

EVALUASI KINERJA TERMINAL KALOKO DI KEL. TAKIMPO, KEC. PASARWAJO, KAB. BUTON DI MASA PANDEMI COVID-19

*La Sianto¹

¹Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Buton, Kota Baubau, Indonesia

*)Penulis korespondensi: La Sianto (siantho.civil07@gmail.com)

Received: 5 Juni 2022 Revised: 4 Juli 2022 Accepted: 14 Juli 2022

Abstract— *Kaloko Terminal is a terminal located in the Kab. Buton, district. Pasarwajo, Kel. Takimpo, which is where Kaloko Terminal is located in the Kel. Takimpo. The atmosphere of vehicles parked irregularly in the terminal area, this irregularity is not only found in the terminal area, sometimes the environment around the terminal is also affected due to vehicle and human traffic entering and leaving the terminal area. Data collection is one of the important stages in the study in accordance with the problem to be studied. Data collection is a systematic and standard procedure to obtain the required data. The data collection method required is as follows. Primary data is a source of data obtained directly from the original direct source (not through intermediary media). Primary data can be in the form of opinions of subjects (people) individually or in groups, results of observations of an object (physical), events or activities, and test results. The following are the types of collection for Bantarujeg. Secondary data is a source of research data obtained by researchers indirectly through intermediary media (obtained and recorded by other parties). Secondary data are generally archives (documentary data) that are published and those that are not published. From the results obtained above, for the Kaloko terminal with an area of 1,938 M2 and for the type C terminal area of at least 2H according to the Minister of Transportation No.31/1995, researchers can conclude that the area of Kaloko Terminal is very small compared to the standard. the area of the type C terminal as stated in the decree of the minister of transportation No.31/1995.*

Keywords — *Buton Regancy, Kaloko Terminal, Terminal Facility*

Abstrak— *Terminal Kaloko merupakan terminal yang terletak di Kab. Buton, Kab. Pasarwajo, Kel. Takimpo, dimana Terminal Kaloko berada di Kel. Takimpo. Suasana kendaraan yang parkir tidak teratur di area terminal, ketidakteraturan ini tidak hanya terdapat di area terminal, terkadang lingkungan di sekitar terminal juga terpengaruh akibat lalu lintas kendaraan dan manusia yang masuk dan keluar area terminal. Pengumpulan data merupakan salah satu tahapan penting dalam penelitian yang sesuai dengan masalah yang akan diteliti. Pengumpulan data adalah suatu prosedur yang sistematis dan baku untuk memperoleh data yang dibutuhkan. Metode pengumpulan data yang diperlukan adalah sebagai berikut. Data primer adalah sumber data yang diperoleh langsung dari sumber langsung aslinya (tidak melalui media perantara). Data primer dapat berupa pendapat subjek (orang) secara individu atau kelompok, hasil pengamatan terhadap suatu objek (fisik), kejadian atau kegiatan, dan hasil tes. Berikut ini adalah jenis-jenis pengumpulan untuk Bantarujeg. Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan direkam oleh pihak lain). Data sekunder umumnya berupa arsip (data dokumenter) yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan. Dari hasil yang diperoleh diatas, untuk Terminal Kaloko dengan luas 1.938 M2 dan untuk terminal tipe C luas minimal 2H menurut Permenhub No.31/1995 peneliti dapat menyimpulkan bahwa luas Terminal Kaloko sangat kecil dibandingkan dengan standar. luas terminal tipe C sebagaimana tertuang dalam keputusan menteri perhubungan No.31/1995.*

Kata kunci — *Kabupaten Buton, Terminal Kaloko, Fasilitas Terminal*

1. PENDAHULUAN

Kabupaten Buton merupakan daerah yang memiliki perekonomian yang cukup baik dan merupakan daerah yang cukup berkembang dalam hal pariwisata dan pertambangan. Pembangunan ekonomi suatu Kabupaten memerlukan pelayanan transportasi yang memadai dan memadai, tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak mungkin mencapai hasil yang memuaskan dalam upaya pembangunan ekonomi disuatu

Wilayah Kabupaten atau Negara. Terminal merupakan fasilitas yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat terkait hingga transportasi darat. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan bongkar muat orang dan barang serta mengatur kedatangan dan keberangkatan angkutan umum yang merupakan salah satu bentuk simpul jaringan transportasi. Dari dulu hingga sekarang, fungsi terminal masih sangat dibutuhkan untuk menciptakan mobilitas masyarakat, meningkatkan perekonomian dan meningkatkan pariwisata di daerah setempat. Terminal Kaloko merupakan terminal yang terletak di Kab. Buton, Kab. Pasarwajo, Kel. Takimpo, dimana Terminal Kaloko berada di Kel. Takimpo. Lebih jelasnya titik-titik terminal tersebut adalah dibelakang terminal terdapat tanaman atau mangrove, disebelah kiri terminal terdapat perusahaan perikanan (PPI), dan disebelah kanan terminal terdapat pemukiman penduduk. Terminal Kaloko yang dapat memenuhi kebutuhan transportasi darat antar Kecamatan dan Kelurahan hingga saat ini khususnya di Terminal Kaloko di Kabupaten Buton belum mendapat perhatian khusus dari segi perencanaan dan pengoperasiannya. Suasana kendaraan yang parkir tidak teratur di area terminal, ketidakteraturan ini tidak hanya terdapat di area terminal, terkadang lingkungan disekitar terminal juga terpengaruh akibat lalu lintas kendaraan dan manusia yang masuk dan keluar area terminal. Transportasi diartikan sebagai suatu usaha untuk memindahkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu benda dari suatu tempat ketempat lain, sehingga ditempat lain benda tersebut menjadi lebih berguna atau dapat berguna untuk tujuan tertentu. (Fidel Miro 2004).

Parkir adalah keadaan diam suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudi. Setiap pengendara memiliki kecenderungan untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat beraktivitas atau beraktivitas. Sehingga tempat-tempat dimana suatu kegiatan terjadi, misalnya dimana kawasan wisata tersebut membutuhkan tempat parkir. Pembangunan sejumlah bangunan atau tempat kegiatan umum seringkali tidak menyediakan lahan parkir yang memadai, sehingga mengakibatkan sebagian lebar jalan digunakan untuk parkir kendaraan (Warpani 1990). Sedangkan menurut (Morlok 1978), transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu lokasi ke lokasi lain.

Model Empat Langkah (Tamrin 2000) meliputi: Model Generasi Perjalanan adalah pemodelan transportasi yang berfungsi untuk memperkirakan dan kemudian memprediksi jumlah perjalanan yang berasal dari suatu zona daratan dan jumlah perjalanan (trips). datang kesuatu wilayah daratan dimasa yang akan datang (tahun yang direncanakan) persatuan waktu. Model Distribusi Pergerakan (Trip Distribution Models) adalah pemodelan transportasi yang menunjukkan jumlah perjalanan mulai dari zona asal yang didistribusikan ke zona tujuan atau sebaliknya. Sesuai dengan pedoman perencanaan dan pengoperasian fasilitas parkir, Direktorat Jenderal Pertanahan Transportasi 1998, parkir adalah keadaan tidak bergerak sementara suatu kendaraan. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu, baik yang dinyatakan dengan rambu-rambu maupun tidak, dan tidak semata-mata untuk tujuan menaikkan atau menurunkan orang atau barang (Direkur Jenderal Perhubungan Darat 1996).

Banyak penelitian terdahulu yang dijadikan rujukan dan digunakan dalam penelitian ini sebagai acuan dan dalam pengembangan penelitian ini. Kajian pertama menemukan hal berikut: Evaluasi Kinerja Terminal Hamid Rusdi di Kota Malang.” Pada penelitian ini peneliti melakukan penelitian terhadap sistem kinerja terminal dengan fokus Terminal Hamid Rusdi di Kota Malang. Sistem kinerja terminal yang diterapkan di terminal Kota Malang tidak jauh berbeda dengan sistem kinerja terminal di terminal Purabaya Surabaya. Penelitian ini memainkan peran teoritis dalam pengembangan teori kualitas layanan dari aspek kebutuhan pengguna dan menghasilkan atribut layanan baru (Agung Sedayu 2014). Dan studi kedua yaitu Evaluasi Kinerja Terminal Giwangan Yogyakarta”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan suara pengguna terhadap kinerja terminal Giwangan Yogyakarta. Metode penelitian berupa survei untuk mendapatkan faktor kinerja terminal, faktor kinerja disusun dengan mengacu pada prinsip terminal hijau (Prima & Alfredo 2017).artikel tersebut.

2. METODE

2.1. Lokasi penelitian

Peneliti mengambil lokasi di Terminal Kaloko, Kec.Pasarwajo, Kab. Buton karena penentuan lokasi didasarkan pada pertimbangan tertentu. Penyebab utamanya adalah seringnya terjadi kemacetan di area terminal. Lokasi ini sangat strategis, dapat dijangkau dari berbagai arah, sehingga memudahkan masyarakat untuk menjangkaunya.

2.2. Waktu penelitian

Dalam melaksanakan penelitian diperlukan waktu yang cukup untuk melaksanakan proses penelitian karena waktu penelitian sangat penting dalam upaya pengumpulan data, dalam hal ini semakin optimal waktu yang dialokasikan untuk penelitian maka semakin akurat data yang dikumpulkan dalam proses penelitian.

Untuk itu penulis menentukan waktu penelitian selama 3 bulan. Hal ini dilakukan penulis untuk mengefisienkan waktu sehingga penulis dapat mengoptimalkan bahan penelitian atau data penelitian yang akan dirangkum dalam pengolahan data berdasarkan analisis data yang telah penulis tentukan.

2.3. Teknik pengumpulan data

Pengumpulan data merupakan salah satu tahapan penting dalam penelitian yang sesuai dengan masalah yang akan diteliti. Pengumpulan data adalah suatu prosedur yang sistematis dan baku untuk memperoleh data yang dibutuhkan. Metode pengumpulan data yang diperlukan adalah sebagai berikut.

A. Pengumpulan Data Primer

Data primer adalah sumber data yang diperoleh langsung dari sumber langsung aslinya (tidak melalui media perantara). Data primer dapat berupa pendapat subjek (orang) secara individu atau kelompok, hasil pengamatan terhadap suatu objek (fisik), kejadian atau kegiatan, dan hasil tes. Berikut ini adalah jenis-jenis koleksi Bantarujeg.

B. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). Data sekunder umumnya berupa arsip (data dokumenter) yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan.

2.4. Metode Analisis Data

Analisis suatu tahapan untuk menggambarkan metode atau metode yang digunakan dalam menganalisis data yang telah berhasil dikumpulkan dianalisis untuk mengetahui kualitas Terminal Kaloko untuk kedepannya sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan, metode analisis yang akan digunakan adalah metode Longitudinal dimana Peneliti akan mengumpulkan data dengan berbagai cara, namun yang paling umum adalah survey lapangan dan analisis data yang dilakukan antara lain Analisis Kelayakan Terminal dan Analisis Arus Angkutan Terminal.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Gambaran umum

Penelitian ini dilakukan di Terminal Kaloko di Kel. Takimpo. Terminal ini merupakan terminal utama tempat pemberhentian kendaraan roda 2 dan roda 4 yang juga merupakan tempat persinggahan kendaraan antara kecamatan Wabula dan Pasarwajo.

3.2. Survei Jumlah Kendaraan

Survey ini dilakukan langsung oleh peneliti dimana peneliti turun langsung ke lokasi pada tanggal 11 Oktober 2021 sampai dengan 17 Oktober 2021 dengan tujuan untuk menghitung secara langsung jumlah kendaraan yang masuk dan parkir di area terminal dalam bentuk tabel yaitu :

Tabel 1. Volume Lalu Lintas

Waktu	Jenis Transportasi	Hari						
		Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Sabtu	Minggu
08.00-09.00	2 Roda	33	43	45	43	53	42	63
	4 Roda	11	12	19	17	14	13	12
09.00-10.00	2 Roda	39	47	44	46	62	45	68
	4 Roda	16	17	20	15	19	15	18
10.00-11.00	2 Roda	49	45	40	58	66	51	73
	4 Roda	17	13	17	14	11	15	19
11.00-12.00	2 Roda	37	44	58	41	56	48	58
	4 Roda	13	16	18	12	13	18	15

Sumber : Dokumen Pribadi

Dari hasil observasi jumlah kendaraan yang masuk ke area terminal selama 4 jam dan terhitung mulai hari Senin 11 Oktober 2021 sampai dengan 17 Oktober 2021, datanya telah ditabelkan pada tabel 4.3 terlihat bahwa jumlah kendaraan pada hari minggu lebih banyak dibandingkan dengan jumlah kendaraan pada hari Senin sampai dengan Sabtu. Jumlah kendaraan dihitung setiap jam mulai pukul 08.00 – 09.00 saat kendaraan mulai memasuki area terminal hingga pukul 11.00 – 12.00 saat kendaraan mulai meninggalkan area terminal. Berdasarkan data yang diperoleh di lapangan dari segi kapasitas kendaraan, Terminal Kaloko dapat menampung berbagai jenis angkutan umum, kendaraan roda 2 yaitu sepeda motor dan kendaraan roda 4 yaitu angkutan umum dan minibus, sebagai berikut:

- A. Sepeda motor roda dua memiliki kapasitas parkir 73 kendaraan.
B. Kendaraan roda 4 yang meliputi angkutan umum dan mini bus dengan kapasitas parkir 20 kendaraan:

Tabel 2. Jenis Arus Lalu Lintas

Jenis Kendaraan	Rute
Mini Bus	Kab. Buton – Kota Baubau
Mini Bus	Kec. Pasarwajo – Desa Wabula
Mini Bus	Kec. Pasarwajo – Desa Lasalimu

Sumber : Dokumen Pribadi

Berdasarkan pengamatan di lapangan dalam pengoperasiannya. Terminal Kaloko menggunakan jalur berikut:

A. Jalur Kota Baubau

Untuk jalur Baubau ada satu jalur yang bisa dilalui yaitu jalan yang melewati kawasan Gunung Teletabis – Gonda – Karya Baru – Samparona – kemudian masuk kawasan Kota Baubau.

B. Jalur Desa Wabula

Untuk Kec. Wabula ada satu jalur yang biasa dilalui yaitu: jalan yang melewati Dusun Wagola – Dongkala – Lipacu – Wasampela – lalu masuk ke Kawasan Wabula.

C. Jalur Desa Lasalimu

Untuk jalur Kecamatan Lasalimu ada satu jalur yang biasa dilalui yaitu jalan yang melewati Dusun Wasaga – Wolowa – Matanauwe – Kanawa – kemudian masuk ke Kawasan Lasalimu.

Kapasitas kendaraan di terminal berdasarkan data yang diperoleh dari lapangan, dari segi kapasitas kendaraan terminal Kaloko dapat menampung berbagai jenis angkutan umum seperti terlihat pada jumlah kendaraan pada tabel diatas yaitu :

- Kendaraan antar kota dan kecamatan, dengan jumlah parkir kendaraan roda 4 sebanyak 11 kendaraan.
- Kendaraan angkutan dalam kecamatan dengan total parkir 13 kendaraan roda 4, dan 73 kendaraan roda 2.
- Dari hasil observasi jumlah kendaraan di area terminal yang tiba selama 5 jam pada hari Senin 11 Oktober 2021 sampai dengan 17 Oktober 2021 dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan antar kota dan kecamatan yang masuk ke terminal adalah 11 kendaraan roda 4, sedangkan total Ada 73 kendaraan di kecamatan yang masuk terminal untuk roda 2 dan 13 kendaraan untuk roda 4.

Jadi selama 5 jam waktu penelitian, jumlah kendaraan yang masuk terminal Kaloko adalah 93 kendaraan dengan jumlah kendaraan yang bervariasi setiap jamnya.

Dari tabel 1 dapat dilihat bahwa jam puncak kendaraan yang masuk area te

rminal pada pukul 10.00 – 11.00 WITA adalah 93 kendaraan, dan untuk jam tidak sibuk terjadi antara pukul 11.00 – 12.00 WITA dengan jumlah kendaraan sebanyak 75 kendaraan. Kendaraan roda 2 lebih dominan dengan jumlah 73 kendaraan dan kendaraan roda 4 dengan jumlah 20 kendaraan.

3.3. Waktu Tunggu Terminal Kaloko

Hasil pengolahan data yang telah disurvei untuk waktu tunggu kendaraan diluar wilayah Kecamatan Pasarwajo dan Kab. Buton pada hari Senin 11 Oktober 2021 sampai dengan 17 Oktober 2021, dapat dilihat pada tabel 3 dibawah ini.

Tabel 3. Waktu Tunggu Terminal Kaloko

Times	Type Transportation
08.00-09.00	11
09.00-10.00	9
10.00-11.00	5
11.00-12.00	7
Times	32
Average	4 Kend/Jam

Sumber : Dokumen Pribadi

Dari hasil observasi jumlah kendaraan antar Kabupaten dan Kecamatan yang datang selama 5 jam pada hari Minggu 11 Oktober 2021 dapat diketahui bahwa jumlah minibus antar Kabupaten dan Kabupaten ke Kota yang termasuk dalam luas terminal adalah 11 minibus dengan jumlah kendaraan bervariasi dari 5 kendaraan sampai dengan 11 kendaraan perjam.

Jadi jumlah kendaraan yang masuk Terminal Kaloko selama 4 jam adalah 32 minibus dengan jumlah yang bervariasi dari 5 kendaraan perjam sampai 11 kendaraan perjam dengan rata-rata 4 kendaraan perjam.

Tabel 4. Waktu Tunggu Terminal Kaloko

Times	Type Transportation
08.00-09.00	3
09.00-10.00	8
10.00-11.00	5
11.00-12.00	4
Times	20
Average	4 Kend/Jam

Sumber : Dokumen Pribadi

Dari hasil observasi jumlah kendaraan antar Kabupaten dan Kecamatan yang berangkat selama 4 jam pada hari Minggu tanggal 11 Oktober 2020 dapat diketahui bahwa jumlah mini bus antar Kecamatan dan Kabupaten menuju Kota yang meninggalkan area terminal berjumlah 8 minibus dengan jumlah kendaraan bervariasi dari 4 kendaraan sampai dengan 8 kendaraan per jam.

Jadi jumlah kendaraan yang masuk terminal Kaloko selama 4 jam adalah 20 minibus dengan jumlah yang bervariasi dari 4 kendaraan per jam sampai dengan 8 kendaraan per jam dengan rata-rata 4 kendaraan per jam.

3.4. Analisis Lokasi Terminal

Analisis lokasi terminal ini bertujuan untuk mengetahui kesesuaian lokasi terminal Kaloko.

a. Aspek Spasial

Dari segi tata ruang Perda Buton di atas, dimana Terminal Kaloko berada, berada di antara:

sebuah hutan mangrove yang merupakan kawasan lindung yang terletak dititik 5 berada dibelakang Terminal Kaloko.

b. di depan terminal terdapat jalan poros antara desa Takimpo dan Wagola.

c. di sebelah kanan Terminal ada pasar utama Kaloko dan kawasan pemukiman.

d. di sebelah kiri Terminal terdapat ruko dan kawasan pemukiman.

B. Normatif.

Keberadaan terminal Kaloko tidak sesuai dengan tata ruang Perda Buton yang terletak di kawasan lindung dan pemukiman masyarakat dan pasar. Sehingga terminal Kaloko yang merupakan terminal utama kendaraan dari luar kecamatan Pasarwajo dan dalam kawasan Paswajo tidak bisa diperluas karena kondisi lahan yang minim.

Pemerintah setempat telah menyediakan kawasan terminal baru di kawasan Desa Wagola karena kawasan terminal Kaloko saat ini tidak memungkinkan namun masyarakat setempat tidak menerima dan menunjuk terminal Kaloko sebagai terminal utama.

3.5. Analisis Fasilitas Terminal

Fasilitas Terminal Tipe C Standar, berdasarkan KM. Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, yaitu:

Tabel 5. Fasilitas Terminal Kaloko

A. Kendaraan		
Ruang Parkir	AKAP	-
	AKDP	-
	AK	-
	ADES	-
	Kend. Pribadi	-
Ruang service		-
Pompa Bensin		-
Sirkulasi Kendaraan		ada
Bengkel		-
Ruang Istirahat		-
Gudang		-
Garis Parkir		-

B. Pemakai Jasa	
Ruang Tunggu	ada
Sirkulasi Manusia	ada
Kamar Mandi	-
Mushola	ada
C. Operasional	
Ruang Administrasi	-
Ruang Pengawas	ada
Loket	-
Peron	-
Retribusi	-
Ruang Infomasi	-
Ruang Pertolongan pertama	-
Ruang Kantor	-

Sumber : Dokumen Pribadi

Dari tabel di atas peneliti dapat mengambil kesimpulan, bahwa terminal kaloko masih memiliki banyak kekurangan, seperti tak adanya:

- Ruang parkir ADES
- Ruang parkir kendaraan umum
- Ruang istirahat
- Garis parkir
- Kamar mandi
- Ruang administrasi
- Loket
- Peron
- Retribusi
- Ruang informasi
- Ruang pertolongan pertama

Dengan banyaknya kekurangan fasilitas yang tak dimiliki oleh terminal Kaloko, mengakibatkan kinerja dalam terminal menjadi tidak baik salah satunya tidak adanya garis parkir yang mengakibatkan kendaraan terparkir bukan pada tempatnya.

Berdasarkan keputusan menteri perhubungan No.31/1995, untuk luas minimum terminal tipe C, yaitu :

- Terletak di wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II.
- Tersedia luas lahan sekurang kurangnya 2H.

Dari hasil yang telah diperoleh diatas, untuk Terminal Kaloko dengan luas 1.938 M2 dan untuk luas lahan terminal tipe C sekurang kurangnya 2H menurut menteri perhubungan No.31/1995, peneliti dapat mengambil kesimpulan bahwa untuk luas Terminal Kaloko sangatlah kecil dibandingkan dengan standar luas terminal tipe C yang tercantum dalam keputusan menteri perhubungan No.31/1995

3.1 Kutipan/rujukan dalam teks artikel

Setiap mengambil data atau mengutip pernyataan dari pustaka lainnya maka penulis wajib menuliskan sumber rujukannya. Rujukan atau sitasi ditulis didalam uraian/teks dengan cara nama penulis dan tahun (Irwan dan Salim, 1998). Jika penulis lebih dari dua, maka hanya dituliskan nama penulis pertama diikuti “*et al.*” (Bezuidenhout *et al.*, 2009; Roeva, 2012). Semua yang dirujuk didalam teks harus didaftarkan dibagian Daftar Pustaka, demikian juga sebaliknya, semua yang dituliskan didaftar pustaka harus dirujuk didalam teks (Wang *et al.*, 2011).

4. KESIMPULAN

Dari hasil analisis data yang telah dilakukan, pada penelitian ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

A. Kinerja terminal Kaloko di lihat dari :

- Aspek tata ruang, Terminal Kaloko berada didaerah kawasan lindung dan pemukiman masyarakat sehingga Terminal Kaloko tidak bisa untuk diperbesar.
- Fasilitas terminal, kinerja Terminal Kaloko sangatlah tidak baik dikarenakan fasilitas yang ada dalam terminal tidak memadai.

**2. Faktor yang menjadi penghambat yaitu :**

- a. Fasilitas terminal yang tidak memadai.
- b. Berada dikawasan lindung dan pemukiman dengan luas terminal yang sempit dan tidak bisa untuk diperluas.

DAFTAR PUSTAKA

- Sedayu, Agung. (2014). Performance Evaluation of Type B Terminal (Case Study of Hamid Rus Terminal in Malang City). Research Repository Maulana Malik Ibrahim State Islamic University
- Direkur Jenderal Perhubungan Darat. (1996). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Foundation Journal, Vol 1 No. 1 Page 41.
- Romadhona, Prima Juanita., & Alfredo Perdana Akbar. (2017). *Performance Evaluation of Yogyakarta Giwangan Terminal*. National Conference on Built Environment Innovation FTSP UII. Accessed from https://www.researchgate.net/publication/325542719_Evaluasi_Kinerja_Terminal_Giwangan_Yogyakarta.
- Miro, Fidel. (2004). *Perencanaan Transportasi*. Erlangga: Jakarta.
- Morlok, Edward K. (1978). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Warpani, S, (1990). *Pengelolaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Edisi II*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.