja dari terminal menjadi terganggu.

3.3 METODOLOGI PENELITIAN



Gambar 3.12 Metodologi Penelitian

3.4 Analisis SWOT

Analisis SWOT harus mengidentifikasi kompetensi langkah (*distinctive competence*) perusahaan yaitu keahlian tertentu dan sumber-sumber yang dimiliki oleh sebuah perusahaan dan cara unggul yang mereka gunakan (Wheelan dan Hunger, 1994).

Kegiatan yang paling penting dalam proses analisis adalah memahami seluruh informasi yang terdapat suatu kasus, menganalisis situasi untuk mengetahui isu apa yang sedang terjadi, dan memutuskan tindakan apa yang harus segera dilakukan untuk memecahkan masalah (Rangkuti, 2008 : 14).

Analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisis di dasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*Strengths*) dan peluang (*Opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*Weaknesses*) dan ancaman (*Threats*) (Rangkuti, 2008).

Matrik ini dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi perusahaan sesuai dengan kekuatan dan kelemahan yang dimilikinya. Matrik ini dapat menghasilkan empat set kemungkinan alternatif strategis.

➤ **Strategi SO**

Strategi ini dibuat berdasarkan jalan pikiran perusahaan yaitu dengan menggunakan seluruh kekuatan untuk memanfaatkan peluang.

➤ **Strategi ST**

Ini adalah strategi untuk menggunakan kekuatan yang dimiliki perusahaan dengan cara menghindari ancaman.

➤ **Strategi WO**

Strategi ini diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada, dengan cara mengatasi kelemahan-kelemahan yang dimiliki.

➤ **Strategi WT**

Strategi ini didasarkan pada kegiatan yang bersifat defensif dan ditunjukkan untuk meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman (Rangkuti, 2008).

Analisis SWOT merupakan salah satu metode untuk menggambarkan kondisi dan mengevaluasi suatu masalah, proyek atau konsep bisnis yang berdasarkan faktor internal (dalam) dan faktor eksternal (luar) yaitu *Strength, Weakness, Opportunities* dan *Threats*. Metode ini paling sering digunakan dalam metode evaluasi bisnis untuk mencari strategi yang akan dilakukan. Analisis SWOT hanya menggambarkan situasi yang terjadi bukan sebagai pemecah masalah. Analisis SWOT terdiri dari empat faktor, yaitu :

➤ **Strengths (Kekuatan)**

Merupakan kondisi kekuatan yang terdapat dalam organisasi proyek atau konsep bisnis yang ada. Kekuatan yang dianalisis merupakan faktor yang terdapat dalam tubuh organisasi, proyek atau konsep bisnis itu sendiri.

➤ **Weaknes (Kelemahan)**

Merupakan kondisi kelemahan yang terdapat dalam organisasi, proyek atau konsep bisnis yang ada. Kelemahan yang dianalisis merupakan faktor yang terdapat dalam tubuh organisasi, proyek atau konsep bisnis itu sendiri.

➤ **Opportunities (Peluang)**

Merupakan kondisi peluang berkembang di masa datang yang terjadi. Kondisi yang terjadi merupakan peluang dari luar organisasi, proyek atau konsep bisnis itu sendiri. Misalnya kompetitor, kebijakan pemerintah, kondisi lingkungan sekitar.

➤ **Threats (Ancaman)**

Merupakan kondisi yang mengancam dari luar. Ancaman ini dapat mengganggu organisasi, proyek atau konsep bisnis itu sendiri.

4. ANALISIS PASAR DAN TERMINAL

Data jumlah kios, los dan kaki lima diperoleh dari data pengelola Pasar Cikijing dan diperoleh dari hasil survei langsung ke lokasi pasar dan dihitung secara manual.

Pengelola	Jenis Lapak	Jumlah pada tahun		Selisih Pertambahan	Persentase Perbaikan (%)	Perkiraan Persentase/Tahun (%)
		19	20			
Data Pasar Cikijing	Kios	110	140	30	27	0,8
	Los	312	812	500	160	4,7
	Kaki Lima	100	200	100	100	2,9

Sumber: Survei Data Primer dan Skunder

Dari data pada tabel di atas jelas menyatakan bahwa pertumbuhan pedagang dalam bentuk lapak pertumbuhannya cepat, hal tersebut membuat berkurangnya lahan atau lapak kosong yang tersedia di area pasar. Bahkan ada beberapa pedagang kaki lima yang menggelar lapak ilegal di sekitar area terminal yang menyebabkan bertambahnya permasalahan yang sudah ada di area terminal tersebut.

4.1 Strategi Pengembangan

Beberapa kelebihan lokasi pengembangan Pasar Dan Terminal Cikijing Kecamatan Cikijing apabila dilihat dari analisis SWOT yaitu sebagai berikut :

1. Strategi SO (*Strength and Opportunities*), yaitu strategi yang mengoptimalkan kekuatan (*strength*) untuk memanfaatkan peluang (*opportunities*), ialah :

a. Pasar Cikijing

1) Dengan mengembangkan struktur Pasar Cikijing maka terciptanya kenyamanan

- dalam proses jual beli.
- 2) Termasuk pasar yang ramai pengunjung karena bukan hanya pembeli dari kecamatan Cikijing, melainkan pembeli dari beberapa Desa di Kecamatan Darma, Kecamatan Cingambul, dan Kecamatan Panawangan.
 - 3) Dengan dilakukannya pengembangan Struktur Pasar Cikijing dan mengubah jenis pasar menjadi semi modern diharapkan dapat mendorong minat pembeli, dan mendatangkan minat investor.
- b. Terminal Cikijing
- 1) Permasalahan eksisting yang selama ini telah menyebabkan terbatasnya kinerja terminal maka dengan solusi mengembangkan dan melengkapi fasilitas terminal Cikijing sehingga terciptanya kenyamanan, dan tercapainya kinerja terminal sesuai dengan semestinya.
 - 2) Termasuk terminal yang ramai pengunjung karena bukan hanya orang-orang yang bertujuan pergi kesuatu tempat dengan menggunakan jasa angkutan trayek yang ada di terminal tetapi karena lokasi terminal dan pasar Cikijing berdekatan maka orang-orang yang bertujuan ke pasar baik sebagai konsumen maupun pedagang banyak juga yang menggunakan moda transportasi darat yang disediakan di lokasi terminal tersebut. Dengan memiliki dua hari pasar maka tentu saja terminal juga memiliki waktu sibuk berdasarkan hari pasar.
 - 3) Dengan dilakukannya pengembangan fasilitas parkir yang memadai dan kenyamanan dalam mencari informasi serta fasilitas penunjang lainnya pada terminal Cikijing diharapkan dapat mendorong minat pengguna angkutan umum untuk mengurangi kendaraan pribadi yang mereka miliki sekaligus diharapkan dapat meminimalisir pengguna kendaraan pribadi dan beralih pada kendaraan angkutan umum demi tercapainya pengurangan padatannya arus lalu lintas dan pengendalian tingkat pencemaran polusi.
2. Strategi WO (*Weaknesses and Opportunities*), yaitu strategi yang meminimalkan kelemahan (*weaknesses*) untuk memanfaatkan peluang (*opportunities*), ialah :
- a. Pasar Cikijing
- 1) Menawarkan investasi dalam sektor perdagangan yang berkelanjutan agar terus meningkatkan nilai investasi wilayah tersebut.
 - 2) Memberikan pelayanan yang sesuai dengan perekonomian masyarakat setempat agar minat masyarakat lebih tertarik untuk berbelanja ke pasar tradisional dibandingkan pasar modern yang dikelola oleh satu perusahaan.
- 3) Dengan dibangunnya pengembangan Pasar Cikijing diharapkan dapat menggarap sumber daya manusia yang ada di Kecamatan Cikijing ke arah yang lebih maju.
- b. Terminal Cikijing
- 1) Memberikan pelayanan pemberangkatan dan pelayanan yang sesuai dengan perekonomian nilai rupiah bahan bakar yang selalu berubah namun dengan mengendalikan nilai rupiah tersebut agar tidak terlalu tajam agar minat masyarakat lebih tertarik untuk beraktivitas dengan menggunakan jasa angkutan trayek yang ada di terminal.
 - 2) Dengan dibangunnya pengembangan Terminal Cikijing diharapkan dapat mengarahkan moda transportasi yang baik dan efisien dibandingkan kendaraan pribadi sehingga dapat tercapainya kesuksesan jasa angkutan umum..
3. Strategi ST (*Strength and Threats*), yaitu strategi yang menggunakan kekuatan (*strength*) untuk mengatasi ancaman (*threats*), ialah :
- a. Pasar Cikijing
- 1) Meningkatkan inovasi di setiap ruang dalam perencanaan pasar.
 - 2) Meningkatkan fasilitas yang saat ini belum ada.
- b. Terminal Cikijing
- 1) Meningkatkan inovasi di setiap ruang parkir dan fasilitas penunjang lainnya dalam perencanaan Desain pengembangan Terminal Cikijing.
 - 2) Meningkatkan fasilitas yang saat ini belum ada.
4. Strategi WT (*Weaknesses and Threats*), yaitu strategi yang meminimalkan kelemahan (*Weaknesses*) dan menghindari ancaman (*Threats*), ialah :
- a. Menjalin kerjasama yang baik dengan pihak terkait untuk membangun daerah pengembangan kawasan Pasar dan Terminal ini agar sesuai dengan kebutuhan masyarakat.
- b. Memanfaatkan lokasi strategis persimpangan jalan dan Terminal yang keduanya berdekatan namun dengan tidak mencampuri kinerja masing-masing objek.

Tabel Deskripsi Skor dan Bobot

Skor	Bobot	Deskripsi
1	1/4	Kemungkinan terjadinya sangat kecil bahkan tidak sama sekali/pengaruh terhadap sebuah pemecahan masalah tidak signifikan
2	2/4	Kemungkinan terjadinya kecil, hal ini membutuhkan proses waktu yang sangat lama.
3	3/4	Bisa terjadi dengan proses waktu yang cukup lama dan dapat mempengaruhi terhadap peningkatan sebuah solusi yang digunakan.
4	4/4	Sangat berpotensi bagi perkembangan sebuah solusi yang digunakan dan memiliki progress yang sangat baik.

Tabel Variabel Faktor Strategi Internal

Faktor-faktor Strategi Internal	Skor	Bobot	Bobot x Skor
Kekuatan / <i>Strength</i> (S)			
<ul style="list-style-type: none"> Wilayah Zona 1 dan kondisi jalan baik, dan lokasi kedua objek penelitian yang berdekatan menjadikan objek kedua objek tersebut strategis 	4	4/4	4
<ul style="list-style-type: none"> Sarana komunikasi, prasarana listrik, dan prasana air bersih menunjang. 	4	4/4	4
<ul style="list-style-type: none"> Termasuk pasar yang ramai pengujung setiap hari dan terpuncak hingga meluap kearea sekitarnya yaitu pada hari pasaran serta kinerja terminal yang tidak digunakan dengan semestinya 	3	3/4	2,25
<ul style="list-style-type: none"> Pengunjung Pasar yang muncul dari daerah sekitar, kecamatan lain, dan dari pengunjung terminal. Begitu 	4	4/4	4

juga dengan Terminal.			
Total			15,25
Kelemahan/<i>Weakness</i> (W):			
<ul style="list-style-type: none"> Kondisi Pasar yang cukup tradisional dan sempitnya gang didalamnya. 	1	1/4	0,25
<ul style="list-style-type: none"> Kondisi Terminal yang kurangnya area untuk perparkiran baik armada trayek maupun non trayek. 	4	4/4	4
<ul style="list-style-type: none"> Tempat pembuangan sampah yang kurang tertata dengan baik pada pasar 	3	3/4	2,25
<ul style="list-style-type: none"> Tidak memiliki area parkir pasar 	2	2/4	1
<ul style="list-style-type: none"> Terminal Tidak memiliki area perparkiran khusus 	2	2/4	1
<ul style="list-style-type: none"> Tidak memiliki lahan kosong untuk pedagang hari pasaran 	2	2/4	1
<ul style="list-style-type: none"> Terminal tidak memiliki Rambu-rambu 	2	2/4	1
<ul style="list-style-type: none"> Penggunaan lahan parkir, jualan, dan TPS pada area Terminal. 	2	2/4	1
Total			11,5

Tabel Variabel Faktor Strategi Eksternal

Faktor-faktor Strategi Eksternal	Skor	Bobot	Bobot x Skor
Peluang/<i>Oppurtunity</i> (O):			
<ul style="list-style-type: none"> Menarik minat penanam modal (investor) 	2	2/4	1
<ul style="list-style-type: none"> Meningkatkan sumber pendapatan daerah 	4	4/4	4
<ul style="list-style-type: none"> Memaksimalkan keuntungan produsen 	3	3/4	2,25
<ul style="list-style-type: none"> Tren 	3	3/4	2,25

pengembangan pasar tradisional berkonsep semi modern di tanah air meningkat • Kekuatan strategis dengan mengembangkan pasar dan terminal. • Memberikan kemudahan dan kenyamanan dalam dalam transaksi jual beli dan kemudahan dalam penggunaan angkutan umum.	4	4/4	4
	3	3/4	2,25
Total			15,75
Tantangan / Threatness (T):			
• Ancaman Kemacetan dan masalah di dalam area terminal	4	4/4	4
• Ancaman bencana banjir bagi daerah hilir karena berkurangnya daerah resapan air di dataran zona 2 ini.	1	1/4	0,25
• Berkurangnya lahan terbuka hijau yang menyebabkan penurunan kualitas lingkungan sekitar.	2	2/4	1
• semakin banyaknya pilihan tempat berbelanja dengan tawaran yang beraneka ragam.	3	3/4	2,25
Total			7,5

4.1 Kondisi Pasar Cikijing

Kondisi Pasar Cikijing pada kondisi saat ini bisa dikatakan cukup kompleks dan perlu dikembangkan melihat kondisi eksisting yang telah mengeluarkan permasalahan pasar ke sarana disekitarnya karena minimnya fasilitas penunjang bahkan Pasar Cikijing tersebut tidak memiliki lahan parkir yang legal sehingga permasalahan pasar tidak hanya meluapnya pedagang ke area sarana lain namun juga perparkirannya. Pada kondisi luapan perparkiran ini ternyata ada beberapa pihak yang mengambil keuntungan baik itu yang liar maupun liar baik. Maksud liar tersebut adalah jasa perparkiran yang menggunakan lahan bukan miliknya seperti, bahu jalan, area perparkiran di terminal, dan lainnya tentu ini menjadi permasalahan menurunnya kinerja masing-masing sarana tersebut. Sedangkan penyedia jasa yang liar baik adalah dengan memanfaatkan lahan sah milik penyedia jasa tersebut yang di dimanfaatkan sebagai lahan perparkiran seperti perparkiran di sekitar pinggir pasar sehingga kasus tersebut telah menjadi lahan mata pencarian tambahan.

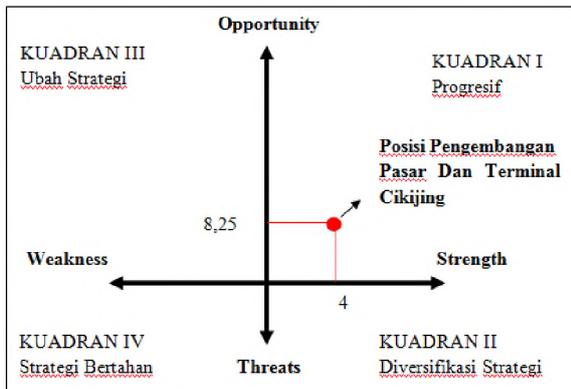
4.1.1 Kegiatan Pasar Cikijing

Kegiatan - kegiatan Pasar Cikijing antara lain dibagi menjadi 3 kegiatan yaitu :

1. Kegiatan pasar hari biasa Kegiatan pasar harian terdiri dari 4 hari yaitu hari Senin, hari Selasa, hari Kamis, dan hari Jum'at.
2. Kegiatan pasar hari *week end* Kegiatan pasar harian pada *week end* hari yaitu hari Minggu.
3. Kegiatan pasar hari pasaran terdiri dari 2 (dua) hari yaitu hari Rabu dan hari Sabtu

4.1.2 Kelengkapan Fasilitas Pasar

Pasar Cikijing harus memiliki kelengkapan fasilitas pendukungnya yang telah ditetapkan Oleh Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2012 tentang Pengelolaan dan Pemberdayaan Pasar Tradisional menguraikan fasilitas pasar pada Bab III pengelolaan bahwa sarana pendukung sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (1) huruf c, antara lain:



Hasil Analisis SWOT

No	Jenis Fasilitas	Eksisting	Rencana Desain Pengembangan
1	Kantor pengelola	-	Ada
2	Areal parkir	-	Ada
3	Tempat pembuangan sampah sementara	Ada	Ada
4	Air bersih	Ada	Ada
5	Sanitasi/drainase	Ada	Ada
6	Tempat ibadah	-	Ada
7	Toilet umum	-	Ada
8	Pos keamanan	Ada	Ada
9	Hidran dan fasilitas pemadam kebakaran	-	Ada
10	Sarana komunikasi	-	Ada
11	Area bongkar muat dagangan	-	Ada

Tabel Fasilitas Pasar

4.2 Kondisi Terminal Cikijing

Kondisi Terminal Cikijing saat ini tidak terlalu kompleks, hanya saja banyak kendaraan non terminal memarkirkan mobilnya di terminal tersebut, sedangkan Terminal Cikijing sendiri adalah terminal tipe C yang diperuntukan untuk kendaraan-kendaraan angdes. Oleh karena itu tidak perlu pengembangan dengan cara memperluas lahan, hanya diperlukan pengembangan agar bus dan kendaraan yang tidak diperuntukan berparkir di Terminal Cikijing.

WAKT U	KENDARAAN MASUK			
	Angdes	Truk/Pick Up	Mobil Pribadi	Mikro bus
06.00	-	1	-	-
06.00-07.00	10	-	10	6
07.00-08.00	30	3	21	7
08.00-09.00	42	5	43	10
09.00-10.00	33	2	1	3
10.00-11.00	30	2	2	2
11.00-	28	1	1	2

12.00				
12.00-13.00	25	1	2	2
13.00-14.00	21	4	22	9
14.00-15.00	5	2	9	3
15.00-16.00	3	-	7	1
16.00-17.00	-	-	5	-
17.00-18.00	-	-	2	-
Jumlah	227	23	205	52

Data hasil survey kinerja armada di area terminal untuk kendaraan masuk diatas menyatakan bahwa kinerja puncak di area terminal untuk angkutan trayek yaitu selama 2 jam pada pukul 07.00-09.00 wib. Untuk angkutan trayek didapat jumlah kendaraan masuk sebanyak:

1. Angdes : 72 kendaraan
2. Mikro bus : 17 kendaraan

Untuk non angkutan trayek pada waktu puncak kinerja terminal didapat jumlah kendaraan masuk sebanyak:

1. Mobil Pribadi : 64 kendaraan
2. Truk/Pick Up : 8 kendaraan

WAKT U	KENDARAAN PARKIR			
	Angdes	Truk/Pick Up	Mobil Pribadi	Mikro bus
06.00	-	-	10	-
06.00-07.00	-	-	10	6
07.00-08.00	-	1	12	7
08.00-09.00	-	2	14	8
09.00-10.00	-	3	14	5
10.00-11.00	-	3	14	4
11.00-12.00	-	3	15	5
12.00-13.00	1	3	12	3
13.00-14.00	1	5	8	1
14.00-15.00	1	5	11	1
15.00-16.00	1	3	1	1
16.00-	-	2	1	-

17.00				
17.00-18.00	-	2	1	-
Jumlah	4	32	123	41

untuk angkutan trayek yaitu selama 2 jam pada pukul 07.00-09.00 WIB. Untuk angkutan trayek didapat jumlah kendaraan parkir sebanyak:

1. Angdes : 0 kendaraan
2. Mikro bus : 15 kendaraan

Untuk non angkutan trayek pada waktu puncak kinerja terminal didapat jumlah kendaraan Parkir sebanyak:

1. Mobil Pribadi : 26 kendaraan
2. Truk/Pick Up : 3 kendaraan

WAKT U	KENDARAAN KELUAR			
	Angde s	Truk/Pic k Up	Mobil Pribad i	Bu s
06.00	-	-	-	-
06.00-07.00	5	-	5	3
07.00-08.00	30	3	15	8
08.00-09.00	42	3	36	6
09.00-10.00	33	2	22	3
10.00-11.00	30	1	2	1
11.00-12.00	28	1	2	1
12.00-13.00	25	1	15	1
13.00-14.00	21	5	18	7
14.00-15.00	5	1	8	11
15.00-16.00	2	1	3	4
16.00-17.00	1	-	2	-
17.00-18.00	-	-	1	-
Jumlah	222	18	129	45

Data hasil survey kinerja armada di area terminal untuk kendaraan Keluar diatas menyatakan bahwa kinerja puncak di area terminal untuk angkutan trayek yaitu selama 2 jam pada pukul 07.00-09.00 wib. Untuk angkutan trayek didapat jumlah kendaraan Keluar sebanyak:

- 1) Angdes : 72 kendaraan
- 2) Mikro bus : 14 kendaraan

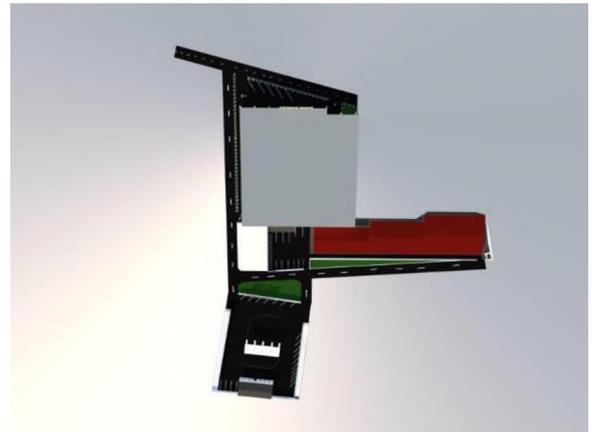
Untuk non angkutan trayek pada waktu puncak kinerja terminal didapat jumlah kendaraan Keluar sebanyak:

- 1) Mobil Pribadi : 51 kendaraan
- 2) Truk/Pick Up : 6 kendaraan

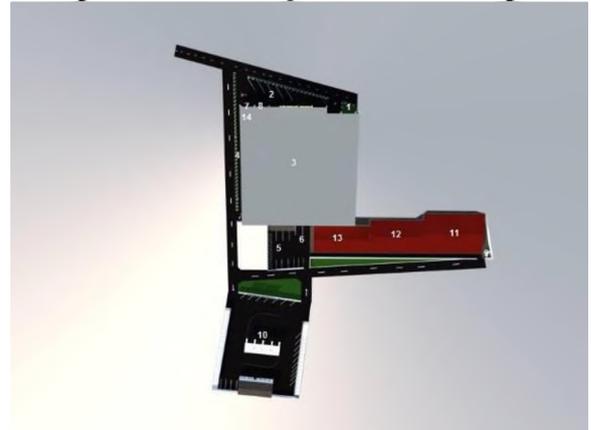
4.3 Analisis Desain Objek Penelitian

4.3.1 Pasar

Sub bab ini akan menguraikan tentang rencana desain Pengembangan Pasar dan Terminal Cikijing berikut desain denahnya :

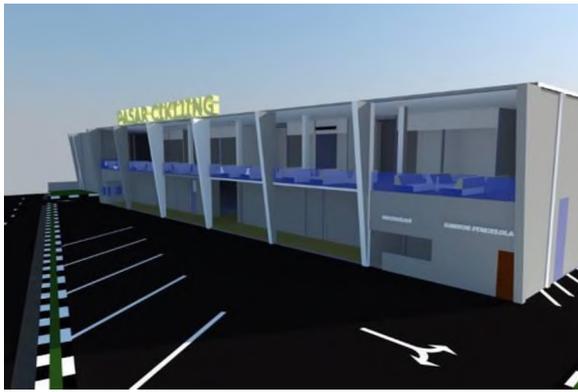


Dari desain di atas penelitian ini akan menguraikan beberapa fasilitas penunjang sekaligus solusi terhadap masalah eksisting.



Keterangan informasi Penomoran diatas :

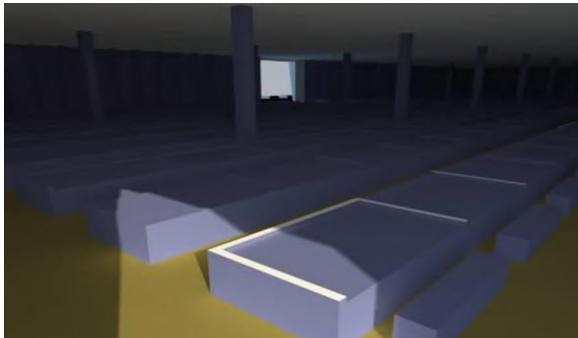
- 1 : Ruang terbuka hijau
- 2 : Perparkiran mobil
- 3 : Gedung utama pasar
- 4 : Perparkiran motor
- 5 : Perparkiran motor belakang
- 6 : Area bongkar muat
- 7 : Kantor pengelola pasar
- 8 : Mushola
- 9 : TPS sementara
- 10 : Terminal
- 11 : Zona pasar ikan dan daging
- 12 : Zona pasar sayuran
- 13 : Zona pasar buah-buahan
- 14 : Toilet



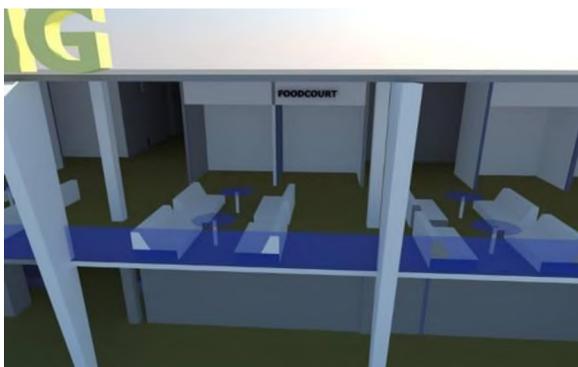
Desain bangunan utama pasar Cikijing yaitu dua lantai dengan konsep bangunan vertikal yang mampu menampung sebanyak 194 kios, 917 los, dan 174 kaki lima.



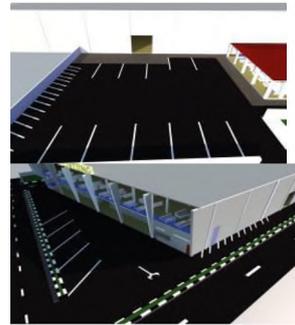
Desain kios pasar Cikijing dengan ukuran 3 meter x 3 meter.



Los pada gedung utama pasar dengan ukuran 2,5 meter x 1,5 meter.



Tempat makan dan minum yang disediakan pengelola pasar setelah dilakukan pengembangan.



Pada konsep pengembangan pasar Cikijing untuk zona parkir roda empat berada didepan pasar, zona parkir roda dua berada di samping dan dibelakang pasar serta area bongkar muat yang berada dibelakang pasar.



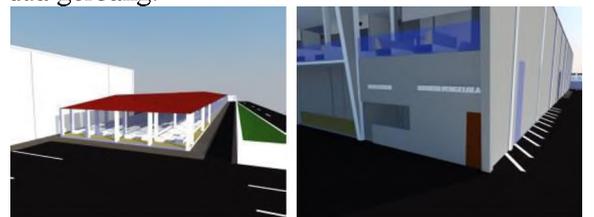
Desain TPS sementara diperkirakan mampu menampung sekitar 25 meter³ dan desain toilet pada gedung utama pasar.



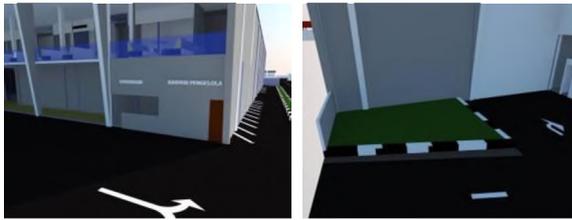
Desain pos keamanan di depan gedung utama.



Desain gerbang pasar Cikijing direncanakan untuk pintu masuk dan pintu keluar dijadikan dua gerbang.



Desain los untuk pasar ikan dan daging, pasar sayuran dan pasar buah-buahan yang berada di belakang pasar serta desain kantor pengelola pasar di depan gedung utama.



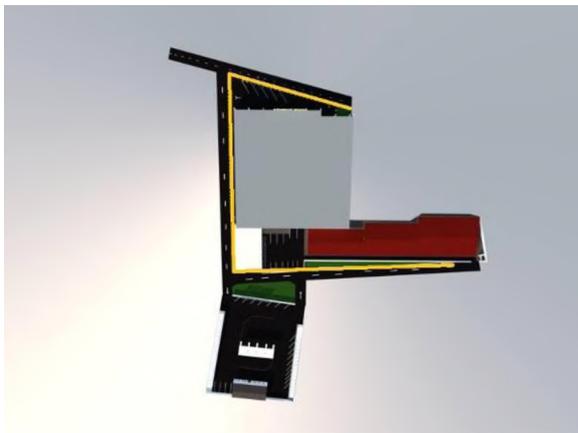
Desain Mushola dan ruang terbuka hijau sebagai fasilitas pendukung pasar.

4.3.2 Terminal



Terminal Cikijing merupakan Terminal tipe C yang berfungsi menampung kendaraan seperti angdes. Gambar diatas merupakan desain Terminal Cikijing.

4.3.3 Desain Drainase



Saluran drainase pasar dan Terminal Cikijing memiliki dimensi yang sama. Berikut desain dimensinya.

Drainase	
Debit yang ditampung	2,01 m ³ /detik
b dan h	2 m
w	0,65 m
F (Secara perhitungan)	3,35 m ²
F (Menganfisipasi)	4 m ²

4.3.4 Analisis Struktur

Jenis Profil	Lantai	Dimensi (mm)	Penulangan (mm)
Balok Anak	1 & 2	450 x 380	6 D 16
Balok Induk	1 & 2	450 x 400	6 D 19
Kolom	1	550 x 550	12 D 19
Kolom	2	400 x 400	10 D 16

PONDASI SETEMPAT

f_c = 30 MPa (N/mm²) ; mutu beton K 300

F_y = 400 MPa (N/mm²) ; mutu baja tulangan ulir

D tul = 16 mm

B = 1.500 mm ; lebar pondasi setempat

L = 1.500 mm ; panjang pondasi setempat

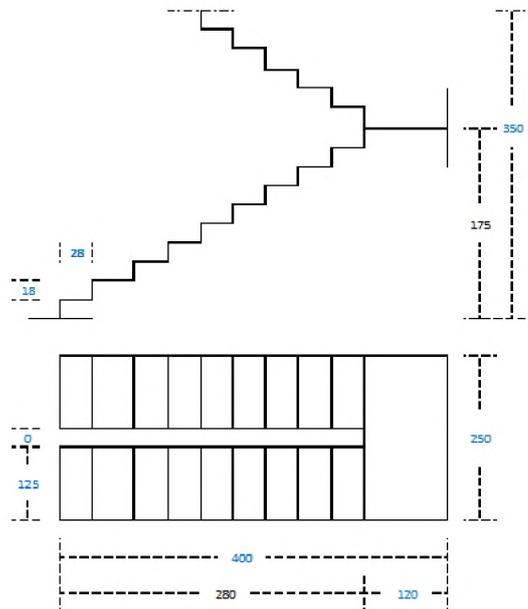
t = 500 mm ; tebal pondasi setempat

h = 2.000 mm ; kedalaman pondasi dari MT sampai atas pelat pondasi

h total = 2.500 mm ; kedalaman pondasi dari MT sampai dasar pondasi (h+t)

dc = 40 mm ; selimut beton (beton decking)

d = 452 mm ; tinggi efektif pelat pondasi untuk perencanaan tangga sebagai berikut.



5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Pasar dan Terminal Cikijing dapat dikembangkan dengan tidak memperluas lahan baik di pasar maupun di terminal dikarenakan samping kiri dan kanan terdapat perumahan warga dan warung/tempat usaha warga disekitar pasar dan terminal, maka penelitian ini hanya mengembangkan bangunannya saja. Untuk luas areal pasar yaitu 11.681 m² dan luas areal terminal yaitu 2.466 m².
2. Konsep pengembangan pasar dan terminal yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan cara mengembangkan terminal dan pasar pada fasilitasnya. Hasil rencana pengembangan pada pasar menyediakan gedung pasar 2 lantai, dengan daya tampung 194 kios, 917 los, dan 174 kaki lima. Fasilitas perparkiran motor di pasar seluas 891,5 m², sedangkan perparkiran mobil 735 m². TPS Pasar Cikijing direncanakan sebesar 25 m³. Saluran drainase dengan b dan h = 1 m, dan W= 0,65 m.
3. Hasil perhitungan struktur beton dari desain Pasar di Kecamatan Cikijing mendapatkan dimensi balok A 450 x 400 dengan penulangan 6 D 19, balok B 450 x 450 dengan penulangan 6 D 16, kolom 400 x 400 dengan penulangan 10 D 16 dan kolom 550 x 550 dengan penulangan 12 D 19.

5.2 Saran

1. Konsep Pengembangan Pasar dan Terminal Cikijing dapat terwujud apabila adanya dukungan pemerintah Kecamatan dan desa yang mengelola sarana tersebut serta kerja sama penduduk sekitar untuk mematuhi setiap peraturan yang dibuat agar tercipta pasar dan terminal yang aman dan kondusif.
2. Untuk memperoleh hasil pengembangan yang lebih baik lagi maka untuk penelitian selanjutnya penelitian ini harus memperhitungkan LHR di sekitar objek penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Desa Cikijing. (2015). Pasar Cikijing. Dinas Perhubungan UPTD Terminal Cikijing. BPS Majalengka.
- Samsu Abdilah. (2013) Analisis Perencanaan Pengembangan Pasar Mertapada
- Google Earth. 2015. Peta Pasar dan Terminal Cikijing.
- Nuryadin Rusmin. (2011). Kajian Efektifitas Terminal Tipe C Indramayu Kabupaten Indramayu. Unswagati
- (Muhammad Rahdea Sphagvigasi, (2014). Analisis Pengembangan Pasar dan Terminal Terpadu Rajagaluh
- Peraturan Pembebanan Indonesia Untuk Gedung 1983
- SNI 2847:2013
- SNI 1727:2013
- Standar Perencanaan Irigasi Kriteria Perencanaan Bagian Saluran KP-03
- Sudrajat Hendrik. (2013) Revitalisasi Struktur Pasar Ciputat Menjadi Pasar Modern. Unswagati

