

# BAB V

## PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang “Strategi Pengelolaan Halte Berdasarkan Karakteristik Demand, Desain, Dan Tata Letak Halte” diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan karakteristik tata letak halte dan desain di koridor kuanino dikategorikan sedang pada halte 2 (depan Gereja Koinonia) dan halte 3 (depan Bank Mandiri), sedangkan pada halte 1 (depan Bengkel Raja Motor) dan pada halte 4 (depan RST Wirasakti) dikategorikan buruk. Hal ini disebabkan karena tata letak halte berupa tata letak terhadap ruang lalu lintas, tata letak di ruas jalan, tata letak lindungan halte dan jarak antara halte yang tidak memenuhi standar, sehingga strategi pengelolaan yang dapat di ambil adalah :
  - a. Menyediakan fasilitas penyeberangan dengan jarak 100 meter dari halte.
  - b. Menyediakan halte yang berjauhan dengan persimpangan dan tempat ibadah agar tidak menghalangi kendaraan lain dan tidak mengganggu ketenangan.
  - c. Menyediakan halte dengan jarak antar halte 200 – 300 meter agar mempermudah pengguna untuk mencapai halte.
  - d. Penempatan lokasi halte yang tepat berupa keselamatan, arus lalu lintas dan efisiensi sehingga tidak menyebabkan kemacetan, mengganggu jarak pandang saat berada di halte dan mengurangi jumlah penumpang yang menggunakan halte.
2. Berdasarkan karakteristik *demand* (permintaan) Penentuan lokasi dan jumlah halte di koridor Kuanino tidak optimal hal ini menyebabkan permasalahan transportasi semakin meningkat, karena banyak masyarakat yang awalnya ingin menggunakan moda ini namun menjadi malas untuk memanfaatkan moda ini. Hal ini disebabkan karena jarak yang harus ditempuh menuju ke halte terlalu jauh. Oleh sebab itu, penentuan lokasi dan jumlah halte harus optimal. Dengan ditentukannya lokasi dan jumlah halte yang optimal maka dapat memberikan kemudahan bagi penumpang yang ingin menggunakan angkutan umum. Jika jumlah halte yang dibangun semakin banyak, maka semakin besar kemudahan yang di peroleh penumpang. Namun tidak hanya pembangunan halte yang efektif penentuan lokasi baru halte juga harusnya mempertimbangkan jaringan trayek angkutan umum yang ideal. Penentuan lokasi dan jumlah halte paling

mudah menggunakan pendekatan lokasi yang memiliki potensi membangkitkan penumpang yang cukup tinggi dan dekat pusat pelayanan publik dan jaringan angkutan umum.

## **5.2 Saran**

Dari beberapa hasil analisa dan kesimpulan yang diperoleh menunjukkan bahwa halte yang terdapat di koridor kuanino merupakan halte yang efektivitas pemanfaatannya buruk, hingga muncul beberapa saran yang diberikan untuk mengatasi berbagai permasalahan yang terjadi diantaranya :

1. Pemerintah Kota Kupang perlu memperbaiki kinerja pelayanan pada halte di Koridor Kuanino agar bisa di manfaatkan secara optimal oleh pengguna angkutan umum dan mempertegas sanksi kepada pengguna kendaraan pribadi yang parkir di halte.
2. Terkait dengan letak halte yang tidak sesuai dengan titik permintaan, maka perlu dilakukan penamhahan halte baru pada di koridor kuanino.
3. Perlu adanya sosialisasi dari pihak terkait yaitu LLAJ (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) untuk menegakan disiplin dan kesadaran bagi pengguna angkutan umum dan pengemudi untuk naik dan turun di halte yang telah disediakan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. *Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96. Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*. Jakarta.
- Anonim. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan*. Jakarta.
- Anonim. (1997). *Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum (Public Transport System Planning)*. Bandung: LPKM – ITB.
- Arikunto, S. (2012). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Basuki, K. H. (2006). *Evaluasi Fungsi Halte Sebagai Tempat Henti Angkutan Umum di Rute Terboyo - Pudukpayung*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Handoko, H. T. (2001). *Manajemen Personalia Dan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: BPFE.
- Martani, H., & Lubis, S. H. (1987). *Teori Organisasi (Suatu Pendekatan Makro)*. Jakarta: Pusat Antar Universitas Ilmu - Ilmu Sosial.
- Morlok, E. K. (2004). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Munawar, A. (2005). *Dasar - Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Muslihah, S. N. (2010). *Analisis Efektivitas Halte Angkutan Umum Kota Surakarta*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Nassution, M. N. (2001). *Manajemen Mutu Terpadu*. Jakarta: Ghulia Indonesia.
- Nurhasanah, I. D., & Agus, S. (2015). *Evaluasi Fungsi Halte Sebagai Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum yang Maksimal*. Depok: Universitas Terbuka.
- Ogden, K. W., & Bennet, D. W. (1984). *Traffic Engineering Practice*. New Jersey: Prentice - Hall.
- Pratisto, A. (2004). *Cara Mudah Mengatasi Statistik dan Rancangan Percobaan dengan SPSS 12*. Jakarta: Elex Media Komputindo.

- Rangkuti, F. (2003). *Teknik Mengukur dan Strategi Meningkatkan Kepuasan Konsumen*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka.
- Riduwan. (2006). *Belajar Mudah Penelitian Untuk Guru, Karyawan dan Peneliti Pemula*. Bandung: Alfabeta.
- Robbins, S. P. (1996). *Prilaku Organisasi*. Jakarta: Prehallindo.
- Ruseffendi, E. T. (2005). *Dasar - Dasar Penelitian Pendidikan dan Bidang Non Eksata Lainnya*. Bandung: Tarsito.
- Sevilla G, C. (1993). *Pengantar Metode Penelitian*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Vuchic, V. R. (1981). *Urban Public Transportation*. New Jersey.
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB.
- Wesha, P. (1992). *Kinerja Organisasi*. Jakarta : Pembaharuan.
- Widodo, J. (2007). *Analisis Kebijakan Publik*. Malang: Bayu Media Publishing.