

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis – analisis yang telah dilakukan dalam penelitian ini terdapat beberapa hal yang dapat dijadikan kesimpulan, yaitu :

1. Dari analisis kinerja terminal didapatkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi tidak bekerja secara optimal. Banyak penumpang yang lebih memilih untuk turun diluar terminal dibanding bersedia masuk ke terminal. Dalam analisa antrian FIFO pada jalur kedatangan bus AKDP dan AKAP didapatkan bahwa  $\rho > 1$  yang artinya menunjukkan bahwa tingkat kedatangan lebih besar daripada tingkat pelayanan yang akan menimbulkan antrian yang semakin panjang. Secara umum Terminal Induk Kota Bekasi telah memenuhi standar terminal tipe A, sedangkan untuk kebutuhan parkir diarea kedatangan bus sekitar 3 bus untuk trayek bus AKDP/AKAP sedangkan untuk bus kota sekitar 1 bus, dimana nilai ini lebih kecil daripada kapasitas yang ada di Terminal Induk Kota Bekasi yang mampu menampung sekitar 5 bus di setiap jalur kedatangannya, namun masih terdapat juga beberapa fasilitas terminal yang tidak terawat dan rusak. Untuk lokasi Terminal Induk Kota Bekasi baik ditinjau dari aspek tata ruang maupun peraturan penentuan terminal tipe A, secara umum telah memenuhi syarat – syarat yang ditentukan.
2. Dari hasil analisis tingkat kepentingan (IPA) diperoleh data bahwa banyak dari penumpang maupun operator angkutan umum (sopir) yang merasa tidak puas akan pelayanan terminal terutama pada atribut tempat tunggu penumpang dan pelataran parkir kendaraan pengantar yang dari hasil analisis masing – masing bernilai sebesar (45,42%) dan (47,12%). Hal tersebut perlu mendapatkan perhatian lebih karena kedua atribut tersebut menjadi salah satu faktor penting untuk menarik para penumpang untuk naik maupun turun didalam terminal. Hasil dari analisis IFE-EFE menunjukkan indikasi yang sama dimana menurut Dinas Perhubungan kota Bekasi, UPTD terminal dan dinas – dinas terkait seperti Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Tata Kota, Sekolah Tinggi Transportasi Darat. Salah satu faktor tidak berfungsinya di terminal dengan baik adalah tersedia taman kota di dalam area terminal dengan skor 0,179 hal ini menandakan bahwa kelestarian lingkungan yang

ada didalam terminal kurang terjaga dengan baik. Selain itu skor total dari IFE sebesar 2,290 dan EFE sebesar 2,277 semakin menguatkan bahwa Terminal Induk Kota Bekasi tidak mampu memaksimalkan kekuatan dan peluang yang dimiliki serta tidak mampu mengatasi kelemahan dan ancaman yang ada di dalam terminal atau di luar terminal.

3. Dalam upaya pengembangan dan mengantisipasi penyebab tidak berfungsinya Terminal Induk Kota Bekasi maka dapat dilakukan beberapa upaya yang diperoleh dari Matriks SWOT yaitu diantaranya menambahkan taman didalam terminal dan melestarikan kebersihan didalam terminal, membangun prasarana dan sistem tentang kemudahan untuk menuju terminal, merancang transportasi massal baru, Meningkatkan pengawasan dan penertiban di terminal banyangan.

## 5.2 Saran

Dari hasil studi yang telah diperoleh terdapat adanya keterbatasan dan kelemahan, maka perlu dilakukan studi – studi lanjutan untuk melengkapi hasil studi ini. Beberapa saran yang menurut penulis perlu diperhatikan untuk menyempurnakan hasil studi lebih lanjut, yaitu :

1. Diperlukan penindak lanjutan strategi yang ada dan studi lebih lanjut agar Terminal Induk Kota Bekasi berfungsi secara optimal ditahun – tahun yang akan datang.
2. Perlu adanya kajian tentang pola pergerakan penumpang untuk mengetahui kecenderungan akan aktivitas pergerakan lalu lintas, sehingga upaya pengembangan terminal lebih optimal.
3. Pemerintah Kota Bekasi harus meningkatkan pengawasan dan penertiban di terminal banyangan dengan tujuan supaya para penumpang naik dan turun angkutan ditempat yang di sediakan dan mengurangi kemacetan dan keberadaan terminal banyangan.