

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan standar kinerja pelayanan angkutan umum berdasarkan total nilai bobot menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat:

1. Total nilai bobot pada pada rute Terminal Belo-Terminal Kupang lampu 01 sebesar 24. Sehingga kinerja operasional pelayanan angkutan umum pada kedua trayek ini termasuk kategori baik.

- a. Load factor jam sibuk = 59,87 % dengan bobot 3 kriteria baik.
- b. Load factor diluar jam sibuk = 49,93 % dengan bobot 3 kriteria baik.
- c. Kecepatan perjalanan = 17,21 km/jam dengan bobot 3 kriteria baik.
- d. Headway = 4,09 menit dengan bobot 3 kriteria baik.
- e. Waktu perjalanan = 3,08 menit/km dengan bobot 3 kriteria baik
- f. Waktu pelayanan = 13 jam dengan bobot 2 kriteria sedang
- g. Frekuensi Pelayanan = 19 Kend./jam dengan bobot 3 kriteria kurang
- h. Jumlah kend. Yang beroperasi = 77,85 % dengan bobot 1 kriteria kurang
- i. Waktu tunggu = 2,02 menit dengan bobot 3 kriteria baik
- j. Akhir dan awal perjalanan = 06:00-19:00 dengan bobot 2 kriteria sedang

2. Total nilai bobot pada pada rute Terminal Belo-Terminal Kupang lampu 02 sebesar 24. Sehingga kinerja operasional pelayanan angkutan umum pada kedua trayek ini termasuk kategori baik.

- a. Load factor jam sibuk = 54,87 % dengan bobot 3 kriteria baik.
- b. Load factor diluar jam sibuk = 47 % dengan bobot 3 kriteria baik.
- c. Kecepatan perjalanan = 16,44 km/jam dengan bobot 3 kriteria baik.
- d. Headway = 1,29 menit dengan bobot 3 kriteria baik.
- e. Waktu perjalanan = 3,31 menit/km dengan bobot 3 kriteria baik
- f. Waktu pelayanan = 13 jam dengan bobot 2 kriteria sedang
- g. Frekuensi Pelayanan = 67 Kend./jam dengan bobot 3 kriteria kurang
- h. Jumlah kend. Yang beroperasi = 78,99 % dengan bobot 1 kriteria kurang
- i. Waktu tunggu = 0,64 menit dengan bobot 3 kriteria baik

j. Akhir dan awal perjalanan = 06:00-19:00 dengan bobot 2 kriteria sedang

3. Total nilai bobot pada pada rute Terminal Kupang-Terminal Belo lampu 02 sebesar 24. Sehingga kinerja operasional pelayanan angkutan umum pada kedua trayek ini termasuk kategori baik.

- a. Load factor jam sibuk = 54,87 % dengan bobot 3 kriteria baik.
- b. Load factor diluar jam sibuk = 48,81 % dengan bobot 3 kriteria baik.
- c. Kecepatan perjalanan = 13,35 km/jam dengan bobot 3 kriteria baik.
- d. Headway = 3,57 menit dengan bobot 3 kriteria baik.
- e. Waktu perjalanan = 3,60 menit/km dengan bobot 3 kriteria baik
- f. Waktu pelayanan = 13 jam dengan bobot 2 kriteria sedang
- g. Frekuensi Pelayanan = 20 Kend./jam dengan bobot 3 kriteria kurang
- h. Jumlah kend. Yang beroperasi = 70,37 % dengan bobot 1 kriteria kurang
- i. Waktu tunggu = 1,78 menit dengan bobot 3 kriteria baik
- j. Akhir dan awal perjalanan = 06:00-19:00 dengan bobot 2 kriteria sedang

4. Total nilai bobot pada pada rute Terminal Kupang-Terminal Belo lampu 01 sebesar 24. Sehingga kinerja operasional pelayanan angkutan umum pada kedua trayek ini termasuk kategori baik.

- a. Load factor jam sibuk = 53,80 % dengan bobot 3 kriteria baik.
- b. Load factor diluar jam sibuk = 46,44 % dengan bobot 3 kriteria baik.
- c. Kecepatan perjalanan = 15,10 km/jam dengan bobot 3 kriteria baik.
- d. Headway = 1,34 menit dengan bobot 3 kriteria baik.
- e. Waktu perjalanan = 3,28 menit/km dengan bobot 3 kriteria baik
- f. Waktu pelayanan = 13 jam dengan bobot 2 kriteria sedang
- g. Frekuensi Pelayanan = 67 Kend./jam dengan bobot 3 kriteria kurang
- h. Jumlah kend. Yang beroperasi = 79,44 % dengan bobot 1 kriteria kurang
- i. Waktu tunggu = 0,71 menit dengan bobot 3 kriteria baik
- j. Akhir dan awal perjalanan = 06:00-19:00 dengan bobot 2 kriteria sedang

5. Berdasarkan hasil evaluasi pelayanan angkutan umum pada trayek Terminal Belo-Terminal Kupang PP lampu 01 dan 02 ditemukan beberapa permasalahan yakni,
- a. Jumlah kendaraan yang beroperasi pada trayek Terminal Belo-Terminal Kupang PP lampu 01 dan 02 di bawah angka ideal 100 %.
 - b. Ada beberapa kendaraan yang beroperasi tidak terdaftar UPTD Terminal Kota Kupang, Adapun kendaraan yang dimaksud antara lain,
 - a. Lampu 01 : - Stenly (DH 1151 CA)
 - Dobleo (DH 1462 HA)
 - Paparisa (DH 1334 KA)
 - Miracle (DH 1975 BB)
 - Milano (DH 1848 AJ)
 - Paparisa (DH 1276 KA)
 - Govinda (DH 1600 KA)
 - Paparisa (DH 1726 KA)
 - b. Lampu 02: - Bemo'ku (DH 1230 KA)
 - Emanuel (DH 1306 AT)
 - Jovvan (DH 1361 AE)
 - Salsabila (DH 1319 AZ)
 - Histeris (DH 1903 BC)
 - Lovers (DH 1463 HA)
 - Guestyle (DH 1724 AB)
 - Hebring (DH 1668 AT)
 - Khayangan (DH 1125 AD)
 - Aditran (DH 1184 HA)
 - Samker (DH 1226 AM)
 - Tempur (DH 1641 AT)
 - Bali Cepat (DH 1407 AH)
 - Jaguar (DH 1854 BB)
 - Chinta (DH 1458 AI)
 - Bali Cepat (DH 1156 AE)

5.2 Saran

Beberapa hal yang disarankan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut

- a. Untuk sementara jumlah angkutan umum yang sudah ada perlu adanya penambahan armada angkutan umum lampu 01 maupun lampu 02.
- b. Perlu adanya pembinaan dan sosialisasi yang kontinyu dari Pemerintah dan operator pada pengemudi angkutan umum tentang tanggung jawab dan kesadaran berlalu lintas yang baik di jalan raya dan mendaftarkan ulang kendaraan yang beroperasi, karena banyak kendaraan yang beroperasi tapi tidak terdaftar di UPTD Terminal Kota Kupang.
- c. Untuk instansi-instansi yang terkait dengan pelayanan angkutan umum agar membangun hubungan dan komunikasi yang baik dengan akademisi untuk terus melakukan penelitian maupun diskusi guna menemukan solusi mengatasi permasalahan angkutan umum dan manajemen transportasi yang baik.
- d. Untuk peneliti-peneliti mahasiswa selanjutnya agar lebih banyak giat berusaha mendapatkan data dan kemudian cepat mengolahnya agar hasil akhir penelitian yang dilakukan selain untuk cepat menyelesaikan tugas akademik, mungkin bisa menjadi acuan bagi Pemerintah dalam membuat peraturan-peraturan.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota. (2001). *Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- Marsudi, (2005). *Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- Rahmawati, Novitasari (2010). *Standar Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Total Nilai Bobot*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan. (2009). *Perencanaan Teknis Sistem Pengelolaan Transportasi Untuk Kota Sedang Dan Kota Kecil*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (1990). *Panduan Survei dan Perhitungan Waktu Perjalanan Lalu Lintas*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1993). *Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- Menteri Perhubungan. 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan*
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Liunima, D.A. (2013). *Analisis Kinerja Angkutan Umum Rute Terminal –Kampus Universitas Timor Kota Kefamenanu*. Kupang: Skripsi Universitas Nusa Cendana..
- Warpani, P.S. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.

Tamin, Ofyar.Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.

Hadi, A.F. (2001). *Evaluasi Kinerja Angkutan Kota Lyn T2 Jurusan Terminal Joyoboyo-Wisma Permai Surabaya*. Jurnal APLIKASI: Media Informasi & Komunikasi Teknik Sipil Terkini Volume 9, Nomor 1, Pebruari 2011.

Yohanes T. Safe,Made Udiana, Rosmiyati A. Bella. (2015).*Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trayek Terminal Oebobo – Terminal Kupang PP dan Terminal Kupang – Terminal Noelbaki PP*. Kupang: Jurnal Teknik Sipil Vol.IV, No. 1, Universitas Nusa Cendana..