

REVITALISASI TERMINAL TERHADAP KINERJA PELAYANAN DAN OPERASIONAL TERMINAL TIPE A GIWANGAN DI KOTA YOGYAKARTA

TERMINAL REVITALIZATION ON SERVICE AND OPERATIONAL PERFORMANCE OF GIWANGAN TYPE A TERMINAL IN YOGYAKARTA CITY

Dimas Harianto*, Ir. Bambang Drajat, M.M², Probo Yudha Prasetyo, S.ST,M.Sc³

¹Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

²Dosen Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

³ Dosen Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung, Bekasi Jawa Barat 17520

dimasharianto75@gmail.com

Abstract

Giwangan type A terminal is located on Jl. Imogiri Timur No. 01 Yogyakarta. The current condition of Giwangan Terminal physically includes spacious and magnificent buildings and land, but many facilities are damaged, such as chairs in the waiting room, many dirty kiosk areas, damaged ceilings in the arrival hall, and the unavailability of safe and secure pedestrian paths due to the long distance to switch modes. This study aims to determine the existing condition of Giwangan Terminal related to facilities within the terminal environment and the performance of road sections and intersections in the terminal control area. then provide suggestions for solving problems such as the damage to several facilities and the circulation of passengers passing around the AKAP departure lane. The analysis used is the analysis of segment performance, intersections, passenger perceptions, mode integration distance, and facility needs. Based on the results of the analysis of passenger perceptions and facility needs, it was determined that facility improvements that really need to be prioritized include evacuation routes, pedestrian paths, departure schedule counters, waiting rooms, toilets, children's rooms, and ATMs. Then, in the analysis of mode integration, which was originally a very bad moving distance with a normal score of -266.66, -106.66 turned into a good category. So that the results of this study can be a recommendation to be applied to revitalizing the Giwangan type A terminal located in Yogyakarta City.

Keywords: Terminal, Revitalization, Service Performance, Operational Performance

Abstrak

Terminal tipe A Giwangan Lokasi Terminal Giwangan berada di Jl. Imogiri Timur No. 01 Yogyakarta. Kondisi Terminal Giwangan saat ini secara fisik bangunan dan lahan termasuk luas dan megah, namun banyak fasilitas yang rusak seperti kursi pada ruang tunggu, banyak area kios yang kotor, plafon yang rusak di hall kedatangan, tidak tersedianya jalur pejalan kaki yang aman dan selamat karena jauhnya jarak berpindah moda. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui kondisi eksisting Terminal Giwangan terkait fasilitas di dalam lingkungan Terminal dan kinerja ruas jalan beserta simpang yang berada di daerah pengawasan Terminal. kemudian memberikan usulan dalam memecahkan permasalahan yang seperti rusaknya beberapa fasilitas dan sirkulasi penumpang yang melintas di sekitar jalur pemberangkatan AKAP. Analisis yang digunakan ialah analisis kinerja ruas, simpang, persepsi penumpang, jarak integrasi moda, kebutuhan fasilitas. Berdasarkan hasil analisis persepsi penumpang dan kebutuhan fasilitas diperoleh perbaikan fasilitas yang sangat perlu diprioritaskan meliputi jalur evakuasi, jalur pejalan kaki, loket jadwal keberangkatan, ruang tunggu, toilet, ruang anak, dan ATM. Kemudian dalam analisa integrasi moda, yang semula jarak berpindah sangat buruk dengan normal skor -266,66 berubah menjadi -106,66 menjadi kategori baik. Sehingga hasil dari penelitian ini dapat menjadi rekomendasi untuk diterapkan dalam melakukan revitalisasi terminal tipe A Giwangan yang berlokasi di Kota Yogyakarta.

Kata Kunci: Terminal, Revitalisasi, Kinerja Pelayanan, Kinerja Operasional

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Terminal Giwangan merupakan Terminal Tipe A yang melayani jenis angkutan Antar Kota Antar Provinsi, Antar Kota Dalam Provinsi, dan Angkutan Perkotaan. Lokasi Terminal Giwangan berada di Jl. Imogiri Timur No. 01 Yogyakarta, terletak di Selatan dari wilayah administrasi Kota Yogyakarta. Kemudian, permasalahan yang terdapat di dalam lingkungan Terminal yaitu sirkulasi pergerakan kendaraan angkutan umum AKAP dan AKDP dengan tipe bus besar yang kurang baik, karena tidak dapat melakukan pergerakan membelok langsung ke kiri menuju arah jalur pemberangkatan, tetapi harus memutar terlebih dahulu melintasi area parkir bus besar. Adapun pergerakan orang yang tidak rapih, datang melalui pintu timur Terminal. sisi utara Terminal berbatasan langsung dengan Jl. Kyai Guno Mrico terdapat agen bus beserta jasa pengiriman barang yang berada langsung di depan pintu timur Terminal, kemudian terdapat jalur khusus pejalan kaki pada sisi utara sepanjang Jl. Kyai Guno Mrico pada daerah pengawasan Terminal, namun keberadaannya terhalang oleh pedagang kaki lima yang membuka lapak disamping pintu utara menempel pada dinding Terminal. sisi timur tidak terdapat jalur khusus pejalan kaki yang utuh karena akses pejalan kaki menuju pintu masuk utara terputus disebabkan adanya penggunaan bagian jalan oleh masyarakat untuk parkir kendaraan, menjemur pakaian, menjemur makanan, menaruh sisa bahan bangunan. Kemudian disisi selatan dekat pintu keluar bus AKAP, AKDP dan Transjogja terdapat SPBU yang menghadap langsung ke Jl. Nasional 3 Ring Road. Selanjutnya pada sisi barat Terminal, terdapat 3 agen bus dan 1 pool bus sinar jaya. Adapun beberapa penumpang yang turun dari bus disekitar Jl. Imogiri Timur setelah Simpang Giwangann dan sebelum simpang 3 yang mengarah pada pintu masuk Terminal.

Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan permasalahan pada identifikasi masalah. dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penilaian dan harapan penumpang terhadap kondisi eksisting Terminal Giwangan pada saat ini?
2. Apa saja kebutuhan fasilitas Terminal yang harus dilengkapi sesuai dengan PM. No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang dan Angkutan Jalan?
3. Bagaimana melakukan penataan sirkulasi pergerakan bus dan orang, sebagai upaya dalam mengoptimalkan kinerja operasional Terminal?
4. Bagaimana upaya penertiban di daerah Kawasan Terminal tipe A Giwangan?

Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk dapat menjadi bahan masukan untuk semua pihak yang berkaitan dengan pelaksanaan penyelenggaraan pelayanan Terminal. Serta tujuan dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi dan menganalisa kondisi eksisting Terminal Tipe A Giwangan yang ada pada saat ini berdasarkan penilaian dan harapan dari perspektif penumpang angkutan umum.
2. Mengevaluasi ketersediaan fasilitas Terminal Tipe A Giwangan pada saat ini dan menyediakan kebutuhan fasilitas yang belum ada sesuai dengan PM. No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang dan Angkutan Jalan.
3. Membuat usulan lay out Terminal untuk mengoptimalkan kinerja operasional Terminal yang baik dan efisien terhadap sirkulasi bus dan orang.
4. Melakukan Penertiban di daerah Kawasan Terminal tipe A Giwangan yang bermasalah.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan beberapa analisis yang nantinya dapat menghasilkan hasil yang digunakan pada penelitian ini seperti Analisis kondisi eksisting Terminal berupa analisis kinerja

ruas jalan dan simpang, Analisis Kinerja pelayanan Terminal menggunakan analisis Importance Performance Analysis (IPA), kemudian analisis jarak integrasi antar fasilitas moda, Analisis kebutuhan fasilitas terminal, Analisis usulan desain layout terminal, dan Analisis jarak integrasi antar fasilitas. Yang dimana dari hasil analisis tersebut akan menghasilkan layout terminal serta hasil evaluasi untuk terminal tipe A Giwangan.

TINJAUAN PUSTAKA

Standart Pelayanan Minimal (SPM) Terminal Penumpang

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Tentang standar pelayanan Terminal penumpang yang merupakan pedoman bagi penyelenggara Terminal angkutan jalan dalam memberikan pelayanan jasa kepada seluruh pengguna Terminal.

Pada Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Kepelabuhanan memiliki pengertian yakni segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra- dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Tata letak (lay out) Terminal

Di dalam Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan Terminal angkutan penumpang dijelaskan bahwa Terminal memiliki fasilitas yang mendukung kegiatan Terminal dan terletak di lingkungan kerja Terminal.

Tingkat Pelayanan Terminal

Menurut Fandy Tjiptono (1997) kepuasan pelanggan (expectation Performance) dapat tercapai apabila performance atau kinerja lebih besar daripada expectation atau harapan, dan sebaliknya apabila konsumen tidak puas terhadap kinerja (kinerjanya rendah) maka harapan lebih terlihat besar daripada kinerja yang sudah diberikan. Untuk menilai seberapa besar tingkat kepuasan pelanggan terhadap pelayanan yang ada di Terminal Tipe A Giwangan, dapat dilakukan dengan metode analisa Importance Performance Analysis (IPA). Yaitu dengan melakukan kegiatan survei wawancara penumpang untuk memberikan penilaian kinerja dan harapan berdasarkan variabel/indikator pokok yang mempengaruhi terhadap kualitas suatu pelayanan yang ada di Terminal.

Revitalisasi Terminal

Revitalisasi sendiri bukan sesuatu yang hanya berorientasi pada penyelesaian keindahan fisik saja, tapi juga harus dilengkapi dengan peningkatan ekonomi masyarakatnya serta pengenalan budaya yang ada. Untuk melaksanakan revitalisasi perlu adanya keterlibatan masyarakat. Keterlibatan yang dimaksud bukan sekedar ikut serta untuk mendukung aspek formalitas yang memerlukan adanya partisipasi masyarakat, selain itu masyarakat yang terlibat tidak hanya masyarakat di lingkungan tersebut saja, tetapi masyarakat dalam arti luas (Laretna, 2002).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kondisi Eksisting Terminal

Akses pintu masuk untuk kendaraan umum sudah terpisah berdasarkan pada jenis pelayanan moda perjalanan angkutan umum. Dan juga jalur masuk kedatangan angkutan umum sudah terpisah dengan akses jalur masuk Terminal yang di peruntukan bagi kendaraan pribadi roda 2 serta roda 4. Pintu masuk utama Terminal terletak di Jalan Imogiri Timur, dimulai dari posisi pintu paling utara untuk akses Angkutan Perkotaan (AK) dengan angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), setelah itu secara berurutan merupakan pintu masuk bagi kendaraan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan kemudian setelahnya terdapat pintu masuk untuk kendaraan pribadi baik untuk roda 2 maupun kendaraan pribadi roda 4. Pola pergerakan penumpang yang

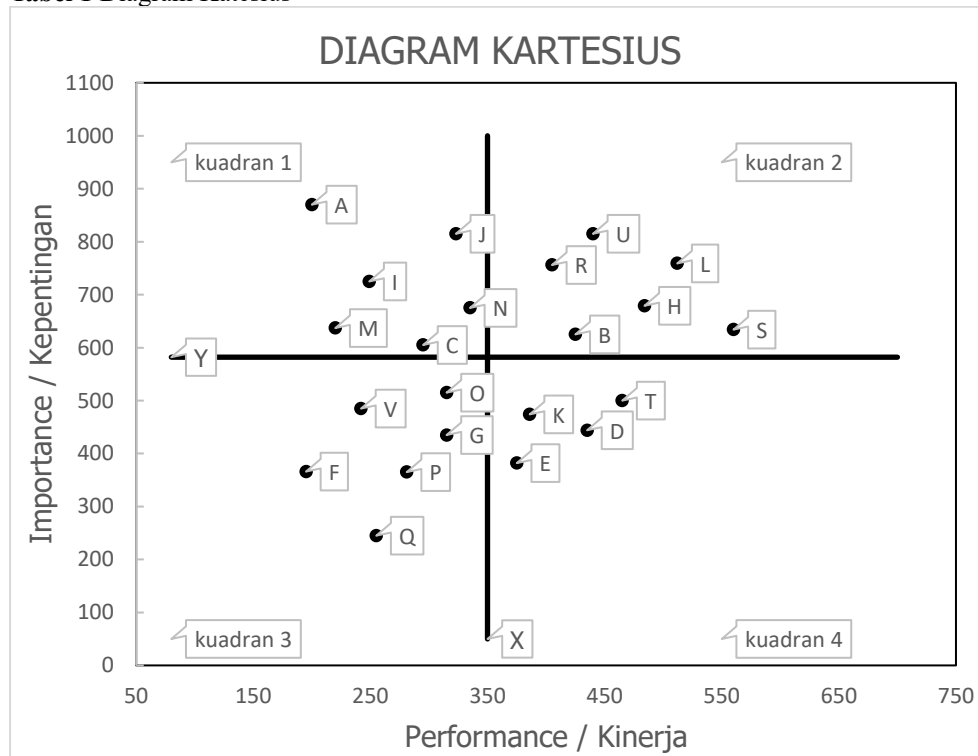
terjadi di dalam Terminal tipe A Giwangan pada saat akan memulai perjalanan menggunakan moda pelayanan angkutan umum maupun mengakhiri perjalanan dengan jenis moda pelayanan angkutan umum tertentu.

Sumber: Analisis 2023

Analisis Sistem Pelayanan

Untuk menghasilkan penilaian pelayanan Terminal dapat digunakan metode Importance Performance Analysis (IPA), penelitian dimulai dengan survei pendahuluan, identifikasi masalah, studi literatur, penentuan metode pengumpulan data, penentuan populasi, sampel penyusunan kuesioner, analisis data serta penarikan kesimpulan dan rekomendasi berupa upaya penambahan/perbaikan terhadap peningkatan pelayanan yang ada di Terminal.

Tabel 1 Diagram Katesius



Tabel 2 Kuadran 1

Kuadran 1	NOTASI
Jalur Pejalan Kaki	A
Jalur Evakuasi	C
Jadwal Kedatangan Dan Keberangkatan Kendaraan Serta Besar Tarif Kendaraan Bermotor Umum Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis	I
Loket Penjualan Tiket	J
Ruang Tunggu	M
Toilet	N

Diperoleh hasil pada kuadran 1 sebagai prioritas utama dalam perbaikan yaitu, jalur pejalan kaki. Dikarenakan hasil penilaian terhadap kinerja rendah dan harapan/ekspektasi penumpang tinggi, maka 6 variabel pelayanan diatas masuk ke dalam komponen prioritas perbaikan dan peningkatan agar sesuai dengan ekspektasi dari harapan penumpang, sehingga dituntut untuk segera dilakukan perbaikan.

Tabel 3 Kuadran 2

Kuadran 2	NOTASI
Fasilitas Keselamatan Jalan	B
Petugas Keamanan	H
Petugas Operasional Terminal	L
Letak jalur Pemberangkatan	R
Letak Jalur Kedatangan	S
Tempat Naik dan Turun Penumpang	U

Diperoleh hasil pada kuadran 2 sebagai pertahankan prestasi, yaitu fasilitas keselamatan jalan dengan persentase tingkat kesesuaian 68%, petugas keamanan dengan persentase tingkat kesesuaian 71%, petugas operasional Terminal persentase tingkat kesesuaian 67%, letak jalur pemberangkatan dengan persentase tingkat kesesuaian 54%, letak jalur kedatangan dengan persentase tingkat kesesuaian 88%, dan tempat naik dan turun penumpang dengan persentase tingkat kesesuaian 54%. Karena persentase tingkat kinerja sudah tinggi dan kesesuaian dengan harapan/ekspektasi penumpang tinggi, maka pada kuadran 2 harus mempertahankan prestasinya dalam pelayanan di Terminal.

Tabel 4 Kuadran 3

Kuadran 3	NOTASI
Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum	F
Fasilitas Keamanan	G
Fasilitas Peribadatan	O
Fasilitas dan Petugas Kebersihan	P
Kuadran 3	NOTASI
Tempat Istirahat Awak Kendaraan	Q
Tempat Parkir Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi	V

Diperoleh hasil pada kuadran 3 sebagai kinerja rendah dengan harapan/ekspektasi rendah juga, Karena tingkat kesesuaian rendah pada kuadran 3, Sehingga variabel kuadran 3 tidak terlalu penting bagi penumpang untuk diprioritaskan dalam perbaikan. Namun, dari sisi kinerja pelayanan penumpang merasakan sudah baik dan cukup puas atas pelayanan yang diberikan

Tabel 5 Kuadran 4

Kuadran 4	NOTASI
Pos, Fasilitas Dan Petugas Kesehatan	D
Pos, Fasilitas Dan Kelaikan Pemeriksa Kendaraan Umum	E
Kantor Penyelenggara Terminal, Ruang Kendali Dan Manajemen Sistem Informasi Terminal	K
Informasi Pelayanan	T

Diperoleh hasil pada kuadran 4 sebagai kinerja pelayanan yang berlebihan dibandingkan dengan harapan atau ekspektasi dari penumpang yaitu: pos, fasilitas dan petugas Kesehatan

dengan persentase tingkat kesesuaian 98%, Pos Fasilitas Dan Kelaikan Pemeriksa Kendaraan Umum dengan persentase tingkat kesesuaian 98%, Kantor Penyelenggara Terminal, Ruang Kendali Dan Manajemen Sistem Informasi Terminal dengan persentase tingkat kesesuaian 81%, Informasi Pelayanan dengan persentase tingkat kesesuaian 93%. Sehingga fasilitas pelayanan di Terminal dianggap tidak terlalu penting. Namun, jika dilihat dari kinerja pelayanannya penumpang merasa puas.

Analisis Moda Interaction Matrrix (MIM ke 1)

Tabel 6 Nilai Skor Normal MIM ke 1

Normalized Score	= $(100 * \text{Total sum off negative cell}) / \text{Number Off Cell}$
Normalized Score	= $(100 * -40) / 15$
Normalized Score	= -266,66

Berdasarkan perhitungan Normalized Score, didapat nilai -266,66. Hal ini menunjukkan hubungan antar fasilitas yang ada di Terminal Giwangan masuk dalam kategori Unsuitable. Yang berarti jarak antar fasilitas di Terminal Giwangan sangat buruk dan berjauhan sehingga penumpang membutuhkan waktu lebih banyak untuk berpindah moda.

Analisis kebutuhan fasilitas

Tabel 7 Tabel Perbandingan eksisting dan perubahan

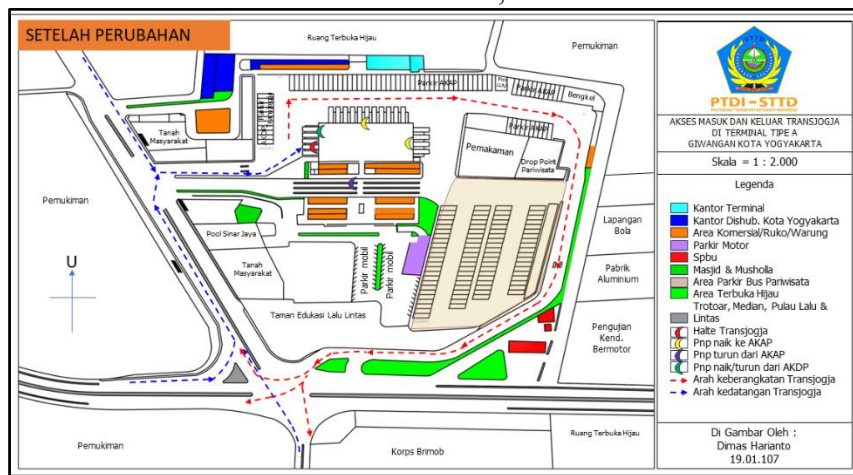
Kebutuhan standart ruang fasilitas (m ²) berdasarkan tipe dan fungsinya (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996)			
RUANG	TIPE A (m ²)	EKSISTING (m ²)	PERUBAHAN (m ²)
Jalur kedatangan	-	980	420
Jalur Keberangkatan	-	3080	4447,8
Parkir AKAP	2460	3189,2	3931,3
Parkir AKDP			
Parkir Angkutan Kota			
Parkir Pribadi roda 2	600	360	199,1
Parkir Pribadi roda 4		1562,5	446,87
Ruang Tunggu	2625	920,8	186
Mushola	72	90	35
Kamar Mandi / toilet	72	72	28
Total	5829	10253	8022

Dari hasil analisa data diatas dapat diketahui bahwa, standart luas ruangan fasilitas yang ditetapkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat sebesar 5829 m². Namun untuk kondisi eksisting yang ada sebesar 10253m² dan hasil analisa luas kebutuhan untuk perubahan sebesar 8022m². Perbedaan luas dipengaruhi oleh beberapa factor, yaitu: pada eksisting terjadi perubahan sudut jalur pemberangkatan yang semula 0° menjadi sudut 45°.

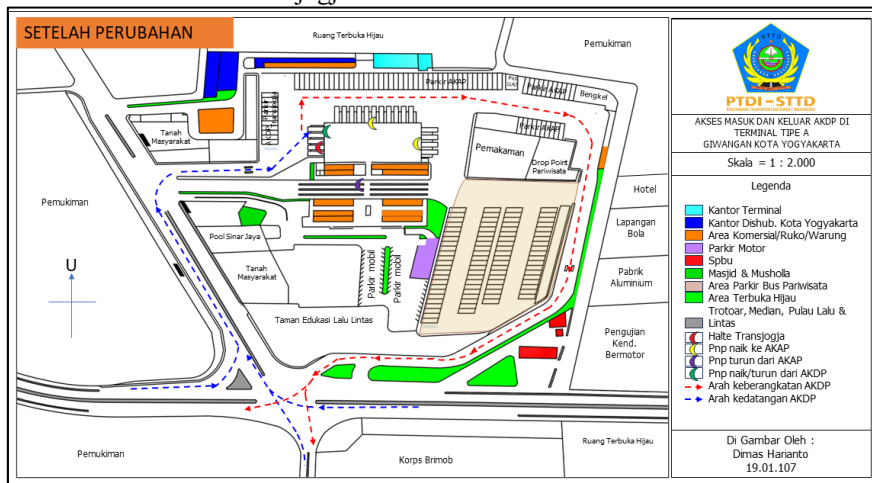
Rekomendasi Layout Terminal

Berdasarkan analisis IPA, MIM dan kebutuhan fasilitas. Dapat disimpulkan bahwa Terminal Giwangan hanya perlu dilakukan perbaikan skala mikro. Meliputi, perbaikan pada sirkulasi

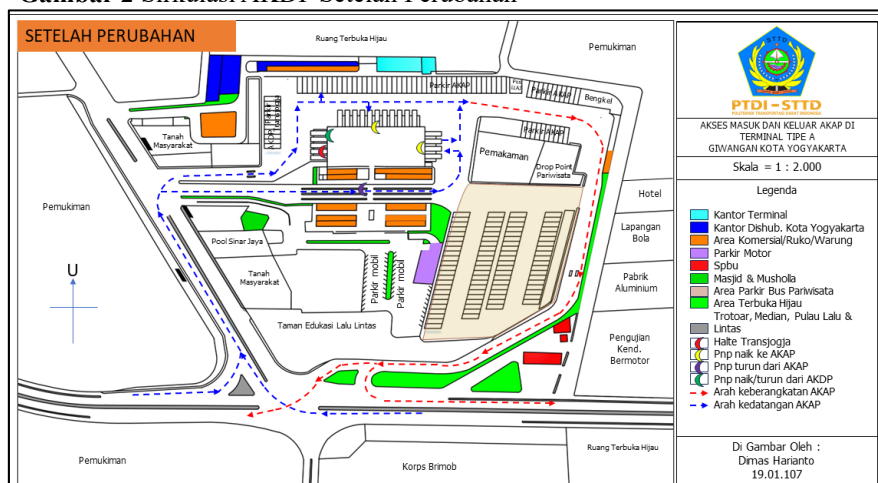
orang dan kendaraan, perbaikan jalur pejalan kaki, perbaikan jalur evakuasi, perbaikan jadwal pemberangkatan dan besaran tarif kendaraan umum, tata letak loket.



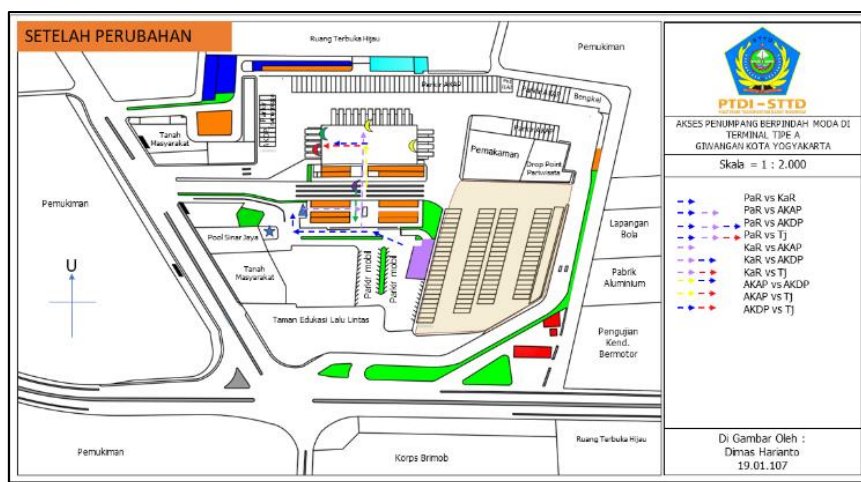
Gambar 1 Sirkulasi Transjogja Setelah Perubahan



Gambar 2 Sirkulasi AKDP Setelah Perubahan



Gambar 3 Sirkulasi AKAP Setelah Perubahan



Gambar 3 Akses Penumpang berpindah moda Setelah Perubahan

Analisis Moda Interaction Matrrix (MIM ke 2)

Analisa Moda Interaction Matrix ke 2 digunakan setelah dilakukan revitalisasi Terminal tipe A Giwangan. Bertujuan untuk memperkecil jarak perpindahan antar moda pelayanan yang satu dengan yang lainnya, sehingga Penumpang dapat meningkatkan aksesibilitasnya. Sebelumnya diketahui pada hasil analisa Moda Interaction Matrix ke 1, diperoleh data bahwa nilai skor normal/normalized score di Terminal tipe A Giwangan berjumlah -266,66 yang dapat diartikan kondisi keterkaitan antar moda pelayanan memiliki interaksi yang sangat buruk dengan fasilitas integrasi dan moda utama yang ada di Terminal tipe A.

Tabel 8 Nilai Skor Normal MIM ke 2

Normalized Score	= (100*Total sum off negative cell)/ Number Off Cell)
Normalized Score	= (100*-16)/15
Normalized Score	= -106,66

Berdasarkan perhitungan Normalized Score, didapat nilai -106,66. Hal ini menunjukkan hubungan antar fasilitas yang ada di Terminal Giwangan masuk dalam kategori baik. Yang berarti jarak berpindah moda antar fasilitas di Terminal Giwangan sudah berubah menjadi baik dari yang sebelumnya sangat buruk. Berikut ini merupakan kesimpulan dari hasil penataan ulang sirkulasi dan usulan lay out Terminal Giwangan:

Tabel 9 Kesimpulan dari hasil penataan ulang sirkulasi dan usulan lay out Terminal Giwangan

NO	PERUBAHAN SIKULASI	SEBELUM	SETELAH	KETERANGAN
1	AK/Transjogja	> bus yang masuk ke terminal melalui pintu kedatangan AK melintasi jl. Imogiri timur > jalur pemberangkatan bus dengan sudut 0°	>pintu masuk bus tetap, tidak berubah > jalur pemberangkatan bus berubah menjadi 90°	> jarak penumpang berpindah moda dari Transjogja ke moda lain menjadi dekat seperti perpindahan dari AKAP menuju Transjogja sebelumnya 110 m menjadi 45 meter

2	AKDP	> bus masuk ke terminal melalui pintu kedatangan AK melintasi jl. Imogiri timur, pintu masuknya sama dengan Transjogja> jalur pemberangkatan bus dengan sudut 0°	>pintu masuk berubah, melalui pintu AKAP > jalur pemberangkatan bus berubah menjadi sudut 90°	> penumpang yang berpindah moda lanjutan ke AKAP dan Transjogja berada di gedung utama, dengan jarak ke AKAP 40 m dan ke Transjogja 80 m
3	AKAP	> bus masuk ke terminal melalui pintu kedatangan AKAP melintasi jl. Imogiri timur, pintu masuknya tersendiri dari moda lain> jalur pemberangkatan bus dengan sudut 0°	> tidak ada perubahan akses masuk AKAP > jalur pemberangkatan bus berubah menjadi sudut 90°	> dapat memudahkan bus yang datang belakangan untuk dapat segera berangkat, tanpa perlu menunggu bus lain membuka lajur agar bisa melintas
4	AKAP LUAR JAWA	> bus masuk ke terminal melalui pintu kedatangan Transjogja dan jalur pemberangkatan bus dengan sudut 45°	> terdapat perubahan akses masuk. Bus masuk ke terminal melalui jalur kedatangan AKAP	> penumpang yang memulai perjalanan akan memasuki terminal melalui jalan imogiri timur karena aksesnya lebih mudah dengan menggunakan kendaraan umum seperti Transjogja maupun AKDP.
5	KENDARAAN PRIBADI	> letak Kiss And Ride dekat dengan Park and Ride	> membuat jarak yang sedikit jauh dari Park and Ride	> untuk mengatur sirkulasi penumpang yang masuk dan keluar menggunakan kendaraan pribadi

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa terhadap kondisi eksisting di Terminal Giwangan didapat bahwa:

1. Dari hasil analisa tingkat pelayanan berdasarkan persepsi penumpang menggunakan metode IPA. diketahui bahwa, penumpang berharap kinerja pelayanan ditingkatkan karena masih rendah dan belum sesuai dengan harapan penumpang. Fasilitas yang dimaksud pada kuadran 1 yaitu: Jalur Pejalan Kaki, Jalur Evakuasi, Jadwal Kedatangan Dan Keberangkatan Kendaraan Serta Besar Tarif Kendaraan Bermotor Umum Beserta Realisasi Jadwal Secara Tertulis, Loket Penjualan Tiket, Ruang Tunggu, dan Toilet.
2. Berdasarkan hasil analisa kebutuhan fasilitas di Terminal Giwangan yang belum terpenuhi berlandaskan PM. No 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan terdiri dari: fasilitas outlet single ticket, tempat berkumpul darurat termasuk jalur evakuasi, fasilitas telekomunikasi, fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan, fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang, area merokok, fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM), fasilitas ruang anak.
3. Dengan membandingkan hasil analisa MIM pertama dan MIM kedua, terdapat perubahan jarak berpindah moda yang semula dengan nilai skor -266,66 masuk ke dalam kategori sangat buruk dapat diturunkan skor-nya menjadi -106,66 yang masuk ke dalam kategori

baik, dengan mendekatkan fasilitas integrasi antar moda angkutan umum. Serta sirkulasi penumpang akan lebih dominan berada di dalam Gedung utama baik penumpang datang maupun penumpang yang akan berangkat pergi menggunakan moda angkutan umum dari Terminal Giwangan.

4. Berdasarkan kondisi saat ini, adanya loket yang berada di luar terminal berlokasi di area barat, jalan imogiri timur. dan adanya penggunaan trotoar tidak pada fungsinya di area timur terminal giwangan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Berdasarkan hasil analisa terhadap kondisi eksisting di Terminal Giwangan didapat bahwa:

REFERENSI

_____, 2009, Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tentang Lalu Lintas

Angkutan Jalan.

_____, 2013, Peraturan Menteri Perhubungan No. 79 Tentang Tentang Jaringan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

_____, 2021, KM 24 Tentang Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang

Angkutan Jalan.

_____, 2015, KM 40 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal

Penumpang Angkutan Jalan.

_____, 2010, KM 18 Tentang Pedoman Revitalisasi Kawasan. Kementerian

Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Morlok, EK. (1991). Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Jakarta:

Erlangga.

Tjiptono, Fandy, (1997), Strategi Pemasaran. Yogyakarta: Andi.

Danisworo. (2002). "Sejarah, Makna, dan Keunikan Tempat."

Laretna, A. (2002). *Revitalisasi Bukan Sekedar "Beautification"*.13.

Abubakar, I. Dkk., 1996, Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib. Jakarta:

Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

Primadewi, Arianti Puspita. 2020. "Revitalisasi Terminal Tipe C Pangururan Di Kabupaten Samosir."

Hafis, Muhammad. 2022. "Optimalisasi Terminal Tipe A Di Kota Dumai."

Firdaus, Muhammad Bintang. 2022. "Optimalisasi Terminal Stagen Tipe B Di Kabupaten Kotabaru."

Rahmadi. 2011. "Pengantar Metodologi Penelitian."

Horowitz, Alan J, and Nick A. Thompson. 1994a. "Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilities." Transportation Research Record, no. September: 216.

Kelompok PKL Kota Yogyakarta, 2022, Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Program D-IV Transportasi Darat, Bekasi