

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 KESIMPULAN

Dari hasil penelitian dilapangan, perhitungan data dan pembahasan terhadap Terminal Jonggrangan Klaten, diperoleh kesimpulan sebagai berikut ini :

1. *Headway* kendaran AKAP, AKDP dan ADES

Dari ketiga hari yang disurvei yaitu hari Sabtu dan Senin mewakili hari kerja serta hari minggu mewakili hari libur, didapat *headway* rata-rata terbesar kendaraan terjadi pada hari Minggu. Untuk AKAP sebesar 6,454 menit, untuk AKDP 5,995 menit, untuk ADES kecil 6,741menit dan untuk ADES Besar 28,75 menit. Nilai *headway* rata-rata ketiga hari survei untuk kendaraan AKAP, AKDP, ADES Kecil dan ADES Besar yaitu sebesar 5,84 menit, 5,777 menit, 5,831 menit dan 20,9994 menit. Jadi, semua nilai *headway* rata-rata kendaraan ketiga hari survei belum memenuhi standarisasi nilai *headaway* kendaraan terminal tipe B yang telah ditetapkan Dirjen Hubdat.

2. Waktu tunggu rata-rata kendaran AKAP, AKDP dan ADES

Waktu tunggu rata-rata kendaraan terbesar untuk AKAP, AKDP, ADES kecil dan ADES Besar terjadi pada hari Senin, masing-masing sebesar 5,655 menit, 13,804 menit, 18,382 menit dan 10,588 menit. Waktu tunggu rata-rata ketiga hari survei untuk kendaraan AKAP, AKDP, ADES Kecil dan ADES Besar yaitu sebesar 4,532 menit, 6,714 menit, 8,595 menit dan 5,920 menit. Jadi, semua nilai waktu

tunggu rata-rata kendaraan ketiga hari survei sudah memenuhi standarisasi nilai waktu tunggu kendaraan terminal tipe B yang telah ditetapkan Dirjen Hubdat.

3. Luasan ruang parkir kendaraan AKAP, AKDP, ADES dan kendaraan pribadi
 - a. Jika Perencanaan didasarkan pada nilai FPKi rata-rata terbesar dari ketiga hari tersebut untuk masing-masing kendaraan, maka didapat AKAP dengan luas parkir yang dibutuhkan 178,125 m², AKDP dengan luas parkir yang dibutuhkan 44 m², ADES kecil dan ADES besar dengan luas parkir yang dibutuhkan sebesar 54,167 m² dan 14,667 m². Total luas parkir yang dibutuhkan sebesar 143,589 m² Sedangkan untuk luas parkir mobil dan motor didapat luas sebesar 37,5 m² dan 3 m².
 - b. Jika perencanaan didasarkan FPKi terbesar, didapat luas parkir yang dibutuhkan untuk AKAP sebesar 570 m², luas parkir yang dibutuhkan untuk AKDP sebesar 176 m², luas parkir yang dibutuhkan untuk ADES kecil dan ADES besar sebesar 165 m² dan 48 m². Total luas parkir yang dibutuhkan sebesar 959 m². Sedangkan luas parkir yang dibutuhkan untuk kendaraan pribadi yaitu mobil dan motor sebesar 112,5 m² dan 4,5 m².
4. Hasil akhir evaluasi prakiraan kebutuhan luas parkir untuk 5 dan 10 tahun mendatang didapat sebagai berikut :
 - a. Untuk AKAP, AKDP dan ADES Besar dan ADES Kecil (Tahun 2011) yaitu 570 m², 176 m², 48 m² dan 187 m².
 - b. Untuk AKAP, AKDP dan ADES Besar dan ADES Kecil (Tahun 2011) yaitu 570 m², 176 m², 48 m² dan 226 m².

5. Hasil dari uji hipotesis untuk model regresi linier, penduduk tidak mempengaruhi jumlah penumpang AKAP, AKDP, ADES Besar dan ADES Kecil secara signifikan.
6. Hasil dari uji hipotesis untuk model regresi linier, PDRB tidak mempengaruhi jumlah penumpang AKAP dan AKDP secara signifikan, tetapi PDRB mempengaruhi jumlah penumpang ADES Besar dan ADES Kecil secara signifikan.
7. Hasil dari analisis besar sampel dapat diambil kesimpulan bahwa dengan tingkat keyakinan 95 %, sampel yang kami dapat selama survei kurang dan perlu penambahan.
8. Hasil akhir evaluasi kebutuhan luas ruang tunggu masa sekarang dan prakiraan kebutuhan 5-10 tahun mendatang didapat sebagai berikut :
 - a. Untuk AKAP, AKDP dan ADES (Tahun 2006) yaitu 825 m², 165 m² dan 146 m²
 - b. AKAP, AKDP dan ADES (Tahun 2011) yaitu 825 m², 215 m² dan 147,5 m²
 - c. Untuk AKAP, AKDP dan ADES (Tahun 2016) yaitu 936,25 m², 215 m² dan 151,25 m²

6.2 SARAN

Berdasarkan hasil pengamatan, analisa dan pembahasan serta kesimpulan diatas maka dapat disarankan beberapa hal berikut ini :

1. Untuk analisa luasan parkir yang dibutuhkan tetap didasarkan pada nilai *headway* rata-rata, karena pengambilan data *headway* dan waktu tunggu rata-rata kendaraan hanya pada waktu kendaraan normal, tanpa memperhitungkan waktu lonjakan kenaikan di terminal pada waktu tertentu (hari-hari besar seperti Lebaran, Natal dan Tahun Baru).
2. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, parkir untuk kendaraan AKDP dan ADES yang saat ini tercampur perlu pemisahan dan penataan ulang agar dapat terlihat rapi dan memberikan kenyamanan bagi para pengguna jasa.
3. Perlu penambahan ruang parkir untuk kendaraan pribadi khususnya mobil dan kendaraan pengantar yang selama ini belum ada.
4. Pelarangan kendaraan pribadi untuk menggunakan jalur kendaraan umum di dalam terminal sehingga sirkulasi kendaraan umum di dalam terminal tidak terganggu.
5. Untuk mencari prakiraan jumlah penumpang pada masa yang akan datang disarankan dicoba dengan model persamaan lain dan menggunakan data yang lebih bervariasi, serta penambahan data pada waktu survei.

PENUTUP

Demikianlah laporan penelitian mengenai “ Evaluasi Kinerja Terminal Jonggrangan Klaten” ini penulis buat, dengan harapan mendapatkan sambutan baik dari kita semua. Permasalahan transportasi sangat kompleks dan begitu banyak variabel yang terlibat, baik langsung maupun tak langsung sehingga tidak cukup diselesaikan dengan satu kebijakan peningkatan kapasitas infrastrukturnya saja namun harus diharengi dengan kebijakan-kebijakan pendukung lainnya.

Pada momen Tugas Akhir ini penulis mencoba memberikan masukan-masukan mengenai kinerja terminal, dimana terminal itu sendiri memiliki peranan yang sangat vital bagi transportasi. Yang dapat penulis lakukan saat ini hanyalah sebuah analisis akademis yang nantinya akan disampaikan sebagai sebuah opini kepada pihak yang berkompeten menangani pertransportasian.