# BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

## Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, diperoleh kesimpulan berupa :

* + - 1. Untuk analisis permintaan, yaitu Jumlah permintaan di Kota Probolinggo yaitu 11.869 orang/hari dan dari permintaan tersebut dibuat 3 skenario yaitu skenario pesimis, skenario moderat, dan skenario optimis. Jika dari skenario pesimis banyak permintaan sebesar 581 orang/hari, dari segi moderat banyak permintaan sebesar 2.071 orang/hari, dan dari segi skenario optimis sebesar 3.561 orang/hari.
      2. Rute yang direncanakan berjumlah 6 trayek, terdapat 2 trayek eksisting yang dipertahankan dan 4 trayek usulan, sehingga dapat diuraikan sebagai berikut :
         1. LYN A

Rute usulan 1 (LYN A) yaitu dari Terminal Bayuangga - Jl. Soekarno Hatta - Jl. Panglima Sudirman - Jl. Pahlawan - Jl . Hos. Cokroaminoto - Jl. Slamet Riyadi - Jl. KH Dewantara - Jl. Brantas - Jl. Semeru - Terminal Bayuangga.

* 1. LYN B

Rute usulan 2 yaitu dari Bundaran Serang - Jl Mastrip - Pasar Wonoasih - Jl Prof. Hamka - RSUD Ar Rozy - Jl Brantas - Jl Kapuas - Jl Slamet Riyadi - Bundaran Serang.

* 1. LYN C

Rute usulan 3 yaitu dari Terminal Bayuangga - Jl Prof. Hamka - RSUD ArRozy - Pasar Wonoasih - Jl Mastrip - Jl Bengawan Solo - Jl Semeru - Terminal Bayuangga.

* 1. LYN D

Rute usulan 4 yaitu dari Stasiun Probolinggo - Jalan Basuki Rahmat - Jalan Hayam Wuruk - Jalan Pahlawan - Pasar Baru - Jalan Panglima Sudirman - Jalan Soekarno Hatta - Jalan Bromo - Terminal Bayuangga.

* 1. LYN E

Rute Usulan 5 yaitu dari Terminal Bayuangga - Jalan Bromo - Jalan Soekarno Hatta - Jalan Brantas - Jalan Supriadi - Jalan Hos Cokroaminoto - Jalan Slamet Riyadi - Jalan Kapuas - Jalan Brantas - Jalan Semeru - Terminal Bayuangga.

* 1. LYN F

Rute usulan 6 yaitu dari Stasiun Probolinggo - Jalan Basuki Rahmat - Jalan Gatot Subroto - Jalan Panglima Sudirman - Jalan Panglima Sudirman - Jalan Hasan Genggong - Jalan Sunan Ampel - Jalan KH Abdul Hamid - Pasar Gotong Royong - Jalan Pahlawan - Jalan Panjaitan - Jalan KH Mansyur - Stasiun Probolinggo.

1. Rencana Operasional dari setiap rute :
   * 1. LYN A : Panjang rute 15,5 km, waktu tempuh 31 menit, waktu sirkulasi selama 45,65 menit, *headway* 7,2 menit, frekuensi kendaraan 9 kendaraan/jam, jumlah armada sebanyak 7 unit, dan jumlah rit setiap kendaraan adalah sebanyak 15 rit.
     2. LYN B : Panjang rute 11,6 km, waktu tempuh 23,2 menit, waktu sirkulasi selama 42,68 menit, *headway* 9,4 menit, frekuensi kendaraan 7 kendaraan/jam, jumlah armada sebanyak 5 unit, dan jumlah rit setiap kendaraan adalah sebanyak 16 rit.
     3. LYN C : Panjang rute 14,6 km, waktu tempuh 29,2 menit, waktu sirkulasi selama 43,58 menit, *headway* 13,8 menit, frekuensi kendaraan 5 kendaraan/jam, jumlah armada sebanyak 4 unit, dan jumlah rit setiap kendaraan adalah sebanyak 16 rit.
     4. LYN D : Panjang rute 17,5 km, waktu tempuh 35 menit, waktu sirkulasi selama 50,25 menit, *headway* 9,3 menit, frekuensi kendaraan 7 kendaraan/jam, jumlah armada sebanyak 6 unit, dan jumlah rit setiap kendaraan adalah sebanyak 14 rit.
     5. LYN E : Panjang rute 14,4 km, waktu tempuh 28,8 menit, waktu sirkulasi selama 43,1 menit, *headway* 8,9 menit, frekuensi kendaraan 6 kendaraan/jam, jumlah armada sebanyak 4 unit, dan jumlah rit setiap kendaraan adalah sebanyak 16 rit.
     6. LYN F : Panjang rute 13,6 km, waktu tempuh 27,2 menit, waktu sirkulasi selama 43,28 menit, *headway* 10,9 menit, frekuensi kendaraan 6 kendaraan/jam, jumlah armada sebanyak 4 unit, dan jumlah rit setiap kendaraan adalah sebanyak 16 rit.
2. Setelah dilakukan mendapatkan rencana operasi angkutan perkotaan di Kota Probolinggo, dapat diketahui perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK) yang sesuai SK Dirjen No. 792 tahun 2021 dan sesuai dengan Peraturan Walikota Probolinggo No. 5 Tahun 2015. Besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan tarif usulan pada setiap trayek rencana yaitu :
   * 1. LYN A : Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sebesar Rp. 1.486 dan rencana tarif yaitu Rp. 5.000
     2. LYN B : Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sebesar Rp. 1.759 dan rencana tarif yaitu Rp. 4.500
     3. LYN C : Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sebesar Rp. 1.576 dan rencana tarif yaitu Rp. 4.500
     4. LYN D : Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sebesar Rp. 1.543 dan rencana tarif yaitu Rp. 5.000
     5. LYN E : Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sebesar Rp. 1.586 dan rencana tarif yaitu Rp. 4.500
     6. LYN F : Biaya Operasional Kendaraan (BOK) sebesar Rp. 1.628 dan rencana tarif yaitu Rp. 4.500

## Saran

Adapun saran dalam penelitian ini yaitu :

* + - 1. Perlu adanya peremajaan kendaraan angkutan perkotaan pada setiap trayek usulan, serta perawatan prasarana agar menarik masyarakat untuk menggunakan fasilitas angkutan umum perkotaan.
      2. Trayek baru yang direncanakan harus dapat dioperasikan sesuai dengan trayek dalam SK baru, sehingga perlu adanya pengawasan terhadap angkutan perkotaan. Perubahan trayek dilakukan agar zona yang belum terlayani oleh angkutan perkotaan dapat dilayani oleh angkutan perkotaan.
      3. Dengan adanya rekomendasi kinerja operasional angkutan perkotaan diharapkan dapat dilaksanakan sesuai standar pelayanan minimum yang berlaku.
      4. Menjadikan biaya operasional kendaraan angkutan perkotaan di Kota Probolinggo sebagai referensi bagi pihak operator, dan menetapkan tarif sesuai yang di rekomendasikan agar tidak merugikan operator dan tidak membebani masyarakat pengguna angkutan perkotaan. Perlu adanya SK Trayek dan Tarif baru untuk angkutan perkotaan di Kota Probolinggo.

# Daftar Pustaka

Ellenlies, E., Suryobuwono, A. A., & ... (2023). Analisis Potensi Demand LRT Bandara Soekarno-Hatta–Kemayoran Pada Sektor Transportasi Jabodetabek Dengan Pendekatan Sistem Dinamis. *… Sistem Transportasi & …*, *2*(2). https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jstl/article/view/1032

Keselamatan Transportasi Jalan, P., Wahyu Hidayat, D., Oktopianto, Y., Ahmad, R., Yoga Anindita, R., Studi Manajemen Transportasi Jalan, P., Transportasi Darat, P., & Studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan, P. (2022). Evaluasi Kinerja Dan Jumlah Armada Angkutan Umum Pada Terminal Ubung Denpasar Utara Studi Kasus Trayek Terminal Ubung-Matahari Terbit. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety*, *9*(2), 131–141. https://doi.org/10.46447/ktj.v9i2.447

Nugraha. (2020). Jurnal Sipatokkong BPSDM Sulawesi Selatan. *Jurnal Sipatokkong BPSDM Sulawesi Selatan*, *1*(3), 276–280.

Pemkot Probolinggo. (2019). RENSTRA KOTA PROBOLINGGO 2019-2024. *Angewandte Chemie International Edition, 6(11), 951–952.*, *2*.

Perhubungan, K. (2013). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. *26*(4), 1–37.

*PM No. 15 Tahun 2019*. (2019).

Purba, S. (2009). Pengaruh Budaya Organisasi, Modal Intelektual, dan Perilaku Inovatif Terhadap Kinerja Pemimpin Jurusan di Universitas Negeri Medan. *Kinerja*, *13*(2), 150–167. https://doi.org/10.24002/kinerja.v13i2.37

Rumayar, A. L. E., & Sendow, T. K. (2016). *ANALISIS KEBUTUHAN ANGKUTAN UMUM PENUMPANG KOTA MANADO ( Studi Kasus : Paal Dua – Politeknik )*. *4*(6), 367–373.

Sari, W. R. (20 C.E.). *PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN PERKOTAAN DI KOTA PEKALONGAN*. 1–12.

SK Dirjen No. 687 Tahun 2002. (2002). Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat*, *SK.687/AJ.206/DRJD/2002*, 2–69.

*UU No.22 tahun 2009* (p. 203). (2009).

Wilton Wahab dan Weni Ardian. (2018). ANALISIS BIAYA OPERASI KENDARAAN DALAM PENENTUAN TARIF ANGKUTAN UMUM Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002 (Studi Kasus: Trayek Angkutan Umum Tabing – Pasar Raya Padang). *Jurnal Evaluasi Tarif*, *5*(1), 16–23.