

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Dari hasil pencacahan, identifikasi, analisis dan pembahasan hasil penelitian terhadap Terminal Jombor seperti yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Sirkulasi kendaraan di Terminal Jombor telah memenuhi syarat standarisasi, namun masih sering terjadi kemacetan di pintu masuk terminal terutama pada jam-jam sibuk terminal disebabkan karena pintu masuk di Terminal Jombor hanya satu dan lebar pintu masuk terminal masih sempit. Oleh karena itu pintu masuk pada Terminal Jombor perlu diperlebar sehingga dapat mengurangi resiko kemacetan maupun konflik.
2. Fasilitas yang dimiliki Terminal Jombor sebagian besar ukurannya belum memenuhi standar seperti ruang parkir AKDP, ruang parkir ANGKOT, ruang parkir ADES, ruang tunggu, sirkulasi manusia, kamar mandi, masjid. Ada juga fasilitas yang belum dimiliki Terminal Jombor seperti ruang servis, pom bensin, bengkel, ruang istirahat, gudang, pelataran parkir cadangan, ruang informasi, dan ruang pertolongan pertama. Dilihat dari hal-hal tersebut Terminal Jombor belum memenuhi persyaratan sebagai terminal tipe B. Dengan adanya perencanaan pada Terminal Jombor, diharapkan fasilitas-fasilitas yang ada di Terminal Jombor menjadi lengkap dan memenuhi standard yang berlaku.

3. Besaran luas parkir kendaraan ditentukan berdasarkan nilai waktu tunggu rerata (W_{tr}) terbesar. Hal ini disebabkan karena luas parkir kendaraan yang dibutuhkan lebih besar dengan menggunakan perhitungan nilai waktu tunggu (W_{tr}) terbesar dari pada dengan menggunakan perhitungan berdasarkan nilai *headway* rerata. Perhitungan ini didasarkan pada nilai waktu tunggu rerata (W_{tr}) terbesar dari setiap interval waktu dengan luas total parkir yang dibutuhkan sebesar $524,5 \text{ m}^2$ berdasarkan jumlah dan besaran luas parkir untuk masing-masing jenis kendaraan yaitu.
- Kebutuhan luas parkir untuk bus besar (AKAP) adalah $212,5 \text{ m}^2$ dibandingkan dengan luasan yang selama ini disediakan sebesar $192,03 \text{ m}^2$ maka luasan yang ada saat ini tidak memadai.
 - Kebutuhan luas parkir untuk Bus AKDP adalah 90 m^2 dibandingkan dengan luasan yang selama ini d disediakan sebesar 225 m^2 maka luasan yang ada saat ini telah memadai.
 - Kebutuhan luas parkir untuk ANGKOT adalah 81 m^2 dibandingkan dengan luasan yang selama ini disediakan sebesar 81 m^2 maka luasan yang ada saat ini telah memadai.
 - Kebutuhan luas parkir untuk ADES adalah 60 m^2 dibandingkan dengan luasan yang selama ini disediakan sebesar 120 m^2 maka luasan yang ada saat ini telah memadai
 - Kebutuhan luas parkir untuk Trans Jogja adalah 81 m^2 dibandingkan dengan luasan yang selama ini disediakan sebesar 48 m^2 maka luasan yang ada saat ini tidak memadai

Kapasitas yang disediakan Terminal Jombor untuk masing-masing jenis kendaraan menurut jam puncak pada pukul 12.00-13.00 adalah sebagai berikut.

- 1) untuk bus AKAP sebanyak 18 kendaraan,
- 2) AKDP besar sebanyak 17 kendaraan,
- 3) ANGKOT sebanyak 11 kendaraan,
- 4) ADES sebanyak 35 kendaraan,
- 5) Trans Jogja sebanyak 13 kendaraan, Mobil Pribadi sebanyak 20 kendaraan, ditinjau dari kebutuhan ruang parkir yang ada saat ini dengan luas $62,5 \text{ m}^2/\text{kendaraan}$, maka kebutuhan ruang parkir yang ada di terminal eksisting seluas $62,5 \text{ m}^2$ untuk mobil pribadi masih mencukupi sehingga tidak perlu ditambah.
- 6) Sepeda motor sebanyak 19 kendaraan, ditinjau dari kebutuhan ruang parkir yang ada di terminal eksisting saat ini belum ada maka perlu ditambahkan kebutuhan parkir untuk sepeda motor.

6.2. Saran

Dari hasil pencacahan, identifikasi, analisis dan pembahasan hasil penelitian terhadap Terminal Jombor seperti yang telah diuraikan sebelumnya, maka disarankan hal-hal sebagai berikut :

1. Perlu penataan lebih lanjut sistem sirkulasi kendaraan yang akan masuk Terminal Jombor sehingga tidak terjadi tundaan di pintu masuk yang dapat menyebabkan kemacetan.

2. Perlu penataan ulang dan penambahan fasilitas-fasilitas di Terminal Jombor sehingga Terminal Jombor dapat menjadi terminal yang lebih layak dan memadai.
3. Menciptakan terminal yang bersih, aman dan nyaman agar dapat segera digalakkan dan direalisasikan.



DAFTAR PUSTAKA

Abubakar I, dkk. 1995, *Menuju Lalu Lintas Angkutan dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Edisi Kedua Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.

Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1994.

Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1995.

Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998.

Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No.31 Tahun 1993 tentang *Sarana dan Prasarana Lalu-Lintas Jalan*.

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

Munawar, Ahmad, 2004, *Manajemen Lalulintas Perkotaan*, Beta Offset, Yogyakarta

Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang *Terminal Transportasi Jalan dan Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Penumpang*

Putra Adhietya, H.K., 2009, *Desain Terminal Angkutan (Studi Kasus Terminal Ponorogo, Jawa Timur)*, Jurusan Teknik Sipil, fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Yogyakarta

Suryadharma Hendra dan Susanto B., 1999, *Rekayasa Jalan Raya*, Penerbit Universitas AtmaJaya Yogyakarta.

