BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan usulan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Terminal Tipe B ST. Hall melayani 12 trayek yaitu 6 Angkutan Kota, 4 AKDP, 2 BRT. Namun kondisi terminal belum memadai karena tidak mampu menampung jumlah armada di terminal tersebut. Sehingga angkutan parkir di badan jalan yang mengakibatkan kinerja ruas jalan menurun.
2. Permasalahan kinerja di Terminal ST. Hall dimana fasilitas utama dan penunjang belum memenuhi standar pelayanan minimum terminal sesuai PM 21 Tahun 2021. fasilitas hanya tersedia 57% dimana kondisinya 63% baik. Sedangkan fasilitas penunjang tersedia 57% dengan kondisi 100% baik. Kurangnya penyediaan area tempat parkir angkutan umum yang seharusnya ditentukan berdasarkan akumulasi angkutan umum yang berada di dalam terminal pada 1 jam periode waktu dengan frekuensi 24 Angkot, 7 BRT, 8 AKDP, 9 AKDP (Angkot lintas batas) dipergunakan sudut parkir 60° dengan luas sebesar 1624 m² namun kondisi saat ini di terminal ST. Hall luas parkir kendaraan angkutan umum hanya 1000 m². Akibat sirkulasi yang tidak teratur di terminal ST. Hall mengakibatkan total 9 konflik sirkulasi di Terminal ST. Hall baik konflik antara angkutan dengan kendaraan pribadi, angkutan dengan pejalan kaki maupun kendaraan pribadi dengan pejalan kaki. FChs (Faktor penyesuaian hambatan samping) sebesar 0,85 menjadi hal yang membuat kapasitas di ruas Jalan Kebon Jati menjadi menurun. Dikarenakan efek angkutan umum yang ngetem di badan jalan di ruas jalan tersebut.
3. Upaya peningkatan kinerja Terminal ST. Hall dan Ruas Jalan Kebon Jati dengan beberapa usulan yaitu perluasan ruang parkir kendaraan angkutan umum dan perbaikan tata letak layout terminal St. Hall,

perbaikan arus sirkulasi di Dalam Terminal, peningkatan Fasilitas utama dan penunjang, pelarangan dan pemindahan parkir angkutan umum ke dalam terminal, dan pengintegrasian Terminal Tipe B. ST. Hall dengan Stasiun Bandung.

4. Perbandingan kinerja di Terminal Tipe B ST. Hall dan ruas Jalan Kebon Jati yaitu ruang parkir kendaraan umum dan tata letak layout diperbaiki dimana ruang parkir kendaraan umum yang awalnya hanya 1000 m². diperluas sesuai analisa perhitungan kebutuhan armada menjadi 1624 m². Dan juga tata letak layout diperbaiki sesuai analisa kebutuhan fasilitas lainnya yang sudah di analisa. Sirkulasi arus kendaraan di dalam terminal diperbaiki dan menjadi lebih baik dimana perbandingan konflik dari 9 menurun menjadi 3. Fasilitas utama dan penunjang sebelum dan sesudah dilakukannya peningkatan dimana beberapa fasilitas seperti ruang tunggu penumpang, parkir kendaraan angkutan umum dan sebagainya, dilakukan peningkatan sesuai dengan analisa kebutuhan fasilitas yang di dapat dari hasil survey wawancara *Indeks Performance Analysis* dari awalnya total luas lahan yang digunakan 1241,34 m² setelah ditingkatkan menjadi 2329,24 m² dari 4326 m² luas lahan yang tersedia. Kinerja ruas jalan sebelum dan sesudah dimana sesudah dilakukan peningkatan terhadap kinerja terminal, kapasitas meningkat dan V/C Ratio menurun dari 0,33 menjadi 0,27 yang dimana akan mempengaruhi Level Of Service (LOS) menjadi lebih baik, sehingga kinerja ruas jalan setelah dilakukan penanganan dan pemindahan kendaraan angkutan umum ke dalam terminal menjadi lebih baik.

6.2 Saran

Terdapat beberapa saran yang dapat disampaikan terkait pada penelitian yang telah dilakukan, antara lain sebagai berikut:

1. Dinas Perhubungan Kota Bandung melalui UPT Terminal ST. Hall untuk melakukan perbaikan dan penambahan fasilitas utama dan penunjang.
2. Dinas Perhubungan Kota Bandung melalui UPT Terminal ST. Hall untuk melakukan penataan dan perbaikan layout berupa penambahan luas

parkir kendaraan umum serta tempat naik turun penumpang dan sebagainya.

3. Dinas Perhubungan Kota Bandung melalui UPT Terminal ST. Hall untuk melakukan pengaturan sirkulasi kendaraan angkutan umum, kendaraan pribadi, dan pejalan kaki agar tidak terjadi konflik yang mengganggu keselamatan dan kinerja Terminal ST. Hall.
4. Dinas Perhubungan Kota Bandung melalui UPT Terminal ST. Hall untuk melakukan pelarangan dan manajemen lalu lintas dengan larangan menaik turunkan penumpang di sepanjang ruas Jalan Kebon Jati.
5. Pemerintah Kota Bandung melalui Dinas Perhubungan Kota Bandung dan DAOP 2 Bandung untuk mengusulkan pembangunan JPO sebagai jembatan integrasi dari Terminal St. Hall ke Stasiun Bandung.
6. Penelitian ini dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah/instansi terkait untuk upaya peningkatan kinerja terminal tipe b ST. Hall.