

Analisis Pemilihan Tapak Terminal Tipe A di Kabupaten Sragen

Dwi Bagus Prihatmoko¹, Darmansjah Tjahja Prakasa², Benny Bintarjo Dwinugroho Hersanyo³

^{1,2,3} Program Studi Arsitektur, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Jl. Semolowaru No.45, Surabaya, Indonesia

e-mail: 1442100050@surel.untag-sby.ac.id¹

How to cite (in APA style):

Prihatmoko, D.B., Prakasa, D.T., Hersanyo, B.B.D. (2025). Analisis Pemilihan Tapak Terminal Tipe A di Kabupaten Sragen. *Undagi : Jurnal Ilmiah Arsitektur Universitas Warmadewa*. 13(1), pp.34-42.

ABSTRACT

This study aims to determine the best site location for the construction of a type A terminal in Sragen Regency using a multi-criteria analysis method. Three alternative locations were analyzed based on their suitability with the Regional Spatial Plan, land carrying capacity, traffic impact, economy, accessibility, and other environmental factors. The method used in this study was scoring and a performance matrix was used to evaluate each alternative objectively. The results showed that the location of Alternative Site III on Jalan Raya Ngawi-Solo showed the highest score of 95,4 compared to other alternatives, namely 82.4 and 88.3. This location excels in terms of optimal accessibility, high soil stability, and is in accordance with land use for the development of transportation facilities according to national standards. This study provides innovation through the application of an integrative approach in evaluating various criteria covering technical, environmental, socio economic aspects to produce an objective and measurable evaluation method. These findings show the importance of strategic land location planning in supporting the efficiency of regional and national transportation networks. The Type A Terminal planned at this site location is expected to be able to improve connectivity between regions, reduce congestion and support economic growth in Sragen Regency and its surroundings. This study recommends further development on the aspect of terminal integration with the regional transportation system, as well as long-term socio-economic impact analysis that can maximize the potential of the surrounding area as a logistics and distribution center..

Keywords: *Bus Station Type A, Multi-Criteria Analysis, Location Planning, Sragen*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menentukan lokasi tapak terbaik untuk pembangunan terminal tipe A di Kabupaten Sragen menggunakan metode analisis multi-kriteria. Tiga alternatif lokasi dilakukan analisa berdasarkan kesesuaian dengan Rencana Tata Ruang Wilayah, daya dukung lahan, dampak lalu lintas, perekonomian, aksesibilitas, serta faktor lingkungan lainnya. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah skoring dan matriks kinerja digunakan untuk mengevaluasi setiap alternatif secara objektif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa lokasi Alternatif Tapak III yang terletak di Jalan Raya Ngawi-Solo menunjukkan skor tertinggi sebesar 95,4 dibandingkan dengan alternatif lainnya, yaitu 82,4 dan 88,3. Lokasi ini unggul dalam hal aksesibilitas yang optimal, stabilitas tanah yang tinggi, serta sesuai dengan tata guna lahan untuk pengembangan fasilitas transportasi sesuai standar nasional. Penelitian ini memberikan keterbaruan melalui penerapan pendekatan integratif dalam mengevaluasi berbagai kriteria mencakup aspek teknis, lingkungan, sosial-ekonomi sehingga menghasilkan metode evaluasi yang objektif dan terukur. Temuan ini menunjukkan pentingnya perencanaan lokasi lahan yang strategis dalam mendukung efisiensi jaringan transportasi regional dan nasional. Terminal Tipe A yang direncanakan di lokasi tapak ini diharapkan mampu meningkatkan konektivitas antarwilayah, mengurangi kemacetan serta mendukung pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Sragen dan sekitarnya. Penelitian ini merekomendasikan pengembangan lebih lanjut pada aspek integrasi terminal dengan sistem transportasi regional, serta analisis dampak sosial-ekonomi jangka panjang yang dapat memaksimalkan potensi kawasan sekitar sebagai pusat logistik dan distribusi.

Kata kunci: *Teminal Tipe A; Analisis Multi-kriteria; Perencanaan Lokasi, Kabupaten Sragen*

PENDAHULUAN

Kabupaten Sragen terletak di Provinsi Jawa Tengah dan mempunyai luas 941,55 kilometer persegi. Merupakan kawasan strategis dengan potensi pertumbuhan ekonomi yang signifikan. Seiring meningkatnya mobilitas penduduk dan masyarakat, kebutuhan akan sarana transportasi yang memadai menjadi semakin mendesak.

Dalam Rencana Struktur Ruang RPJMD Kabupaten Sragen tahun 2021-2026 menyebutkan akan dibangun terminal tipe A di wilayah Kecamatan Sidoharjo. Hal ini sejalan dengan Pasal 13 ayat 2 RTRW Kabupaten Sragen 2011-2031 yang menyebutkan terminal penumpang Tipe A akan dibangun di wilayah Kecamatan Sidoharjo.

Pembangunan ini dimaksudkan untuk menciptakan pemerataan pembangunan dan membantu mendorong pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Sragen. Dengan adanya Terminal Tipe A, transportasi akan lebih nyaman dan perpindahan orang serta barang menjadi lebih mudah, mendorong kegiatan perekonomian dan memberikan peluang usaha bagi masyarakat setempat.

Pada perencanaan terminal yang baik adalah perencanaan terminal yang lokasinya secara sistem jaringan mampu berperan dalam melancarkan pergerakan sistem transportasi secara keseluruhan, dengan demikian perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. (Fisu, 2018) Salah satu ciri kota atau zona yang dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi adalah kepadatan penduduk dan jarak dari pusat kota (Fisu, 2018). Hal ini didukung oleh (Natsir, 2016) yang menyatakan ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi, dan banyaknya pilihan moda transportasi yang biasa dipilih oleh penduduk.

Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pemilihan tapak Terminal Tipe A di Kabupaten Sragen. Letak terminal sangat berperan penting terutama kaitannya dengan peran yang disandang oleh terminal dalam sistem jaringan rute maupun keberadaan terminal sebagai sistem prasarana jaringan jalan. Penelitian ini hanya berfokus pada pemilihan tapak karena untuk lokasi sudah

ditentukan di dalam RTRW dan RPJMD di kecamatan sidoharjo.

1. Persyaratan Lokasi Terminal

Dalam penentuan lokasi terminal Tipe A, pemerintah telah menetapkan persyaratan lokasi untuk tipe Terminal tersebut melalui Keputusan Menteri Perhubungan Darat No.31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan yaitu :

- a. Terletak di ibukota provinsi, kota, atau kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi dan/atau angkutan lintas batas negara;
- b. Terletak pada jaringan jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III-A;
- c. Jarak antar dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 Km di Pulau Jawa, 30 Km di Pulau Sumatera dan berjarak 50 Km di pulau-pulau lainnya.
- d. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 Ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera dan sekurang-kurangnya 3 Ha untuk terminal di pulau-pulau lainnya;
- e. Mempunyai jalan akses masuk dan jalan keluar ke dan dari terminal, sekurang-kurangnya berjarak 100 m untuk terminal di Pulau Jawa dan 50 m untuk terminal di pulau-pulau lainnya.

Penentuan lokasi dan letak terminal tipe A dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat setelah mendengar masukan dan pendapat dari Gubernur Provinsi setempat.

2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Lokasi Terminal

- a. Aksesibilitas, yaitu tingkat pencapaian kemudahan yang dapat dinyatakan dengan jarak, waktu, atau biaya angkutan

- b. Struktur Wilayah, dimaksudkan untuk mencapai efisiensi maupun efektivitas pelayanan terminal terhadap elemen-elemen perkotaan yang mempunyai fungsi primer dan sekunder.
- c. Lalu Lintas, Terminal merupakan pembangkit lalu lintas. Oleh karena itu penentuan lokasi terminal harus tidak lebih menimbulkan dampak lalu lintas tetapi sebaliknya harus dapat mengurangi dampak lalu lintas.
- d. Biaya, Penentuan lokasi terminal perlu memperhatikan biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jasa. Oleh karenanya faktor biaya harus dipertimbangkan agar penggunaan angkutan umum dapat diselenggarakan secara cepat, aman dan murah.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah deskriptif evaluative dengan membandingkan kriteria Lokasi terminal yang ideal dengan kondisi alternatif-alternatif tapak yang ada. Analisis tapak dilakukan dengan metode skoring berdasarkan 5 (lima) kriteria Lokasi terminal yang ditetapkan dan menggunakan matriks kinerja (performance matrix) yang menunjukkan representasi dari Tingkat pemenuhan kriteria dari suatu alternatif yang merupakan hasil perkalian dari skor alternatif terhadap variable kriteria dengan besarnya bobot setiap kriteria.

Untuk pengumpulan data dilakukan dengan penelusuran literatur dan observasi Lapangan. Metode ini digunakan untuk mengumpulkan informasi mengenai kondisi alternatif tapak terminal yang ada. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung.

Pengolahan data dari hasil penelitian ini menggunakan metode skoring dan matriks kinerja (performance matrix). Data yang diperoleh dari survey lapangan diolah dengan menggunakan metode skoring untuk memberikan nilai pada setiap alternatif tapak terminal yang telah ditetapkan. Setelah mendapat skor, data tersebut diolah lebih lanjut dengan membentuk matriks kinerja, yang merupakan representasi dari kriteria setiap alternatif tapak.

Analisis data dari hasil penelitian ini menggunakan analisis tapak Lokasi berdasarkan lima kriteria Lokasi terminal yang telah ditetapkan. Hasil dari analisis ini memberikan Gambaran umum tentang Lokasi-lokasi yang dipertimbangkan. Setelah itu, mengevaluasi secara lebih mendetail setiap alternatif tapak menggunakan Analisa skoring dan matriks kinerja. Penyimpulan prioritas untuk setiap alternatif ditentukan berdasarkan nilai kinerja (Pi) Dimana alternatif dengan nilai Pi tertinggi akan diprioritaskan untuk dipilih sebagai tapak perancangan..

HASIL DAN PEMBAHASAN

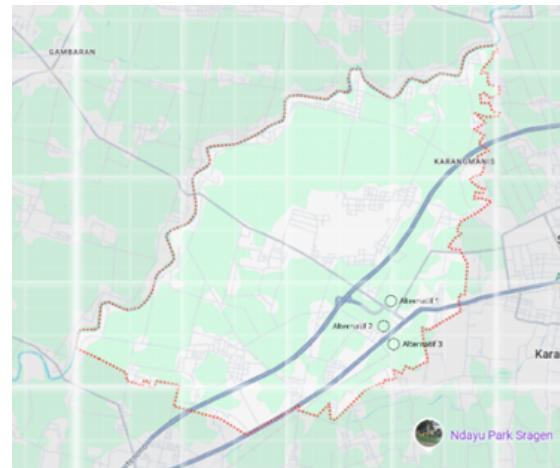
Pada perancangan terminal tipe A di Kabupaten Sragen, Lokasi sudah ditentukan di Kecamatan Sidoharjo Kabupaten Sragen. Lokasi Tersebut sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sragen Tahun 2011-2031 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Sragen Tahun 2021-2026. Sebelum diperoleh Lokasi tapak terminal, terlebih dahulu dilakukan peninjauan beberapa alternatif tapak yang terkait dengan faktor-faktor dan persyaratan dalam pemilihan Lokasi tapak terminal. Agar penilaian dapat dilakukan, terlebih dahulu disusun beberapa kriteria pemilihan Lokasi tapak yang akan menjadi dasar pemilihan alternatif Lokasi tapak

terminal yang nantinya akan ditetapkan sebagai Lokasi tapak terminal terpilih dengan metode analisis multi kriteria.

Sebelum dilakukan pemilihan rencana Lokasi Tapak, terlebih dahulu Mencari lokasi tapak yang sesuai dengan persyaratan Lokasi Terminal, yakni :

1. Terletak di ibukota provinsi, kota, atau kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi dan/atau angkutan lintas batas negara;
2. Terletak pada jaringan jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III-A;
3. Jarak antar dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 Km di Pulau Jawa, 30 Km di Pulau Sumatera dan berjarak 50 Km di pulau-pulau lainnya.
4. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 Ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera dan sekurang-kurangnya 3 Ha untuk terminal di pulau-pulau lainnya;
5. Mempunyai jalan akses masuk dan jalan keluar ke dan dari terminal, sekurang-kurangnya berjarak 100 m untuk terminal di Pulau Jawa dan 50 m untuk terminal di pulau-pulau lainnya.

Setelah dilakukan pencarian lokasi tapak sesuai dengan persyaratan tersebut, ditemukanlah 3 Alternatif Tapak yang Sesuai dengan Persyaratan Tersebut di Kecamatan Sidoharjo Kabupaten Sragen:



Gambar 1
Alternatif Rencana Lokasi Tapak Terminal
(Sumber : Google Maps Kecamatan Sidoharjo, Kabupaten Sragen, 2025)

A. Gambaran Umum Lokasi Alternatif Tapak

1. Alternatif Tapak 1



Gambar 2
Lokasi Alternatif Tapak 1.
(Sumber : Pribadi, 2025)

Alternatif Tapak 1 Terletak di Jalan Gemolong-Sragen. Tepatnya berada di Depan Pintu Keluar gerbang Tol Sragen Barat. Alternatif Tapak 1 ini merupakan lahan pertanian yang berdekatan dengan pasar pungguk dan memiliki akses jalan yang sangat lebar.

2. Alternatif Tapak 2



Gambar 3.
Lokasi Alternatif Tapak 2.
(Sumber : Pribadi, 2025)

Alternatif Tapak 2 Terletak disebelah Utara Jalan Raya Ngawi-Solo. Lokasi ini masih berdekatan dengan pasar pungkruk dan berdekatan juga dengan kantor kecamatan, Koramil dan Gereja. Alternatif tapak 2 memiliki jalan yang lebar karena berada di jalan utama Provinsi namun terdapat trotoar pembatas jalan di Tengah Tengah jalan. Alternatif Tapak 2 merupakan lahan pertanian yang sedikit berkontur.

3. Alternatif Tapak 3



Gambar 4.
Lokasi Alternatif Tapak 3.
(Sumber : Pribadi, 2025)

Alternatif Tapak 3 Terletak disebelah Selatan Jalan Raya Ngawi-Solo, Tepatnya berada di Seberang Alternatif Tapak 2. Lokasi ini juga berdekatan dengan pasar pungkruk dan berdekatan juga dengan kantor kecamatan, Koramil dan Gereja. Alternatif tapak 3 memiliki jalan yang lebar karena berada di jalan utama Provinsi namun terdapat trotoar pembatas jalan di Tengah Tengah jalan. Alternatif Tapak 3 juga Merupakan lahan pertanian

B. Analisis Pemilihan Tapak Perancangan

Untuk mendapatkan Lokasi tapak terminal terlebih dahulu dilakukan skoring terhadap kriteria-kriteria yang telah ditentukan terhadap alternatif Lokasi tapak terminal yang didapat. Nilai dari setiap skor mempunyai arti kualitatif seperti pada tabel dibawah ini.

Tabel 1. Nilai Skor Setiap Kriteria Penilaian

Kriteria Penilaian	Keterangan Nilai Skor (10 s.d. 0)			
	≥9	8-6	5-4	≤3
Kesesuaian RTRW	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Daya Dukung Lahan	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Kedekatan Wilayah Potensial	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Dampak Lalu Lintas	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Dampak Perekonomian	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung

(Sumber: Hasil Analisa, 2025)

Salah satu kriteria penentuan Lokasi adalah kesesuaian RTRW. Setelah skoring terhadap setiap kriteria RTRW. Setelah skoring terhadap setiap kriteria yang diberikan terhadap ketiga alternatif Lokasi tapak terminal.

Tabel 2. Skoring Setiap Kriteria Terhadap Alternatif Tapak

Kriteria Penilaian	Keterangan Nilai Skor (10 s.d. 0)		
	Alternatif Tapak I	Alternatif Tapak II	Alternatif Tapak III
Kesesuaian RTRW	5	8	8
Daya Dukung Lahan	6	7	8
Kedekatan Wilayah Potensial	8	9	9
Dampak Lalu Lintas	7	6	6
Dampak Perekonomian	8	7	7
Jumlah	34	37	38

(Sumber: Hasil Analisa, 2025)

C. Analisis Multi-Kriteria Pemilihan Tapak Terminal

Untuk mendapat Lokasi tapak terpilih setelah dilakukan skoring secara umum, selanjutnya adalah menganalisis multi kriteria dengan skoring terhadap kriteria-kriteria yang lain terhadap alternatif tapak terminal, Dimana setiap range dari setiap skor mempunyai arti kualitatif seperti pada tabel dibawah ini.

Tabel 3. Nilai Skor Setiap Kriteria Penilaian Alternatif Tapak

Kriteria Penilaian	Keterangan Nilai Skor (10 s.d. 0)			
	≥90	80-60	50-40	≤30
Kondisi Luas Daratan	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Kestabilan Tanah Dasar	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Kemudahan Pembangunan	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Kedekatan Akses Jalan	Sangat Dekat	Dekat	Jauh	Sangat Jauh
Pola Tata Guna Lahan	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Kontur	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Ketersediaan Air	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Ketersediaan Pembuangan	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Ketersediaan Listrik	Sangat Mendukung	Mendukung	Kurang Mendukung	Tidak Mendukung
Resiko Bencana	Tidak Beresiko	Kurang Beresiko	Beresiko	Sangat Beresiko

(Sumber: Hasil Analisa, 2025)

Setelah Skoring terhadap setiap kriteria dilakukan, maka selanjutnya dilakukan penilaian kualitatif dari setiap kriteria yang diberikan terhadap sebelas alternatif tapak terminal yang telah dipilih tersebut.

Tabel 4. Skoring Setiap Kriteria Terhadap Alternatif Tapak

Kriteria Penilaian	Keterangan Nilai Skor (10 s.d. 0)		
	Alternatif Tapak I	Alternatif Tapak II	Alternatif Tapak III
Kondisi Luas Daratan	100	80	100
Kestabilan Tanah Dasar	100	70	100
Kemudahan Pembangunan	100	60	100
Kedekatan Akses Jalan	100	100	100
Pola Tata Guna Lahan	50	100	100
Kontur	80	60	80
Ketersediaan Air	100	50	90
Ketersediaan Pembuangan	100	50	80
Ketersediaan Listrik	100	100	100
Resiko Bencana	30	30	30
Jumlah	860	700	880

(Sumber: Hasil Analisa, 2025)

D. Distribusi Tingkat Kepentingan Setiap Kriteria

Pada Analisis ini dilakukan survey dengan bantuan beberapa responden masyarakat di sekitar Kecamatan Sidoharjo kabupaten sragen. Hasil wawancara penentuan prioritas kriteria tersebut dimasukkan kedalam diagram distribusi frekwensi prioritas atau tingkat kepentingan setiap kriteria yang diajukan

Tabel 5. Distribusi Tingkat Kepentingan Kriteria

No	Kriteria	Presentase Kepentingan (%)
1	Kedekatan Akses Jalan	27%
2	Kestabilan Tanah	18%
3	Pola Tata Guna Lahan	17%
4	Ketersediaan Air	10%
5	Ketersediaan Listrik	9%
6	Kontur	7%
7	Kondisi Luas Daratan	6%
8	Resiko Bencana	4%
9	Ketersediaan Pembuangan	2%
10	Kemudahan Pembangunan	1%

(Sumber: Hasil Analisa, 2025)

Pada tabel berikut ini menyajikan hasil matriks perbandingan berpasangan untuk setiap wakil stakeholders dalam setiap tabel yang ditampilkan data mengenai bobot kriteria dan eigen value yang menyatakan tingkat konsistensi dari jawaban yang disampaikan

Skala Penilaian untuk Tabel Pairwise Comparason Responden yakni: 1= sama penting, 3= sedikit lebih penting, 5= lebih penting, 7= sangat lebih penting

E. Bobot Antar Kriteria Menurut Responden

Pembobotan dilakukan oleh persepsi responden wakil stakeholder yang diwawancarai. Proses pembobotan untuk mendapat bobot kepentingan setiap kriteria secara umum dilakukan dengan metodologi berikut ini.:

- Membuat matriks perbandingan berpasangan (pairwise comparison matrix) setiap responden untuk mendapat bobot kriteria dari setiap responden
- Membuat rata-rata bobot untuk seluruh stakeholder dari hasil rata-rata setiap responden yang dibuat pada point sebelumnya.

Proses untuk mendapat bobot kepentingan setiap kriteria secara umum dilakukan dengan metodologi sebagai berikut:

- Membuat matriks perbandingan berpasangan (pairwise comparison matrix) setiap responden untuk mendapat bobot kriteria dari setiap responden
- Membuat rata-rata bobot kriteria setiap stakeholders
- Membuat rata-rata bobot untuk seluruh stakeholders dari hasil rata-rata setiap kelompok yang dibuat pada poin sebelumnya.

Tabel 6. Pairwise Comparason Responden

Kriteria Penilaian	Keterangan Nilai Skor (10 s.d. 0)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kondisi Luas Daratan	1	1/5	3	1/7	1/7	1	1/3	3	1/3	1
Kestabilan Tanah Dasar	5	1	7	1	1	5	3	7	3	7
Kemudahan Pembangunan	1/3	1/7	1	1/7	1/7	1/3	1/7	1	1/5	1/3
Kedekatan Akses Jalan	7	1	7	1	3	5	3	7	3	7
Pola Tata Guna Lahan	7	1	7	1/3	1	3	1	7	3	5
Kontur	1	1/5	3	1/5	1/3	1	1/3	5	1	3
Ketersediaan Air	3	1/3	7	1/3	1	3	1	5	1	3
Ketersediaan Pembuangan	1/3	1/7	1	1/7	1/7	1/5	1/5	1	7	5
Ketersediaan Listrik	3	1/3	5	1/3	1/3	1	1	1/7	1	5
Resiko Bencana	1	1/7	3	1/7	1/5	1/3	1/3	1/5	1/5	1

(Sumber: Hasil Analisa, 2025)

Tabel 7. Normalisasi dari Pairwise Comparason Responden

No	Kriteria	Presentase Kepentingan (%)
1	Kedekatan Akses Jalan	0,14
2	Kestabilan Tanah	0,03
3	Pola Tata Guna Lahan	0,21
4	Ketersediaan Air	0,02
5	Ketersediaan Listrik	0,04
6	Kontur	0,1
7	Kondisi Luas Daratan	0,05
8	Resiko Bencana	0,18
9	Ketersediaan Pembuangan	0,1
10	Kemudahan Pembangunan	0,18

(Sumber: Hasil Analisa, 2008)

F. Performance Matrix

Matriks Kinerja (Performance matrix) merupakan representasi dari tingkat pemenuhan kriteria dari suatu alternatif yang merupakan hasil perkalian dari skor alternatif terhadap variabel kriteria dengan besarnya bobot setiap kriteria. Penyimpulan prioritas untuk setiap alternatif ditentukan besarnya nilai. Hasil pembentukan matrik kinerja untuk setiap alternatif tapak dapat dilihat dari tabel berikut ini.

Tabel 8. Skoring Setiap Kriteria Terhadap Alternatif Tapak Terminal

Kriteria Penilaian	Keterangan Nilai Skor (10 s.d. 0)		
	Alternatif Tapak I	Alternatif Tapak II	Alternatif Tapak III
Kondisi Luas Daratan	6	4,8	6
Kestabilan Tanah Dasar	18	12,6	18
Kemudahan Pembangunan	1	0,6	1
Kedekatan Akses Jalan	27	27	27
Pola Tata Guna Lahan	8,5	17	17
Kontur	5,6	4,2	5,6
Ketersediaan Air	10	5	9
Ketersediaan Pembuangan	2	1	1,6
Ketersediaan Listrik	9	9	9
Resiko Bencana	1,2	1,2	1,2
Jumlah	88,3	82,4	95,4

(Sumber: Hasil Analisa, 2008)

Berdasarkan total nilai pada matrik kinerja pada setiap alternatif lokasi tapak, dapat dilihat bahwa lokasi 3 yang berada di jalan di Jalan Selatan Jalan Raya Ngawi-Solo dengan nilai 95,4 ditetapkan sebagai lokasi terbaik dalam pembangunan terminal di kabupaten Sragen Jawa tengah dibandingkan dengan alternatif tapak 1 dan 2 dengan skor 88.3 dan 82.4

SIMPULAN

Penelitian ini menganalisis pemilihan lokasi tapak terminal tipe A di Kabupaten Sragen dengan metode skoring dan matriks kinerja untuk menilai tiga alternatif tapak yang sesuai dengan kriteria persyaratan lokasi terminal, seperti kesesuaian dengan RTRW, daya dukung lahan, dampak lalu lintas dan perekonomian. Hasil analisis menunjukkan bahwa alternatif 3, yang terletak di jalan Raya Ngawi-Solo, memiliki nilai tertinggi 95,4 dibandingkan dengan alternatif lainnya, menjadikan lokasi terbaik untuk pembangunan terminal. Keunggulan lokasi ini meliputi aksesibilitas yang baik, daya dukung lahan yang tinggi, serta kesesuaiannya dengan rencana tata ruang. Kebaruan penelitian ini terletak pada pendekatan analisis multi kriteria yang terintegrasi, memberikan metode evaluasi yang objektif dan terukur. Penelitian lanjutan disarankan untuk mengeksplorasi implementasi rancangan terminal dengan mempertimbangkan faktor lingkungan dan integrasi sistem transportasi di wilayah tersebut..

UCAPAN TERIMA KASIH (Apabila Diperlukan).

Terima kasih pada Bapak Darmansjah Tjahja Prakasa dan bapak Benny Bintarjo Dwinugroho Hersanyo yang telah memberikan masukan dan pendampingan selama penyusunan artikel/penelitian terkait Analisis Pemilihan Tapak ini. Terimakasih juga kepada pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Sragen, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, Dinas dari Pemerintah Kabupaten Sragen dan dinas dinas terkait atas Support Perizinan untuk penelitian dan data data yang di berikan untuk penelitian ini..

DAFTAR PUSTAKA

- Fisu, A. A. (2016). *Potensi Demand Pengembangan Kanal Jongaya & Panampu Sebagai Moda Transportasi Kota Makasar. Jurnal JMTranslog Trisakti*, 3(3), 1-14
- Fisu, A. A. (2018). *Analisis Lokasi Pada Perencanaan Terminal Topoyo Mamuju Tengah. PENA TEKNIK :Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 3(1), 1-12
- Keputusan Menteri (1995). *Keputusan Menteri Perhubungan No 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan. Jakarta: Departemen Perhubungan*
- Lansart, G., Manoppo, M. R., & Jansen, F. (2015). *Perencanaan Terminal Sasaran Sebagai Pengembangan Terminal Tondano di Kabupaten Minahasa. Jurnal Sipil Statik*, 3(7)
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Sragen (2021). *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Sragen Tahun 2021-2041. Sragen : Pemerintah Kabupaten Sragen*
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Sragen (2021). *Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kabupaten Sragen Tahun 2021-2025. Sragen : Pemerintah Kabupaten Sragen*
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Sragen (2021). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Sragen Tahun 2021-2026. Sragen : Pemerintah Kabupaten Sragen*
- Natsir, R. (2016). *Karakteristik Kinerja Moda Angkutan Kota Palopo (Studi Kasus Penumpang Bus Executive, Suspensi Udara, Scania-PO Bintang Prima. PENA TEKNIK :Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 1(2), 155-162
- Rencana Strategis (2024). *Rencana Strategis Dinas PERhubungan Provinsi Jawa Tengah Tahun 2024-2026. Semarang : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah*