

## **BAB VII**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **VII.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

a. Terminal

Terdapat tiga Terminal Tipe A yang terdapat di Provinsi Sulawesi Utara yaitu:

1) Terminal Tipe A Tangkoko Bitung

Untuk fasilitas utama di Terminal Tipe A Tangkoko Bitung sudah baik, hanya saja belum terdapat menara pengawas. Fasilitas penunjang belum ada tempat penitipan barang namun sudah ada troli untuk memudahkan penumpang yang membawa barang dan untuk ATM *Center* belum terdapat mesin ATM. Untuk fasilitas umum sudah baik dan pengawasan juga sangat ketat sehingga PO Bus yang melanggar langsung tidak bisa beroperasi. Pemeliharaan terminal baik karena terminal ini sudah bersih dan setiap minggunya diadakan kegiatan bersih-bersih bersama seluruh petugas di Terminal Tipe A Tangkoko.

2) Terminal Tipe A Liwas Malalayang

Terminal Liwas Malalayang merupakan terminal Tipe A yang saat ini masih berada di bawah naungan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Utara. Untuk fasilitas utama di Terminal Tipe A Liwas Malalayang dalam kondisi cukup. Fasilitas penunjang sangat kurang karena hanya terdapat kios dan toilet. Kantor petugas terpisah dan tidak berada di lingkungan terminal. Pengawasan sudah baik karena satu jam sebelum jadwal keberangkatan dilakukan pengecekan namun dari awal tahun 2022 sudah tidak ada pembatasan penumpang. Untuk pemeliharaan terminal masih sangat kurang karena kondisi lingkungan Terminal Tipe A Liwas Malalayang kumuh dan kotor.

3) Terminal Tipe A Boroko

Untuk fasilitas utama di Terminal Tipe A Boroko dalam kondisi cukup. Fasilitas penunjang cukup namun tidak terdapat kios, ruang pengobatan, ATM *Center*, dan tempat penitipan barang. Terminal Tipe A Boroko ini hanya digunakan untuk transit.

b. UPPKB

Terdapat dua UPPKB yang terdapat di Provinsi Sulawesi Utara yaitu:

1) UPPKB Wangurer

Untuk fasilitas utama di UPPKB Wangurer sudah cukup lengkap, hanya kurang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL). Fasilitas penunjang masih kurang karena belum terdapat kantin dan tempat istirahat pengemudi.

2) UPPKB Inobonto

Untuk fasilitas utama di UPPKB Inobonto masih kurang karena belum terdapat alat pemindai data kendaraan, alat pemindai dimensi kendaraan, sistem informasi, detektor kendaraan, papan informasi, dan APILL. Fasilitas penunjang juga masih kurang karena belum terdapat kantin dan tempat istirahat pengemudi.

c. Daerah Rawan Kecelakaan

a. Hasil Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan dengan menggunakan metode EAN, didapatkan dua ruas jalan dengan peringkat tertinggi yaitu Ruas Jalan Poigar - Kaiya dan Ruas Jalan Kauditan - Airmadidi dengan jumlah kecelakaan selama 5 tahun terakhir di Ruas Jalan Poigar - Kaiya sebanyak 150 kejadian kecelakaan dan Ruas Jalan Kauditan - Airmadidi sebanyak 116 kejadian kecelakaan. Kecelakaan pada titik tersebut disebabkan oleh ketidakrataan jalan, kecepatan kendaraan yang tinggi dan pudarnya marka jalan.

b. Usulan penanganan berupa pemeliharaan perlengkapan jalan, pemasangan rambu batas kecepatan, pemasangan rambu peringatan daerah rawan kecelakaan, dan perbaikan kerataan permukaan jalan.

## **VII.2 Saran**

- a. Perlu dilakukan upaya agar standar pelayanan minimum Terminal Tipe A dan UPPKB terpenuhi.
- b. Perlu dilakukan pengawasan secara intensif dan melakukan upaya perbaikan serta melengkapi fasilitas-fasilitas yang kurang di Terminal Tipe A dan UPPKB.
- c. Identifikasi daerah rawan kecelakaan perlu dilakukan secara berkala sebagai kontrol lokasi yang berpotensi menyebabkan kecelakaan.
- d. Rekomendasi penanganan pada daerah rawan kecelakaan yang tercantum di usulan penanganan diharapkan bisa diterapkan guna mengurangi kecelakaan pada daerah rawan kecelakaan.
- e. Perlu dilakukan sosialisasi keselamatan berlalu lintas kepada masyarakat agar tercapainya perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, dan terhindar dari kecelakaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Istianto, Bambang; dkk. 2019. *TRANSPORTASI JALAN DI INDONESIA SEJARAH DAN PERKEMBANGANNYA*. Pertama. Depok, Jawa Barat: Melvana Publishing.
- Permenhub Nomor 14 Tahun 2021. "Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan" 6.
- Permenhub Nomor PM 40. 2015. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2015 SPM Terminal Penumpang." *Mentri Perhubungan Republik Indonesia* 1–21.
- Permenhub Nomor 96 Tahun 2015. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas." *Jakarta: Departemen Perhubungan* 1–45.
- Permenhub Nomor 111 Tahun. 2015. *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA Nomor PM.111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*. Vol. Nomor 65.
- Permenhub Nomor 132 Tahun 2015. "Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan" 3–25.
- RUNK. 2010. *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011 - 2035*.
- Suwarman, Suwarman, and Pardjono Pardjono. 2014. "Pengelolaan Praktik Kerja Industri Pada Program Keahlian Teknik Pemesinan SMK Se-Kabupaten Kulon Progo." *Jurnal Pendidikan Vokasi* 4(1):83–95. doi: 10.21831/jpv.v4i1.2537.
- Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009. "Undang-Undang RI No.22 Tahun 2009." *Undang-Undang RI No.22 Tahun 2009* 2(5):255