

BAB 5

KESIMPULAN

5.1. Kesimpulan

Jalan Urip Sumoharjo yang merupakan salah satu jalan arteri di Kota Makassar dilalui 8 trayek *pete-pete* yaitu trayek C, trayek D, trayek E, trayek H, trayek I, trayek S, trayek B1, dan trayek F1. Penelitian ini bertujuan untuk merumuskan konsep distribusi *pete-pete* di Jalan Urip Sumoharjo. Berikut kesimpulan yang diperoleh dari penelitian ini

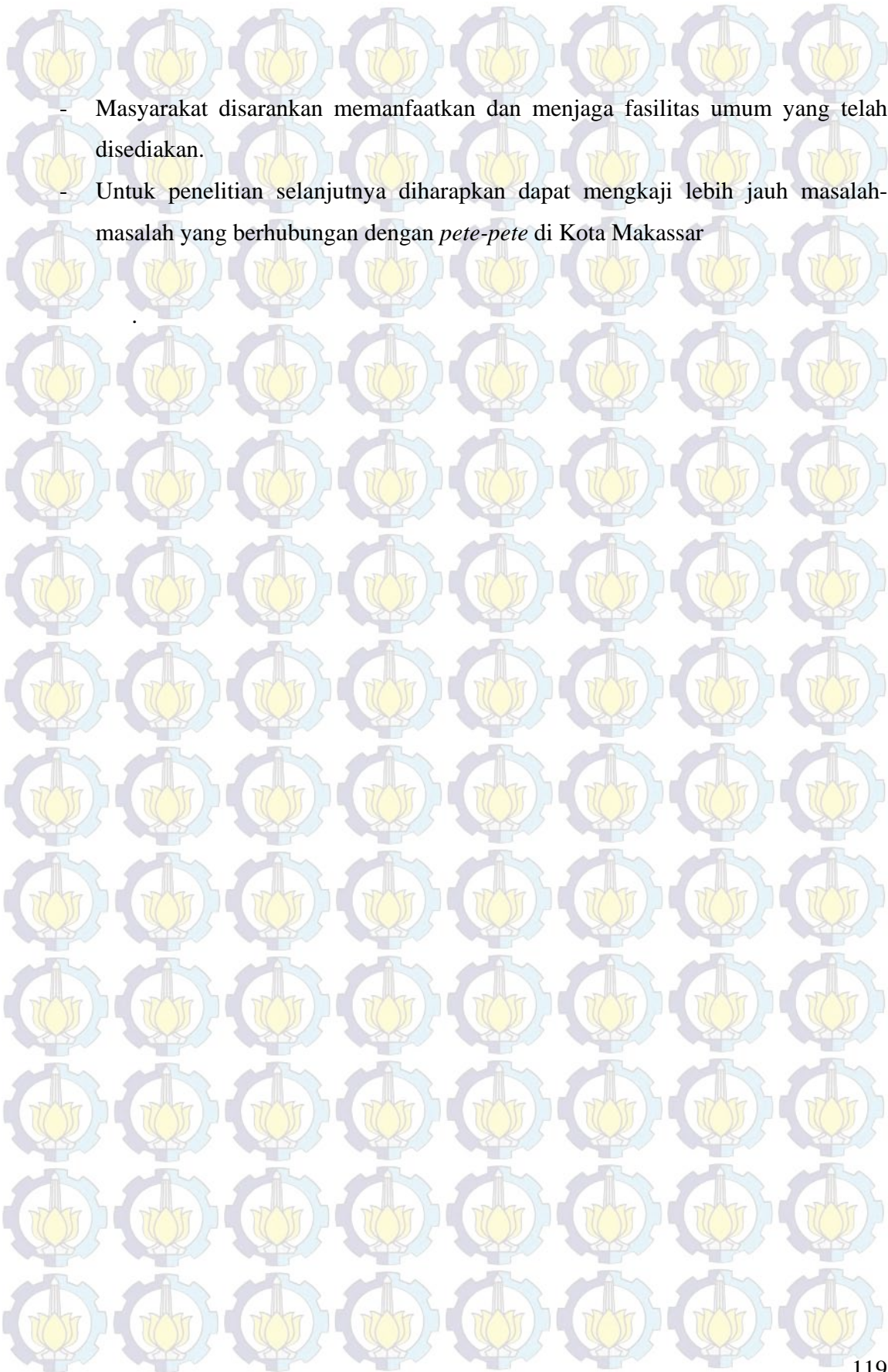
1. Hasil analisis kedelapan trayek *pete-pete* terhadap kinerja operasionalnya adalah kedelapan trayek tidak mencapai *load factor* ideal dan semuanya berada dibawah 50 %. *Headway* yang rendah pada jam bukan puncak menunjukkan frekuensi yang tinggi dari *pete-pete* tersebut. Artinya jumlah *pete-pete* yang ada cukup banyak. Waktu operasional yang sebagian besar beroperasi selama 16 jam (pukul 06.00 hingga 22.00) membutuhkan supir pengganti. Waktu tunggu penumpang telah sesuai dengan standar. Begitu pula dengan rata-rata umur kendaraan yang berusia 10,25 tahun. Namun untuk *pete-pete* trayek E dan F1 secara khusus melebihi 10 tahun, yaitu masing-masing Trayek E 13, 87 tahun dan Trayek F1 18 tahun.
2. Hasil analisis preferensi masyarakat mengenai *pete-pete* di Jalan Urip Sumoharjo menunjukkan bahwa trayek C dinilai kurang puas oleh penumpang dibandingkan trayek yang lainnya.
3. Faktor-faktor yang mempengaruhi manajemen *pete-pete* di Jalan Urip Sumoharjo adalah :
 - Pengaturan tata guna lahan
 - Rencana transportasi publik
 - Pengawas
 - Perilaku pengemudi

4. Konsep manajemen yang dirumuskan untuk memperbaiki kondisi distribusi *pete-pete* adalah sebagai berikut
- a) Membangun halte-halte yang terintegrasi dengan jalur pedestrian yang teduh dan nyaman di sepanjang Jalan Urip Sumoharjo
 - b) Menyusun masterplan transportasi untuk Kota Makassar yang didalamnya membahas tentang aturan dan kebijakan mengenai manajemen distribusi *pete-pete*, terutama di Jalan Urip Sumoharjo, serta terintegrasi dengan moda transportasi lainnya terutama BRT.
 - c) Peningkatan koordinasi antara dinas perhubungan dan kepolisian lalu lintas dalam hal pemberian sanksi dan pengawasan terhadap pengguna dan operator angkutan serta penerapan kebijakan untuk membantu peningkatan kenyamanan angkutan *pete-pete*.
 - d) Mengoptimalkan peran Organda sebagai organisasi yang membawahi *pete-pete* untuk peningkatan pemahaman supir mengenai keutamaan dalam kenyamanan dan keamanan penumpang serta pengetahuan berlalu lintas.

5.2. Saran

Untuk ke depannya pemerintah sebagai pembuat kebijakan perlu melihat secara keseluruhan permasalahan perkotaan di Kota Makassar. Kemacetan yang terjadi di jalan-jalan utama kota bukan hanya berdampak kerugian pada sektor transportasi saja, namun juga dapat berdampak sistemik terhadap sektor lainnya, terutama sektor ekonomi dan lingkungan. Berikut merupakan hal-hal yang disarankan oleh penulis :

- Segera melakukan studi untuk pengalihan rute yang tumpang tindih dengan mengacu pada konsep *origin and destination*
- Dinas Perhubungan sebagai dinas yang berperan menangani langsung *pete-pete* harus melakukan kerjasama dengan Organda dan pihak kepolisian
- Organda sebagai organisasi yang membawa aspirasi dari operator angkutan sebaiknya lebih kooptif dengan pemerintah.



- Masyarakat disarankan memanfaatkan dan menjaga fasilitas umum yang telah disediakan.

- Untuk penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengkaji lebih jauh masalah-masalah yang berhubungan dengan *pete-pete* di Kota Makassar

