

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisa, pengamatan dan Pembahasan dari bab-bab sebelumnya terhadap moda angkutan umum Daihatsu pada trayek Genuk – Bangetayu – Penggaron dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Load factor rata-rata perhitungan hari biasa pada saat jam sibuk sebesar 0.50 sedangkan pada saat jam non sibuk sebesar 0.45.

Untuk load factor pada hari libur pada jam sibuk sebesar 0.51 sedangkan untuk jam non sibuk sebesar 0.55. Ini berarti nilai load factor yang didapatkan dari perhitungan kurang dari 0.70 Standar rasio yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) nomor 43 Tahun 1993. Dari sisi pengguna, rendahnya load factor dapat berarti relative lebih nyaman, karena banyaknya tempat duduk yang belum terisi. Sedangkan dari sisi operator masih belum dapat menutupnya biaya operasi kendaraan.

2. Waktu sirkulasi rata-rata dari 8 sampel adalah sebagai berikut :
 - Hari biasa adalah sebesar 27.59 menit.
 - Hari Libur adalah sebesar 27 menit.
3. Kecepatan perjalanan rata-rata dari Genuk – Penggaron, diambil 8 sampel /hari adalah :
 - Hari biasa adalah sebesar 25.74 km/jam.
 - Hari libur adalah sebesar 23.58 km/jam.

Standar perjalanan kecepatan dari *World Bank (1986)* 10 – 12 km/jam.

4. Waktu tunggu rata-rata pada trayek Genuk – Bangetayu – Penggaron hari biasa sebesar 8.5 menit, sedangkan untuk hari libur adalah 8.75 menit. Dibandingkan dengan indikator kualitas pelayanan yang ditetapkan oleh *World Bank* berkaitan dengan waktu tunggu penumpang (*passenger waiting time*) rata-rata sebesar 5 -10 menit (*Nation, 1996*) berarti tingkat pelayanan

yang terjadi rendah. Tetapi untuk standart dari Dinas Perhubungan kurang dari 20 menit, yang berarti waktu tunggu yang terjadi sudah baik.

5. *Time Headway* (H) rata-rata pada hari biasa diperoleh sebagai berikut :

- Pada saat jam sibuk sebesar $H = 7.75$ menit
- Pada saat jam non sibuk sebesar $H = 9.25$ menit

Time Headway (H) rata-rata pada hari libur diperoleh sebagai berikut :

- Pada saat jam sibuk sebesar $H = 8.5$ menit
- Pada saat jam non sibuk sebesar $H = 9$ menit

Jika *Headway Time* semakin kecil maka *frekuensi* yang terjadi semakin tinggi, sehingga akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah. Ini merupakan kondisi yang menguntungkan bagi penumpang, namun disisi lain akan menyebabkan proses *bunching* atau saling menempel antar kendaraan dan ini akan mengakibatkan gangguan pada arus lalu lintas lainnya. Untuk menghindari efek *bunching* ditetapkan *minimum headway* sebesar 1(satu) menit. Jika nilai ini terlampaui, perlu dipikirkan penggunaan kendaraan yang lebih besar.

6. Waktu pelayanan angkutan umum selama 12 jam dari 06.00 – 18.00 WIB dapat dikatakan sudah baik karena pada saat menjelang malam hari jumlah permintaan penumpang sudah mulai menurun drastis, serta adanya kesempatan antara pengemudi angkutan umum Daihatsu dan tukang ojek bahwa moda yang beroperasi setelah jam 18.00 WIB adalah ojek untuk melayani penumpang.

7. Prosentase kendaraan yang beroperasi dapat menunjukkan kehandalan atau konsistensi angkutan umum tersebut dalam memberikan pelayanan, untuk angkutan umum Daihatsu trayek Genuk – Bangetayu –Penggaron sebesar 94%. Hal ini menunjukkan bahwa dari 17 kendaraan yang sudah ada ijinnya 16 kendaraan yang beroperasi tiap harinya, berdasarkan standart pelayanan kondisi dengan kriteria sedang karena mempunyai nilai pelayanan sebesar 82 – 100 %.

8. *Frekuensi* rata-rata (kendaraan / jam) pada saat hari biasa diperoleh sebagai berikut :

- Pada saat jam sibuk sebesar $f = 8$ kendaraan/jam
- Pada saat jam non sibuk sebesar $f = 7$ kendaraan/jam

Frekuensi (f) rata-rata pada saat hari libur diperoleh sebagai berikut :

- Pada saat jam sibuk sebesar $f = 7$ kendaraan/jam
- Pada saat jam non sibuk sebesar $f = 7$ kendaraan/jam

Untuk *frekuensi* yang besar ini terjadi pada saat jam sibuk, berarti bahwa jumlah permintaan akan angkutan umum lebih besar pada saat jam sibuk dari pada jam non sibuk.

9. Jarak perjalanan antara terminal A sampai terminal B adalah 10.770 km, dimana terminal A dimulai dari Genuk dan perjalanan berakhir di Terminal Penggaron sebagai terminal B.

10. Jarak rata-rata yang ditempuh tiap penumpang adalah :

Tabel 5.1 Perhitungan Matrik Hari I

Hari 1			
Peak		Off Peak	
Genuk - Penggaron (km/pnp)	Penggaron – Genuk (km/pnp)	Genuk – Penggaron (km/pnp)	Penggaron – Genuk (km/pnp)
6.11118	6.28429	5.00214	5.17143

Tabel 5.2 Perhitungan Matrik Hari II

Hari 2			
Peak		Off Peak	
Genuk - Penggaron (km/pnp)	Penggaron – Genuk (km/pnp)	Genuk – Penggaron (km/pnp)	Penggaron – Genuk (km/pnp)
5.00214	5.17143	5.00214	5.32923

Tabel 5.3 Perhitungan Matrik Hari III

Hari 3			
Peak		Off Peak	
Genuk - Penggaron (km/pnp)	Penggaron – Genuk (km/pnp)	Genuk – Penggaron (km/pnp)	Penggaron – Genuk (km/pnp)
5.98882	5.27118	4.99278	3.49333

Sumber : Hasil Analisa 2005

11. Jumlah armada yang dibutuhkan per waktu sirkulasi (K) :

- Untuk waktu perjalanan tertinggi saat jam sibuk pada hari biasa, $K = 9$ kendaraan
- Untuk waktu perjalanan yang tertinggi saat non sibuk pada hari biasa, $K = 9$ kendaraan
- Untuk waktu perjalanan tertinggi saat jam sibuk pada hari libur, $K = 7$ kendaraan
- Untuk waktu perjalanan yang tertinggi saat non sibuk pada hari libur, $K = 6$ kendaraan

5.2 Saran

Dari hasil Analisa, Pembahasan dan melihat kondisi pelayanan angkutan umum Daihatsu trayek Genuk – Bangetayu – Penggaron saat ini, maka dengan ini penulis mengemukakan beberapa saran sebagai berikut :

1. Dalam mengeluarkan ijin hendaknya pihak terkait memperhatikan jumlah armada yang benar-benar dibutuhkan.
2. Perlu adanya studi lanjut mengenai keseimbangan antara permintaan dan ketersediaan angkutan umum Daihatsu trayk Genuk – Bangetayu – Penggaron dalam kaitannya dengan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)