BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis maka didapat kesimpulan sebagai berikut :

1. Kinerja angkutan umum AKDP Trayek Kota Gorontalo – Taludaa melalui survei statis nilai *(Lf)* paling tinggi terjadi pada hari Rabu yaitu 18,62% dan paling rendah terjadi pada hari Jumat yaitu 10,60%, sedangkan pada survei dinamis diperoleh nilai tertinggi yaitu pada hari Rabu dengan nilai *lf* sebesar 64,50% dan nilai terendah yaitu pada hari Jumat dengan nilai *lf* sebesar 35,50%, hal ini dikarenakan sudah banyaknya angkutan pribadi yang beroperasi di trayek Kota Gorontalo – Taludaa yang tidak memiliki izin trayek.

2. Kebutuhan angkutan umum AKDP Trayek Kota Gorontalo – Taludaa mendapatkan hasil dengan jumlah armada sebanyak 19 unit. Jumlah tersebut sangat berbeda dengan jumlah armada yang memiliki izin trayek Kota Gorontalo – Taludaa yaitu sebanyak 27 unit angkutan umum. Hasil analisis menggunakan faktor muat didapat hasil jumlah armada sebanyak 7 unit. Jumlah penumpang yang hanya sedikit maka perlu untuk mengurangi jumlah armada yang beroperasi, hal ini diakibatkan karena sudah banyaknya kendaraan pribadi atau sering disebut taksi gelap yang tidak memiliki izin trayek yang beroperasi dimana – mana sehingga berkurangnya angkutan umum yang beroperasi saat ini, hal lain yang mempengaruhi juga yaitu kendaraan yang mempunyai izin trayek ada yang dalam keadaan rusak, sudah dijual pemiliknya, serta ada yang sudah pindah trayek.

5.2 Saran

1. Sebaiknya angkutan umum lebih optimal lagi dalam pengoperasiannya agar supaya para pengguna angkutan umum tidak akan memilih angkutan pribadi sebagai alternatif tercepat dalam memilih angkutan.

2. Untuk angkutan umum sebaiknya kendaraannya dirawat dengan baik sehingga akan memberikan keuntungan kepada pengusaha angkutan dan penumpang angkutan, karena walaupun kendaraan telah melewati umur ekonomisnya tetapi kendaraan tersebut masih dapat dioperasikan untuk beberapa tahun lagi sehingga dapat memberikan keuntungan.

3. Sebaiknya diadakan kebijakan pemerintah untuk mengeluarkan angkutan - angkutan yang tidak memiliki izin trayek dalam hal ini angkutan atau kendaraan pribadi karena di lapangan banyak sekali angkutan umum yang merajalela mengoperasikan angkutannya agar supaya angkutan umum yang memiliki izin trayek dapat digunakan banyak orang dan dengan semestinya karena angkutan umum memiliki izin trayek sedangkan angkutan pribadi tidak memiliki izin trayek.

4. Sebaiknya lebih teliti dalam pengambilan data sekunder karena tidak adanya kesesuaian data antara instansi terkait dengan yang berada di lapangan. Hal ini dimungkinkan tidak adanya komunikasi antara instansi terkait tersebut dengan operator angkutan umum.

5. Sebaiknya pengoperasian kendaraan pada Kota Gorontalo lebih ditingkatkan lagi sehingga para operator angkutan tidak ada lagi yang berada di terminal bayangan atau menunggu penumpang disamping jalan, dan penumpang lebih terarah dalam pemilihan AKDP sesuai dengan jadwal keberangkatannya.

6. Sebaiknya dilakukan penelitian lebih mendalam lagi yaitu tentang tujuan penumpang angkutan umum tentang maksud melakukan perjalanan dan sistem pelayanan angkutan apakah sudah baik atau belum.

7. Untuk jumlah armada angkutan umum sebaiknya didata kembali, dan waktu keberangkatan antar angkutan umum diperjelas agar penumpang tidak menunggu lama di terminal atau di tempat berkumpulnya angkutan umum.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Hobbs F.D. (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, edisi kedua, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.

Morlok.E.K. (1995). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi,* Erlangga, Jakarta.

Nasution,M.N. (1996). *Definisi Jumlah Armada.* Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia.

Warpani, P.S. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* Bandung: Penerbit ITB.

Jurnal:

AD, Ana.F Dan Mashuri. (2010). *Studi Kebutuhan Angkutan Umum Penumpang Perkotaan di Kota Palu*. Palu.

Dirangga Karlia. (2001). *Studi Kebutuhan Angkutan Umum di Kota Banda Aceh.* Banda.

Edna Das Dores Maria Da Silva Soares. (2014). *Evaluasi Kinerja angkutan Umum Di Kota Dili,Timor Leste*. Timor Leste.

Purniawan. (2009 : 26). *Kecepatan Angkutan Umum.* Bandung: Penerbit ITB.

Mayyanti, D. (2009). *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Bogor (Studi Kasus : Trayek Angkutan Kota Nomor 03,08, dan 09).* Tugas Akhir Universitas Gunadarma.

Natal Pangondian Siagian Junior. (2016). *Analisis Kebutuhan Angkutan Umum Penumpang Kota Manado.* Manado, Sulawesi Utara: Penerbit Universitas Manado.

Yohanes T.Safe. *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trayek Terminal Oeboo-Terminal Kupang PP & Terminal Kupang-Noelbaki PP*. Kupang.

Peraturan-peraturan:

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia, (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Dalam Trayek Tetap dan Teratur.* Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia. (2012). *Standar Kinerja Pelayanan Angkutan Umum.* Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.

Direktorat Bina Sistem Transportasi. (2009). *Perencanaan Sistem Pengelolaan Transportasi Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.

Keputusan Menteri Perhubungan. (2003). *Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang.*

Pemerintah Republik Indonesia. *Pasal 3 UU LLAJ*. (2005). *Tentang Kendaraan Bermotor,* Pemerintah Republik Indonesia.

Undang-undang *Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.