

BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Sebagaimana telah dirumuskan sebelumnya apa yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini dan berdasarkan hasil penelitian serta pembahasan yang ada, maka kesimpulan dari penelitian ini yaitu:

1. Rute dari bus BRT koridor II di Palangka Raya sudah sesuai dengan lokasi bangkitan dan tarikan penumpang, tetapi untuk jadwal dan rute operasional setiap harinya belum memenuhi lokasi permintaan penumpang. Hal ini disebabkan karena pada pagi hari jam 08.00-13.30 WIB rute bus BRT koridor II hanya berputar dari Halte Bundaran Burung ke RSUD Kalampangan untuk memenuhi permintaan RSUD Kalampangan, sedangkan lokasi bangkitan penumpang terbesar terletak pada rute Terminal W.A Gara, Halte Taman Kota Yos Sudarso, Halte Bundaran Burung.
2. Jumlah halte maksimal BRT Koridor II di Palangka Raya yang sesuai dengan bangkitan penumpang adalah 17 halte, dengan 12 halte optimal dari hasil analisis dan dapat melayani semua titik permintaan yang berjumlah 32 di sepanjang rute. Jika Pemerintah Kota Palangka Raya tidak mempunyai anggaran untuk membangun seluruh halte, maka terdapat alternatif untuk membangun sebanyak 5, 10, dan 15 lokasi halte. Lokasi halte yang disarankan adalah 1) Universitas Muhammadiyah Palangka Raya, 2) SLBN 1 Palangka Raya, 3) PKU Muhammadiyah Palangka Raya, 4) SMP NU Palangka Raya, 5) RS Siloam Palangka Raya, 6) Perumahan Fajar Permai, 7) RSUD Kalampangan, 8) Komplek Perkantoran Pemko Palangka Raya, 9) SMP Islam Darussalam Palangka Raya, 10) *Indonesia Open University* UPBJJ Palangka Raya, 11) Perum Amaco, 12) Universitas Palangka

Raya, 13) *Mega Town Square*, 14) Taman Palangka Raya Kota Cantik, 15) SDN 12 Langkai dan SDN 4 Menteng.

V.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka saran yang dapat diberikan yaitu:

1. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai lokasi bangkitan dan tarikan penumpang di Kota Palangka Raya.
2. Perlu dilakukan pembenahan oleh Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya mengenai kinerja rute dan operasi Bus BRT koridor II seperti yang sudah dijelaskan penulis sehingga dapat memenuhi standar peraturan yang sudah ditetapkan.
3. Alternatif yang dapat digunakan oleh Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya adalah mengganti jadwal BRT koridor II dimana untuk pagi hari jam 08.00-13.30 WIB adalah rute Terminal W.A Gara, Halte Taman Kota Yos Sudarso, Halte Bundaran Burung untuk memenuhi kebutuhan bangkitan penumpang terbesar dan dari jam 13.30-15.30 WIB adalah rute ke RSUD Kalampangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. (1996). *Jakarta : Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.*
- 2019, D. (2019). *Program Peningkatan Kualitas Pelayanan Angkutan Umum di Kota Palangka Raya.* Palangka Raya: Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya.
- A.P´aez, D. C. (2012). Measuring accessibility: Positive and normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography, vol.25*, 141-153.
- Centre, S. U. (2014). *Shenzhen Resident Trip Characteristics.* China.
- Church, R. R. (1974). The maximal covering location problem. *Papers of the Regional Science Association 32*, 101–118.
- Curtis C, R. J. (2009). Transit oriented development: Making it happen. *Farnham, United Kingdom and Burlington, United States: Ashgate.*
- Dagun, S. M. (2006). *Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta.* Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Giuseppe SALVO, S. S. (2013). A Gis Approach To Evaluate Bus Stop Accessibility. *ND.*
- Hazaymeh, K. (2009). GIS-Based Safety Bus Stops— Serdang and Seri Kembangan Case Study. *Journal of Public Transportation, Vol. 12, No. 2.*
- HERBERT S. LEVINSON, S. Z. (2003). *Bus Rapid Transit, Volume 2: Implementation Guidelines.* Washington, DC: National Academy of Sciences.
- Jaramillo, P. a. (2011). *Modelos de optimización de la operación del transporte público colectivo.* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Khisty, C. B. (2006). *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi. Jilid 2. Terjemahan : Ir Julian Gressando.* Jakarta: Erlangga.
- Kimley-Horn and Associates, Inc. (March 24,2004). *BUS STOP SAFETY AND DESIGN GUIDELINES.* Orange County Transportation Authority.
- Memcott III, F. W. (1963). HOME INTERVIEW SURVEY AND DATA COLLECTION PROCEDURES. *Upstate New York Transportation Studies.*
- Miro, F. (2004). *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi.* Jakarta: Erlangga.
- Morlok, E. (1988). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi.* Jakarta: Erlangga.
- Ogden K.W, B. D. (1984). *Traffic Engineering Practice (Third Edition).* New Jersey: Prentice-Hall.

- Olowosegun Adebola, O. E. (2012). Analysis of Bus-stops locations using Geographic Information System in Ibadan North L.G.A Nigeria. *Industrial Engineering Letters*.
- P, C. (1993). The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream. *New York, United States: Princeton Architectural Press*. New York, United States.
- Prabowo, D. (2007). Kajian Kinerja Halte Angkutan Umum di Kota Surakarta. *Skripsi Sarjana-1, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret*.
- R, C. (1998). The transit metropolis: A global inquiry. *Washington, United States: Island Press*. Washington.
- Rakhmat, M. (2003). Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Penumpang Dalam Pemilihan Lokasi Perhentian Bis Di Yogyakarta. *Skripsi Sarjana-1, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Gajah Mada*.
- S. X. Cao, Y. X. (2013). Transit Accessibility and Characteristics of Residents Transportation Based on GIS. *Journal of South China Normal University (Natural Science Edition), vol.45, no.5*, 98-105.
- Shen, T. S. (2014). Spatial-Temporal Evolution of Urban Public Transportation Accessibility-A Case Study in Nanjing Metropolitan Area. *Southeast University*.
- Srinivasan, S. (2003). Travel behavior of lowincome residents: studying two contrasting locations in the city of Chennai, India. *TRB 2003 Annual Meeting CD-ROM*. India.
- Suzuki H, C. R. (2013). Transforming cities with transit: Transit and land-use integration for sustainable urban development. *World Bank Group*.
- Syahriah Bachok, Z. P. (2013). GPS/GIS IDENTIFICATION OF POTENTIAL BUS STOP LOCATIONS AND PASSENGER'S ACCESS AND EGRESS POINTS . *Third International Conference on Geotechnique, Construction Materials and Environment, Nagoya, Japan, Nov. 13-15, 2013, ISBN: 978-4-9905958-2-1 C3051* .
- Tamin, O. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Toregas, C. e. (1971). The Location of Emergency Service Facilities. *Guidelines for the Practice of Operations Research*, 1259-1551.
- VR, V. (1981). Urban Public Transportation: System and Technology. *New Jersey : Prentice-Hall*. New Jersey.
- VR, V. (1981). *Urban Public Transportation: System and Technology*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Wirasinghe SC, K. L. (2013). Bus rapid transit – a review. *International Journal of Urban Sciences*. Washington, United States.

Y.E, A. S. (2011). The influence of urban physical form on trip generation, evidence from metropolitan Shiraz, Iran. *Indian Journal of Science and Technology* (Vol. 4 No. 9), 1168-1174.

Yunanda, M. (2009). *Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: Balai Pustaka.