

EVALUASI PENGGUNAAN LAHAN PARKIR TERMINAL BUS KARTASURA

Mochamad Farid¹ Agus Sumarsono² Djumari³

¹Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret

^{2,3}Staff Pengajar Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret

Jalan Ir.Sutami No.36A Surakarta 57126.Telp.0271647069, Email: mochamad.farid.mfd@gmail.com,

Abstract

Research conducted to find out the condition of Kartasura Bus Station is a method of qualitative and quantitative methods. Data obtained in the form of the results of the questionnaire were analyzed using the method of testing a hypothesis, test the validity and test reabilitas. While the test of paired sample t-test to find out which bus number of comparison before and after relocation. To know the accumulated parking terminal using the method of survey to record the time of arrival and exiting the bus, license plate number and the type of bus. The results of calculation of accumulated parking used to calculate the percentage of use of the parking area. The results of the analysis are after the relocation of Kartasura Bus Station has an area of land that meets the standard planning type B bus station. Result of test validity and reabilitas of the questionnaire is opinion of the terminal crew have a low influence on performance of bus station i.e. 0,200-0,399 while the opinions of the passengers have a high influence on performance of bus station i.e. 0,600-0,799. And the number of bus fleet operating in the Kartasura Bus Station current location declined by 35% for buses AKDP, while for buses AK and ADES decline an average of 62%. Accumulated the highest parking for buses AKDP is 3 vehicles, Bus ADES is 2 vehicles, and Bus AK is 2 vehicles. Percentage of land use of the highest Bus AKDP parking area is 4,74%. Bus ADES is 0,99%. Bus AK is 3,14%. Bus station enters a number of Bus AKDP is 95 vehicles from 139 vehicles. Bus station enters a number of Bus ADES is 89 vehicles from 154 vehicles. Bus station enters a number of AK is 100 from 129 vehicles.

Keywords: *the performance of the Kartasura Bus Station, the accumulation of parking, use of the parking area.*

Abstrak

Penelitian yang dilakukan untuk mengetahui kondisi Terminal Kartasura adalah metode kualitatif dan metode kuantitatif. Data yang diperoleh berupa hasil kuisioner yang dianalisis menggunakan metode uji hipotesis, uji validitas dan uji reabilitas. Sedangkan uji paired sample t-test untuk mengetahui perbandingan jumlah bus sebelum dan sesudah relokasi. Untuk mengetahui akumulasi parkir terminal menggunakan metode survei untuk mencatat waktu datang dan keluar bus, plat nomor serta tipe bus. Hasil perhitungan akumulasi parkir digunakan untuk menghitung prosentase penggunaan lahan parkir. Hasil analisis adalah Terminal Kartasura setelah dilakukan relokasi memiliki luas lahan yang memenuhi standar perencanaan terminal tipe B. Hasil dari uji validitas dan reabilitas dari adalah pendapat awak terminal mempunyai pengaruh yang rendah terhadap kinerja terminal yakni 0,200-0,399 sedangkan pendapat penumpang mempunyai pengaruh yang tinggi terhadap kinerja terminal yakni 0,600-0,799. Dan jumlah armada bus yang beroperasi di Terminal Kartasura saat ini menurun sebesar 35% untuk Bus AKDP, sedangkan untuk Bus AK dan ADES mengalami penurunan rata-rata 62%. Akumulasi parkir tertinggi untuk Bus AKDP adalah 3 kendaraan, Bus ADES adalah 2 kendaraan, dan Bus AK adalah 2 kendaraan. Prosentase penggunaan lahan parkir bus AKDP tertinggi adalah 4,74%. Bus ADES adalah 0,99%. Bus AK adalah 3,14%. Bus AKDP yang masuk terminal sejumlah 95 kendaraan dari 139 kendaraan. Bus ADES yang masuk terminal sejumlah 89 kendaraan dari 154 kendaraan. Bus AK yang masuk terminal sejumlah 100 kendaraan dari 129 kendaraan.

Kata kunci : Kinerja Terminal Kartasura, Akumulasi Parkir, Penggunaan Lahan Parkir.

PENDAHULUAN

Adanya mobilitas penduduk yang semakin tinggi menyebabkan kebutuhan terhadap sarana transportasi khususnya sarana transportasi darat semakin meningkat. Tututan pemenuhan kebutuhan transportasi mengakibatkan timbulnya aktivitas pemilihan moda yang aman, nyaman, dan murah.

Moda transportasi darat di Kabupaten Sukoharjo di antaranya adalah bus, taksi, dan angkot. Bus merupakan moda transportasi yang murah dan relatif nyaman. Apalagi untuk kebutuhan perjalanan menuju maupun keluar kota, bus merupakan sarana utama yang mampu menjangkau secara langsung daerah disekitar Kabupaten Sukoharjo. Disamping itu juga bus merupakan moda transportasi yang menghubungkan antar kota antar provinsi missal Jawa Timur, Jawa Tengah dan Yogyakarta. Meningkatnya mobilitas penduduk menuju maupun keluar Kabupaten Sukoharjo menyebabkan meningkatnya kebutuhan sarana transportasi khususnya moda transportasi bus. Kondisi seperti itu membawa dampak semakin padatnya arus lalu lintas.

Kartasura dapat dikatakan merupakan kota satelit bagi Sukoharjo, dan sebuah pengembangan perkotaan bagi Kabupaten Sukoharjo. Di Kartasura terdapat kampus Universitas Muhammadiyah Sukoharjo (UMS), kampus V Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Sebelas Maret (UNS), Pondok Pesantren Assalam dan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Sukoharjo. Terdapat beberapa tempat perbelanjaan swalayan, yaitu Goro-Assalam dan Carefour, Toserba Mitra, Laris, dan aneka toserba lainnya yang sebagian besar terletak berdekatan dengan Pasar Kartasura. Di kota ini juga terdapat persimpangan jalan negara Surabaya-Solo-Yogyakarta dan Solo-Semarang.

Dalam konteks diatas keberadaan Terminal Bus Kartasura yang merupakan terminal bus di Kabupaten Sukoharjo, menjadi signifikan sebagai prasarana transportasi. Setelah Terminal Kartasura mengalami perpindahan lokasi dengan harapan dapat meningkatkan pelayanan dan pemasukan untuk Kabupaten Sukoharjo, namun setelah dilakukan perpindahan Terminal Kartasura ke lokasi yang baru menimbulkan masalah baru antara lain bus yang tidak memasuki Terminal Kartasura. Sehingga menyebabkan Terminal Kartasura di lokasi yang baru tersebut sepi penumpang, kios-kios dan loket penjualan tiket sepi dikarenakan bus yang seharusnya memasuki Terminal Kartasura tidak memasuki terminal. Karena sepi nya Terminal Kartasura yang baru maka terkesan bahwa Terminal Kartasura yang baru tersebut terbengkalai.

Diantara kajian yang penting dilakukan adalah mengetahui tipe Terminal Kartasura pada awal perencanaan terminal tersebut, mengetahui apakah penggunaan lahan Terminal Kartasura sesuai dengan perencanaan awal, karakteristik parkir Terminal Kartasura dan juga pengkajian tentang prosentase penggunaan luas lahan parkir Terminal Kartasura. Berdasarkan hal itu skripsi ini akan melakukan pengkajian terhadap dua hal tersebut.

DASAR TEORI

Terminal

Terminal adalah suatu fasilitas yang sangat kompleks. Banyak kegiatan tertentu yang dilakukan disana, terkadang secara bersamaan dan terkadang secara paralel dan sering terjadi kemacetan yang stokastik, ia tidak dapat diselesaikan tanpa mengkaitkan berbagai variasi dalam volume kedatangan atau waktu yang dibutuhkan untuk memproses kendaraan, penumpang, dan barang.

Fungsi Terminal

Sebuah terminal mempunyai empat fungsi pokok, yaitu :

1. Menyediakan akses bagi kendaraan yang bergerak pada jalur khusus.
2. Menyediakan tempat dan kemudahan perpindahan (pergantian) moda angkutan dari kendaraan yang bergerak pada jalur khusus ke moda angkutan lain.
3. Menyediakan sarana simpul lalu lintas.
4. Menyediakan tempat untuk menyimpan kendaraan

Jenis Terminal

Terminal angkutan penumpang berdasarkan fungsi pelayanannya diklasifikasikan menjadi :

1. Terminal tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi (AKAP) dan atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota (AK), dan angkutan desa (ADES).
2. Terminal Penumpang Tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota (AK), dan atau angkutan desa (ADES).
3. Terminal Penumpang Tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum angkutan desa (ADES).

Parkir

Parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara dan membutuhkan lokasi parkir berupa fasilitas parkir. Dirjen Perhubungan Darat (1996) melalui buku yang diterbitkan menjelaskan bahwa jenis parkir ada 2 macam yaitu:

1. Parkir di badan jalan (on street parking)
2. Parkir di luar badan jalan (off street parking)

Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang diparkir di suatu tempat perjalanan. Integrasi dari kurva akumulasi parkir selama periode tertentu menunjukkan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam satuan jam kendaraan (vehicle hours) perperiode tertentu, dan dinyatakan dalam rumus sebagai berikut :

$$Ac = EI - Ex + x \dots\dots\dots[1]$$

keterangan :

- Ac = Akumulasi parkir
- EI = Jumlah kendaraan yang masuk ke lokasi parkir (bus)
- Ex = Jumlah kendaraan yang keluar ke lokasi parkir (bus)
- x = Jumlah kendaraan yang sudah ada (bus)

METODE

Identifikasi Masalah

Mencermati kinerja Terminal Kartasura setelah dilakukan relokasi pada tahun 2005 oleh Pemerintah Kabupaten Sukoharjo yang menunjukkan penurunan kinerja dibandingkan dengan kinerja terminal pada lokasi sebelum dilakukan relokasi, sehingga menyebabkan Terminal Kartasura saat ini sepi dari pengguna jasa (awak terminal dan penumpang). Maka penulis bermaksud untuk meneliti kinerja Terminal Kartasura saat ini, yang merupakan salah satu prasarana utama penunjang angkutan umum.

Penetapan Tujuan Penelitian

Penelitian kuantitatif adalah penelitian ilmiah yang sistematis terhadap bagian-bagian dan fenomena serta hubungan-hubungannya. Penelitian kuantitatif adalah definisi, pengukuran data kuantitatif dan statistik objektif melalui perhitungan ilmiah berasal dari sampel orang-orang atau penduduk yang diminta menjawab atas sejumlah pertanyaan tentang survei untuk menentukan frekuensi dan presentase tanggapan mereka.

Populasi dan Sampel

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui tipe Terminal Kartasura
2. Mengetahui faktor penyebab kinerja Terminal Kartasura tidak optimal
3. Mengetahui karakteristik parkir Terminal Kartasura
4. Mengetahui prosentase pemanfaatan lahan parkir di Terminal Kartasura

Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan dilakukan di lokasi studi yaitu terminal Kartasura Sukoharjo pada hari Jum'at 16 April 2016. Pada kegiatan ini hal-hal yang dilakukan adalah melakukan wawancara kepada Kepala Terminal Kartasura Bp. Sumaryadi, SE. MM. dan pengamatan secara visual terhadap situasi yang akan diteliti. Sambil melakukan observasi lapangan, penulis melakukan studi pustaka untuk penelitian ini.

Pemilihan Metode Penelitian

Dalam melakukan penelitian untuk mengetahui sebab Terminal Kartasura sepi, metode yang digunakan adalah metode kualitatif dan metode kuantitatif. Secara singkat, penelitian kualitatif menghasilkan data non-numerik, sedangkan penelitian kuantitatif menghasilkan data numerik atau informasi yang kemudian dikonversikan menjadi angka. Masalah kuantitatif lebih umum memiliki wilayah yang luas, tingkat variasi yang kompleks namun berlokasi dipermukaan, sedangkan masalah-masalah kualitatif berwilayah pada ruang yang sempit dengan tingkat variasi yang rendah namun memiliki kedalaman bahasan yang tak terbatas.

Pengujian Statistik

Kinerja Terminal Kartasura saat ini akan dilakukan evaluasi untuk mengetahui kinerja terminal saat ini menurut pengguna jasa terminal (awak terminal dan penumpang), serta mengetahui perbandingan jumlah pengguna jasa terminal dengan kondisi terminal sebelum dilakukan relokasi pada tahun 2005. Pengujian yang dilakukan adalah :

1. Uji Hipotesis
2. Uji Validitas

3. Uji Reliabilitas
4. Uji *Paired Saample t-Test*

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tipe Terminal Kartasura

Terminal Kartasura setelah dilakukan relokasi, memenuhi standar perencanaan terminal tipe B berdasarkan Keputusan MenHub No. 31/1995, sebagai berikut :

1. Melayani AKDP, AK, ADES.
2. Terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi.
3. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan IIIA.
4. Jarak dengan terminal terdekat (Terminal Tirtonadi) adalah 16 km.
5. Luas lahan 68.000 m² (6,8 ha).
6. Jalan akses masuk dan keluar terminal 500 m.

Kinerja Terminal Kartasura

Wawancara kepada Kepala Terminal Kartasura Bp. Sumaryadi, SE. MM. dilaksanakan pada hari Sabtu 16 April 2016, menyimpulkan beberapa faktor yang menyebabkan penurunan kinerja Terminal Kartasura sebagai berikut: fasilitas terminal, kondisi dan lokasi terminal, serta berkurangnya jumlah armada bus yang beroperasi.

Terminal Kartasura memiliki 79% fasilitas terminal sesuai dengan ketentuan terminal tipe B, tetapi kondisi fasilitas Terminal Kartasura yang ada saat ini tidak baik (bahkan ada beberapa fasilitas terminal yang tidak dapat digunakan) dengan prosentase 73%, sedangkan 27% dari fasilitas yang tersedia dalam kondisi yang baik, terawat dan dapat digunakan. Lokasi Terminal Kartasura yang baru membutuhkan waktu tempuh yang lebih lama (sekitar 10 menit), sehingga beberapa armada memilih untuk membayar retribusi sekali untuk operasional satu hari, sehingga setelah membayar retribusi armada bus tidak perlu memasuki terminal lagi agar dapat memperpendek waktu perjalanan dan menghemat biaya operasional.

Untuk mengetahui hasil kinerja Terminal Kartasura saat ini, maka penulis melakukan penelitian dengan metode kualitatif, dengan obyek penelitian awak terminal dan pengguna jasa angkutan (penumpang). Dari hasil kuisioner dilakukan analisis untuk mengetahui hubungan turunnya kinerja Terminal Kartasura ditinjau dari fasilitas dan kondisi terminal dengan metode uji hipotesis, uji validitas dan uji reabilitas, hasil analisis sebagai berikut:

Tabel 1. Distribusi Jawaban Kuisioner

Pertanyaan	Awak Terminal					Penumpang				
	STS	TS	RR	S	SS	STS	TS	RR	S	SS
Apakah Terminal Kartasura ini memiliki tempat parkir yang baik dan teratur untuk setiap rute angkutan umumnya?	21	7	12	10	0	15	16	9	5	5
Apakah ketika anda memasuki Terminal Kartasura, anda tidak menunggu terlalu lama dalam antrian parkir?	16	20	0	12	2	11	16	9	9	5
Apakah Terminal Kartasura selalu diawasi oleh pihak-pihak keamanan dalam Terminal Kartasura Kartasura?	0	16	14	18	2	0	18	12	15	5
Apakah Terminal Kartasura memberikan fasilitas yang cukup baik dan efektif untuk melayani pengguna jasa?	2	33	14	1	0	7	25	12	6	0
Apakah menurut anda para petugas di Terminal Kartasura ini memberikan pelayanan yang baik kepada pengguna jasa?	0	14	22	10	4	6	8	26	5	5
Apakah menurut anda lokasi Terminal Kartasura ini sudah strategis?	28	10	12	0	0	22	17	10	1	0
Apakah perparkiran di Terminal Kartasura Kartasura ini sudah baik dan efektif, sehingga tidak terjadi kemacetan dan ketidak teraturan?	14	5	11	18	2	12	8	16	10	4
Apakah Terminal Kartasura tidak mengalami kemacetan?	0	14	4	16	16	7	6	8	14	15
Apakah anda selalu merasa aman dan nyaman ketika memasuki Terminal Kartasura?	5	22	0	23	0	9	25	13	0	3
Apakah anda tidak antri ketika akan keluar dari Terminal Kartasura ini?	0	0	8	25	17	6	0	4	26	14

Dari distribusi jawaban diatas diberikan skor dengan bobot skor sebagai berikut : STS (Sangat Tidak Setuju) = 1, TS (Tidak Setuju) = 2, RR (Ragu-Ragu) = 3, S (Setuju) = 4, dan SS (Sangat Setuju) = 5. Kemudian melakukan perhitungan nilai- nilai tersebut ke dalam rumus korelasi *product moment* dengan awak terminal (x) dan penumpang (y). Dari perhitungan yang telah penulis lakukan telah ditentukan $r_{xy} = 0,943$, dan dari tabel nilai r dapat dilihat untuk nilai N = 10 dengan taraf signifikan 5% adalah 0,632. Dari ketentuan diatas diperoleh $0,943 > 0,632$ atau $r_{xy} > r$ tabel, sehingga hipotesis penulis “Ada Pengaruh antara Pendapat Awak Terminal dan Penumpang tentang Ketersediaan Fasilitas Terminal dan Kondisi Terminal terhadap Kinerja Terminal Kartasura Saat Ini” signifikan. Sehingga disimpulkan bahwa ada pengaruh pendapat pengguna jasa terminal tentang fasilitas dan kondisi terminal terhadap kinerja terminal saat ini.

Kesimpulan jawaban kuisioner menurut awak terminal dan penumpang ditinjau dari fasilitas dan kondisi terminal setelah dilakukan uji validitas dan reabilitas menggunakan program SPSS sebagai berikut:

Tabel 2. Kesimpulan Hasil Uji Validitas dan Reabilitas menurut Awak Terminal

No	Validitas (0,284)	Reabilitas (0,600)	Kesimpulan
1	0,501	0,643	Tempat parkir Terminal Kartasura kurang baik dan teratur menurut awak terminal
2	0,737	0,526	Terjadi antrian saat memasuki Terminal Kartasura
3	0,302	0,679	Terminal Kartasura selalu diawasi oleh pihak keamanan terminal
4	0,299	0,648	Pendapat awak terminal tentang fasilitas terminal tidak valid
5	0,427	0,647	Petugas terminal melayani pengguna jasa
6	0,241	-	Pendapat tentang lokasi terminal saat ini tidak valid
7	0,385	0,695	Perparkiran terminal tidak mengalami kemacetan
8	0,762	0,527	Tidak terjadi kemacetan di terminal
9	0,176	-	Pendapat awak terminal tentang kenyamanan tidak valid
10	0,731	0,577	Tidak terjadi antrian saat akan keluar terminal

Dari hasil pengujian reliabilitas terhadap pendapat awak terminal yaitu 0,600 – 0,799 menunjukkan bahwa pendapat awak terminal mempunyai pengaruh yang tinggi terhadap kinerja Terminal Kartasura saat ini. Sehingga menurunnya kinerja Terminal Kartasura yang menyebabkan terminal sepi saat ini.

Tabel 3. Kesimpulan Hasil Uji Validitas dan Reabilitas menurut Penumpang

No	Validitas (0,284)	Reabilitas (0,600)	Kesimpulan
1	0,529	0,646	Tempat parkir Terminal Kartasura kurang baik dan teratur menurut penumpang
2	0,580	0,590	Terjadi antrian saat memasuki Terminal Kartasura
3	0,148	-	Pendapat penumpang tentang kinerja pihak keamanan tidak valid
4	0,014	-	Pendapat penumpang tentang fasilitas terminal tidak valid
5	0,457	0,665	Petugas terminal cukup baik dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa
6	0,403	0,641	Lokasi terminal saat ini tidak strategis
7	0,273	-	Pendapat penumpang tentang perparkiran terminal tidak valid
8	0,673	0,552	Sistem perparkiran terminal tidak menyebabkan kemacetan
9	0,441	0,660	Penumpang tidak merasa aman dan nyaman ketika memasuki terminal
10	0,588	0,586	Tidak terjadi antrian saat akan keluar terminal

Dari hasil pengujian reliabilitas terhadap pendapat penumpang yaitu 0,600 – 0,799 menunjukkan bahwa pendapat awak terminal mempunyai pengaruh yang tinggi terhadap kinerja Terminal Kartasura saat ini. Sehingga menurunnya kinerja Terminal Kartasura yang menyebabkan terminal sepi saat ini.

Uji *paired sample t-test* pada jumlah armada mendapat Sig 0,014 (dibagi 2) berarti: $0,007 < 0,025$, maka H_0 Ditolak (ada perbedaan jumlah bus yang beroperasi sebelum relokasi pada tahun 2005 dan bus yang beroperasi saat ini pada tahun 2016). Sehingga disimpulkan bahwa perpindahan lokasi terminal mempengaruhi jumlah armada bus yang beroperasi.

Karakteristik Parkir

Akumulasi parkir dalam perhitungannya menggunakan persamaan [1] dan perhitungan diklasifikasikan menurut jenis bus (AKDP, ADES dan AK). Hasil analisa sebagai berikut :

1. Bus AKDP yang melakukan parkir di area parkir Terminal Kartasura sangat sedikit dengan akumulasi parkir paling tinggi hanya 3 kendaraan pada interval waktu pukul 10:00 – 11:00 WIB, akumulasi parkir terjadi dikarenakan volume kendaraan yang padat padat.
2. Bus ADES yang melakukan parkir di area parkir Terminal Kartasura sangat sedikit dengan akumulasi parkir paling tinggi hanya 2 kendaraan pada interval waktu pukul 09:00 – 10:00 WIB dan 10:00 – 11:00 WIB, selain waktu tersebut terjadi akumulasi parkir 1 kendaraan pada 2 waktu yang lain. Selain faktor volume kendaraan yang padat tidak tercatat adanya bus yang parkir dikarenakan sepi penumpang yang ada di Terminal Kartasura.
3. Bus AK yang melakukan parkir di area parkir Terminal Kartasura cukup berimbang dengan akumulasi parkir paling tinggi hanya 2 kendaraan pada interval waktu pukul 13:00 – 14:00 WIB, selain waktu tersebut terjadi akumulasi parkir 1 kendaraan pada 4 interval waktu yang lain. Volume kendaraan didominasi oleh armada BST yang beroperasi.

Prosentase Penggunaan Lahan Parkir

Tabel 4. Prosentase Penggunaan Lahan Parkir Terminal Bus Kartasura

Waktu	AKDP (2.657 m ²)		ADES (4.033 m ²)		AK (1.272 m ²)	
	LP	%	LP	%	LP	%
07:00 – 08:00	42	1,58	0	0	20	1,57
08:00 – 09:00	0	0	0	0	0	0
09:00 – 10:00	42	1,58	40	0,99	20	1,57
10:00 – 11:00	126	4,74	40	0,99	0	0
11:00 – 12:00	84	3,16	20	0,49	20	1,57
12:00 – 13:00	0	0	20	0,49	20	1,57
13:00 – 14:00	0	0	0	0	40	3,14
14:00 – 15:00	0	0	0	0	20	1,57
15:00 – 16:00	0	0	0	0	0	0

Data diatas menunjukkan bahwa minimnya penggunaan lahan Terminal Kartasura sebagai tempat parkir, prosentase penggunaan lahan parkir bus AKDP 4,74%. bus ADES 0,99%. bus AK 3,14%. Data diatas juga menunjukkan bahwa Terminal Kartasura di lokasi yang sekarang tidak menunjukkan kinerja secara maksimal ditinjau dari pemanfaatan lahan parkir diatas. Luasnya lahan yang tersedia tidak sebanding dengan jumlah bus yang beroperasi di Terminal Kartasura. Minimnya penggunaan lahan Terminal Kartasura disebabkan bus yang tidak masuk terminal, berikut adalah perbandingan bus yang masuk dan tidak masuk terminal.

Tabel 5. Perbandingan Bus yang Masuk dan Tidak Masuk Terminal

Waktu	AKDP		ADES		AK	
	Msk	T. Msk	Msk	T. Msk	Msk	T. Msk
07:00 – 08:00	19	0	20	0	16	0
08:00 – 09:00	18	0	18	2	8	2
09:00 – 10:00	15	1	18	2	10	3
10:00 – 11:00	19	4	14	5	9	4
11:00 – 12:00	5	1	6	5	10	4
12:00 – 13:00	2	4	8	9	11	3

13:00 – 14:00	6	11	4	10	11	4
14:00 – 15:00	8	8	1	13	11	3
15:00 – 16:00	3	15	0	19	14	6
Jumlah	95	44	89	65	100	29
	139		154		129	

SIMPULAN

Hasil analisis adalah Terminal Kartasura setelah dilakukan relokasi, memenuhi standar perencanaan terminal tipe B berdasarkan Keputusan MenHub No. 31/1995. Hasil dari uji validitas dan reabilitas dari kuisioner adalah pendapat awak terminal dan pendapat penumpang mempunyai pengaruh yang tinggi terhadap kinerja terminal yakni 0,600-0,799.. Dan jumlah armada bus yang beroperasi di Terminal Kartasura saat ini menurun sebesar 35% untuk Bus AKDP, sedangkan untuk Bus AK dan ADES mengalami penurunan rata-rata 62%. Akumulasi parkir tertinggi untuk Bus AKDP adalah 3 kendaraan, Bus ADES adalah 2 kendaraan, dan Bus AK adalah 2 kendaraan. Prosentase penggunaan lahan parkir bus AKDP tertinggi adalah 4,74%. Bus ADES adalah 0,99%. Bus AK adalah 3,14%. Bus AKDP yang masuk terminal sejumlah 95 kendaraan dari 139 kendaraan. Bus ADES yang masuk terminal sejumlah 89 kendaraan dari 154 kendaraan. Bus AK yang masuk terminal sejumlah 100 kendaraan dari 129 kendaraan.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terima kasih kepada Ir. Agus Sumarsono, MT dan Ir. Djumari, MT yang telah membimbing, memberi arahan dan masukan dalam penelitian ini.

REFERENSI

- Abubakar, Iskandar dkk. 1995. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Jakarta.
- Bin Ahmad, Zakaria. 2003. *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*. Universiti Teknologi MARA. Malaysia.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 1993. *Rencana Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Angkutan Penumpang dan Barang*. Departemen Perhubungan. Jakarta.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Departemen Perhubungan. Jakarta.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 1996. *Pedoman Teknis Direktorat Perhubungan Darat*. Departemen Perhubungan. Jakarta.
- Djaali dan Pudji Muljono. 2008. *Pengukuran dalam Bidang Pendidikan*. Grasindo. Jakarta.
- Djarwanto, PS dan Pangestu Subagyo. 1994. *Statistik Induktif*. BPFPE Yogyakarta. Yogyakarta.
- Gromule, Viara. 2007. *New Persepectives of Coach Terminal as Important Element of Transport Infrastructure*.
- Hobbs, F.D. 1979. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Penerbit UGM. Yogyakarta.
- Husaini. 2003. *Metode Penelitian Sosial*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Marsono, Agus. 2009. *Evaluasi Kinerja dan Kapasitas Terminal Angkutan Kota (Studi Kasus terminal Tamansari Salatiga)*. Tugas Akhir. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta.
- Morlok, Edward K. 1994. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga. Jakarta.
- Raharjo, Mujoko. 2005. *Analisis Variabel yang Mempengaruhi Kinerja Terminal Terboyo*. Tesis Magister. Program Pasca Sarjana. Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota. Universitas Diponegoro. Semarang.
- Sibagariang, Hermanto dan Indra Jaya Pandia. 2013. *Kinerja dan Teknis Pelayanan Terminal Angkutan Umum Kota Sibolga*. Jurnal. Universitas Sumatera Utara. Sumatera Utara.
- Sugiyono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- Suharno. 2009. *Evaluasi Kinerja Terminal (Studi Kasus Terminal Tirtonadi Sebelah Timur Surakarta)*. Tugas Akhir. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta.
- Sukardi. 2004. *Metodologi Penelitian Pendidikan, Kompetensi dan Prakteknya*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Suwardi. 2009. *Analisis Kebutuhan dan Karakteristik Parkir Bus di Terminal Tirtonadi Surakarta*. Jurnal. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta.
- Zakaria, Muhammad. 2010. *Studi Karakteristik Parkir dan Kebutuhan Luas Terminal Tegal Sebagai Terminal Tipe A*. Skripsi. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret. Surakarta