

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dengan tujuan mengkaji penerapan *Transportation Demand Omotenashi* (TDO) di kawasan Tugu Kota Malang dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut.

1. Tingkat keramahan Kawasan Tugu Kota Malang berada dalam kategori ramah, yaitu dengan nilai 2,35 berdasarkan interval nilai 0 sampai 3. Tingkat keramahan tersebut dinilai berdasarkan aspek geometrik jalan dan *pedestrian way*, kinerja jalan, kinerja *pedestrian way* serta kepuasan penumpang angkutan umum.

- a. Geometrik jalan dan *pedestrian way*

Tingkat keramahan Kawasan Tugu berdasarkan aspek geometrik jalan dan *pedestrian way* berada dalam kategori ramah, yaitu dengan nilai 2,36 berdasarkan interval nilai 0 sampai 3. Tingkat keramahan geometrik jalan dan *pedestrian way* perlu dipertahankan serta ditingkatkan dengan penambahan fasilitas pendukung.

- b. Kinerja jalan

Tingkat keramahan Kawasan Tugu berdasarkan aspek kinerja jalan berada dalam kategori ramah, dengan nilai 2,429 berdasarkan interval 0 sampai 3. Sebanyak 6 segmen bernilai ramah, sebanyak 7 segmen bernilai cukup dan satu segmen bernilai tidak ramah. Tingkat keramahan kinerja jalan perlu dipertahankan serta ditingkatkan dengan mengurangi hambatan samping jalan dan mendorong upaya peralihan moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.

- c. Kinerja *pedestrian way*

Tingkat keramahan Kawasan Tugu berdasarkan kinerja *pedestrian way* berada dalam kategori ramah. Seluruh segmen penelitian memiliki tingkat keramahan yang sama, yaitu dalam kategori ramah. Tingkat keramahan kinerja *pedestrian way* perlu dipertahankan serta ditingkatkan dengan penambahan fasilitas penunjang seperti marka dan *ramp* untuk kaum *difable*.

- d. Kepuasan penumpang terhadap pelayanan angkutan umum

Tingkat keramahan berdasarkan kepuasan penumpang terhadap pelayanan angkutan umum berada dalam kategori tidak ramah, yaitu dengan nilai 0,4814 berdasarkan interval nilai 0 sampai 1. Tingkat keramahan angkutan umum perlu

ditingkatkan dengan memperbaiki pelayanan, khususnya terkait dengan kenyamanan, keamanan dan kemudahan akses.

2. Berdasarkan kondisi tingkat keramahan Kawasan Tugu, arahan pengembangan yang sangat dibutuhkan adalah perbaikan pelayanan angkutan umum. Sedangkan arahan pengembangan untuk masing-masing segmen berbeda-beda berdasarkan kondisi tingkat keramahan pada segmen tersebut. Upaya untuk mengurangi potensi kemacetan dapat dilakukan dengan pembatasan kendaraan pribadi dan manajemen parkir. Upaya yang dilakukan untuk meningkatkan keramahan pada koridor dilakukan dengan penambahan fasilitas pendukung, penambahan marka khusus dan *ramp* untuk kaum *difable* pada *pedestrian way*, serta penambahan pepohonan. Untuk perawatan, maka dibutuhkan monitoring dan evaluasi kondisi lalu lintas untuk mengetahui perubahan yang terjadi.

Transportation Demand Omotenashi (TDO) dapat diterapkan di Kawasan Tugu dengan cara mempertahankan tingkat keramahan yang sudah dicapai dan meningkatkannya melalui strategi manajemen transportasi, seperti dengan pembatasan kendaraan pribadi, manajemen parkir, penambahan fasilitas pendukung pejalan kaki, serta monitoring dan evaluasi.

5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan terkait penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perlu adanya penelitian lebih lanjut mengenai:
 - a. Kajian Penerapan *Transportation Demand Omotenashi* (TDO) di Kota Malang berdasarkan variabel kehangatan dan kekeluargaan.
 - b. Evaluasi tingkat keramahan berdasarkan kinerja angkutan umum terkait operasional angkutan umum (*load factor*, *headway* dan BOK)
 - c. Kajian preferensi masyarakat Kota Malang untuk berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.
 - d. Evaluasi kebutuhan parkir dan pengaruh parkir terhadap kinerja lalu lintas di Kawasan Tugu
 - e. Evaluasi kinerja *pedestrian way* terkait dengan pejalan kaki yang menyebrang
 - f. Kajian penerapan *traffic calming* berdasarkan jenis dan pengaruhnya terhadap kecepatan lalu lintas di Kota Malang
2. Bagi instansi terkait seperti BAPPEDA, Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum, kajian ini dapat digunakan untuk mengetahui kondisi terkini dari karakteristik lalu lintas, meliputi geometrik jalan dan *pedestrian way*, kinerja jalan,

kinerja *pedestrian way*, dan kinerja pelayanan angkutan umum. Selain itu, diperlukan sikap tegas dari Dinas Perhubungan dan petugas yang berwajib terhadap pelanggaran lalu lintas.

3. Bagi pengemudi angkutan umum diharapkan mampu memberikan pelayanan terbaik untuk penumpang, agar penumpang tetap bertahan menggunakan angkutan umum dan tidak beralih menggunakan kendaraan pribadi. Pelayanan tersebut dapat mencakup aspek fisik angkutan seperti fasilitas tempat duduk dan kebersihan, serta perilaku mengemudi supir angkutan.
4. Bagi masyarakat, diharapkan mampu mendukung strategi manajemen transportasi yang telah diterapkan. Pengendara kendaraan pribadi diharapkan mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Penumpang angkutan umum diharapkan menunggu angkutan umum di tempat yang telah tersedia, sehingga supir angkutan tidak berhenti di sembarang tempat. Selain itu, diperlukan kesadaran dari masyarakat untuk beralih dari penggunaan moda transportasi pribadi menjadi moda transportasi umum.

