

Tinjauan Manajemen Operasional Angkutan Antar Kota Antar Provinsi pada Terminal Daya Kota Makassar

Wona Grace Boro*¹, Robert Mangontan*², Ardian Fernanda Rantetampang *³

*^{1,2} Dosen Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Kristen Indonesia Paulus Makassar, Indonesia, gracewona@gmail.com*¹ dan robertmangontan@ukipaulus.ac.id*²

*³ Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Kristen Indonesia Paulus Makassar, Indonesia arrdhiyan29@gmail.com

Corresponding Author: gracewona@gmail.com

Abstrak

Keberadaan Terminal Daya sangat penting untuk pengendalian arus lalu lintas angkutan transportasi umum, terutama bus yang menjadi salah satu angkutan umum transportasi darat yang paling sering digunakan masyarakat dalam mobilisasi angkutan manusia dan barang antar kabupaten juga antar provinsi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui mengenai manajemen operasional dan mengetahui durasi waktu singgah bus AKAP pada Terminal Regional Daya. Pengumpulan data primer di lapangan adalah metodologi penelitian yang digunakan berupa pengamatan mengenai manajemen operasional di lokasi serta waktu singgah kendaraan penumpang yang masuk dan keluar rute AKAP. Hasil dari penelitian yakni manajemen operasional bus Antar Kota Antar Provinsi yang diberlakukan di Terminal Regional Daya Makassar dapat disimpulkan belum sesuai dengan standar manajemen operasional terminal Tipe A yang berlaku, dikarenakan masih banyak kesalahan ataupun pelanggaran yang menyangkut tata cara menaikkan dan menurunkan penumpang, durasi waktu singgah, pengelolaan lahan, dan standar pelayanan di terminal yang belum optimal. Dari hasil penelitian berdasarkan durasi waktu singgah bus di terminal daya pada saat keberangkatan setelah ditinjau adalah waktu maksimum 85 menit, waktu singgah minimum 3 menit, waktu singgah rerata tertinggi 22 menit dan waktu singgah rerata terendah 16 menit. Durasi waktu singgah bus di Terminal Daya pada saat kedatangan setelah ditinjau adalah waktu singgah maksimum 3 menit, waktu singgah minimum 1 menit, dengan waktu singgah rerata 1 menit.

Kata kunci: Manajemen Operasional, Durasi Waktu, Antar Kota Antar Provinsi

Abstract

The existence of the Daya Terminal is very important for controlling the flow of public transportation traffic, especially buses which are one of the public land transportation vehicles most often used by the community in mobilizing human or goods transportation between districts and between provinces. This study aims to find out about operational management and find out the duration of the AKAP bus stopover at the Daya Regional Terminal. Primary data gathering in the field is the research methodology employed of observations regarding operational management at the location and the stop times of passenger vehicles entering and leaving the AKAP route. The results of the study, namely the operational management of Inter-City Inter-Provincial buses that are enforced at the Makassar Daya Regional

Terminal, can be concluded that they are not in accordance with the applicable Type A terminal operational management standards, because there are still many errors or violations concerning procedures for raising and lowering passengers, duration of layover time, land management, and service standards at the terminal are not yet optimal. From the results of the study, based on the duration of the bus stopover time at the Daya terminal at the time of departure, after being reviewed, it is a maximum time of 85 minutes, a minimum stopover time of 3 minutes, the highest average stopover time is 22 minutes and the lowest average stopover time is 16 minutes. The duration of the bus stopover time at the Daya Terminal upon arrival after being reviewed is a maximum layover time of 3 minutes, a minimum layover time of 1 minute, with an average layover time of 1 minute..

Keywords: *Operational Management, Time Duration, Inter-City Inter-Provincial*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan kebutuhan manusia untuk melancarkan proses perpindahan manusia dan barang. Dalam hal ini transportasi menunjang juga aspek sosial, ekonomi, politik, keamanan dan budaya. Untuk menunjang perpindahan penduduk seringkali menggunakan bus sebagai sarana perpindahan dari satu lokasi ke lokasi lain. Dalam pengoperasian bus terdapat terminal sebagai titik simpul naik turun penumpang.

Terminal Daya dikategorikan sebagai terminal tipe A yang berlokasi di Kecamatan Biringkanaya, Makassar, Sulawesi Selatan. Terminal Daya merupakan Terminal Kota Makassar yang melayani rute perjalanan AKAP, rute AKDP dan Trayek Angkot (Angkutan Perkotaan). Keberadaan Terminal Daya sangat penting untuk pengendalian arus lalu lintas angkutan transportasi umum, terutama bus yang menjadi salah satu angkutan umum transportasi darat yang paling sering digunakan masyarakat dalam mobilisasi angkutan manusia, ataupun barang antar kabupaten juga antar provinsi.

Terdapat peraturan yang berlaku dalam sistem manajemen terminal, tetapi dalam penyelenggaraannya tidak semua terminal memberlakukan sistem manajemen yang sesuai dengan ketentuan. Oleh karena itu perlu dilakukan peninjauan mengenai manajemen operasional di terminal daya untuk mengetahui apakah sistem manajemen operasional di terminal daya telah sejalan dengan peraturan mengenai manajemen operasional yang berlaku.

Sebelum penelitian ini dilaksanakan, telah banyak penelitian serupa tentang analisis kinerja simpang tak bersinyal antara lain:

Murdipin, Lambang Basri Said, Mukhtar Thahir Syarkawi, (2021). Berdasarkan kajian dan pembahasan, maka dibuat model regresi sebagai berikut: $Y = 2,200 + 0,123X_1 + 0,135X_2 + 0,141X_3 + 0,102X_4 + 0,168X_5 + 0,197X_6$. ($R^2 = 0,880$ atau 88,0%). Variabel terpenting dalam persamaan ini adalah Utilitas Terminal (X_5) dan Perilaku Masyarakat (X_6). Variabel-variabel tersebut mempunyai pengaruh sebesar 88,0% terhadap Tingkat Kinerja Pelayanan Terminal Regional Daya Kota Makassar, dengan nilai $R^2 = 0,880$ atau 88,0%. [1]

Dika Agustian Harja, Hardjito S. Darmojo, Hafiz Abdillah, (2020). Berdasarkan hasil observasi langsung di lapangan, Ketersediaan fasilitas pelayanan di Terminal Poris Plawad sangat baik; hanya ada pemeliharaan fasilitas yang buruk, Kualitas pelayanan pada kuadran A (V2, V7, V18, V19, V23), kuadran B (V1, V5, V6, V10, V11, V12, V20, 21), kuadran C (V3, V4), dan kuadran D (V8, V9, V15, V22) ditentukan berdasarkan deskripsi diagram Cartesian. Dengan tingkat kepatuhan rata-rata 87,48%, persepsi dan kepuasan pengguna jasa terhadap pelayanan Terminal Poris Plawad secara umum sangat baik. [2]

Della Vina Fudla, Siti Maimunah, Alfian Baharuddin, (2021). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menentukan standar klasifikasi terminal, meningkatkan kepuasan pelanggan, dan mengidentifikasi area operasi di Terminal Leuwipanjang yang memerlukan perbaikan. Terdapat 46 pertanyaan tentang pelayanan dengan penilaian kepuasan dan minat yang dibagikan kepada pengguna terminal sebagai bagian dari analisis metode IPA (*Importance Performance Analysis*). Yang berada di kuadran I dan II menjadi prioritas utama untuk peningkatan pelayanan, sedangkan di kuadran III dan IV tidak perlu ditingkatkan pelayanannya. Untuk menentukan kelas terminal ditentukan 5 indikator. Berdasarkan hasil analisis kelas terminal yang dilakukan sesuai dengan SK.6251 Tahun 2017, Terminal Leuwipanjang tergolong dalam kategori kelas 2. Hasil metode IPA yang mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan dan pemeliharaan mendesak masuk dalam kuadran I dan II. [3]

Lely Ersilya, Yori Herwangi, (2022). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi efektifitas terminal regional baru di Kota Baubau yaitu terminal Warumusio. Untuk mengetahui kinerja terminal Warumusio, data dikumpulkan melalui pengamatan langsung di terminal Warumusio dan dianalisis dengan menggunakan data normatif. Temuan analisis menunjukkan bahwa meskipun Terminal Warumusio belum sepenuhnya memenuhi standar terminal Tipe B dan belum beroperasi sebagai Terminal Regional Baru di Kota Baubau, namun telah memenuhi beberapa di antaranya, termasuk lokasi, sirkulasi, volume penumpang, dan pengemudi. [4]

Ida Farida, Raden Teguh Permana Sidik, Athaya Zhafirah, (2022). Hasil studi menunjukkan bahwa luas terminal Pameungpeuk yang hanya 1224,39 m² masih belum mencukupi untuk terminal angkutan darat tipe B yang membutuhkan ruang minimal 16031 m². Ruang Parkir AK, Ruang Parkir ADES, Ruang Parkir Pribadi, Ruang Servis, Pompa Bensin, Sirkulasi Kendaraan, Bengkel, Gudang, Ruang Parkir Cadangan, Sirkulasi Orang, Kios, Ruang Administrasi, Loket, Platform Retribusi, Ruang Informasi, dan Ruang Pertolongan Pertama adalah fasilitas yang harus tersedia di terminal Pameungpeuk dan harus disesuaikan dengan peraturan Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009. Fasilitas Terminal Pameungpeuk masih memerlukan perbaikan akses dari dan ke terminal, tata ruang, dan daerah lain agar mereka menjadi fungsional dan terstruktur. [5]

Ermitha Ambun RD, Monika Indriani, (2019). Hasil menunjukkan bahwa Terminal Makale adalah Terminal Tipe C berdasarkan fasilitas umum dan fasilitas pendukung, tetapi terminal Tipe A seharusnya digunakan untuk layanan seperti angkutan kota antarprovinsi (AKAP) dan angkutan kota dalam provinsi (AKDP). Berdasarkan derajat pelayanan dan jumlah arus angkutan, hari sibuk (hari pasar) memiliki volume kendaraan terbesar, yaitu 180 kendaraan per jam. Keterjangkauan lokasi jalur keberangkatan dan jalur kedatangan merupakan dua indikator pelayanan Terminal Makale yang sangat signifikan bagi pengguna terminal namun kinerjanya masih dipandang negatif oleh pengguna jasa. Indikator pelayanan tersebut meliputi fasilitas keselamatan jalan, fasilitas keamanan, petugas keamanan di kantor operator terminal, fasilitas dan petugas kebersihan, toilet/kamar mandi, kios/kantin, dan petugas kebersihan. Penumpang dan pengemudi kendaraan niaga menyatakan puas dengan kinerja terminal masing-masing sebesar 53% dan 54%. [6]

Lintang Bagus Perdana, Lenggogeni, dan Prihantono, (2020). Tujuan penelitian ini adalah untuk menetapkan pengelolaan dan pemeliharaan Terminal Bus Terpadu Pulogebang sesuai dengan SOP Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 24 PRT/M/2008. Distribusi perawatan dan perawatan di Terminal Bus Terpadu Pulogebang masih jauh dari ideal berdasarkan observasi yang telah dilakukan. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal, antara lain SOP (*Standard Operational Procedure*) yang bertentangan dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24 PRT/M/2008, struktur birokrasi pemerintahan,

mekanisme kontrol yang belum memadai, dan fasilitas yang tidak memadai. Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2015 No. 132. [7]

Anggi Pratama, Tonny Judiantono, (2021). Berdasarkan analisis SWOT, terminal berada pada kuadran I (agresif). Ada 15 indikator pelayanan yang perlu dibenahi, sesuai hasil IPA. Berdasarkan temuan analisis permintaan prospektif, masih terdapat 25,34% penumpang AKDP dan 41,61% penumpang AKAP. Menurut temuan analisis pendapatan prospektif, kemungkinan sewa tanah bisa mendatangkan Rp. 569.250.000 tahun. Terminal memiliki banyak potensi untuk dioptimalkan berdasarkan analisis permintaan dan pendapatan yang diantisipasi. Peningkatan konektivitas terminal, aksesibilitas, dan layanan adalah bagaimana optimalisasi terminal dilakukan. [8]

Waluyo Sulistiono, (2023). Temuan analisis menunjukkan bahwa menggunakan strategi pemecahan masalah adalah cara yang paling umum untuk menyelesaikan perselisihan pada tahap pelaksanaan konstruksi mengenai penundaan pelaksanaan yang disebabkan oleh kontrak dan spesifikasi, sumber daya manusia, manajemen dan organisasi elemen proyek, keadaan proyek, biaya, dan perbedaan budaya. [9]

Nur Fhayruzia¹, Misbahuddin, (2023). Hasil penelitian indikator tangible menunjukkan kondisi fisik dan kebersihan terminal mendapat respon responden terbesar (56%), kehandalan kemampuan petugas pemberi pelayanan mendapat respon (49%), ketanggapan petugas yang melayani mendapat respon. (53%), jaminan jaminan yang diterima oleh petugas yang melayani mendapat tanggapan (69%), dan perlakuan dari pemberi layanan masyarakat mendapat tanggapan (82%). [10]

METODOLOGI

A. Lokasi Penelitian dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada Terminal Daya Makassar yang dikelola oleh pemerintah Kota Makassar, daerah sekitar terminal ini merupakan daerah pasar tradisional, pemukiman warga dan pasar swalayan. Pengambilan data ini dilakukan selama 7 hari mulai tanggal 20 September 2022–26 September 2022 dengan waktu pengambilan data di mulai mulai pukul 04.00 – 06.00 dan 17.00 - 22.00 WITA



Gambar 1. Situasi Tempat dan Pengambilan Data

B. Tahapan Pengumpulan Data

a. Data Primer

Data primer merupakan informasi yang dikumpulkan melalui kerja lapangan yang meliputi penghitungan jumlah bus AKAP yang masuk dan keluar area terminal lalu menghitung waktu masuk dan keluar bus AKAP pada area terminal.

C. Teknik Analisis Data

a. Manajemen Operasional

Mengamati tata cara menaikkan dan menurunkan penumpang, pengelolaan lahan, dan standar pelayanan penumpang yang terjadi di Terminal Daya lalu mengambil bukti berupa foto kegiatan menggunakan kamera mengenai apa saja yang terjadi di lokasi penelitian dan dilampirkan pada pembahasan.

b. Durasi Yang Terjadi di Terminal Regional Daya

Data yang dibutuhkan untuk menghitung durasi waktu yang terjadi di terminal daya diperoleh dengan cara menghitung langsung waktu singgah bus yang masuk di Terminal Regional Daya terhitung sejak masuk area terminal hingga berangkat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Manajemen Operasional Terminal Regional Daya

a. Waktu Singgah Bus

Dalam upaya mengoptimalkan manajemen operasional tentunya ada waktu yang telah ditetapkan oleh penyelenggara terminal dalam mengatur waktu singgah yang diperuntukan untuk bus. Pada saat akan mengangkut penumpang untuk berangkat bus wajib tiba di pelataran parkir sekurang-kurangnya 30 menit sebelum keberangkatan dan menunggu petugas terminal memanggil bus untuk melakukan rump check sebelum memasuki antrian trayek keberangkatan setelah itu Waktu dalam menaikkan penumpang pada pelataran keberangkatan adalah 15 menit, Terminal Daya yang diklasifikasikan sebagai Terminal tipe A tentunya menggunakan SOP tersebut, akan tetapi pada pelaksanaannya di Terminal Regional Daya waktu singgah yang digunakan tidak sesuai dengan aturan yang berlaku. hal ini disebabkan bus seringkali terlambat dari waktu berangkat yang telah dijadwalkan, bus yang akan berangkat juga masih mengangkut barang bawaan di pelataran keberangkatan dengan waktu melebihi batas yang telah di atur yang seharusnya diperuntukan sebagai tempat untuk mengangkut penumpang dengan batasan waktu 15 menit.



Gambar 2. Bus Melewati Batas Waktu Singgah Terminal

b. Tata Cara Menaikkan dan Menurunkan Penumpang

Penumpang yang akan berangkat wajib menaikkan penumpang di dalam area terminal. Penumpang yang akan berangkat wajib menunggu bus di terminal sebelum jadwal keberangkatan, sekurang-kurangnya 15

menit sebelum keberangkatan, setelah itu memasuki loket masuk ruang tunggu dengan membayar retribusi sebesar Rp. 2.000,00 per orang dan menunggu petugas mengumumkan perihal keberangkatan. Apabila penumpang naik melalui perwakilan maka pihak PO bus diwajibkan menyediakan kendaraan hantaran untuk mengangkut penumpang menuju Terminal Regional Daya

Bus yang tiba dari daerah diwajibkan menurunkan penumpang pada area pelataran kedatangan penumpang di terminal. Namun yang terjadi sangat jarang penumpang yang turun di terminal dan lebih memilih turun di P.O bus ataupun di pinggir jalan di karenakan lokasi terminal yang cenderung jauh dari jalan poros dan juga dikarenakan masalah keamanan di terminal yang dinilai kurang aman untuk penumpang yang akan singgah di terminal.

c. Fasilitas Utama di Terminal Regional Daya

1) Areal Keberangkatan

Areal keberangkatan di Terminal Regional Daya terdiri dari 4 jalur keberangkatan yang dibagi menjadi 2 jalur keberangkatan bus khusus AKAP dan 2 jalur keberangkatan bus khusus AKDP yang terletak berhadapan dengan ruang tunggu penumpang dengan total luas areal keberangkatan $1.615 m^2$. Di areal pelataran keberangkatan telah dilengkapi tower pengeras suara yang diperlukan untuk memberikan informasi kepada penumpang mengenai keberangkatan, terdapat juga petugas terminal yang akan mengarahkan penumpang.

2) Areal Kedatangan

Areal kedatangan di Terminal Regional Daya terletak di bagian selatan terminal dan menjadi tempat untuk turun penumpang sebelum melanjutkan perjalanan kembali ke tempat tinggal masing-masing. Untuk memasuki areal kedatangan untuk bus dipungut biaya Rp.20.000 untuk bus kecil dan Rp. 25.000,00 untuk bus besar. Namun areal kedatangan yang seharusnya berfungsi sebagai tempat menurunkan penumpang di terminal kurang dimanfaatkan sebagai tempat menurunkan penumpang, penumpang jarang turun di areal kedatangan sehingga menyebabkan pusat perdagangan di areal kedatangan sepi dan terbengkalai, hal ini menjadi masalah karena telah menyalahi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2015 mengenai standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan.

3) Areal Tunggu Penumpang

Areal tunggu penumpang di Terminal Regional Daya terletak berhadapan langsung dengan areal keberangkatan terminal dan terdapat kios, kantin, toilet, tempat ibadah dan tempat membeli tiket bus untuk menunjang kebutuhan penumpang yang akan berangkat dan dekat dengan pusat informasi sehingga memudahkan penumpang untuk menanyakan perihal keberangkatan kepada petugas terminal. Penyelenggara terminal wajib menjamin keamanan serta kenyamanan pengguna jasa selama berada di area terminal, hal ini telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 2015 mengenai standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan. Dalam hal kenyamanan dan keamanan di ruang tunggu Terminal Daya masih kurang optimal karena banyak pedagang liar yang masuk didalam terminal dan menjual barang dagangannya yang cenderung memaksa para pengguna jasa terminal. Hal ini dikarenakan petugas terminal yang kurang tegas sehingga para pedagang liar dapat masuk ke dalam lokasi terminal, hal ini tentunya mengganggu kenyamanan penumpang ataupun pengguna jasa terminal

4) Areal Parkir Kendaraan Umum

Areal parkir kendaraan umum untuk rute AKAP di Terminal Regional Daya memiliki luas $2250 m^2$ dengan pola parkir 90° , dalam perencanaan lahan parkir Terminal Daya telah memenuhi syarat untuk menjadi terminal tipe A yang melayani rute bus AKAP, AKDP dan Angkutan kota, akan tetapi

manajemen pengelolaan lahan parkir di terminal daya masih belum memenuhi standar dalam hal peparkiran kendaraan bus AKAP karena di Terminal Daya lahan peparkiran yang seharusnya untuk memarkirkan bus AKAP dialih fungsikan sebagai tempat *rest area* bagi truk-truk padahal pelataran peparkiran tersebut di khususkan untuk bus AKAP yang beroperasi di terminal.

5) Pusat Informasi

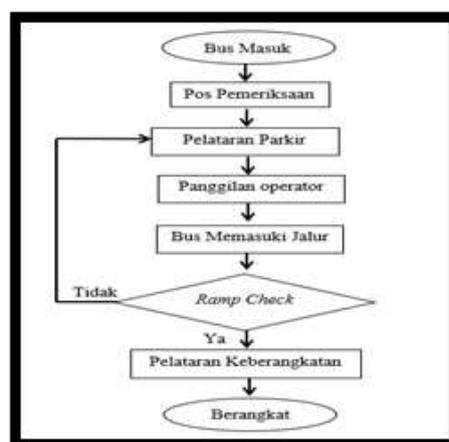
Terminal Regional Daya memiliki ruang informasi yang terletak di bagian utara ruang tunggu penumpang dengan luas ruangan $12 m^2$ yang di isi oleh empat orang yang bertugas sebagai operator informasi, ruang informasi ini menjadi tempat pelayanan penumpang untuk menginformasikan perihal keberangkatan dan kedatangan

B. Analisis Kegiatan Operasional Bus AKAP di Terminal Regional Daya.

a. Alur Keberangkatan

Rute jalan kendaraan umum AKAP yang akan masuk di Terminal Regional Daya melalui Jl.Perintis Kemerdekaan Makassar lalu masuk melalui Jl. Parumpa dan terus melewati Dafest dan Pasar Tradisional Daya hingga sampai pada area Terminal Regional Daya.

- 1) Bus masuk ke area Terminal Regional Daya sekurang-kurangnya 30 menit sebelum keberangkatan lalu memasuki antrian pos pemeriksaan.
- 2) Bus memasuki pos pemeriksaan dan melakukan pemeriksaan surat izin pengemudi angkutan umum dan izin trayek sekaligus membayar pajak retribusi.
- 3) Bus memasuki pelataran parkir dan menunggu panggilan operator.
- 4) Operator memanggil bus untuk memasuki jalur antrian keberangkatan.
- 5) Bus memasuki jalur keberangkatan lalu mengantri untuk proses *ramp check*.
- 6) Petugas melakukan proses *ramp check* yaitu memeriksa kelayakan mesin, ban, rem dan semua kelayakan beroperasi kendaraan. Apabila bus dinilai kurang layak beroperasi tetapi masih tergolong ringan maka bus harus dikembalikan pada pelataran parkir untuk memperbaiki kendala pada bus tersebut, tetapi apabila bus memiliki kerusakan yang berat maka pihak P.O harus mengganti unit kendaraan umum.
- 7) Jika bus telah dipastikan layak jalan maka bus akan masuk pelataran keberangkatan dan menaikkan penumpang dengan waktu menaikkan penumpang ± 15 menit.
- 8) Setelah bus menaikkan penumpang maka bus akan keluar terminal dan berangkat menuju lokasi tujuan.



Gambar 3. Bagan Alur Keberangkatan Bus AKAP

b. Standar Operasional Prosedur

Dalam menyelenggarakan fungsi terminal terdapat sistem manajemen operasional yang diberlakukan di terminal yang mengatur batas-batas tertentu agar menciptakan kenyamanan untuk penumpang, operator bus dan pengelola terminal. Beberapa Standar operasional prosedur yang diberlakukan di terminal antara lain :

- 1) Bus yang akan beroperasi wajib menaikkan ataupun menurunkan penumpang di dalam area terminal.
- 2) Bus yang masuk ke Terminal Regional Daya wajib melakukan pemeriksaan surat izin trayek dan membayar pajak retribusi pada TPR yang tersedia.
- 3) Penumpang wajib menunggu bus di dalam area ruang tunggu penumpang dan membayar pajak retribusi pada loket ruang tunggu.
- 4) Bus harus tiba di dalam areal terminal sekurang-kurangnya 30 menit sebelum keberangkatan dan menunggu di pelataran parkir terminal sebelum petugas terminal memanggil bus untuk memasuki antrian keberangkatan.
- 5) Bus diharuskan melakukan proses *rampcheck* untuk memastikan kelayakan angkutan umum ataupun pengemudi sebelum berangkat.
- 6) Apabila bus telah melewati proses *ramp check* maka operator informasi akan mengumumkan kepada penumpang untuk dipersilahkan naik.
- 7) Pihak perusahaan otobus wajib menyiapkan mobil hantaran untuk memfasilitasi penumpang apabila menaikkan penumpang di perwakilan bus masing-masing.
- 8) Waktu untuk menaikkan penumpang pada pelataran keberangkatan 15 menit.

2. Analisis Data

a. Durasi Waktu Singgah Untuk Menaikan Penumpang

Tabel 1. Durasi waktu singgah untuk menaikkan penumpang

No	Tanggal	Durasi Maksimum	Durasi Minimum	Durasi Rerata
1	20-09-2022	62 Menit	5 Menit	16 Menit
2	21-09-2022	61 Menit	6 Menit	16 Menit
3	22-09-2022	63 Menit	5 Menit	17 Menit
4	23-09-2022	85 Menit	4 Menit	18 Menit
5	24-09-2022	58 Menit	5 Menit	22 Menit
6	25-09-2022	75 Menit	4 Menit	16 Menit
7	26-09-2022	76 Menit	3 Menit	20 Menit

b. Durasi Waktu Singgah Untuk Menurunkan Penumpang

Setelah ditinjau diketahui bahwa pada saat kedatangan bus dari daerah, waktu yang digunakan untuk singgah di Terminal sangat singkat, hal ini diketahui karena rata-rata bus tidak menurunkan penumpang di Terminal dan hanya singgah untuk melakukan transaksi pajak di loket terminal setelah itu bus keluar dan kembali ke perwakilan. Sementara penumpang biasanya diturunkan di bahu jalan poros atau di perwakilan bus sehingga menyebabkan rata-rata waktu singgah bus AKAP di Terminal Regional Daya rata-rata hanya berkisar 1 menit.

KESIMPULAN

Manajemen operasional bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) yang diberlakukan di Terminal Regional Daya Makassar dapat disimpulkan belum sesuai dengan standar manajemen operasional terminal Tipe A yang berlaku, dikarenakan masih banyak kesalahan ataupun pelanggaran yang menyangkut tata cara menaikkan dan menurunkan penumpang, durasi waktu singgah, pengelolaan fasilitas, dan standar pelayanan di terminal yang belum optimal. Durasi waktu singgah bus di Terminal Regional Daya pada saat keberangkatan setelah ditinjau adalah waktu maksimum 85 menit, waktu singgah minimum 3 menit, waktu singgah rerata tertinggi 22 menit dan waktu singgah rerata terendah 16 menit. Durasi waktu singgah bus di Terminal Daya pada saat kedatangan setelah ditinjau adalah waktu singgah maksimum 3 menit, waktu singgah minimum 1 menit, dengan waktu singgah rerata 1 menit.

SARAN

Diharapkan pengelolaan lahan dalam hal parkir lebih diperhatikan dalam penggunaannya sebagai lahan parkir khusus bus AKAP dan standar pelayanan diharapkan lebih ditingkatkan dalam hal keamanan dan kenyamanan demi kepentingan penumpang selaku pengguna jasa terminal. Pihak dari PD. Terminal Makassar Metro Permai selaku pengelola Terminal Regional Daya diharapkan memperbaiki standar manajemen operasional karena terminal kurang dimanfaatkan sebagai titik simpul menaikkan dan menurunkan penumpang, diharapkan lebih memperhatikan dalam hal *ramp check* karena kesiapan bus dan pengemudi bus harus diperiksa demi keselamatan dan kenyamanan penumpang di perjalanan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Murdipin, "Analisis Kinerja Terminal Regional Angkutan Umum (Studi Kasus Terminal Regional Daya Makassar)," *Jurnal Teknik Sipil MACCA*, vol. 6, no. 3, hlm. 213-220, 2021. <https://doi.org/10.33096/jtsm.v6i3.348>
- [2] D. A. Harja, "Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Pelayanan Terminal Poris Plawad Tangerang," *JIMTEK: Jurnal Ilmiah Fakultas Teknik*, vol. 1, no. 2, 2020.
- [3] D. V. Fudla, "Evaluasi Kinerja Terminal Leuwipanjang Kota Bandung," *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, vol. 2, no. 1, hlm. 65-78, 2021.
- [4] L. Ersilya, "Evaluasi Kinerja Terminal Warumasio Sebagai Terminal Regional Baru di Kota Baubau," *Jurnal Sinar Manajemen*, vol. 9, no. 3, hlm. 386-393, 2022.
- [5] I. Farida, "Evaluasi Penataan Terminal Angkutan Darat Pameungpeuk Kabupaten Garut," *Akselerasi Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, vol. 3, no. 2, hlm. 31-43, 2022. <https://doi.org/10.37058/aks.v3i2.4584>
- [6] E. A. RD, "Kajian Kinerja Pelayanan Terminal Angkutan Umum (Studi Kasus: Terminal Makale Tana Toraja)," *Dynamic Saint Journal*, vol. 4, no. 2, hlm. 855-864, 2019. <https://doi.org/10.47178/dynamicsaint.v4i2.888>
- [7] L. B. Perdana, "Kesesuaian Antara Pelaksanaan Pemeliharaan Fasilitas Pada Terminal Terpadu Pulogebang Sesuai Dengan SOP Peraturan Menteri PU No. 24 PRT/M/2008," *Menara: Jurnal Teknik Sipil*, vol. 15, no. 2, hlm. 45-52, 2020. <https://doi.org/10.21009/jmenara.v15i2.17480>
- [8] A. Pratama, "Optimalisasi Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau," *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah dan Kota*, vol. 1, no. 2, hlm. 115-129, 2021. <https://doi.org/10.29313/jrpwk.v1i2.381>
- [9] W. Sulistiono, "Perubahan Waktu Pada Pelaksanaan Preservasi/ Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Samarinda Seberang di Samarinda Dengan Metode Penanganan Konflik," *Jurnal Ilmiah Ecosystem*, vol. 23, no. 1, hlm. 52-59, 2023.
- [10] N. Fhayruzia, "Sistem Pengelolaan Terminal Tipe A Kecamatan Tanete Rilau," *Jurnal Karajata Engineering*, vol. 3, no. 1, hlm. 34-43, 2023. <https://doi.org/10.31850/karajata.v3i1.2079>

- [11] R. Rachman dan Alpius, “*Level of Service* Teman Bus for Implementation of *Smart Mobility* in Makassar City, Indonesia,” vol. 12, no. 1, hlm. 29–35, 2023, doi: <https://doi:10.15680/IJRSET.2023.1201004>
- [11] C. Kamba, R. Rachman, dan G. S. Panannangan, “Kajian Sarana Dan Prasarana Terminal Daya Kota Makassar,” *Paulus Civ. Eng. J.*, vol. 5, no. 2, hlm. 314–321, 2023, doi: <https://doi.org/10.52722/pcej.v5i2.640>
- [12] H. F. Dengen, R. Rachman, dan L. D. R. K. Salle, “ Analisis Bangkitan Perjalanan Penduduk pada Perumahan Yayasan Pegawai Kantor Gubernur Makassar Sulawesi Selatan,” *Paulus Civ. Eng. J.*, vol. 5, no. 2, hlm. 194–202, 2023