

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. KESIMPULAN

1. Tujuan LGP adalah meminimumkan penyimpangan-penyimpangan dari sasaran yang diinginkan, hal ini berarti bahwa sasaran akan tercapai sepenuhnya jika tidak ada penyimpangan ($Z_k = 0$, $k =$ tingkat prioritas)
2. Dengan adanya penentuan prioritas di dalam tujuan, tidak bisa dilakukan pengurangan besarnya penyimpangan pada tingkat prioritas ke- k jika harus mengorbankan tingkat prioritas yang lebih tinggi.
3. Besarnya penyimpangan untuk tiap-tiap tujuan (d_i^- dan d_i^+ di mana $i = 1, 2, \dots, m$) dapat diketahui dari nilai-nilai variabel putusan (X_j di mana $j = 1, 2, \dots, n$) yang didapat dari hasil perhitungan.
4. Di dalam sebuah kendala sasaran tidak akan mungkin terjadi $d_i^- > 0$ dan $d_i^+ > 0$
5. Dalam analisa dengan menggunakan LGP pada optimalisasi rute angkutan umum taxi kota di

Kodia Banjarmasin dihasilkan $Z > 0$, dengan demikian jelas bahwa optimalisasi tidak tercapai, dalam arti kata bahwa optimalisasi secara umum / menyeluruh tidak dapat dilaksanakan, sehingga perlu dilakukan usaha lain untuk optimalisasi tersebut.

6. Pengelompokan rute berdasarkan keuntungan operator yang tidak merata dan tidak seimbang dengan biaya operasi kendaraan, menunjukkan bahwa penanganan satu kelompok rute berbeda dengan kelompok yang lain. Hal ini diakibatkan kondisi yang berbeda antara kelompok-kelompok rute tersebut.

5.2. SARAN

1. Besarnya tarif angkutan umum taxi kota di Kodia Banjarmasin hendaknya menggunakan harga biaya operasi sebagai acuan agar operator mendapat keuntungan tetapi penumpang juga tidak merasa berat untuk tarif yang ditentukan.
2. Dilakukan pengurangan jumlah kendaraan untuk rute-rute yang kurang/tidak menguntungkan.
3. Perlu dipertimbangkan penggabungan rute yang kurang/tidak menguntungkan dengan rute yang menguntungkan atau membuat rute yang sama sekali baru.

4. Perlu dipertimbangkan menggunakan moda angkutan yang lain yang lebih efektif untuk rute-rute yang kurang/tidak menguntungkan.

