

JURNAL TEKNIK SIPIL MACCA

Analisis Kinerja Terminal Regional Angkutan Umum (Studi Kasus Terminal Regional Daya Makassar)

Murdipin¹, Lambang Basri Said², Mukhtar Thahir Syarkawi³

¹Magister Teknik Sipil Program Pascasarjana Universitas Muslim Indonesia
Jl. Urip Sumoharjo No. 225 Makassar, Sulawesi Selatan
Email: ¹nafa989@gmail.com

^{2,3}Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muslim Indonesia
Jl. Urip Sumoharjo KM 05 Makassar, Sulawesi Selatan
Email: ²lambangbasri.said@umi.ac.id; ³mukhtartahir.sarkawi@umi.aci.id

ABSTRAK

Saat ini Terminal Regional Daya merupakan salah satu Terminal yang masih beroperasi di Kota Makassar. Seiring waktu, Terminal ini mulai mengalami penurunan operasional, diakibatkan masyarakat memiliki opsi kendaraan lain ataupun kendaraan pribadi. Di sisi lain, pengguna jasa yang datang ke Terminal merasa tidak nyaman akibat Terminal yang tidak terawat. Tujuan Penelitian untuk Menganalisis Aspek Peran Pengelola, Penerapan Kebijakan Internal, Aksesibilitas, Sarana dan Prasarana, Utilitas Terminal dan Perilaku masyarakat Terhadap Pelayanan di Terminal Regional Daya Kota Makassar. Metode Penelitian sebagai Pendekatan Statistik; Sebagai Analisis deskriptif Kualitatif melalui Software Regresi. Adapun Hasil Pembahasan Model regresi yang diperoleh berdasar pada hasil analisis dan pembahasan, yaitu: $Y = 2,200 + 0,123X_1 + 0,135X_2 + 0,141X_3 + 0,102X_4 + 0,168X_5 + 0,197X_6$. ($R^2 = 0,880$ atau 88,0 %). Dalam persamaan tersebut terlihat bahwa faktor-faktor yang paling mempengaruhi adalah Utilitas Terminal (X_5) dan Perilaku Masyarakat (X_6). Adapun nilai $R^2 = 0,880$ atau 88,0% menandakan bahwa variabel-variabel tersebut memiliki pengaruh sebesar 88,0% terhadap Tingkat Kinerja pelayanan Terminal Regional Daya Kota Makassar.

Kata Kunci: Kebijakan, aksesibilitas, infrastruktur, fasilitas, utilitas

ABSTRACT

Currently Daya Regional Terminal is one of the terminals that is still operating in Makassar City. Over time, this Terminal began to experience a decline in operations, due to people having other vehicle options or private vehicles. On the other hand, service users who come to the Terminal feel uncomfortable because the Terminal is not maintained. The research objective was to analyze the Aspects of the Manager's Role, Implementation of Internal Policies, Accessibility, Facilities and Infrastructure, Terminal Utilities and Community Behavior towards Services at the Daya Regional Terminal of Makassar City. Research Methods as a Statistical Approach; As a qualitative descriptive analysis through Regression Software. The regression model based on the results of the analysis and discussion, namely: $Y = 2.200 + 0.123X_1 + 0.135X_2 + 0.141X_3 + 0.102X_4 + 0.168X_5 + 0.197X_6$. ($R^2 = 0.880$ or 88.0 %). In the equation, it can be seen that the most influencing factors are Terminal Utility (X_5) and Community Behavior (X_6). The value of $R^2 = 0.880$ or 88.0% indicates that these variables have an influence of 88.0% on the Service Performance Level of the Makassar City Daya Regional Terminal.

Keywords: Policy, accessibility, infrastructure, facilities, utility

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Pada hakekatnya, suatu pergerakan terkait pergerakan yang dilakukan oleh orang ataupun barang telah diketahui secara alamiah sejak peradaban lampau dan disebut sebagai transportasi, meskipun pergerakan tersebut masih tergolong sederhana. Manusia zaman batu/primitif berpindah dari satu tempat ke tempat lain berdasarkan suatu kebutuhan, yaitu mencari bahan pokok makanan sambil membawa sedikit barang (Morlok & Hainim, 1985). Sepanjang sejarah transportasi, baik volume maupun teknologi berkembang sangat pesat, namun dengan perkembangan teknologi, sarana transportasi saat ini sangat berbeda dengan masa lalu, jalan dan jembatan yang dapat menunjang mobilisasi pergerakan orang, barang dan jasa serta dapat memberikan pelayanan untuk menambah jumlah sarana transportasi.

Bus dan sarana angkutan umum lainnya menjadikan terminal sebagai prasarana angkutan umum utama. Adanya terminal menjadikan tempat tersebut menjadi pusat aktifitas dimana kegiatan orang atau penumpang dan barang naik dan turun, berpindah modanya orang atau penumpang, serta berfungsi sebagai tempat kedatangan dan keberangkatan kendaraan. Sebagai tempat berpindah moda oleh penumpang, baik intra maupun antarmoda yang terjadi karena adanya arus pergerakan penumpang dan barang. Selain aktifitas tersebut, perputaran ekonomi juga terjadi di terminal, baik oleh penumpang maupun aktifitas jual beli oleh penjual di sekitar dan di dalam terminal.

Fenomena keberadaan Terminal Regional Daya (TRD), saat ini banyak menuai sorotan baik dari pengunjung atau pengguna jasa maupun dari pengamat Transportasi. Beberapa ungkapan pengguna jasa menilai, bahwa Terminal Regional Daya, nampak terkesan kumuh dan tidak ada pemeliharaan atau perawatan sebagai

tempat yang hampir setiap saat berhubungan dengan pelayanan jasa kepada para penumpang. Penggunajasa lainnya merasa tidak nyaman, dengan adanya pedagang makanan dan minuman yang terkesan memaksakan pengguna jasa untuk membeli dagangannya, respon lain dari pengunjung mengemukakan keluhan, bahwa pintu masuk oleh petugas diharuskan membayar sebesar nilai tertentu meski yang masuk adalah pengantar yang membantu membawa bagasi kedalam terminal, dan berbagai kondisi yang sangat kontroversi atas keberadaan terminal sebagai pusat layanan antar moda tersebut.

Sementara pengamat transportasi, Ir. Lambang Basri Said, MT. Ph.D mengatakan bahwa keberadaan Terminal Daya saat ini, fenomenabanyaknya kendaraan angkutan daerah yang lebih cenderung memilih parkir diluar dari pada masuk di terminal untuk parkir kendaraan, dan hal ini terjadi pembiaran tanpa ketegasan pengelola, sehingga fungsi terminal tidak sesuai lagi dengan tujuan utama, disisi lain pihak pengelola terminal juga kurang maksimal dalam memberikan pelayanan yang baik, sehingga masalah terminal Daya menjadi komplit masalahnya. Kondisi ini diharapkan ada upaya dari pihak terkait untuk mendorong kembali agar peran dan fungsi terminal dapat berlangsung sebagaimana tujuan diadakannya terminal.

Pada aspek perilaku keberadaan masyarakat baik sebagai pelaku atau pengelola maupun sebagai masyarakat pengguna jasa, yang seakan mempersepsikan keberadaan terminal tidak cukup penting, opini ini terbangun pada masyarakat akibat karena tidak adanya peran pengelola atau terkait untuk mempertegas aturan atau regulasi pengelolaan terminal. Pada akhirnya system transportasi sudah mulai mengalami ketimpangan, akibat adanya komponen yang tidak berjalan

sebagaimana mestinya, yaitu dapat mengganggu sistem pelayanan transportasi yang berkaitan dengan pemanfaatan jaringan jalan.

Efek kejadian diatas sekitar terminal bagian depan sudah kelihatan kumuh, kelihatan tidak teratur, kendaraan angkutan yang parkir diluar terminal pada badan jalan menunggu penumpang menjadi faktor penghambat kelancaran lalu lintas yang berujung kemacetan setiap saat, bukan hanya pada jam puncak. Harapan pengamat dan masyarakat sekitar juga tentunya mengharapkan agar Gubernur dan Wali Kota untuk memanfaatkan peran perguruan tinggi dalam rangka mengkaji seperti apa dan bagaimana semestinya pengelolaan transportasi publik yang baik untuk masyarakat.

Sistem transportasi terdiri dari sistem aktivitas, sistem jaringan, dan sistem pergerakan. Sistem aktivitas berkaitan dengan model spasial atau tata guna lahan dimana aktivitas manusia dilakukan. Sistem jaringan berkaitan dengan prasarana transportasi yang diperlukan untuk melakukan pergerakan, sedangkan sistem pergerakan berkaitan dengan arus dan pola pergerakan lalu lintas yang dihasilkan oleh aktivitas sistem dan sistem jaringan (Tamin, 2000). Terdapat beberapa elemen yang harus jadi perhatian utama agar transportasi berjalan tanpa hambatan, yaitu moda transportasi, jaringan jalan, terminal, dan muatan (Rahardjo, 2011). Permasalahan yang selalu terjadi hingga saat ini adalah tidak seimbang dan tidak berfungsinya secara baik setiap elemen-elemen tersebut sehingga menyebabkan masalah yang tidak pernah selesai.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana Aspek Peran Pengelola Terminal, Aspek Penerapan Kebijakan Internal, Aspek Aksesibilitas, Aspek Sarana dan Prasarana, Aspek Utilitas Terminal, dan Aspek Perilaku Masyarakat dan Petugas Terminal Secara Internal terhadap Pelayanan pada Terminal Regional Daya Kota Makassar.

1.3 Tujuan Penelitian

Menganalisis Aspek Peran Pengelola Terminal, Aspek Penerapan Kebijakan Internal, Aspek Aksesibilitas, Aspek Sarana dan Prasarana, Aspek Utilitas Terminal, dan Aspek Perilaku Masyarakat dan Petugas Terminal Secara Internal terhadap Pelayanan pada Terminal Regional Daya Kota Makassar.

2. Metode Penelitian

2.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian deskriptif kualitatif dan menggunakan Analisis Regresi Linear untuk menggambarkan aspek-aspek yang terkait dalam menggambarkan Pelayanan Terminal.

2.2 Objek Penelitian

Fokus pada penelitian ini berdasar pada objek terkait pada keberadaan Terminal Regional Daya di Kota Makassar, sedangkan orientasi penelitian untuk mengungkap bagaimana keberadaan terminal yang banyak mendapat sorotan dari berbagai kalangan dilihat dari aspek fungsi dan kinerja operasionalnya.

2.3 Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di area Terminal Regional Daya Kota Makassar

2.4 Sumber Data

- Data primer, diambil langsung dari survey kuesioner
- Data sekunder, berupa data kinerja operasional Terminal Daya Kota Makassar.

2.4 Variabel Penelitian

Variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini dalam menggambarkan Pelayanan Terminal Regional Daya Kota Makassar, yaitu:

- Aspek Peran Pengelola
- Aspek Kebijakan Terminal (Silva et al., 2015)
- Aspek Aksesibilitas Terminal (Widiyanti, 2019)
- Aspek Sarana dan Prasarana Terminal (Sedayu, 2018)
- Aspek Utilitas Terminal (Sedayu, 2018)
- Aspek Perilaku Masyarakat dan Pengguna Jasa (Bhatnagar & Ram, 2021)

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Hasil Analisis

3.1.1 Hasil Uji Validitas dan Realibilitas

Uji validitas dan realibilitas dilakukan dengan menggunakan SPSS ver. 21. Hasil uji validitas sesuai tabel 1 berikut:

Tabel 1 Hasil Uji Validitas

Variabel/Item	r_{hitung}	r_{tabel}	Nilai Sig.
Peran Pengelola (X1)			
X1.1	0.415	0.1603	0,000
X1.2	0.514		0,000
X1.3	0.458		0,000
X1.4	0.490		0,000
X1.5	0.385		0,000
Penerapan Kebijakan (X2)			
X2.1	0.360	0.1603	0,000
X2.2	0.559		0,000
X2.3	0.385		0,045
X2.4	0.552		0,000
Aksesibilitas Terminal (X3)			
X3.1	0.490	0.1603	0,000
X3.2	0.449		0,000
X3.3	0.506		0,000
X3.4	0.515		0,000
Prasarana Terminal (X4)			
X4.1	0.312	0.1603	0,000
X4.2	0.448		0,000
X4.3	0.516		0,000
X4.4	0.555		0,000
Utilitas Terminal (X5)			
X5.1	0.631	0.1603	0,000
X5.2	0.692		0,000
X5.3	0.705		0,000
X5.4	0.648		0,000
Perilaku Penumpang (X6)			
X5.1	0.571	0.1603	0.000
X5.2	0.606		0.000
X5.3	0.544		0.000
X5.4	0.609		0.000

Tabel 1 menunjukkan hasil uji validitas data, seluruh indikator-indikator yang digunakan pada masing-masing variabel (Peran Pengelola, Penerapan Kebijakan, Aksesibilitas Terminal, Prasarana Terminal, Utilitas Terminal, dan Perilaku

Penumpang) menunjukkan secara keseluruhan indikator-indikator tersebut memiliki valid dan dapat dilakukan analisis selanjutnya karena nilai $r_{hitung} > r_{tabel}$ dan nilai sig. sebesar $0 < 0,05$.

Tabel 2 Hasil Uji Reliabilitas

<i>Reliability Statistics</i>	
<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
.617	25

Hasil uji reliabilitas yang diperoleh pada tabel 2, dimana nilai *Cronbach's Alpha* hasil uji sebesar yaitu $0,617 > 0,60$, maka dapat disimpulkan variabel-variabel yang digunakan konsisten (*reliable*).

3.1.2 Uji t

Berikut hasil uji t menggunakan SPSS ver. 21 ditunjukkan pada tabel 1 berikut:

Tabel 3 Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Variabel	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	2.200	.768		2.864	.005
Peran Pengelola (X1)	.123	.022	.241	5.697	.000
Penerapan Kebijakan (X2)	.135	.027	.219	4.962	.000
Aksesibilitas (X3)	.141	.027	.221	5.279	.000
Prasarana (X4)	.102	.025	.167	4.128	.000
Utilitas (X5)	.168	.018	.401	9.102	.000
Perilaku Penumpang (X6)	.197	.023	.356	8.597	.000

Sumber: Pengolahan Data, 2020

Berdasarkan tabel 3, ditunjukkan hasil uji t untuk Aspek Peran Pengelola (X1), Aspek Penerapan Kebijakan (X2), Aspek Aksesibilitas (X3), Aspek Prasarana (X4), Aspek Utilitas (X5), dan Aspek Perilaku Penumpang (X6) menunjukkan angka signifikansi sebesar 0, dimana

syarat 0,05, maka $0 < 0,05$. Artinya bahwa H_0 ditolak H_1 diterima, maka variabel-variabel atau aspek-aspek yang digunakan pada penelitian ini memberi pengaruh secara parsial terhadap variabel Tingkat Kinerja Pelayanan Terminal Regional Daya Kota Makassar (Y).

3.1.3 Uji Hipotesis Simultan (Uji F)

Adapun hasil uji F menggunakan SPSS ver. 21 ditunjukkan pada tabel 4 berikut:

Tabel 4 Hasil Uji F

		ANOVA ^a				
Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.	
1 Regression	40.204	6	6.701	82.114	.000 ^b	
Residual	11.977	143	.082			
Total	51.873	149				

Sumber: Pengolahan Data, 2020

Berdasarkan tabel 4, ditunjukkan hasil uji t untuk Aspek Peran Pengelola (X1), Aspek Penerapan Kebijakan (X2), Aspek Aksesibilitas (X3), Aspek Prasarana (X4), Aspek Utilitas (X5), dan Aspek Perilaku Penumpang (X6) menunjukkan angka signifikansi sebesar 0, dimana syarat 0,05, maka $0 < 0,05$. Artinya bahwa H_0 ditolak H_1 diterima, maka seluruh variabel-variabel atau aspek-aspek yang digunakan pada penelitian ini memberi pengaruh secara simultan terhadap variabel Tingkat Kinerja Pelayanan Terminal Regional Daya Kota Makassar (Y).

Penerapan Kebijakan (X2), Aspek Aksesibilitas (X3), Aspek Prasarana (X4), Aspek Utilitas (X5), dan Aspek Perilaku Penumpang (X6) terhadap Tingkat Kinerja Terminal Regional Daya Kota Makassar sebagai berikut:

$$Y = 2,200 + 0,123X_1 + 0,135X_2 + 0,141X_3 + 0,102X_4 + 0,168X_5 + 0,197X_6$$

Kemudian, untuk menunjukkan seberapa besar variabel-variabel atau aspek-aspek (Aspek Peran Pengelola (X1), Aspek Penerapan Kebijakan (X2), Aspek Aksesibilitas (X3), Aspek Prasarana (X4), Aspek Utilitas (X5), dan Aspek Perilaku Penumpang (X6) dalam menggambarkan Tingkat Kinerja Terminal Regional Daya, yaitu dengan melihat koefisien determinasinya (R^2) berdasarkan tabel 5 berikut:

3.1.4 Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Berdasarkan tabel 3, dapat dilihat hubungan Aspek Peran Pengelola (X1), Aspek

Tabel 5 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.880 ^a	.775	.766	.286

Sumber: Pengolahan Data, 2020

Berdasarkan tabel 5, menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,775 atau 77,5%. Hal ini dapat diartikan bahwa Aspek Peran Pengelola (X1), Aspek Penerapan Kebijakan (X2), Aspek Aksesibilitas (X3), Aspek Prasarana (X4), Aspek Utilitas (X5), dan Aspek Perilaku Penumpang (X6) dalam menggambarkan Tingkat Kinerja Terminal Regional Daya (Y) sebesar 77,5% dan sisanya 22,5% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diteliti.

3.3 Pembahasan

Mengacu pada uraian analisis, maka dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Aspek Peran Pengelola (X1) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,123 atau 12,3%. Peran pengelola Terminal, terukur pada pentingnya keberadaan pengelola dalam melakukan seluruh rangkaian aturan/kebijakan dan manajemen pada sistem kinerja terminal yang berdasar pada fungsi terminal secara konsisten dan berkelanjutan. Hal ini sebagaimana pada dukungan teori fungsi terminal untuk kelas terminal regional secara nasional.
- b. Aspek Penerapan Kebijakan (X2) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,135 atau 13,5%. Penerapan Kebijakan, terukur pada adanya seperangkat kegiatan baik internal maupun secara nasional, menjadi hal yang sangat penting karena kebijakan dalam teorinya merupakan ketentuan-ketentuan yang dijalankan/diterapkan untuk mencapai tujuan. Kebijakan juga merupakan suatu hasil analisis yang diambil untuk melancarkan pelaksanaan kegiatan terhadap adanya kebuntuan atau hambatan dalam mencapai

tujuan. Untuk itu kinerja aparatur dalam menegakkan kebijakan dapat dilakukan secara konsisten dan berkelanjutan guna terwujudnya kinerja fungsi terminal secara nasional khususnya Terminal regional daya Kota

- c. Aspek Aksesibilitas (X3) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,141 atau 14,1%. Peran Aksesibilitas, terukur pada sejauhmana perangkat instrument baik sarana dan prasarana guna memudahkan para pengguna jasa untuk mengakses dirinya dalam memanfaatkan jasa terminal sebagai wadah menaikkan dan menurunkan penumpang secara efektif dan efisien. Teori terkait dengan aksesibilitas secara umum menjelaskan bahwa aksesibilitas merupakan alat guna memudahkan konsumen atau pengguna dalam mencapai tujuannya.
- d. Aspek Prasarana (X4) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,102 atau 10,2%. Peran prasarana sebagai bagian dari pada aksesibilitas terukur pada sejauhmana prasarana yang ada dalam terminal baik prasarana menuju atau meninggalkan terminal serta segala prasarana pendukung lainnya dapat berfungsi secara maksimum tentunya denganketerlibatan peran pengelola dan adanya aturan-aturan/kebijakan yang konsisten diterapkan serta berkelanjutan, dipastikan kinerja terminal sebagai fungsi regional dapat diwujudkan.
- e. Aspek Utilitas (X5) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,168 atau 16,8%. Peran Utilitas atau merupakan fasilitas pendukung secara internal

kawasan terminal, terukur pada sejauhmana kelengkapan yang ada, antara lain; Toilet, mushollah/tempat ibadah, café, dan gerai cindramata yang merupakan hal-hal yang kecil namun sangat dirasakan kehadirannya bagi konsumen, Utilitas juga merupakan ukuran tingkat kenyamanan dan kebetahhan konsumen dalam melakukan perjalanan melalui wadah terminal. Untuk itu Peran utilitas, dan kelengkapan lainnya menjadi hal yang urgent agar kinerja terminal dapat terselenggara secara konsisten meningkat dan berkelanjutan.

- f. Aspek Perilaku Penumpang (X5) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,197 atau 19,7%.

Peran Perilaku Penumpang, terukur pada sejauhmana peran pengelola, keberadaan aturan/kebijakan serta adanya aksesibilitas, prasaran dan utilitas, artinya jika hal-hal tersebut berlangsung secara konsisten dan berkelanjutan, maka dipastikan perilaku penumpang memiliki cerminan atas kinerja terminal pada perilaku penumpang.

4. Penutup

4.1 Kesimpulan

Berikut kesimpulan dari penelitian ini:

- a. Aspek Peran Pengelola (X1) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,123 artinya secara parsial memiliki kekuatan pengaruh sebesar 12,3%.
- b. Aspek Penerapan Kebijakan (X2) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,135 artinya secara parsial memiliki kekuatan pengaruh sebesar 13,5%.
- c. Aspek Aksesibilitas (X3) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,141 artinya secara parsial memiliki

kekuatan pengaruh secara parsial memiliki kekuatan pengaruh sebesar 14,1%.

- d. Aspek Prasarana (X4) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,102 artinya secara parsial memiliki kekuatan pengaruh secara parsial memiliki kekuatan pengaruh sebesar 10,2%.
- e. Aspek Utilitas (X5) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,168 artinya secara parsial memiliki kekuatan pengaruh secara parsial memiliki kekuatan pengaruh sebesar 16,8%.
- f. Aspek Perilaku Penumpang (X6) mempunyai pengaruh terhadap Pelayanan Terminal Regional Daya (Y) sebesar 0,197 artinya secara parsial memiliki kekuatan pengaruh secara parsial memiliki kekuatan pengaruh sebesar 19,7%.

4.2 Saran

Saran dalam penelitian yang telah dilakukan, yaitu perlu melakukan implementasi atau penerapan hasil penelitian yang bertujuan meningkatkan kinerja pelayanan terminal. Metode Implementasi yang digunakan yaitu dengan mengidentifikasi kekuatan pengaruh secara parsial pada variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y).

Daftar Pustaka

- Bhatnagar, R. V., & Ram, S. (2021). Assessment of level of service for access and dispersal facilities in a railway terminal. *International Journal of Transportation Science and Technology*.
- Morlok, E. K., & Hainim, J. K. (1985). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga.
- Rahardjo, A. (2011). *Manajemen Pemerintah Daerah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

- Sedayu, A. (2018). Pendekatan QFD Menggunakan Respon Teknis Untuk Peningkatan Pelayanan Terminal: Studi Kasus Terminal Tlogomas Kota Malang. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 20(2), 65–74.
- Silva, N. F. A. D. S., Sulistio, H., & Abusini, S. (2015). Kajian Kinerja Pelayanan Terminal Angkutan Umum (Studi Kasus Terminal Becora Dili-Timor Leste). *Media Teknik Sipil*, 13(1), 69–78.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.
- Widiyanti, D. (2019). Pengembangan Park and Ride untuk Meningkatkan Pelayanan Angkutan LRT Kota Palembang. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21(2), 103–116.