

Studi Evaluasi Kinerja Operasional Terminal Simbuang Kota Mamuju Sulawesi Barat

Ahsanul Taqwim¹, Muhammad Taufiq², Abdul Kadir Salim³, Mukhtar Thahir Syarkawi⁴, Rani Bastari Alkam⁵

^{1,2,3,4,5}Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muslim Indonesia

Jl. Urip Sumoharjo Km 05 Panaikang, Kec. Panakkukang, Kota Makassar, Sulawesi Selatan 90231

Email: ¹ahsanultaqwim@gmail.com; ²taufik221197@gmail.com; ³abdulkadir.salim@umi.ac.id

⁴mukhtartahir.sarkawi@umi.ac.id; ⁵rani.bastari@umi.ac.id

ABSTRAK

Kemacetan pada jalan yang ada di kota besar Indonesia salah satunya disebabkan oleh pertumbuhan penggunaan kendaraan yang mengakibatkan transportasi menjadi tidak efektif. Untuk membuat sistem transportasi menjadi baik dibutuhkan media untuk bertemunya antara penumpang/konsumen dan penyedia jasa transportasi/produsen yaitu terminal. Di Kota Mamuju terdapat beberapa masalah sehingga terminal belum optimal kinerjanya sehingga dibutuhkan evaluasi kinerja operasional melalui peraturan yang diatur lebih lanjut dengan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat tentang pedoman teknis kriteria penetapan kelas terminal penumpang tipe A. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi terminal apakah sudah memenuhi standar yang sudah ditetapkan atau belum. Kinerja Terminal Simbuang saat ini kurang optimal berdasarkan identifikasi yang berkaitan dengan evaluasi kondisi eksisting terminal dan evaluasi kondisi angkutan umum. Terminal Simbuang memenuhi beberapa kriteria berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 132 tahun 2015. Tetapi, masih perlu perbaikan/perawatan fasilitas pelayanan secara berkala dan penambahan fasilitas pelayanan yang belum ada, perlu memberlakukan tarif karcis sebagaimana yang telah di tentukan. Hasil analisis yang dilakukan, ada beberapa cara dapat dilakukan agar kinerja Terminal bisa optimal.

Kata Kunci: Terminal, kinerja, operasional

ABSTRACT

One of the causes of traffic congestion in major cities in Indonesia is the growth in vehicle use which results in ineffective transportation. To make the transportation system good, it requires media for the meeting between passengers / consumers and transportation service providers / producers, namely terminals. In Mamuju City, there are several problems so that the terminal's performance is not optimal so that operational performance evaluation is needed through regulations which are further regulated by the Director General of Land Transportation regarding technical guidelines for class assignment criteria for passenger terminal type A. This study aims to evaluate whether the terminal condition meets the standard. which has been set or not. The performance of Simbuang Terminal is currently not optimal based on the identification related to the evaluation of the condition of the existing terminal and the evaluation of the condition of public transport. The Simbuang Terminal meets several criteria based on the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number PM 132 of 2015. However, it still needs repair / maintenance of service facilities on a regular basis and additional service facilities that do not yet exist, it is necessary to impose ticket rates as determined. The results of the analysis carried out, there are several ways that can be done so that Terminal performance can be optimal.

Keywords: Terminal, performance, operational

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Kemacetan pada jalan-jalan yang ada di kota besar Indonesia salah satunya disebabkan oleh pertumbuhan penggunaan kendaraan. Menurut Badan Pusat Statistik Jumlah kendaraan yang terdaftar di Indonesia per tanggal 1 Januari 2018 mencapai 111 juta, atau tepatnya 111.571.239 unit kendaraan. Hal tersebut mengakibatkan transportasi menjadi tidak efektif. Untuk mengatasi hal tersebut diperlukan angkutan massal agar proses transportasi menjadi efektif. Dalam proses transportasi dibutuhkan sarana dan prasarana agar dapat mengkoordinasi proses pergerakan penumpang dan barang dengan mengatur komponen-komponennya dimana prasarana merupakan media untuk proses transportasi, sedangkan sarana merupakan alat yang digunakan dalam proses transportasi. Jadi untuk membuat sistem transportasi menjadi baik maka dibutuhkan media untuk bertemunya antara penumpang/konsumen dan penyedia jasa transportasi/ produsen yaitu terminal.

Terminal merupakan sebuah titik simpul transportasi darat. Simpul adalah tempat yang diperuntukan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara. yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Peran terminal sangat penting dalam sistem transportasi dan menjadi salah satu alternatif untuk mengurangi kemacetan. Jadi harus adanya pengoptimalan kinerja pengoperasian terminal agar dapat sesuai dengan harapan.

Kinerja operasional terminal di Indonesia memiliki persyaratan teknis dan operasional sebagai simpul transportasi yang mendukung kinerja keseluruhan sistem transportasi jalan harus dipenuhi. Persyaratan teknis dan

operasional antara lain lokasi, luas lahan, fasilitas pendukung bagi kendaraan angkutan umum, penumpang, pengelola, operator dan pihak lain yang terkait serta pergerakan arus kendaraan dan penumpang di dalam terminal dan jaringan jalan di sekitarnya. salah satu permasalahan yang sering kali terjadi di terminal yaitu Penumpang kurang memanfaatkan Terminal sebagai tempat naik turunnya penumpang, dimana keadaan terminal sering kali terlihat kosong dan jumlah penumpang yang sedikit. Begitu pun di terminal Simbuang Kota Mamuju Sulawesi Barat.

Di Kota Mamuju terdapat beberapa masalah sehingga terminal tersebut belum optimal kinerjanya sehingga dibutuhkan evaluasi kinerja operasional dari terminal tersebut yaitu Terminal Simbuang. Karena sangat pentingnya peran dari terminal pada transportasi, Maka akan dilakukan evaluasi kinerja terminal melalui peraturan (Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 tahun 2015) yang diatur lebih lanjut dengan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat tentang pedoman teknis kriteria penetapan kelas terminal penumpang tipe A. Penelitian ini melihat kondisi terminal apakah sudah memenuhi standar yang sudah ditetapkan atau belum, yaitu dari kesesuaian lokasi terminal, kebutuhan luas terminal, volume dan waktu kedatangan dan keberangkatan angkutan umum, load factor, jumlah trayek dan armada angkutan umum, waktu tunggu penumpang dan fasilitas-fasilitas pelayanan yang ada di terminal.

1.2 Rumusan Masalah

- 1) Apakah Kinerja Operasional Terminal Simbuang Kota Mamuju Sulawesi Barat telah memenuhi standar kinerja yang ditentukan?
- 2) Bagaimana alternatif pemecahan masalah dalam peningkatan kinerja operasional yang ada di Terminal Simbuang Kota Mamuju Sulawesi Barat?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dari penulisan ini adalah untuk mengetahui evaluasi kinerja operasional terminal simbuang Kota Mamuju Sulawesi Barat tersebut.

Adapun tujuan penulisan ini adalah:

- 1) Untuk mengevaluasi kinerja operasional Terminal Simbuang Kota Mamuju Sulawesi Barat terhadap standar kinerja yang ditentukan.
- 2) Untuk mengetahui alternatif pemecahan masalah dalam peningkatan kinerja operasional yang ada pada Terminal Simbuang Kota Mamuju Sulawesi Barat.

2. Metode Penelitian

2.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di kota Mamuju, provinsi Sulawesi Barat pada Terminal Simbuang Mamuju di Jalan Gatot Subroto Mamuju.

2.2 Metode Pengumpulan Data

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

2.2.1 Pengumpulan Data Primer

Data primer merupakan sumber data yang diperoleh langsung dari sumber asli (tidak melalui media perantara). Data primer dapat berupa opini subjek (orang) secara individual atau kelompok, hasil observasi terhadap suatu benda (fisik), kejadian atau kegiatan, dan hasil pengujian.

Berikut jenis pengumpulan data primer.

- 1) Observasi Lapangan
Observasi lapangan adalah metode pengumpulan data melalui pengamatan langsung atau peninjauan secara cermat dan langsung di lapangan atau lokasi

yang dijadikan studi yaitu terminal Simbuang Kota Mamuju Sulawesi Barat.

- 2) Wawancara

Digunakan untuk mengetahui pendapat, tanggapan dan saran dari setiap responden. Sebelum wawancara telah dibuat terlebih dahulu daftar pertanyaan kemudian ditujukan kepada responden.

2.2.2 Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). Data sekunder umumnya berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip (data dokumenter) yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan.

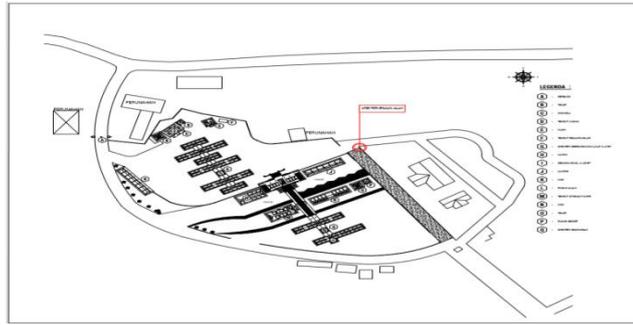
- 1) Survei Instansional yaitu teknik ini dilakukan dengan cara mendatangi instansi-instansi atau lembaga yang terkait dengan kegiatan penelitian untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan.
- 2) Studi Literatur atau Studi Kepustakaan adalah suatu teknik pengumpulan data dengan cara melihat buku-buku atau literatur, internet, dan sebagainya yang berhubungan dengan kegiatan penelitian. Studi kepustakaan ini dilakukan untuk melengkapi data yang diperoleh di lapangan, sekaligus menjadi landasan untuk mempertegas argumen yang dikeluarkan

2.2 Metode Pengolahan Data

Metodologi yang dilakukan dalam kajian ini adalah survei instansional di Terminal Simbuang. Kegiatan yang dilakukan meliputi observasi aktivitas di terminal dan diskusi dengan koordinator terminal. Diskusi dilakukan secara komprehensif bersama dengan koordinator terminal beserta jajarannya.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Gambaran Umum



Gambar 1. *Layout* Terminal Simbuang

Terminal Simbuang adalah terminal bus tipe A dan merupakan satu satunya terminal yang melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi atau yang biasa di singkat AKAP. Terminal Simbuang hanya melayani trayek dengan 2 jurusan yaitu Daya Makassar dan Palopo, Sulawesi Selatan. Dalam sistem jaringan transportasi perkotaan Kota Mamuju, terminal tersebut terletak di Jalan Abdul Malik Pattana Endeng. Pada kondisi saat ini sesuai dengan pertumbuhan dan perkembangan wilayah perkotaan Kota Mamuju lokasi Terminal Simbuang berjarak sekitar 3 km dari pusat kota. Terminal Simbuang beroperasi selama 24 jam namun memiliki waktu sibuk tertentu antara jam 17.00–21.00 WITA untuk melayani jam keberangkatan penumpang dan jam 05.00-09.00 WITA untuk melayani jam kedatangan penumpang, selain dari waktu tersebut terminal simbuang dalam kondisi sepi.

Hasil pengamatan penelitian terhadap area Terminal Simbuang, diketahui bahwa:

- Terdapat 1 (satu) pintu masuk kendaraan di Jalan Poros Majene Mamuju.
- Terdapat 1 (satu) pintu keluar kendaraan di Jalan Abdul Malik Pattana Endeng.
- Terminal Simbuang memiliki bangunan yang terdiri dari 2 pos retribusi di gerbang masuk dan keluar, kantor terminal, 6 loket pembelian karcis / PO, ruang tunggu, kantin, 16 kios, ruang istirahat

supir, ruang genset, klinik, ruang P3K, musholla, gudang dan toilet.

- Terdapat 3 area parkir di Terminal Simbuang yaitu, area parkir roda dua kantor dan pengunjung dengan pola parkir 90° , area parkir roda empat dengan pola parkir 45° dan area parkir bus kedatangan dan keberangkatan dengan pola parkir 90° .
- Area selter keberangkatan bus memiliki 14 SRP bus dengan pola parkir 90° , sedangkan area selter kedatangan bus memiliki 8 SRP bus dengan pola parkir 90° .

3.1.1 Jabatan dan fungsi personil tipe A simbuang secara nomartif

- Koordinator
- Pengelola Adm Perkantoran
- Pengelola Teknologi Informasi
- K3 (Keamanan, Kebersihan dan Kesehatan lingkungan Kerja)
- Petugas Pencatatan, penerimaan, penyimpanan, inventarisasi dan pengeluaran barang
- Pengatur Lalu lintas
- Teknisi Terminal

3.1.2 Data Pegawai Terminal Tipe A Simbuang

Pertanggal 8 Juni 2019, sebelum turunnya SPT No.kp.004/8/139/bptd XIX/2019, jumlah petugas yang melaksanakan kegiatan sebanyak 38 (tiga puluh delapan) personil, terdiri dari 11 Aparatur Sipil Negara dan 27 PPNPN. Setelah terbitnya SPT No.kp.004/8/139/bptdXIX/2019 Data personil Terminal Tipe A Simbuang

berkurang sebanyak 2 (dua) personil, 2 Personil berstatus PPNPN. Jumlah personil Terminal Tipe A Simbuang berstatus ASN sebanyak 11 (sebelas) personil dan jumlah personil yang

berstatus PPNPN sebanyak 27 personil sehingga total personil sampai pada laporan ini dibuat sebanyak 38 (tiga puluh delapan) personil.

Tabel 1 Komposisi Aparatur Sipil Negara Terminal Tipe A Simbuang

PANGKAT	GOL./RUANG	JUMLAH	JABATAN	JUMLAH
Penata Muda Tk.I	III.b	6	Korsatpel	1
			Pengelola Teknologi Informasi	1
			Teknisi Terminal	1
			K3 (Keamanan,Kebersihan & Kesehatan lingk.Kerja)	2
			Pengatur Lalu Lintas	1
Penata Muda	III.a	4	Teknisi Terminal	1
			K3 (Keamanan,Kebersihan & Kesehatan lingk.Kerja)	1
Pengatur Muda TK.I	II.b	1	Pengatur Lalu Lintas	2
			Pengadministrasi umum	1
TOTAL		11		11

Tabel 2 Komposisi PPNPN Terminal Tipe A Simbuang

	PENDIDIKAN	JUMLAH	JABATAN	JUMLAH
PPNPN	S1	14	Jasa Keahlian Teknis Lainnya/Adm	12
			Keamanan	1
	D3	2	Jasa Keahlian Teknis Lainnya/Adm	2
			Jasa Keahlian Teknis Lainnya/Adm	2
	SMA/Sederajat	11	Keamanan	7
Kebersihan			3	
TOTAL		27		27

3.1.3 Kegiatan Petugas Operasional Terminal Tipe A Simbuang

- Petugas Lalu Lintas yang ada di Area Keberangkatan mengarahkan/memandu Kendaraan Bus agar terparkir rapi dalam area keberangkatan Terminal Tipe A Simbuang
- Petugas Lalu Lintas yang ada di Area Kedatangan mengarahkan/ memandu Kendaraan Bus agar terparkir rapi dalam area kedatangan Terminal Tipe A Simbuang.
- Petugas Lalu Lintas di halaman parkir mengarahkan/memandu kendaraan penumpang agar terparkir rapi.
- Petugas di pos pengawasan meminta dan memeriksa kelengkapan dokumen Kendaraan sekaligus pencatatan data kendaraan untuk pengimputan data.
- Kegiatan Angleb TTA Simbuang 2019

- Apel pagi
- Jumat bersih

3.2 Hasil Analisa Eksisting

3.2.1 Analisa Fasilitas Terminal

Fasilitas terminal terbagi menjadi fasilitas utama dan fasilitas pendukung. Fasilitas utama terdiri dari jalur pemberangkatan, kendaraan umum, jalur kedatangan kendaraan umum, tempat parkir kendaraan umum, bangunan kantor terminal, tempat tunggu calon penumpang dan pengantar, menara pengawas, loket penjualan tiket, penandaan/rambu-rambu, pelataran parkir kendaraan, media informasi visual dan audio, tempat berkumpul darurat, jalur evakuasi bencana dalam terminal Fasilitas penunjang terdiri dari kamar kecil/toilet, Musholah, kios/kantin, ruang pengobatan, ruang informasi dan pengaduan, telepon umum, tempat

penitipan barang dan taman.

a. Fasilitas utama

Analisis fasilitas utama berdasarkan eksisting dengan peraturan yang ada. Dilihat dari perbandingan eksisting yang ada maka dapat disimpulkan bahwa diantara 12 fasilitas di atas ada 10 fasilitas yang sudah memenuhi kinerja dan hanya ada 2 fasilitas yang tidak memenuhi kinerja fasilitas terminal maka didapatkan nilai persentase kinerja fasilitas sebanyak 83 %.

b. Fasilitas penunjang

Analisis penunjang berdasarkan keadaan eksisting dengan peraturan

yang berlaku. Dilihat dari perbandingan eksisting yang ada maka dapat disimpulkan bahwa diantara 8 fasilitas di atas ada 5 fasilitas yang sudah memenuhi kinerja dan hanya ada 3 fasilitas yang tidak memenuhi kinerja fasilitas terminal maka didapatkan nilai persentase kinerja fasilitas sebanyak 62 %.

3.2.2 Analisa Pengawasan Terminal

Analisis pengawasan berdasarkan keadaan eksisting akan dijabarkan pada tabel dibawah:

Tabel 3 Analisis pengawasan terminal simbuang

NO.	PENGAWASAN	ANALISIS
1	Pemantauan pelaksanaan tarif harga tiket penumpang	Sudah dilakukan pemantauan pelaksanaan tarif harga tiket penumpang
2	Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan	Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan dilakukan setiap saat.
3	Pemeriksaan kendaraan yang secara jelas tidak memenuhi kelayakan jalan	Pemeriksaan kendaraan yang secara jelas tidak memenuhi kelayakan jalan sudah dilakukan dan apabila terdapat kendaraan yang tidak layak jalan maka tidak akan di beri izin jalan
4	Pemeriksaan batas kapasitas muatan yang diijinkan	Sudah dilakukan pemeriksaan batas kapasitas muatan yang diijinkan
5	Pemeriksaan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan	Sudah dilakukan Pemeriksaan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan
6	Pencatatan dan pelaporan pelanggaran yang terjadi	Sudah dilakukan Pencatatan dan pelaporan pelanggaran yang terjadi
7	Pemeriksaan kewajiban pengusaha angkutan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku	Sudah dilakukan Pemeriksaan kewajiban pengusaha angkutan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku
8	Pemantauan pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai dengan peruntukannya	Sudah dilakukan Pemantauan pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai dengan peruntukannya
9	Pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat	Sudah dilakukan Pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat

Dilihat dari peraturan dan eksisting yang ada dapat disimpulkan bahwa pengawasan terminal sudah berjalan dengan baik hal tersebut dilihat dari hasil kerja petugas terminal yang mampu mengawasi/memeriksa semua persiapan dengan baik, maka dari itu didapatkan

nilai persentase kinerja pengawasan sebanyak 100 %.

3.2.3 Analisa Pelaksanaan operasional

Analisis Pelaksanaan Pengoperasian berdasarkan keadaan eksisting akan dijabarkan pada tabel dibawah:

Tabel 4 Analisis pelaksanaan pengoperasian Terminal Simbuang

NO	PELAKSANAAN PENGOPERASIAN	ANALISIS	KETERANGAN
1	Pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan bus di dalam terminal	Sudah ada	Kendaraan bus diarahkan ke palataran parkir oleh petugas terminal untuk menaikkan penumpang.
2	Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan	Sudah ada	Pengaturan penjadwalan kendaraan yang datang dan berangkat oleh petugas terminal tidak sesuai dengan kondisi yang ada di terminal dimana kendaraan yang datang dan berangkat lebih lambat dari waktu yang ditentukan.
3	Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang	Belum ada	di terminal simbuang tidak melakukan pemberitahuan pemberangkatan dan kedatangan secara audio di karenakan keterbatasan fasilitas
4	Pengaturan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal	Sudah ada	Petugas terminal melakukan pengaturan lalu lintas secara tertib pada jalur pemisahan antara jalur bus, dan jalur kendaraan pribadi

Dilihat dari kinerja eksisting yang ada pada terminal simbuang maka dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pengoperasian terminal simbuang sudah berjalan sesuai semestinya dengan nilai persentase kinerja sebanyak 75 %.

3.2.4 Analisa Pengawasan Terminal

Analisis pengawasan berdasarkan keadaan eksisting akan dijabarkan pada tabel dibawah:

Tabel 5 Analisis pemeliharaan Terminal Simbuang

No.	Pemeliharaan Terminal	Analisis
1	Menjaga kebersihan bangunan beserta perbaikannya	bangunan kantor terminal sudah dalam kondisi yang baik dan terawat juga selalu dalam kondisi bersih karna adanya pengadaan pembersihan seminggu sekali (jumat bersih)
2	Menjaga kebersihan pelataran terminal, perawatan tanda – tanda dan perkerasan pelataran	Kondisi baik dan terenovasi juga selalu dalam kondisi bersih karna adanya pengadaan pembersihan seminggu sekali (jumat bersih)
3	Merawat saluran – saluran air yang ada	Perawatan saluran –saluran air seperti pipa-pipa air dan saluran pembuangan sudah cukup baik karena tidak terjadi kebocoran dan penyumbatan.
4	Merawat instalasi listrik dan lampu –lampu penerangan	Untuk di area bangunan terminal instalasi listrik dan lampu-lampu dalam kondisi baik, sedangkan area sekitar terminal masih perlu penambahan lampu penerangan.
5	Menjaga dan merawat alat komunikasi	Perawatan alat komunikasi tidak di lakukan karena tidak ada ketersediaan alat komunikasi terminal.
6	Menyediakan dan merawat sistem hydrant atau alat pemadam kebakaran lainnya yang siap pakai	Penyediaan tersebut belum ada dikarenakan keterbatasan fasilitas seperti hydrant,alat pemadam kebakaran dan lain-lain.

Dilihat dari kinerja eksisting yang ada pada terminal simbuang maka dapat disimpulkan bahwa diantara 6 poin diatas,2 diantaranya belum memenuhi kinerja namun ada 4 sudah berjalan sesuai semestinya maka dari itu

didapatkan nilai persentase kinerja pemeliharaan terminal sebanyak 66 %.

3.2.5 Analisa Pendapatan Terminal

Untuk pendapatan terminal belum ada

pemasukan karena masih dalam proses peralihan dari dishub ke kemenhub sehingga terminal simbuang saat ini belum memberlakukan tarif pembayaran seperti pembayaran karcis diloket dan tarif kios. Jadi dilihat dari kondisi eksisting dari pendapatan terminal simbuang yang belum ada pemasukannya maka didapatkan belum memenuhi kinerja yang ada.

3.2.6 Analisa Penjadwalan Kedatangan dan Keberangkatan

Terminal Simbuang mempunyai jadwal keberangkatan dan kedatangan tertentu yaitu jadwal keberangkatan dengan 2 trayek mamuju makassar jam 18.30 dan mamuju palopo jam 16.00 sedangkan

jadwal kedatangan pada 2 trayek makassar mamuju jam 05.00 dan palopo mamuju 02.30. Namun kondisi eksistingnya tidak sesuai dengan jadwal yang ada di terminal, maka dari itu kendaraan bus diterminal simbuang tidak konsisten dengan jadwal yang ditentukan.

3.2.7 Analisa Hasil Wawancara

Untuk mendapatkan permasalahan diterminal merangkum dan menganalisis dhasil wawancara pemerintah, penumpang bus dan sopir bus. Berdasarkan persepsi pemerintah, penumpang dan sopir bus maka dianalisis permasalahan yang ada di terminal dijabarkan pada tabel dibawah ini:

Tabel 6 Analisa hasil wawancara

No	Variabel	Persepsi pemerintah	Persepsi penumpang	Persepsi sopir bus	Analisis
1	Tingkat pelayanan terminal	<ol style="list-style-type: none"> Kurang disiplinnya sopir bus dalam hal waktu menurunkan dan menaikkan penumpang. Kurang disiplinnya para pengguna kendaraan umum dan kendaraan pengantar. 	<ol style="list-style-type: none"> Waktu tunggu bus yang lama kurangnya ketersediaan tempat duduk di ruang tunggu waktu kedatangan dan keberangkatan bus yang tidak jelas. di area kedatangan bus terdapat banyak ojek yang mengganggu kenyamanan saat turun dari bus kurang bervariasinya pedagang/kios di area ruang tunggu. 	<p>Mempermasalahkan kondisi fasilitas yang ada di dalam terminal belum lengkap seperti :</p> <ol style="list-style-type: none"> tidak ada tempat perbengkelan dan doorsmeer tidak ada tempat rumah makan 	<p>Analisis tingkat pelayanan di terminal Simbuang mamuju masih belum maksimal, hal ini dilihat dari masih banyak keluhan dari pihak pemerinta, penumpang dan sopir bus.</p>
2	Permasalahan lain yang ada di terminal	Kurangnya activity support disekitar lingkungan terminal	Sarana dan prasarana/fasilitas yang belum cukup memadai.	jalur keluar masuk di area kedatangan yang masih rusak dan bergelombang	<p>Analisis permasalahan terminal adalah Kurangnya activity support yang termasuk di dalamnya peningkatan animo masyarakat unuk pergi ke terminal dan menggunakan jasa angkutan bus</p>

3.3 Analisa Karakteristik Terminal

Analisa ini berdasarkan data sekunder dan data primer survei yang dilakukan selama satu minggu

3.3.1 Volume Bus

Tabel 7 Volume keberangkatan satu minggu

No	Hari/Tanggal	Volume Bus (Kendaraan)			
		AKAP	AKAP LINTASAN	AKDP	AKDP LINTASAN
1	Senin, 8 Juli 2019	12	45	5	0
2	Selasa, 9 Juli 2019	9	42	6	0
3	Rabu, 10 Juli 2019	10	44	5	0
4	Kamis, 11 Juli 2019	10	54	6	0
5	Jum'at, 12 Juli 2019	12	43	5	0
6	Sabtu, 13 Juli 2019	11	51	6	0
7	Minggu, 14 Juli 2019	10	39	3	0

Diketahui volume keberangkatan bus AKAP tertinggi adalah hari Senin dan Jumat dengan 12 kendaraan, AKAP Lintasan tertinggi adalah hari Kamis

dengan 54 kendaraan, AKDP tertinggi adalah Selasa, Kamis dan Sabtu dengan jumlah 6 kendaraan, AKDP Lintasan tanpa kendaraan

Tabel 8 Volume kedatangan satu minggu

No	Hari/Tanggal	Volume Bus (Kendaraan)			
		AKAP	AKAP LINTASAN	AKDP	AKDP LINTASAN
1	Senin, 8 Juli 2019	13	45	6	0
2	Selasa, 9 Juli 2019	11	42	5	0
3	Rabu, 10 Juli 2019	10	44	6	0
4	Kamis, 11 Juli 2019	10	54	5	0
5	Jum'at, 12 Juli 2019	10	43	6	0
6	Sabtu, 13 Juli 2019	11	51	5	0
7	Minggu, 14 Juli 2019	8	39	3	0

Kedatangan bus AKAP tertinggi adalah hari Senin dengan 13 kendaraan, AKAP Lintasan tertinggi adalah hari Kamis dengan 54 kendaraan, AKDP tertinggi

adalah hari Senin, Rabu dan Jumat dengan jumlah 6 kendaraan, AKDP Lintasan tanpa kendaraan.

3.3.2 Waktu Antara (Time Headway)

Tabel 9 Time headway keberangkatan bus satu minggu

No	Hari/Tanggal	Waktu Antara Bus (Kendaraan)			
		AKAP	AKAP LINTASAN	AKDP	AKDP LINTASAN
1	Senin, 8 Juli 2019	11.9	31	102	0
2	Selasa, 9 Juli 2019	1.5	29.5	85	0
3	Rabu, 10 Juli 2019	1.5	29.4	102	0
4	Kamis, 11 Juli 2019	5.6	23.5	85	0
5	Jum'at, 12 Juli 2019	1.6	30.4	102	0
6	Sabtu, 13 Juli 2019	6.6	24.2	85	0
7	Minggu, 14 Juli 2019	2.2	31	120	0

Time headway keberangkatan per hari, Kendaraan AKAP tertinggi terjadi pada hari Senin dengan rata – rata time headway sebesar 11.9 menit dan time headway keberangkatan kendaraan AKAP terendah terjadi pada hari Selasa dan Rabu dengan rata – rata time headway sebesar 1.5 menit. Untuk Kendaraan AKAP Lintasan tertinggi terjadi pada hari Senin dan Minggu

dengan rata – rata time headway sebesar 31 menit dan time headway kendaraan AKAP Lintasan terendah terjadi pada hari Kamis dengan rata – rata time headway sebesar 23.5 menit. Sementara Kendaraan AKDP tertinggi terjadi pada hari Minggu dengan rata – rata time headway sebesar 120 menit dan time headway kendaraan AKDP terendah terjadi pada hari Selasa Kamis dan Sabtu

dengan rata – rata time headway sebesar 85 menit.

Tabel 10 Time Headway Kedatangan bus satu minggu

No	Hari/Tanggal	AKAP	Time Headway Rerata per Hari (menit)		
			AKAP LINTASAN	AKDP	AKDP LINTASAN
1	Senin, 8 Juli 2019	20.1	31	40	0
2	Selasa, 9 Juli 2019	8.7	29.5	48	0
3	Rabu, 10 Juli 2019	10.3	29.4	40	0
4	Kamis, 11 Juli 2019	16.5	23.5	48	0
5	Jum'at, 12 Juli 2019	20	30.4	40	0
6	Sabtu, 13 Juli 2019	11.5	24.2	48	0
7	Minggu, 14 Juli 2019	7.5	31	60	0

Time headway kedatangan per hari, Kendaraan AKAP tertinggi terjadi pada hari Senin dengan rata – rata time headway sebesar 20.1 menit dan time headway kendaraan AKAP terendah terjadi pada hari Minggu dengan rata – rata time headway sebesar 7.5 menit.. Untuk Kendaraan AKAP Lintasan tertinggi terjadi pada hari Senin dan Minggu dengan rata – rata time headway sebesar 31 menit dan time headway kendaraan AKAP Lintasan terendah terjadi pada hari Kamis dengan rata – rata time headway sebesar 23.5 menit. Sementara Kendaraan AKDP tertinggi

terjadi pada hari Minggu dengan rata – rata time headway sebesar 60 menit dan time headway kendaraan AKDP terendah terjadi pada hari Senin Rabu dan Jumat dengan rata – rata time headway sebesar 40 menit.

Maka dari pengamatan dan perhitungan yang dilakukan didapatkan bahwa rasio kendaraan yang berangkat dan datang cenderung dalam keadaan baik baik saja sehingga tidak terjadi delay pada kendaraan dan tidak mengakibatkan kepadatan pada terminal baik yang datang maupun berangkat.

3.3.3 Volume Penumpang

Tabel 11 Volume Keberangkatan Penumpang

No	Hari/Tanggal	Volume Penumpang(orang)			
		AKAP	AKAP LINTASAN	AKDP	AKDP LINTASAN
1	Senin, 8 Juli 2019	277	1148	18	0
2	Selasa, 9 Juli 2019	202	969	14	0
3	Rabu, 10 Juli 2019	228	1012	5	0
4	Kamis, 11 Juli 2019	249	1327	20	0
5	Jum'at, 12 Juli 2019	311	992	12	0
6	Sabtu, 13 Juli 2019	302	1225	15	0
7	Minggu, 14 Juli 2019	231	1158	8	0

Volume keberangkatan penumpang Kendaraan AKAP tertinggi terjadi pada hari Jumat dengan 311 orang dan Volume keberangkatan penumpang kendaraan AKAP terendah terjadi pada hari Selasa dengan 202 orang. Untuk Kendaraan AKAP Lintasan tertinggi terjadi pada hari Kamis dengan 1327

orang dan volume penumpang kendaraan AKAP Lintasan terendah terjadi pada hari Selasa dengan 969 orang. Sementara Kendaraan AKDP tertinggi terjadi pada hari Kamis dengan 20 orang dan volume penumpang kendaraan AKDP terendah terjadi pada hari Rabu dengan 5 orang.

Tabel 12 Volume Kedatangan Penumpang

No	Hari/Tanggal	Volume Penumpang(orang)			
		AKAP	AKAP LINTASAN	AKDP	AKDP LINTASAN
1	Senin, 8 Juli 2019	363	1148	25	0
2	Selasa, 9 Juli 2019	289	969	17	0
3	Rabu, 10 Juli 2019	238	1012	31	0
4	Kamis, 11 Juli 2019	207	1327	20	0
5	Jum'at, 12 Juli 2019	235	992	16	0
6	Sabtu, 13 Juli 2019	259	1225	19	0
7	Minggu, 14 Juli 2019	211	1158	20	0

Volume kedatangan penumpang Kendaraan AKAP tertinggi terjadi pada hari senin dengan 363 orang dan Volume kedatangan penumpang kendaraan AKAP terendah terjadi pada hari Kamis dengan 207 orang. Untuk Kendaraan AKAP Lintasan tertinggi terjadi pada hari Kamis dengan 1327 orang dan volume penumpang kendaraan AKAP Lintasan terendah terjadi pada hari Selasa dengan 969 orang. Sementara Kendaraan AKDP tertinggi terjadi pada hari Rabu dengan 31 orang dan volume penumpang

kendaraan AKDP terendah terjadi pada hari Jumat dengan 16 orang.

Dilihat dari data di atas bahwa hari jumat menunjukkan volume penumpang keberangkatan kendaraan bus tertinggi hal ini di akibatkan karna hari tersebut merupakan akhir pekan sehingga banyak yang melakukan perjalanan liburan dan sedangkan di hari senin pagi menunjukkan volume penumpang kedatangan kendaraan bus tertinggi di karnakan aktivitas pekerjaan pada hari senin akan berjalan.

3.3.4 Tingkat Okupansi Penumpang

Tabel 13 Tingkat okupansi keberangkatan penumpang

No	Hari/Tanggal	AKAP			AKAP Lintasan			AKDP		
		Jmlh Pnp (org)	Kaps. Kursi (seat)	Tingkat Okupansi Pnp (%)	Jmlh Pnp (org)	Kaps. Kursi (seat)	Tingkat Okupansi Pnp (%)	Jmlh Pnp (org)	Kaps. Kursi (seat)	Tingkat Okupansi Pnp (%)
1	Senin, 8 Juli 2019	277	315	88%	1148	1496	77%	18	105	17%
2	Selasa, 9 Juli 2019	202	248	81%	969	1321	73%	14	134	10%
3	Rabu, 10 Juli 2019	228	272	84%	1012	1389	73%	5	105	4%
4	Kamis, 11 Juli 2019	249	288	86%	1327	1752	75%	20	134	15%
5	Jum'at, 12 Juli 2019	311	340	91%	992	1399	70%	12	105	11%
6	Sabtu, 13 Juli 2019	302	314	96%	1225	1551	79%	15	134	11%
7	Minggu, 14 Juli 2019	231	273	85%	1158	1315	88%	8	65	12%
Jumlah rata-rata		257	292	88%	1118	1460	77%	13	112	11%

Tingkat Okupansi Keberangkatan Penumpang Kendaraan AKAP tertinggi terjadi pada hari Sabtu dengan persentase 96 % dan Tingkat Okupansi Keberangkatan Penumpang kendaraan AKAP terendah terjadi pada hari Selasa dengan persentase 81%. Untuk Kendaraan AKAP Lintasan tertinggi terjadi pada hari Minggu dengan persentase 88 % dan Tingkat Okupansi

Keberangkatan Penumpang kendaraan AKAP Lintasan terendah terjadi pada hari Jumat dengan persentase 70 %. Sementara Kendaraan AKDP tertinggi terjadi pada hari Senin dengan persentase 17 % dan Tingkat Okupansi Keberangkatan Penumpang kendaraan AKDP terendah terjadi pada hari Rabu dengan persentase 4 %.

Tabel 14 Tingkat Okupansi Kedatangan Penumpang

No	Hari/Tanggal	AKAP			AKAP Lintasan			AKDP		
		Jmlh Pnp (org)	Kaps. Kursi (seat)	Tingkat Okupansi Pnp (%)	Jmlh Pnp (org)	Kaps. Kursi (seat)	Tingkat Okupansi Pnp (%)	Jmlh Pnp (org)	Kaps. Kursi (seat)	Tingkat Okupansi Pnp (%)
1	Senin, 8 Juli 2019	363	364	99%	1148	1496	77%	25	134	18%
2	Selasa, 9 Juli 2019	289	323	89%	969	1321	73%	17	105	16%
3	Rabu, 10 Juli 2019	238	274	86%	1012	1389	73%	31	134	23%
4	Kamis, 11 Juli 2019	207	289	71%	1327	1753	75%	20	105	19%
5	Jum'at, 12 Juli 2019	235	280	83%	992	1399	70%	16	134	11%
6	Sabtu, 13 Juli 2019	259	280	92%	1225	1551	79%	19	105	18%
7	Minggu, 14 Juli 2019	211	214	98%	1158	1315	88%	20	69	28%
Jumlah rata-rata		257	289	88%	1118	1460	77%	21	112	18%

Tingkat Okupansi Kedatangan Penumpang Kendaraan AKAP tertinggi terjadi pada hari Senin dengan persentase 99% dan Tingkat Okupansi

Keberangkatan Penumpang kendaraan AKAP terendah terjadi pada hari Kamis dengan persentase 71%. Untuk Kendaraan AKAP Lintasan tertinggi terjadi pada

hari Minggu dengan persentase 88 % dan Tingkat Okupansi Kedatangan Penumpang kendaraan AKAP Lintasan terendah terjadi pada hari Jumat dengan persentase 70 %. Sementara Kendaraan

AKDP tertinggi terjadi pada hari Minggu dengan persentase 28 % dan Tingkat Okupansi Kedatangan Penumpang kendaraan AKDP terendah terjadi pada hari Jumat dengan persentase 11 %.

4.3.5 Volume Parkir

Tabel 15 Volume parkir kendaraan pengunjung

No	Hari/Tanggal	Volume Parkir Pengunjung	
		Roda Dua (kendaraan)	Roda Empat (kendaraan)
1	Senin, 8 Juli 2019	196	190
2	Selasa, 9 Juli 2019	197	192
3	Rabu, 10 Juli 2019	182	167
4	Kamis, 11 Juli 2019	187	179
5	Jum'at, 12 Juli 2019	237	206
6	Sabtu, 13 Juli 2019	189	183
7	Minggu, 14 Juli 2019	163	157

Diketahui volume parkir kendaraan pengunjung roda dua tertinggi adalah hari Jumat dengan volume sebanyak 237 kendaraan dan volume terendah adalah hari Minggu dengan jumlah kendaraan sebanyak 163 kendaraan. Sedangkan, volume parkir tertinggi untuk roda empat adalah pada hari Jumat sebanyak 206

kendaraan dan terendah adalah pada hari Minggu dengan jumlah kendaraan sebanyak 157 kendaraan. Jadi volume kendaraan roda dua dan roda empat terjadi kepadatan pada hari senin karena tidak di pisahkannya lahan parkir kendaraan roda dua dan roda empat.

Tabel 16 Volume parkir keberangkatan kendaraan bus

No	Hari/Tanggal	Volume Parkir Bus	
		AKAP (kendaraan)	AKDP (kendaraan)
1	Senin, 8 Juli 2019	12	0
2	Selasa, 9 Juli 2019	9	0
3	Rabu, 10 Juli 2019	10	0
4	Kamis, 11 Juli 2019	10	0
5	Jum'at, 12 Juli 2019	12	0
6	Sabtu, 13 Juli 2019	11	0
7	Minggu, 14 Juli 2019	10	0

Diketahui volume Parkir Keberangkatan Kendaraan Bus AKAP tertinggi adalah hari Senin dan Jumat dengan volume sebanyak 12 kendaraan dan volume terendah adalah hari Selasa dengan

jumlah kendaraan sebanyak 9 kendaraan. Sedangkan, Volume Parkir Keberangkatan Kendaraan Bus AKDP tidak ada dikarenakan bus ini hanya melakukan lintasan saja.

Tabel 17 Volume parkir kedatangan kendaraan bus

No	Hari/Tanggal	Volume Parkir Bus	
		AKAP (kendaraan)	AKDP (kendaraan)
1	Senin, 8 Juli 2019	13	0
2	Selasa, 9 Juli 2019	11	0
3	Rabu, 10 Juli 2019	10	0
4	Kamis, 11 Juli 2019	10	0
5	Jum'at, 12 Juli 2019	10	0
6	Sabtu, 13 Juli 2019	11	0
7	Minggu, 14 Juli 2019	8	0

Diketahui volume Parkir Kedatangan Kendaraan Bus AKAP tertinggi adalah hari Senin dengan volume sebanyak 13 kendaraan dan volume terendah adalah hari Minggu dengan jumlah kendaraan sebanyak 8 kendaraan. Sedangkan, Volume Parkir Keberangkatan

Kendaraan Bus AKDP tidak ada dikarenakan bus ini hanya melakukan lintasan saja. Dilihat dari kesesuaian jumlah volume bus yang melakukan parkir dan durasi parkir bus yang cukup normal maka penggunaan lahan parkir bus cenderung seimbang.

3.3.6 Durasi Parkir

Tabel 18 Durasi parkir kendaraan pengunjung

No	Hari/Tanggal	Durasi Parkir Pengunjung	
		Roda Dua (menit)	Roda Empat (menit)
1	Senin, 8 Juli 2019	41,33	11,50
2	Selasa, 9 Juli 2019	39,24	10,03
3	Rabu, 10 Juli 2019	45,20	10,11
4	Kamis, 11 Juli 2019	29,53	9,42
5	Jum'at, 12 Juli 2019	38,37	10,01
6	Sabtu, 13 Juli 2019	39,48	11,34
7	Minggu, 14 Juli 2019	40,04	9,32

Pada analisis perhitungan durasi rata-rata, rata-rata dalam seminggu kendaraan pengunjung menghabiskan waktu dibawah 1 jam untuk parkir. Durasi rata-rata parkir roda dua tertinggi terjadi pada hari Rabu selama 45,20 menit dan durasi rata rata parkir roda empat tertinggi terjadi pada hari Senin selama 11,50 menit.

Dari hasil pengamatan dan perhitungan maka di dapatkan Durasi parkir pengunjung yang terbilang singkat hanya menghabiskan waktu di bawah 1 jam untuk parkir hal ini berhubungan dengan jadwal keberangkatan dan kedatangan kendaraan penumpang.

Tabel 19 Durasi parkir keberangkatan kendaraan bus

	Hari/Tanggal	Durasi Parkir rata-rata Bus	
		AKAP (menit)	AKDP (menit)
1	Senin, 8 Juli 2019	59,08	0
2	Selasa, 9 Juli 2019	53,46	0
3	Rabu, 10 Juli 2019	47,33	0
4	Kamis, 11 Juli 2019	49,21	0
5	Jum'at, 12 Juli 2019	58,37	0
6	Sabtu, 13 Juli 2019	52,55	0
7	Minggu, 14 Juli 2019	50,07	0

Pada analisis perhitungan durasi parkir keberangkatan bus rata-rata dalam seminggu menghabiskan waktu dibawah 1 jam untuk parkir. Durasi rata – rata parkir bus AKAP tertinggi terjadi pada hari Senin selama 59,08 menit dan durasi terendah terjadi pada hari Rabu selama 47,33 menit. Sedangkan durasi rata-rata parkir keberangkatan Kendaraan Bus AKDP tidak ada dikarenakan bus ini hanya melakukan lintasan saja.

Tabel 20 Durasi parkir kedatangan kendaraan bus

No	Hari/Tanggal	Durasi Parkir rata-rata Bus	
		AKAP (menit)	AKDP (menit)
1	Senin, 8 Juli 2019	11,08	0
2	Selasa, 9 Juli 2019	10,90	0
3	Rabu, 10 Juli 2019	8,45	0
4	Kamis, 11 Juli 2019	9,41	0
5	Jum'at, 12 Juli 2019	11,32	0
6	Sabtu, 13 Juli 2019	10,21	0

7	Minggu, 14 Juli 2019	9,57	0
<p>Pada analisis perhitungan durasi parkir kedatangan bus rata-rata dalam seminggu menghabiskan waktu dibawah 1 jam untuk parkir. Durasi rata – rata parkir bus AKAP tertinggi terjadi pada hari Jumat selama 11,32 menit dan durasi terendah terjadi pada hari Kamis selama 9,41 menit. Sedangkan durasi rata-rata parkir kedatangan kendaraan.</p>		<p>keberangkatan di atas menunjukkan bahwa durasi parkir yang terbilang singkat yang cenderung normal maka penggunaan lahan parkir bus pun cenderung seimbang.</p>	
<p>Bus AKDP tidak ada dikarenakan bus ini hanya melakukan lintasan saja. Dilihat dari data durasi parkir kendaraan bus di selter kedatangan dan selter</p>		<p>3.3.7 Kebutuhan Luas Parkir Petak parkir selanjutnya dapat dicari dengan menggunakan persamaan 2.7 ruang parkir (SRP) yang dipakai adalah luas bus AKAP 47.5 m². Berikut ini adalah perhitungan luasan parkir yang dibutuhkan di area parkir Terminal.</p>	

Tabel 21 Luas petak parkir yang dibutuhkan di selter keberangkatan AKAP

Parkir	Jumlah Bus	Konvensi Luas (m ² /unit)	Luas Yang Dibutuhkan (m ²)
	A	B	AxB
Menaikkan penumpang	12	47.5	570
Total			570

Jadi luas parkir petak yang dibutuhkan di selter keberangkatan adalah 570 m²,

yang meliputi kebutuhan parkir untuk menaikkan penumpang.

Tabel 22 Luas petak parkir yang dibutuhkan di selter kedatangan AKAP

Parkir	Jumlah Bus	Konvensi Luas (m ² /unit)	Luas Yang Dibutuhkan (m ²)
	A	B	AxB
Menurunkan penumpang	13	47.5	617.5
Total			617.5

Jadi luas parkir petak yang dibutuhkan di selter keberangkatan adalah 617.5

m², yang meliputi kebutuhan parkir untuk menurunkan penumpang.

Tabel 23 Rekapitan kebutuhan jumlah bus dan luas petak parkir

Area	Jumlah Bus	Konvensi Luas (m ² /unit)	Luas Yang Dibutuhkan (m ²)
	A	B	AxB
Selter keberangkatan	12	47.5	507
Selter kedatangan	13	47.5	617.5
Total			1187.5

Kebutuhan luas parkir AKAP di terminal simbuang pada selter kedatangan dan selter keberangkatan keseluruhan berdasarkan survei lapangan (eksisting) sebesar 1187.5 m². Jadi luasan parkir saat ini yang ada masih mencukupi kebutuhan parkir di terminal simbuang di hari biasa dan di waktu padat.

4. Penutup

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan, diperoleh beberapa kesimpulan yaitu.

- 1) Kinerja Terminal Simbuang saat ini kurang optimal berdasarkan identifikasi yang berkaitan dengan evaluasi kondisi eksisting terminal dan evaluasi kondisi angkutan

umum. Terminal Simbuang sudah memenuhi beberapa kriteria berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 tahun 2015. Tetapi, masih perlu perbaikan/perawatan pada fasilitas pelayanan secara berkala dan penambahan fasilitas pelayanan yang belum ada juga perlu memberlakukan tarif karcis di Terminal Simbuang sebagaimana yang telah di tentukan.

- 2) Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan ada beberapa cara yang dapat dilakukan agar kinerja Terminal Simbuang bisa optimal. Beberapa cara tersebut adalah perbaikan/perawatan pada fasilitas pelayanan secara berkala dan penambahan fasilitas pelayanan yang belum ada juga perlu memberlakukan tarif karcis di Terminal Simbuang. Selain itu, perlu juga meningkatkan pengaturan di area kedatangan bus. Dengan ini diharapkan Terminal Simbuang bisa menjadi lebih optimal sesuai fungsinya sebagai terminal tipe A.

4.2 Saran

- 1) Untuk kinerja operasional terminal simbuang harus ada tambahan beberapa fasilitas seperti alat komunikasi, hydrant, alat pemadam kebakaran dan lain-lain.
- 2) Perlunya pengaturan di area kedatangan bus.

Daftar Pustaka

- Anonim. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan*. Jakarta : Kementerian Perhubungan RI.
- Anonim. (2015), *Pedoman Teknis Kriteria Penetapan Kelas Terminal Penumpang Tipe A*, Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Ekawati Happy Hanifah. (2008), *Studi Evaluasi Terminal Kota Pacitan*. Pacitan.
- Morlok (1991), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Morlok (2005), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Triana Sharly P. Arifin, Dwi Esti Intari, Safrilah. (2017), *Analisis Kinerja Operasional Terminal (Studi Kasus Terminal Samarinda Seberang*. Program Studi Teknik Sipil Universitas Mulawarman, Program Studi Teknik Sipil Universitas Sutan Ageng Tirtayas, Program Studi Teknik Sipil Universitas Bakrie.
- Warpani, Suwardjoko P., (2002), *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.