

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

1. kinerja angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten Kota Kaimana Provinsi Papua Barat adalah sebagai berikut :
 - a. Jumlah penumpang pada jam-jam sibuk diperoleh rata-rata masing-masing Trayek yaitu : untuk trayek 1 mempunyai mempunyai 25 penumpang trayek 2 mempunyai 27 penumpang.
 - b. Jumlah armada pada masing-masing trayek mengalami kelebihan.
 - c. Nilai *load factor* rata-rata 30,76%. Nilai ini dibawah standar *World Bank* dan Peraturan Pemerintah yaitu 70%. Hal ini karena jumlah penumpang bervariasi atau tidak merata pada masing-masing trayek.
 - d. *Headway* rata-rata 4,11 menit. masih di bawah standar yang ditetapkan *World Bank* yaitu 10-20 menit.
 - e. Kecepatan rata-rata angkutan umum di Kabupaten Kota Kaimana yaitu 23,05 km/jam. masih di bawah standart pemerintah Indonesia dan *World Bank* yaitu sebesar 25 km/jam.
 - f. Rata-rata frekuensi kendaraan pada trayek satu selama 1 jam adalah 16 unit, rata-rata frekuensi kendaraan pada trayek 2 adalah selama 1 jam adalah 14 unit.
2. Usulan penanganan yang diberikan untuk peningkatan kinerja angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten Kota Kaimana yaitu :

Perlu adanya Pengaturan jadwal operasi angkot perkotaan di Kabupaten Kota Kaimana agar jumlah armada tidak berlebihan. misalnya pada trayek 1 jumlah armada 44 kendaraan, kebutuhan armada perjam hanya 4 Unit, waktu operasional angkutan umum 12 jam dari pukul 06:00 WIT sampai pukul 18:00 WIT maka dibagi menjadi 4 atau 3 beroperasi kendaraan perjam dalam satu hari. Untuk trayek 2 terdapat 46 kendaraan, kebutuhan kendaraan perjam hanya 5 kendaraan dengan waktu operasional angkutan umum 12 jam dari pukul 06:00 WIT sampai pukul 18:00 WIT maka dibagi menjadi 4 atau 3 beroperasi kendaraan perjam dalam satu hari.

Pemangkasan jumlah armada yang beroperasi pada trayek 1 dan trayek 2 di Kabupaten Kota Kaimana seperti pada Tabel 5.20.

6.2. Saran

1. Perlu dilakukan studi lanjut tentang penyebab kelebihan angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten Kaimana Papua Barat.
2. Perlu dilakukan pencabutan ijin operasional angkutan umum, apabila secara fisik kendaraan sudah tidak layak jalan.
3. Menjadi acuan pada pemerintah untuk mengambil kebijakan untuk mengatasi kelebihan dari jumlah angkutan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar, 1995, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.
- Balai Pustaka, 1990, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Tim Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan, 2002, *pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*, Jakarta.
- Prasetyawan, E, 2009 Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Perkotaan di Kota Denpasar (*Studi Kasus Angkutan Umum Perkotaan jalu , Krenen- Sanglah, Kreneng-Sanur, Kreneng-Teuku Umar*). Tugas Akhir. Jurusan Teknik Sipil. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Hobbs, F.D., 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas (edisi kedua)*, Gadjah Mada University press, Yogyakarta.
- Hendarto, Sri, 2001, *Dasar-Dasar Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.
- Keputusan menteri Perhubungan No. 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum
- Morlock EK., 1985, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.
- Munawar, Ahmad, 2005, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Penerbit Beta Offset, Yogyakarta.
- Peraturan pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.
- Soares, E.D.D.M.D.S, 2014 *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Dili (Studi Kasus Angkutan Umum Perkotaan jalur 1,2,10)*. Tugas Akhir. Jurusan Teknik Sipil. Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta.
- Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas
- World Bank, 1986, Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum
- Zainal, M.A., 2001, Sistem Manajemen Transportasi, Philisolpy Press, Yogyakarta.