

FAKTOR-FAKTOR KINERJA GREEN TERMINAL HAMID RUSDI KOTA MALANG

Agung Sedayu

Fakultas Sains dan Teknologi UIN Maulana Malik Ibrahim Malang
e-mail: agung_resta@yahoo.co.id

Abstrak

Terminal Hamid Rusdi adalah terminal tipe B yang beroperasi pada tahun 2009 di kota Malang. Untuk saat ini terminal ini dalam kondisi sepi dari penumpang dan angkutan umum. Untuk mengatasi persoalan tersebut diperlukan suatu kajian atau penelitian untuk meningkatkan kinerja terminal. Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh faktor-faktor kinerja *Green Terminal* Hamid Rusdi Kota Malang yang dapat dijadikan sebagai instrumen evaluasi dalam peningkatan kinerja Terminal Hamid Rusdi yang berkelanjutan dan ramah lingkungan. Metode yang digunakan adalah wawancara dan penyebaran angket awal kepada responden yang terdiri dari penumpang, operator angkutan umum, dan penyewa fasilitas komersial terminal. Hasil penelitian mendapatkan 12 faktor kinerja *Green Terminal*. Dari 12 faktor tersebut faktor Penerapan Konsep Ramah Lingkungan (X12) menjadi faktor tertinggi tingkat kebutuhannya dan Keandalan Transportasi (X7) menjadi faktor tertinggi kedua dalam tingkat kebutuhannya. Dua belas faktor tersebut dapat diperinci pada tahap selanjutnya dalam penyusunan instrumen dalam survei lanjutan dan analisis yang lebih detail dan mendalam.

Kata kunci : faktor kinerja, *Green Terminal*

1. Pendahuluan

Terminal Hamid Rusdi Kota Malang untuk saat ini mengalami penurunan kinerja yang sangat signifikan, dimana terminal ini terus mengalami penurunan dalam jumlah angkutan umum dan penumpangnya (Sedayu, 2014a). Terminal ini telah beroperasi selama \pm 6 tahun sejak tahun 2009, dan hingga kini masih sepi dari aktivitas transit angkutan umum dan penumpang sebagaimana terminal tipe B untuk melayani angkutan umum antar kota dalam propinsi (AKDP) (KM 31/1995). Untuk meningkatkan kinerja terminal Hamid Rusdi diperlukan suatu kajian yang berupaya untuk menggali faktor-faktor kinerja terminal menurut persepsi pengguna yaitu operator, penumpang, dan penyewa tempat komersial di terminal tersebut. Penelitian ini bersifat berkelanjutan dalam *Multi Years* dengan beberapa tahap dan sub penelitian. Seiring dengan maraknya kerusakan alam dan lingkungan akibat aktivitas transportasi termasuk di terminal, maka penggalan faktor-faktor kinerja di dalam penelitian ini berdasarkan pertimbangan kinerja *Green Terminal* atau terminal ramah lingkungan. Secara garis besar penelitian utamanya menggunakan metode analisis *Green Quality Function Deployment* (GQFD), Regresi Linear Berganda, dan studi komparasi antara data eksisting terminal dengan standar terminal baik nasional maupun internasional. Analisis GQFD memadukan analisis *Quality Function Deployment* (QFD) dengan *Life Cycle Assessment* (LCA). Makalah ini bertujuan untuk memperoleh faktor-faktor kinerja *Green Terminal* Hamid Rusdi Kota Malang yang dapat dijadikan sebagai instrumen evaluasi dalam

peningkatan kinerja Terminal Hamid Rusdi yang berkelanjutan dan ramah lingkungan. Makalah ini menyajikan hasil penelitian tahap awal yaitu hasil penggalan faktor kinerja *Green Terminal* Gambar 1 adalah bagian depan terminal Hamid Rusdi. Gambar 2 adalah situasi area keberangkatan angkutan kota.



Gambar 1. View bagian depan terminal Hamid Rusdi

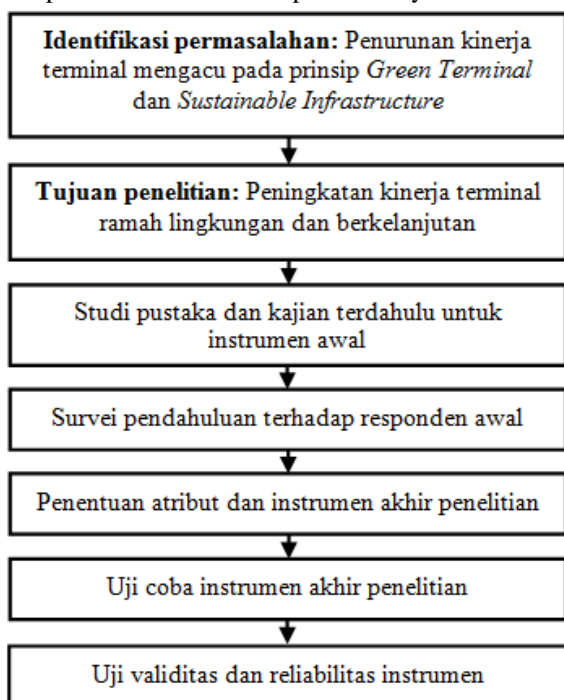


Gambar 2. Area keberangkatan angkutan kota

2. Metode

2.1. Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian utama yang dikembangkan ditunjukkan pada Gambar 3. Tahapan penelitian pada makalah ini adalah pada tahap survei pendahuluan terhadap responden awal. Survei pendahuluan dilakukan dengan wawancara dan penyebaran angket yang berisi faktor-faktor kinerja *Green Terminal* yang disusun dengan mengacu pada studi penelitian terdahulu. Responden awal sebanyak 30 orang yang terdiri dari penumpang angkutan umum, operator angkutan umum, dan pengguna fasilitas komersial terminal. Tabel 1 adalah hasil penelitian terdahulu yang diacu di dalam penelitian ini. Hal yang diacu berupa kajian pustaka, metode, maupun rekomendasi hasil penelitiannya.



Gambar 3. Bagan Alir Tahapan Penelitian Utama

Lokasi penelitian adalah terminal Hamid Rusdi yang termasuk terminal tipe B di Kota Malang Jawa Timur. Terminal ini merupakan terminal tipe B yang kedua yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Malang. Terminal Hamid Rusdi melayani angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP) yang menghubungkan Kota Malang bagian selatan dengan kota dalam wilayah Kabupaten Malang, Lumajang, dan Blitar. Disamping terminal Hamid Rusdi, Kota Malang memiliki satu terminal tipe B yaitu terminal Tlogomas yang melayani angkutan umum antara Kota Malang menuju Kabupaten Malang, Batu, dan Kediri.

Survei pendahuluan melalui penyebaran angket dengan lima skala likert untuk mengetahui tingkat kebutuhan responden terhadap faktor kinerja *Green Terminal*. Skala pengukuran terbagi atas:

- a. Skala 1 = sangat tidak dibutuhkan

- b. Skala 2 = tidak dibutuhkan
- c. Skala 3 = cukup dibutuhkan
- d. Skala 4 = dibutuhkan
- e. Skala 5 = sangat dibutuhkan

2.2. Uji Validitas dan Reliabilitas

Faktor kinerja yang dideskripsikan pada makalah ini meliputi 4 faktor meliputi : Keamanan (X_1), Keselamatan dan Kesehatan (X_2), Daya Tanggap Pengelola (X_3), dan Utilitas Bangunan (X_4). Sebelum dilakukan deskripsi, instrumen terlebih dahulu diuji validitas dan reliabilitasnya. Uji validitas dilakukan untuk mengetahui kesahihan angket atau kuisioner yang akan disebarakan kepada pihak yang menjadi sampel penelitian. Uji ini dilakukan terhadap 30 orang (Sugiyono, 2009). Dalam penelitian ini, suatu instrumen dikatakan berkorelasi kuat apabila nilai korelasinya di atas angka 0,6 (Sugiyono, 2009). Untuk keperluan uji korelasi, maka digunakan korelasi *product moment* dari Pearson, yaitu rumus yang akan menghitung koefisien korelasi masing-masing item dengan skor total. Adapun persamaannya menurut Pearson adalah :

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N \sum X^2 - (\sum X)^2][N \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Dimana :

- r_{xy} = Koefisien korelasi item yang dicari
- X = Skor responden untuk tiap item
- Y = Total skor tiap responden dari seluruh item
- $\sum X$ = Jumlah skor dalam distribusi X
- $\sum Y$ = Jumlah skor dalam distribusi Y
- $\sum X^2$ = Jumlah kuadrat masing-masing skor X
- $\sum Y^2$ = Jumlah kuadrat masing-masing skor Y
- N = Jumlah subyek

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui apakah alat pengumpul data pada dasarnya menunjukkan tingkat ketepatan, keakuratan, kestabilan, atau konsistensi alat tersebut dalam mengungkapkan gejala tertentu dari sekelompok individu, walaupun dilakukan pada waktu yang berbeda. Uji reliabilitas dilakukan terhadap pernyataan-pernyataan yang sudah berkorelasi kuat. Untuk menguji *Internal Consistency* dengan menggunakan koefisien konsistensi (*Alpha Cronbach*). Persamaan *Alpha Cronbach* yang digunakan dalam uji reliabilitas ini adalah :

$$r_1 = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma b^2}{\sigma.t^2} \right]$$

Dimana :

- r_1 = Konsistensi instrumen
- K= Banyaknya butir pertanyaan atau banyaknya soal
- $\sum \sigma b^2$ = Jumlah varians butir
- σb^2 = Varians total

Dengan ketentuan bahwa apabila nilai koefisien alpha (koefisien *Alpha Cronbach*) berada di atas 0,60 (Sugiyono, 2009).

Tabel 1. Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Tahun	Keterbaruan Penelitian (Novelty)	Metode Penelitian	Variabel Penelitian	Hal yang diacu untuk penelitian yang akan dilakukan
1	Sedayu	2012a	Perancangan standar pelayanan minimum terminal	<ul style="list-style-type: none"> • Deskripsi • Studi konseptual 	<ul style="list-style-type: none"> • Manajemen dan organisasi • Fasilitas teknis • Kualitas pelayanan • Kepuasan pengguna 	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel penelitian dikembangkan • Melanjutkan tahap dan metode penelitian
2	Sedayu	2012b	Penentuan atribut Standar Pelayanan Minimum terminal angkutan umum	<ul style="list-style-type: none"> • Survey dan skoring • Visualisasi dengan <i>Visual Basic 6.0</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan fasilitas • Pelayanan transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel penelitian dikembangkan • Melanjutkan tahap dan metode penelitian
3	Lindstrom	2013	Desain efisiensi penggunaan energi pada terminal bus	<ul style="list-style-type: none"> • Simulasi • Pemodelan 	<ul style="list-style-type: none"> • Material bangunan • Sistem konstruksi • Sumber energi • Tipe kendaraan • Tata ruang 	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel penelitian diacu dan diadaptasi • Metode penelitian digunakan dalam membuat pemodelan kinerja terminal
4	El-Geneidy	2013	Evaluasi jarak yang aman dan terjangkau bagi pejalan kaki terhadap perhentian bus	<ul style="list-style-type: none"> • Pengamatan dan observasi lapangan • Wawancara • Studi sirkulasi dan transportasi jalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu tunggu • <i>Pedestrian ways</i> • Koridor jalan kaki • Panjang jarak • Lanskap dan vegetasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel penelitian diacu dan diadaptasi • Metode penelitian digunakan dalam tahapan penelitian mendukung metode yang dibuat
5	Sedayu	2013a	Target dan peningkatan terminal berbasis pengguna	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i> • <i>Quality Function Deployment (QFD)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Keamanan • Keselamatan • Estetika • Ketercapaian • Keandalan • Kenyamanan • Fasilitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel penelitian dikembangkan dan dihubungkan dengan prinsip <i>Green Terminal</i> • Melanjutkan tahap dan metode penelitian
6	Huda	2013	Analisis dan evaluasi faktor dan criteria dalam Green Building	<ul style="list-style-type: none"> • Pengukuran lapangan • Kuantitatif dan kualitatif observasi • <i>Greenship standard ranking</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Appropriate Site Development</i> • <i>Energy Efficiency and Refrigerant</i> • <i>Water Conservation</i> • <i>Material Resources and Cycle</i> • <i>Indoor Air Health and Comfort</i> • <i>Building and Enviroment Management</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel penelitian dikembangkan dan dihubungkan dengan prinsip <i>Green Terminal</i> • Menggunakan metode survei dan observasi dalam tahapan survei

Tabel 1. Penelitian Terdahulu (Lanjutan)

No	Peneliti	Tahun	Keterbaruan Penelitian (Novelty)	Metode Penelitian	Variabel Penelitian	Hal yang diacu untuk penelitian yang akan dilakukan
7	Ervianto	2013	Audit penerapan <i>Green Construction</i> pada infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Rating Greenroad</i> • <i>Invest</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Environment and Water</i> • <i>Access and Equity</i> • <i>Construction Activities</i> • <i>Materials and Resources</i> • <i>Pavement Technologies</i> • <i>Custom Credit</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel penelitian diacu, diadaptasi, dan dikembangkan disesuaikan dengan <i>Green Terminal</i> • Kajian pustaka digunakan
8	Abad	2013	Peningkatan kinerja terminal yang melayani transportasi laut dan darat	<ul style="list-style-type: none"> • Survei pemetaan • Perhitungan kapasitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Area tunggu • Kedatangan/keberangkatan • Kapasitas 	Variabel penelitian dikembangkan disesuaikan dengan <i>Green Terminal</i>
9	Adewumi	2014	Penilaian terminal BRT yang terpadu dengan fasilitas lain	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Physical assessment</i> • <i>Critical review</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Keandalan • Kecepatan • Fasilitas 	Variabel penelitian diacu dan diadaptasi
10	Sedayu	2014a	Penentuan target pelayanan terminal	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Importance Performance Analysis (IPA)</i> • <i>Quality Function Deployment (QFD)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi • Ketersediaan fasilitas • Estetika • Daya tahan • Keandalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel penelitian dikembangkan dan dihubungkan dengan prinsip <i>Green Terminal</i> • Melanjutkan tahap dan metode penelitian dengan GQFD
11	Sedayu	2014b	Analisis kepuasan dan tingkat kepentingan pengguna terhadap kinerja terminal	<i>Importance Performance Analysis (IPA)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Jaminan dan Tanggung jawab • Kinerja • Estetika dan Kemudahan • Keandalan dan Daya tahan • Frekuensi dan Kenyamanan • Ketersediaan fasilitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel penelitian dikembangkan dan dihubungkan dengan prinsip <i>Green Terminal</i> • Melanjutkan tahap dan metode penelitian dengan GQFD
12	Komalasari	2014	Penilaian <i>Green Building</i> berdasarkan efisiensi energi dan konsevasi	<ul style="list-style-type: none"> • Studi komparasi • Pemodelan dengan <i>software</i> • Pengukuran langsung 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Energy Efficiency Measure</i> • <i>Natural and artificial Lighting</i> • <i>Ventilation</i> • <i>Climate Change Impact</i> • <i>Vertical transportation</i> • <i>Air condition system</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel penelitian dikembangkan dan dihubungkan dengan prinsip <i>Green Terminal</i> • Memperdalam tahap dan metode penelitian yang ada

3. Hasil dan Pembahasan

Hasil kajian pustaka dari penelitian terdahulu dan survei pendahuluan mendapatkan 12 faktor kinerja *Green Terminal* Hamid Rusdi yang ditunjukkan pada Tabel 2. Keduabelas faktor tersebut meliputi Keamanan (X_1), Keselamatan dan Kesehatan (X_2), Daya Tanggap Pengelola (X_3), Utilitas Bangunan (X_4), Estetika Arsitektural (X_5), Kemudahan dan Keterjangkauan (X_6), Keandalan Transportasi (X_7), Daya Tahan bangunan (X_8), Frekuensi dan Kepadatan (X_9), Kenyamanan dan Keteraturan (X_{10}), Ketersediaan dan Kapasitas Fasilitas Umum (X_{11}), dan Penerapan Konsep

Ramah Lingkungan (X_{12}). Dari 12 faktor tersebut, faktor Penerapan Konsep Ramah Lingkungan (X_{12}) menjadi faktor tertinggi tingkat kebutuhannya dan Keandalan Transportasi (X_7) menjadi faktor tertinggi kedua dalam tingkat kebutuhannya. Faktor Kemudahan dan Keterjangkauan (X_6) menjadi faktor kinerja tertinggi ketiga, sedangkan Frekuensi dan Kepadatan (X_9) memiliki skor kebutuhan terendah. Hal ini dapat diterima, sebab kondisi yang ada di terminal Hamid Rusdi sangat sepi dari pengunjung, penumpang, dan kendaraan, sehingga frekuensi dan kepadatan masih sangat mendukung dan tidak terlalu dibutuhkan oleh responden untuk saat ini.

Tabel 2. Tingkat Kebutuhan faktor Kinerja Green Terminal Hamid Rusdi Kota Malang

No	Faktor Kinerja	Skor Total Tingkat Kebutuhan	Rangking
1	Keamanan (X_1)	102	10
2	Keselamatan dan Kesehatan (X_2)	108	9
3	Daya Tanggap Pengelola (X_3)	111	8
4	Utilitas Bangunan (X_4)	123	4
5	Estetika Arsitektural (X_5)	117	6
6	Kemudahan dan Keterjangkauan (X_6)	126	3
7	Keandalan Transportasi (X_7)	132	2
8	Daya Tahan Bangunan (X_8)	120	5
9	Frekuensi dan Kepadatan (X_9)	93	12
10	Kenyamanan dan Keteraturan (X_{10})	99	11
11	Ketersediaan dan Kapasitas Fasilitas Umum (X_{11})	114	7
12	Penerapan Konsep Ramah Lingkungan (X_{12})	138	1

Berikut beberapa pembahasan yang didukung oleh gambar-gambar tentang relevansi kebutuhan responden terhadap tiga tertinggi pertama faktor kinerja *Green Terminal*. Gambar 4 menunjukkan kurang optimalnya sistem pencahayaan dan penerangan alami di area keberangkatan angkutan kota. Gelapnya area ini disebabkan oleh kurangnya penggunaan material dan desain ruang yang tidak mempertimbangkan cahaya alami.



Gambar 4. Gelapnya area keberangkatan angkota

Gelapnya area ini akan diperparah ketika malam hari. Jadi dimungkinkan pada malam hari akan membutuhkan banyak penerangan buatan yang juga akan berdampak pemborosan energi listrik.



Gambar 5. Banjir akibat kurang tertatanya sistem drainase dengan baik

Kurang tertatanya atau tidak terawatnya fasilitas dan utilitas drainase menyebabkan ketidaknyamanan area keberangkatan angkutan kota, oleh sebab timbulnya genangan air (banjir) pada area ini ketika musim hujan. Pada aspek ketahanan bangunan terminal juga tidak baik, oleh karena muncul banyak kerusakan pada bangunan (lihat Gambar 6).



Gambar 6. Kerusakan bangunan terminal mengganggu kenyamanan bagi pengguna

Disamping itu, pada ruang luar terminal tidak didukung oleh penerangan buatan yang memadai sehingga akan menyebabkan gelapnya bagian-bagian ruang luar terminal tersebut. Gambar 7 menunjukkan sistem penerangan di ruang parkir angkutan bus AKDP.



Gambar 7. Kurangnya fasilitas penerangan buatan akan menyebabkan kurang aman dan nyaman ruang luar terminal ketika malam hari.

Faktor Keandalan Transportasi (X_7) merupakan faktor kinerja terbesar kedua yang dibutuhkan oleh pengguna terminal. Hasil ini sangat relevan dengan kondisi nyata saat ini, dimana pelayanan angkutan umum di terminal Hamid Rusdi sangat rendah, sehingga terminal cenderung sepi dari penumpang, pengunjung, dan kendaraan angkutan umum. Angkutan umum di terminal Hamid Rusdi banyak melakukan aktivitas transit di luar terminal sehingga terbentuk terminal bayangan. Terminal bayangan terjadi di sekitar terminal lama Gadang, dimana kegiatan naik turunnya penumpang dan parkirnya kendaraan angkutan umum terjadi di tempat ini. Kondisi ini praktis menyebabkan penurunan kinerja dan pelayanan angkutan umum, dimana ketersediaan kendaraan yang mengangkut penumpang tidak memadai.

Faktor Kemudahan dan Keterjangkauan (X_6) merupakan faktor kinerja terbesar ketiga yang

dibutuhkan oleh pengguna. Hal ini sangat sesuai dengan kondisi nyata di lapangan, bahwa dengan melihat kondisi tata ruang di sekitar terminal yang masih banyak berupa lahan kosong akan sangat berpengaruh pada ketercapaian dan keterjangkauan terhadap terminal. Hasil ini akan dapat terlihat dampaknya, jika pada waktu mendatang tata ruang di sekitar terminal sudah dapat dimanfaatkan dengan optimal. Tata ruang wilayah di sekitar terminal Hamid Rusdi adalah merupakan bagian wilayah Kota Malang bagian selatan yang menjadi unit pengembangan wilayah baru oleh Pemerintah Kota Malang sebagai kota satelit.

4. Kesimpulan dan Saran

Penurunan kinerja terminal Hamid Rusdi Malang pada tahap awal dapat dilihat dan dievaluasi melalui 12 faktor kinerja *Green Terminal* yang merupakan hasil penggalan survei pendahuluan. Dua belas faktor tersebut meliputi Keamanan (X_1), Keselamatan dan Kesehatan (X_2), Daya Tanggap Pengelola (X_3), Utilitas Bangunan (X_4), Estetika Arsitektural (X_5), Kemudahan dan Keterjangkauan (X_6), Keandalan Transportasi (X_7), Daya Tahan bangunan (X_8), Frekuensi dan Kepadatan (X_9), Kenyamanan dan Keteraturan (X_{10}), Ketersediaan dan Kapasitas Fasilitas Umum (X_{11}), dan Penerapan Konsep Ramah Lingkungan (X_{12}). Dari 12 faktor tersebut, faktor Penerapan Konsep Ramah Lingkungan (X_{12}) menjadi faktor tertinggi tingkat kebutuhannya dan Keandalan Transportasi (X_7) menjadi faktor tertinggi kedua dalam tingkat kebutuhannya. Faktor Kemudahan dan Keterjangkauan (X_6) menjadi faktor kinerja tertinggi ketiga, sedangkan Frekuensi dan Kepadatan (X_9) memiliki skor kebutuhan terendah.

Tiga terbesar pertama faktor kinerja terminal yang menjadi hasil penelitian ini terdiri dari Penerapan Konsep Ramah Lingkungan (X_{12}), Keandalan Transportasi (X_7), dan Faktor Kemudahan dan Keterjangkauan (X_6) memang sangat relevan dengan kondisi nyata di lapangan. Untuk faktor kinerja Penerapan Konsep Ramah Lingkungan terlihat dengan kurang optimalnya sistem penerangan dan pencahayaan terminal baik siang maupun malam hari. Disamping itu kondisi resapan dan drainase terminal juga kurang baik. Kondisi ini menyebabkan genangan atau banjir di dalam area kedatangan dan keberangkatan angkutan umum. Untuk penurunan faktor Keandalan Transportasi di dalam terminal, disebabkan oleh penurunan jumlah angkutan umum di terminal. Angkutan umum banyak melakukan aktivitas transit di luar terminal, sehingga terbentuk terminal bayangan. Faktor ketiga terbesar yang dibutuhkan oleh pengguna adalah Faktor Kemudahan dan Keterjangkauan (X_6). Faktor ini sangat dimaklumi oleh sebab untuk saat ini kondisi tata ruang wilayah di sekitar terminal masih banyak berupa lahan

kosong dan belum didukung oleh banyaknya fasilitas umum. Kondisi ini akan menjadi lebih baik dalam dukungan keterjangkauan dan ketercapaian menuju terminal jika tata ruang wilayah sekitar terminal dapat dimanfaatkan dengan lebih baik.

Dua belas faktor kinerja ini dapat diperinci lebih lanjut pada tahapan survei lanjutan agar dapat digunakan sebagai data dalam analisis lebih lanjut yang mendalam. Dua belas faktor tersebut dapat dijadikan variabel dalam model matematika yang dapat memprediksi kinerja *Green Terminal* Hamid Rusdi Malang yang berkelanjutan dan ramah lingkungan.

5. Daftar Pustaka

- Adewumi, Emmanuel. 2014. *Critical assessment of Port Elizabeth Bus Rapid Transit system*. Journal of Architecture and Civil Engineering Volume 2 -Issue 1 (2014) pp: 01-09 ISSN: 2321-8193
- Abad, Raymund Paolo. 2013. *Improved Transport Terminal Utilization: The Case of Jordan Wharf Guimaras*. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies-Vol.9. Civil Engineering Department, De La Salle University, Manila, 1004,Philippines
- El-Genaidy, Ahmed. 2013. *New evidence on walking distances to transit stops: Identifying redundancies and gaps using variable service areas*. Journal of Transportation Research. Transportation Research at McGill: McGill University
- Ervianto , Wulfram. 2013. *Kajian Faktor Green Construction Infrastruktur Jalan Berdasarkan Sistem Rating Greenroad dan Invest*. Prosiding Konferensi Nasional Teknik Sipil 7. Universitas Sebelas Maret (UNS) - Surakarta
- Huda, Miftahul. 2013. *Analisis of Important Factors Evaluation Criteria for Green Building*. The International Journal Of Engineering And Science (IJES) Volume 2 Issue 12 Pages 41-47 ISSN (e): 2319 – 1813 ISSN (p): 2319 – 1805.
- Komalasari, Rahayu Indah. 2014. *Green Building Assessment Based on Energy Efficiency and Conservation (EEC) Category at Pascasarjana B Building Diponegoro University-Semarang*. American Journal of Energy Research, 2014, Vol. 2, No. 2, 42-46
- Lindstrom, Cajsa. 2013. *Energy Efficient Design of Bus Terminals*. Journal of Civil and Environmental Engineering, Chalmers University of Technology: Gothenburg, Sweden
- Sedayu, Agung. 2012a. *Design of Minimum Services Standard of Public Transport Terminal Infrastructure in Indonesia*. Proceeding of Joint Conference UTM and ITS. e-ISBN: 978-983-44826-3-3. Surabaya
- Sedayu, Agung. 2012b. *Attributes of a Minimum Services Standard of Public Transport Terminal Infrastructure in Indonesia*. Journal of Basic and Applied Scientific Research ISSN 2090-4304 (index Copernicus & Thompson ISI)
- Sedayu, Agung. 2013. *Improvement Priorities and Targets In Quality of Services of Public Transport Terminal (A Case Study in Purabaya Terminal, Surabaya Indonesia)*. Journal of Applied Sciences Research, 9(4): 2610-2619, 2013 ISSN 1819-544X (index Scopus)
- Sedayu, Agung. 2014a. *Target Peningkatan Pelayanan Terminal Purwoasri Kediri dengan Metode IPA dan QFD*. Jurnal Eco Rekayasa ISSN 1907:4026. Surakarta: Teknik Sipil UMS
- Sedayu, Agung. 2014b. *Importance-Performance Analysis to Arjosari Terminal*. DIMENSI – Journal of Architecture and Built Environment, Vol. 41, No. 2, December 2014 ISSN 0126-219X (print)/ISSN 2338-7858 (online). Surabaya: Petra Christian University
- Sugiyono, (2009), *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung: penerbit Alfabeta.