

# UPAYA PENINGKATAN KINERJA KINERJA TERMINAL TIPE B ST. HALL DI KOTA BANDUNG

## *PERFORMANCE IMPROVEMENTS OF TERMINAL TYPE B ST. HALL IN BANDUNG CITY*

Vio Bagas Ramadhani Putra<sup>1\*</sup>, Tatang Adhiatna<sup>2</sup>, Yudi Karyanto<sup>3</sup>

Diploma IV Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD,  
Bekasi, Indonesia

\*E-mail: [viobagasramadhaniputra@gmail.com](mailto:viobagasramadhaniputra@gmail.com)

Riwayat perjalanan naskah

Tanggal diterima : 17 Juli 2024, Tanggal direvisi : 17 Juli 2024, Tanggal disetujui : 17 Juli 2024, Tanggal diterbitkan online: 17 Juli 2024.

### **Abstract**

*Bandung City is one of the regions that has an important role in the transportation sector in West Java. Bandung City also has type a, type b and type c terminals that serve community traffic activities. ST. Hall Terminal is a type b Terminal located on Jalan Kebon Jati Number. 130, Andir, Bandung City which has an area of 4326 m<sup>2</sup>. Many terminal facilities are still inadequate, for example the parking space for public transport vehicles is still inadequate to accommodate the number of fleets operating at any one time. This makes the performance of terminal services to public transportation users bad and the existence of public transportation serving passengers outside the terminal area worsens the performance of roads around ST. Hall Type B Terminal. The purpose of this research is to find the right strategy in optimizing terminal performance so that it can answer existing problems. For the solution, it is necessary to optimize the terminal to improve the performance of terminal services inside the terminal by improving the terminal and improving operational performance in the terminal supervision area by handling around the ST. Hall terminal area, the handling carried out is to transfer public transportation by entering the terminal so that there is no more public transportation parking on the Kebon Jati road.*

**Keywords:** Terminal Tipe B, facility, Upgrade, Setup, Terminal service performance

### **Abstrak**

Kota Bandung merupakan salah satu wilayah yang memiliki peran penting pada sektor transportasi di Jawa Barat. Kota Bandung juga memiliki terminal tipe a, tipe b dan tipe c yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat. Terminal ST. Hall merupakan Terminal tipe b yang berlokasi di Jalan Kebon Jati No. 130, Kebon Jeruk, Andir, Kota Bandung dengan luas 4326 m<sup>2</sup>. Fasilitas terminal yang masih banyak belum memadai sebagai contoh ruang parkir kendaraan angkutan umum yang masih belum memadai menampung jumlah armada yang beroperasi di suatu waktu. Sehingga membuat kinerja pelayanan terminal terhadap pengguna angkutan umum menjadi buruk dan adanya angkutan umum yang melayani penumpang di luar Kawasan terminal memperburuk kinerja jalan di sekitar Terminal Tipe B ST. Hall. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menemukan strategi yang tepat dalam mengoptimalkan kinerja terminal sehingga dapat menjawab permasalahan eksisting. Untuk solusinya perlu dilakukan pengoptimalan terminal untuk memperbaiki kinerja pelayanan terminal di dalam terminal dengan melakukan peningkatan terminal tersebut dan memperbaiki kinerja operasional di daerah pengawasan terminal dengan melakukan penanganan sekitar kawasan terminal ST. Hall penanganan yang dilakukan yaitu melakukan Pemindahan angkutan umum dengan memasuki terminal sehingga tidak terdapat lagi parkir angkutan umum di ruas jalan Kebon Jati.

**Kata kunci:** Terminal Tipe B, Fasilitas, Peningkatan, Penataan, Kinerja pelayanan terminal

## **PENDAHULUAN**

Kinerja yang baik sangat penting untuk pengelolaan/pengembangan terminal dan daya tarik masyarakat dalam penggunaan pelayanan publik. Dalam penyelenggaraan terminal pasti menginginkan kinerja yang optimal untuk proses transportasi, sehingga diperlukan suatu strategi pemecahan masalah yang bisa memberikan solusi yang optimal. Strategi adalah upaya

untuk memanfaatkan, kemampuan dan sumber daya yang dimiliki guna untuk mencapai target sasaran melalui tata cara yang dianggap dapat efektif dan efisien untuk mencapai sasaran yang telah diharapkan. Dengan strategi dan perencanaan yang baik dapat menunjang kelancaran perpindahan. Di Kota Bandung sendiri memiliki beberapa permasalahan di bidang transportasi terutama dalam efektivitas kinerja pelayanan terminal penumpang. Terminal Tipe B ST.Hall adalah terminal yang melayani beberapa trayek angkutan umum, yaitu 6 trayek Angkutan Perkotaan Ketersediaan prasarana terminal yang ada saat ini sangat minim yaitu fasilitas utama hanya 57% dan fasilitas penunjang 57% dan sudah tidak layak untuk digunakan. Sehingga belum bisa mencukupi kebutuhan angkutan operasi, penilaian didapat berdasarkan PM 24 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Dimana kondisi existing terminal tidak amat mendukung kinerja operasional angkutan yang beroperasi di terminal tersebut tidak mendukung sehingga banyak angkutan yang ngetem di badan jalan dan menjadi hambatan samping., 2 trayek Lintas Batas, 2 trayek BRT (Trans Metro Bandung), dan 2 trayek AKDP. Hingga saat ini terminal ST. Hall masih beroperasi walaupun kondisi terminal sangat memprihatinkan. Peningkatan Kinerja Terminal Tipe B ST.Hall diharapkan dapat digunakan sebagai pelayanan publik bagi masyarakat serta menarik perhatian masyarakat dalam penggunaan pelayanan publik.

## **METODE PENELITIAN**

### **A. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan di Kota Bandung dengan wilayah yang dikaji yaitu Terminal Tipe B ST. Hall di Kota Bandung. Penelitian dilaksanakan saat praktek kerja lapangan di Kota Bandung selama 3 bulan.

### **B. Teknik Pengumpulan Data**

Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer yang diperoleh dari hasil survei dan data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait.

#### **1. Data Primer**

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung melalui pengamatan atau observasi di lapangan (Lewis-Beck et al., 2012). Data primer yang diperlukan untuk penelitian ini didapat dari survei statis angkutan pada tiap trayek yang ada di Terminal ST.Hall serta hasil persepsi masyarakat, baik mengenai kepuasan pelayanan.

#### **2. Data Sekunder**

Data sekunder didapatkan dari instansi terkait serta data hasil analisa Tim PKL Kota Bandung Tahun 2023 yang ditulis dalam laporan umum.

### **C. Metode Analisis Data**

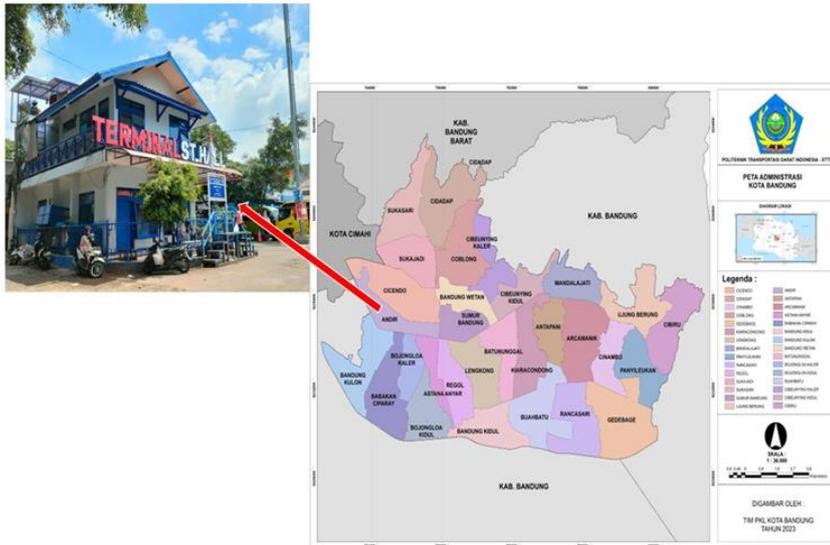
Dalam proses analisis diawali dengan identifikasi masalah dimana dilakukan perumusan masalah sebagai inti dari permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan laporan. Dilanjutkan dengan pengumpulan data berupa data primer dan sekunder. Setelah data terkumpul dilakukan analisis data yang merupakan tahapan inti dari suatu penelitian dimana dalamnya mencakup perbandingan kondisi eksisting terhadap kondisi setelah dilakukannya alternatif rekomendasi yang berpeluang untuk dilakukan. Tahap terakhir yaitu *output* merupakan tahap memberikan alternatif terbaik yang dapat dilakukan dalam melakukan Upaya Peningkatan Kinerja Terminal Tipe B St. Hall Di Kota Bandung.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Analisis Kinerja Saat Ini di Terminal dan Ruas Jalan

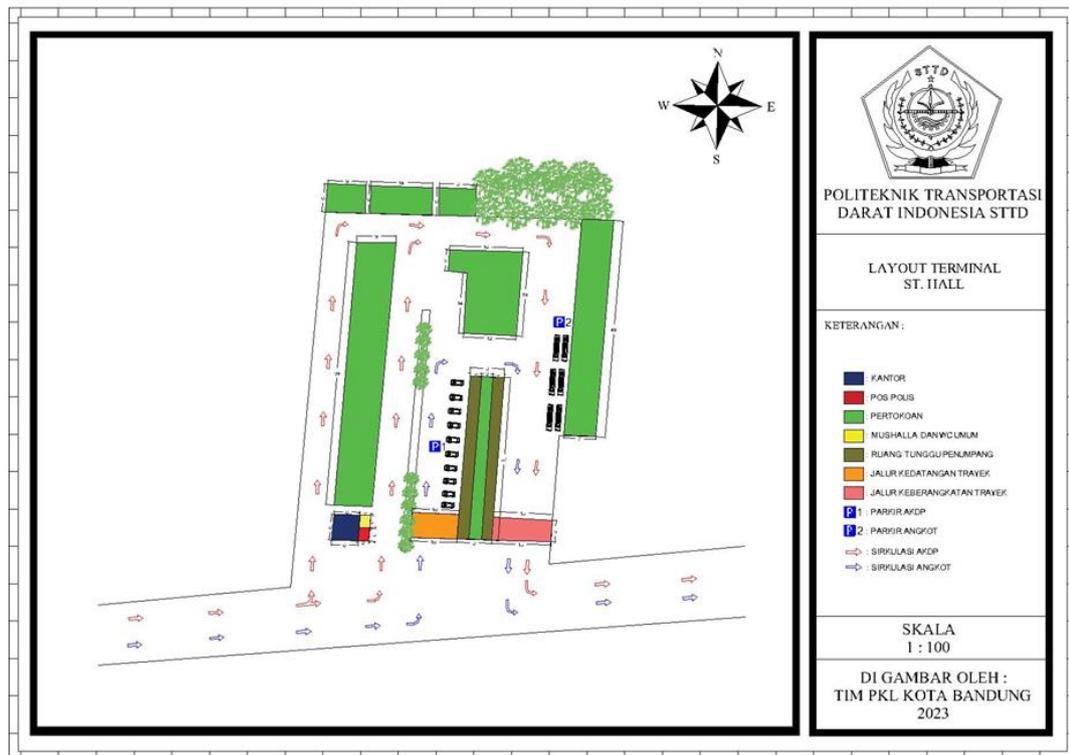
#### 1. Analisis Kondisi Terminal Tipe B ST.Hall Saat ini

Terminal ST. Hall Kota Bandung berada diantara jalan kebon jati 3/1 UD dengan fungsi kelas jalan kolektor sekunder yang sangat padat. Terminal ST. Hall memiliki 6 trayek AKDP, 2 trayek AKDP, 2 trayek angkot lintas batas (AKDP), dan 2 Trayek BRT yang aktif beroperasi. Berikut merupakan lokasi terminal tipe b ST. Hall:



Pada kawasan daerah pengawasan Terminal tipe b ST. Hall terdapat ruas jalan yang dipengaruhi oleh kondisi angkutan yang menaik-turunkan dan menunggu penumpang di luar terminal. Sehingga mempengaruhi hambatan samping ruas jalan sekitar terminal. Ruas jalan tersebut merupakan ruas Jalan Kebon Jati. Kondisi ini membawa pengaruh terhadap arus lalu lintas utama yaitu pada ruas Jalan Kebon Jati, dimana pada ruas jalan di Terminal ST. Hall dengan hambatan samping tinggi berupa banyaknya kendaraan yang parkir di badan jalan. Terkait hal tersebut, langkah yang diambil untuk mengoptimalkan fungsi operasional maupun pelayanan terminal yang nantinya dapat diawasi pelaksanaannya oleh pemerintah kota adalah dengan penataan fasilitas, perbaikan sirkulasi, perluasan daya tampung dan desain perbaikan layout.

## Layout Terminal ST. Hall Eksisting



### 2. Kondisi dan Kinerja Ruas Jalan Saat Ini

Analisis kinerja ruas jalan diperoleh dari hasil inventarisasi ruas jalan dan hasil survei pencacahan lalu lintas di sekitar ruas jalan Terminal ST. Hall. Pada wilayah kawasan Terminal ST. Hall terdapat ruas yang mempengaruhi dan dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas di dalam terminal. Ruas jalan yang dipengaruhi yaitu Jalan Kebon Jati.

**Tabel V. 3** Inventarisasi Ruas Jalan di Kawan Terminal ST. Hall

Nama Jalan	Fungsi Jalan	Tipe	Panjang (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Lajur (m)	Lebar Bahu (m)	Median (m)	Hambatan Samping
Jalan Kebon Jati	Kolektor Sekunder	3/1 UD	2316	12	4	1,5	0	Sedang

Sumber: Hasil Analisis, 2024

**Tabel V. 4** Kinerja Ruas Jalan Eksisting Terminal ST. Hall

Ruas	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	LOS
Jalan Kebon Jati	1443	4902	0,29	38,42	B

Sumber: Hasil Analisis, 2024

## B. Perbaikan Layout dan Perluasan Ruang parkir Angkutan Umum

Dari hasil analisis Terminal yang dibutuhkan berdasarkan perhitungan kebutuhan fasilitas utama dan fasilitas penunjang pada Terminal ST. Hall, maka dapat diketahui beberapa luasan Terminal yang dibutuhkan berdasarkan dari fasilitas – fasilitas yang akan dibangun menurut karakteristik sudut pemberangkatan maupun kedatangan.

**Tabel V. 18** Hasil Perhitungan Luas Lahan Setelah Pengoptimalan

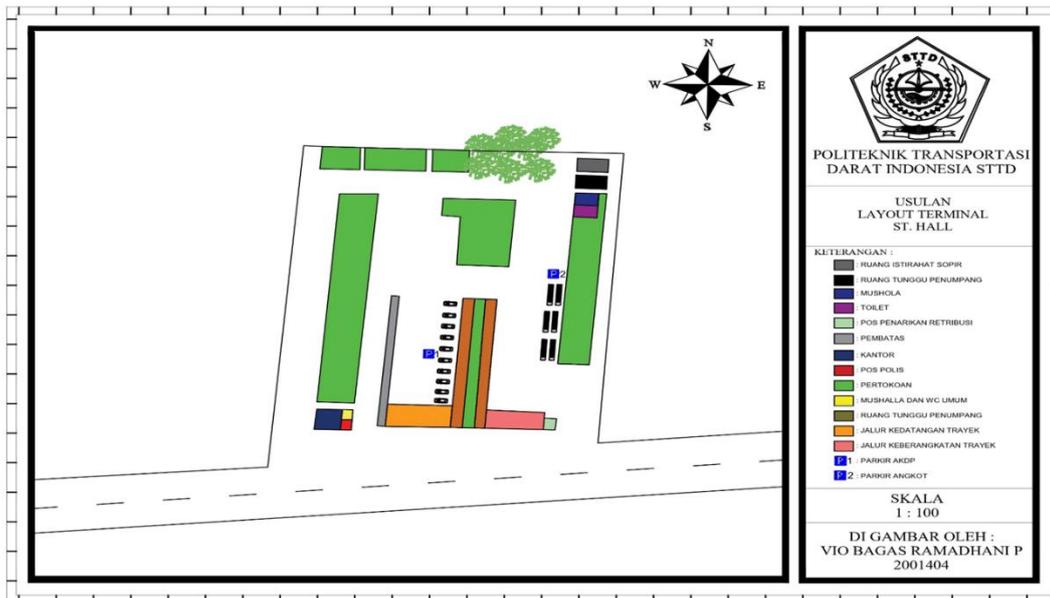
Fasilitas	Luas Eksisting (m <sup>2</sup> )	Luas Rencana (m <sup>2</sup> )
Utama		
Areal Kedatangan dan Keberangkatan	-	560
Areal Menunggu Angkutan Umum	1000	1624
Areal Parkir Kendaraan Pribadi	79,34	103,5
Ruang Tunggu Penumpang	219,00	534,2
Pos Pemungutan Retribusi	6	6
Ruang Istirahat Sopir	-	30
<b>Penunjang</b>		
Mushola	-	17,50
Toilet	6	14
Total Luas Fasilitas Terminal Digunakan	1241,34	2329,24
<b>Total Lahan</b>	<b>4326</b>	<b>4326</b>
<b>Total Lahan Tersisa</b>	<b>3084,66</b>	<b>1996,76</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Dari hasil analisis fasilitas yang dibutuhkan, luas lahan setelah penyesuaian yakni 3981,24 m<sup>2</sup>, sedangkan untuk luas lahan eksisting yakni sebesar 4326 m<sup>2</sup>. Maka luas lahan yang masih tersisa yakni: Luas lahan tersisa = Luas Lahan eksisting – Luas lahan setelah penyesuaian = 4326 – 2329,24 = 1996,76 m<sup>2</sup> Untuk luas lahan yang lebih, bisa dimanfaatkan sebagai penambahan dari berbagai fasilitas baik fasilitas utama maupun penunjang lainnya. dikarenakan hasil perhitungan merupakan luas minimal yang harus dipenuhi dari fasilitas yang ada, sehingga hasil perhitungan bukan merupakan patokan luas yang harus diterapkan pada Terminal ST. Hall.

Dimana yang awalnya luas ruang parkir kendaraan umum hanya cuma 1000 m<sup>2</sup> diperluas menjadi 1624 m<sup>2</sup> sesuai dengan perhitungan dan luas sisa lahan yang masih tersisa.

## Layout Terminal Terbaru



### C. Kinerja Ruas Jalan Sebelum dan Sesudah Penanganan

**Tabel V. 22** Kapasitas Ruas Jalan Eksisting Terminal ST. Hall

Co	FCIj	FCpa	FChs	FCuk	Kapasitas Jalan (C)
5100	1	1	0,85	1	4335

Sumber: Hasil Analisis, 2024

**Tabel V. 23** Kinerja Ruas Jalan Eksisting Terminal ST. Hall

Ruas	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	LOS
Jalan Kebon Jati	1443	4335	0,33	38,42	B

Sumber: Hasil Analisis, 2024

#### Usulan Penanganan

1. Kondisi ruas Kebon Jati yang terletak di kawasan terminal di gunakan untuk tempat menaik turunkan penumpang dan tempat ngetem angkutan umum. Setelah dilakukannya penanganan yaitu melakukan pengarahannya angkutan umum dengan memasuki terminal sehingga tidak terdapat lagi nge-tem dan parkir di ruas Kebon Jati. Dengan adanya fasilitas – fasilitas diantaranya lahan parkir didalam terminal, ruang tunggu yang nyaman untuk penumpang serta tempat naik turun penumpang.
2. Untuk kondisi ruas Jalan Kebon Jati memiliki hambatan samping sedang dengan tingkat pelayanan B.

**Tabel V. 24** Kapasitas Ruas Jalan Setelah Penataan

Co	FCIj	FCpa	FChs	FCuk	Kapasitas Jalan (C)
5100	1,08	1	0,95	1	5232,6

Sumber: Hasil Analisis, 2024

**Tabel V. 25** Kinerja Ruas Jalan Setelah Penataan

Ruas	Volume	Kapasitas	V/C	Kecepatan (km/jam)	LOS
Jalan Kebon Jati	1443	5232,6	0,27	41,50	B

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa pengaruh arus lalu lintas sebelum dan sesudah dilakukan perhitungan pada ruas jalan yang terdampak yaitu tingkat pelayanan ruas Jalan Kebon Jati yaitu B setelah dilakukan penataan hal ini terjadi karena kapasitas meningkat akibat dari hambatan samping yang lebih baik, dengan begitu V/C Ratio menurun yang dimana akan mempengaruhi Level Of Service (LOS) menjadi lebih baik, sehingga kinerja ruas jalan setelah dilakukan penanganan menjadi lebih baik.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan usulan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Terminal Tipe B ST. Hall melayani 12 trayek yaitu 6 Angkutan Kota, 4 AKDP, 2 BRT. Namun kondisi terminal belum memadai karena tidak mampu menampung jumlah armada di terminal tersebut. Sehingga angkutan parkir di badan jalan yang mengakibatkan kinerja ruas jalan menurun.
2. Permasalahan kinerja di Terminal ST. Hall dimana fasilitas utama dan penunjang belum memenuhi standar pelayanan minimum terminal sesuai PM 21 Tahun 2021. Fasilitas hanya tersedia 57% dimana kondisinya 63% baik. Sedangkan fasilitas penunjang tersedia 57% dengan kondisi 100% baik. Kurangnya penyediaan area tempat parkir angkutan umum yang seharusnya ditentukan berdasarkan akumulasi angkutan umum yang berada di dalam terminal pada 1 jam periode waktu dengan frekuensi 24 Angkot, 7 BRT, 8 AKDP, 9 AKDP (Angkot lintas batas) dipergunakan sudut parkir  $60^\circ$  dengan luas sebesar  $1624 \text{ m}^2$  namun kondisi saat ini di terminal ST. Hall luas parkir kendaraan angkutan umum hanya  $1000 \text{ m}^2$ . Akibat sirkulasi yang tidak teratur di terminal ST. Hall mengakibatkan total 9 konflik sirkulasi di Terminal ST. Hall baik konflik antara angkutan dengan kendaraan pribadi, angkutan dengan pejalan kaki maupun kendaraan pribadi dengan pejalan kaki. FChs (Faktor penyesuaian hambatan samping) sebesar 0,85 menjadi hal yang membuat kapasitas di ruas Jalan Kebon Jati menjadi menurun. Dikarenakan efek angkutan umum yang ngetem di badan jalan di ruas jalan tersebut.
3. Upaya peningkatan kinerja Terminal ST. Hall dan Ruas Jalan Kebon Jati dengan beberapa usulan yaitu perluasan ruang parkir kendaraan angkutan umum dan perbaikan tata letak layout terminal St. Hall, perbaikan arus sirkulasi di Dalam Terminal, peningkatan Fasilitas utama dan penunjang, pelarangan dan pemindahan parkir angkutan umum ke dalam terminal, dan pengintegrasian Terminal Tipe B. ST. Hall dengan Stasiun Bandung.
4. Perbandingan kinerja di Terminal Tipe B ST. Hall dan ruas Jalan Kebon Jati yaitu ruang parkir kendaraan umum dan tata letak layout diperbaiki dimana ruang parkir kendaraan umum yang awalnya hanya  $1000 \text{ m}^2$ . diperluas sesuai analisa perhitungan kebutuhan armada menjadi  $1624 \text{ m}^2$ . Dan juga tata letak layout diperbaiki sesuai analisa kebutuhan fasilitas lainnya yang sudah di analisa. Sirkulasi arus kendaraan di dalam terminal diperbaiki dan menjadi lebih baik dimana perbandingan konflik dari 9 menurun menjadi 3. Fasilitas utama dan penunjang sebelum dan sesudah dilakukannya peningkatan dimana beberapa fasilitas

seperti ruang tunggu penumpang, parkir kendaraan angkutan umum dan sebagainya, dilakukan peningkatan sesuai dengan analisa kebutuhan fasilitas yang di dapat dari hasil survey wawancara *Indeks Performance Analysis* dari awalnya total luas lahan yang digunakan 1241,34 m<sup>2</sup> setelah ditingkatkan menjadi 2329,24 m<sup>2</sup> dari 4326 m<sup>2</sup> luas lahan yang tersedia. Kinerja ruas jalan sebelum dan sesudah dimana sesudah dilakukan peningkatan terhadap kinerja terminal, kapasitas meningkat dan V/C Ratio menurun dari 0,33 menjadi 0,27 yang dimana akan mempengaruhi Level Of Service (LOS) menjadi lebih baik, sehingga kinerja ruas jalan setelah dilakukan penanganan dan pemindahan kendaraan angkutan umum ke dalam terminal menjadi lebih baik.

## **SARAN**

Terdapat beberapa saran yang dapat disampaikan terkait pada penelitian yang telah dilakukan, antara lain sebagai berikut:

1. Dinas Perhubungan Kota Bandung melalui UPT Terminal ST. Hall untuk melakukan perbaikan dan penambahan fasilitas utama dan penunjang.
2. Dinas Perhubungan Kota Bandung melalui UPT Terminal ST. Hall untuk melakukan penataan dan perbaikan layout berupa penambahan luas parkir kendaraan umum serta tempat naik turun penumpang dan sebagainya.
3. Dinas Perhubungan Kota Bandung melalui UPT Terminal ST. Hall untuk melakukan pengaturan sirkulasi kendaran angkutan umum, kendaraan pribadi, dan pejalan kaki agar tidak terjadi konflik yang mengganggu keselamatan dan kinerja Terminal ST. Hall.
4. Dinas Perhubungan Kota Bandung melalui UPT Terminal ST. Hall untuk melakukan pelarangan dan manajemen lalu lintas dengan larangan menaik turunkan penumpang di sepanjang ruas Jalan Kebon Jati.
5. Pemerintah Kota Bandung melalui Dinas Perhubungan Kota Bandung dan DAOP 2 Bandung untuk mengusulkan pembangunan JPO sebagai jembatan integrasi dari Terminal St. Hall ke Stasiun Bandung.
6. Penelitian ini dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah/instansi terkait untuk upaya peningkatan kinerja terminal tipe b ST. Hall.

## REFERENSI

- Republik Indonesia. (2009). Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang. Jakarta.
- Kementrian Perhubungan. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta.
- Abubakar, I., Yani, A., & Sutiono, E. (1995). Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib. 169.
- Batti, J. F. (1979). Analisis Antrian Pada Terminal Karombasan Kota Manado.Smartek.
- Tamin, O. (2008). Perencanaan, Permodelan dan Rekayasa Transportasi. Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.
- Tim PKL Kota Bandung, 2023. Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kota Bandung Tahun 2023. Bekasi.
- Fatimah, S. (2019). Pengantar Transportasi. Myria Publisher. Morlok, Edward K, 1991. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta.
- Kadir Abdul. (2006). Dampaknya Dalam. Perencanaan & Pengembangan Wilayah.
- Warka, M., & Budiarsih, B. (2019). Analisis Yuridis Sistem Transporasi Massal Yang Ada Di Indonesia. Jurnal Akrab Juara, 4(5), 133-150.
- Pangalila, W. M., Jansen, F., Rompis, S. Y. R., Sipil, T., Sam, U., Manado, R., Manado, J. K. B., & Belakang, A. L. (2018). Evaluasi Kinerja Pelayanan Terminal Angkutan Umum di Terminal Malalayang Manado. Jurnal Tekno Universitas Sam Ratulangi Manado ISSN : 0215-9617, 16(Evaluasi kinerja), 9.
- Lewis-Beck, M., Bryman, A., & Futing Liao, T. (2012). Purposive Sampling. The SAGE Encyclopedia of Social Science Research Methods, 6.  
<https://doi.org/10.4135/9781412950589.n774>
- Andhika, Y. K. P. (2017). Penilaian Situs E-Government Dengan Metode Webqual Dan Importance Performance Analysis. Jurnal Teknik Industri, 17(2), 92.  
<https://doi.org/10.22219/jtiumm.vol17.no2.92-100>
- Munawar, A. (2004). Manajemen Lalu Lintas Perkotaan. Dokumen Indonesia. <https://dokumen.tips/documents/ahmad-munawar-manajemen-lalulintas-perkotaan.html>

Junaidi. (2014). Analisis Hubungan Deret Waktu Untuk Peramalan.

Repository Universitas Jambi, 1–5.

Darmawan, A. (2018). Pembangunan Sarana Dan Prasarana Transportasi Di Desa Terisolir (Desa Sarongan , Banyuwangi , Jawa Timur ). Jurnal AKP, 8(1), 79– 97.

Supriatna, I. I., & Affandi, F. (2018). Analisis Strategi Meningkatkan Daya Saing Dengan Menggunakan Metode IPA (Importance Performance Analysis) Pada Hotel Rinjani Plaza Kota Sorong. Metode: Jurnal Teknik Industri, 4(2), 29–38.

<http://ejournal.umsorong.ac.id/index.php/metode/article/view/1457>

Handayani, Mustika (2020). Evaluasi Pelayanan dan Fasilitas Terminal Tipe C di Purworejo. Reviews in Civil Engineering, 04(1), 16-25.

Hefyansyah, Anton (2020). Kinerja Pelayanan Terminal Terpadu Merak. Jurnal Manajemen Transportasi &Logistik, 7(1).