

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dalam analisa dan pembahasan pada bab IV dapat disimpulkan bahwa :

1. Kinerja pelayanan angkutan umum Kota Kupang trayek 10 rute Bundaran P.U – Terminal Kupang – Bundaran P.U menurut Bank Dunia, PP no. 41/1993 dan Dinas Lalulintas Angkutan Jalan Raya dilihat dari segi efektifitas dan efisiensi adalah :

Efektifitas :

- a) Kemudahan untuk menumpang trayek 10 adalah sejauh 3,33 Km/menit
- b) Kapasitas kendaraan angkutan umum trayek 10 adalah 2 kendaraan/Km
- c) Kualitas :
 -) Kecepatan : standart menurut Bank Dunia yaitu 10-12 Km/jam sedangkan hasil evaluasi 20,52 Km/jam melampaui standart yang ditetapkan maka tidak efektif.
 -) *Headway*: standart menurut Bank Dunia yaitu 10-20 menit sedangkan hasil evaluasi 5 menit 72 Detik melampaui standart yang ditetapkan maka efektif.
 -) Waktu tunggu penumpang: standart menurut Bank Dunia yaitu 5-10 menit sedangkan hasil evaluasi 6 menit memenuhi standart yang ditetapkan maka efektif.

Efisiensi :

- a) *Load factor*: standart menurut Peraturan Pemerintah No. 41/1993 yaitu 70% sedangkan hasil evaluasi 85,86 % melampaui standart yang ditetapkan maka tidak efisien.
- b) Utilisasi jarak tempuh : standart menurut Bank Dunia yaitu 230-260Km/hari dan standart menurut Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) yaitu 200 Km/hari sedangkan hasil evaluasi 187,33 Km/hari memenuhi standart yang ditetapkan maka efisien.

- c) *Availability* (ketersediaan) : standart menurut Bank Dunia yaitu 80-90% sedangkan hasil evaluasi 78,79 % memenuhi standart yang ditetapkan maka tidak efisien.
- d) Umur kendaraan: standart menurut Bank Dunia yaitu 10 Tahun sedangkan hasil evaluasi 8,25 tahun melampaui standart yang ditetapkan maka tidak efisien.
- e) Kelayakan : standart menurut Bank Dunia yaitu 1,05-1,08 sedangkan hasil evaluasi 1,03 melampaui standart yang ditetapkan maka tidak efisien.

Maka berdasarkan hasil evaluasi Kinerja pelayanan angkutan umum Kota Kupang trayek 10 rute Bundaran P.U – Terminal Kupang – Bundaran P.U menurut Bank Dunia, PP no. 41/1993 dan Dinas Lalulintas Angkutan Jalan Raya dilihat dari segi efektifitas dan efisiensi adalah efisien

2. Berdasarkan hasil evaluasi maka biaya operasional kendaraan angkutan umum Kota Kupang trayek 10 rute Bundaran P.U – Terminal Kupang – Bundaran P.U rata – rata adalah Rp 2630,06/Km dan pendapatan rata – rata angkutan umum trayek 10 adalah Rp 3122,10/Km.
3. Berdasarkan hasil evaluasi maka kebutuhan armada optimal untuk angkutan umum Kota Kupang trayek 10 rute Bundaran P.U – Terminal Kupang – Bundaran P.U adalah 23 armada.

5.2 Saran

Setelah melihat dari hasil kesimpulan penelitian ini, maka disarankan agar :

1. Perlu adanya penelitian statis dan dinamis pada jam – jam tidak sibuk agar dapat diketahui besarnya *load factor*.
2. Kondisi penyimpangan pengemudi (seperti : pengemudi tidak melalui rute yang telah ditetapkan) dalam trayek angkutan kota perlu diperhatikan oleh Dinas Perhubungan Kota Kupang.

DAFTAR PUSTAKA

- Aly, M. 1995. *Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Untuk Jalan Perkotaan Di Indonesia*. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2002.
*Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah
Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- Gordon, G. 1978. *System Simulation*. NJ : Prentice Hall, Englewood Cliffs,
- Munawar, A. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Simatupang, Togar M. 1995. *Pemodelan Sistem*. Klaten: Nindita
- Sitindaon, C. 2013. *Analisis Biaya Operasi Kendaraan Ruas Jalan Perkotaan Wilayah Kota
Medan*. Medan: Universitas Katolik Santo Thomas Medan.
- Sumina, 2002. *Analisis Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Bus Kota Di Surakarta*. Semarang:
Universitas Diponegoro.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi
Bandung.
- Wahyuningsih, S. 2014. *Analisa Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Umum Antar Kota Rute
Makassar-Pare-Pare*. Makassar: Universitas Hassanudin.
- Warpani, P.S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Institut Teknologi
Bandung.

DAFTAR PUSTAKA

- Aly M. 1995. *Biaya Operasi Kendaraan (BOK) untuk Jalan Perkotaan di Indonesia*. Jakarta.
- Black, J. 1981. *Urban Transport Planning*. London: Croom Helm.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2002. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*. Jakarta Departemen Perhubungan Darat.
- Gordon, G. 1978. *System Simulation*. NJ :Prentice Hall, Englewood Cliffs,
- Morlok, E.K., 1985, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi* Jakarta: Erlangga.
- Munawar, A. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Ortuzar, J.D and Willumsen, L.G (1994). *Modelling Transport*, Second Edition.
- Simatupang, Togar M. 1995. *Pemodelan Sistem*. Klaten: Nindita
- Sitindaon, C. 2013. *Analisis Biaya Operasi Kendaraan Ruas Jalan Perkotaan Wilayah Kota Medan*. Medan: Universitas Katolik Santo Thomas Medan.
- Sumina, 2002. *Analisis Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Bus Kota Di Surakarta*. Semarang : Universitas Diponegoro.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Wahyuningsih, S. 2014. *Analisa Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Umum Antar Kota Rute Makassar-Pare-Pare*. Makassar : Universitas Hassanudin.
- Warpani, P.S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Institut Teknologi Bandung.
- Yuniarti, T. 2012. *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay dan Willingness To Pay* Palu – Kartasura. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.