

tarif flat sebesar Rp. 1000,- bagi pelajar. Maka kemungkinan besar para siswa akan enggan menggunakan bis sekolah yang akan ditawarkan dan akan memilih angkutan umum yang biasanya dipakai karena tarif angkutan umum lebih murah.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1. Kesimpulan**

Dari penelitian dari Tugas akhir kami yang berjudul ” Tingkat kebutuhan Bis Sekolah di Kota Semarang (studi kasus: SMP 1 Ksatrian/SMU 2 Ksatrian, SMPN 3 Semarang, SMPN 32 Semarang, SD Santo Yusuf, SMA Sedes Sapientiae/SMP Maria Mediatrix)”, penulis mendapatkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan kedekatan lokasi, sekolah penelitian dibagi dalam dua lokasi, yaitu:
  - Lokasi 1 : SMA Sedes Sapientiae dengan SD Santo Yusuf.
  - Lokasi 2 : SMA Ksatrian, SMP 3 Semarang dengan SMP 32 Semarang.Dari kondisi diatas maka penarikan suatu rute sangat menguntungkan, karena dalam satu trayek akan melayani beberapa sekolah.
2. Tempat tinggal siswa pada masing-masing sekolah sangat beragam terutama pada sekolah-sekolah swasta, hal ini dikarenakan pada sekolah-sekolah swasta tidak menggunakan rayonisasi seperti yang diterapkan oleh sekolah-sekolah negeri, kecuali pada sekolah pemerintah yang termasuk kategori unggulan misalnya SMPN 3 Semarang karena menggunakan standar prestasi.

Persebaran tempat tinggal siswa setiap sekolah:

- SD Santo Yusuf ( Semarang Selatan 29%, Gayamsari 18%, Pedurungan 14%)
- SMPN 3 Semarang ( Semarang Selatan 18%, Semarang tengah 17%, Tembalang 10%, Pedurungan 10%)
- SMPN 32 Semarang ( Semarang Tengah 41%, Semarang Timur 34%, Gayamsari 14%)
- SMA Ksatrian (Pedurungan 18%, Semarang Utara 13%, Semarang Selatan 12%, Candisari dan Tembalang 10%)
- SMA Sedes Sapientiae (Gayamsari 18%, Semarang Selatan 17%, Tembalang 15%, Pedurungan 15%, Semarang Tengah 10%).

3. Dari hasil penelitian menunjukkan siswa sangat *respect* terhadap bis sekolah, yakni sekitar 71,56 % (tabel 4.31.). Yang mendominasi keinginan siswa akan menggunakan bus sekolah adalah faktor ingin memperbanyak teman dan pengalaman (tabel 4.25.). Sedangkan siswa yang tidak ingin menggunakan bis sekolah 28,44% karena menganggap bis sekolah akan mahal, lama dan mudah terkena macet (tabel 4.26.).
4. Dari pola persebaran populasi yang ada, maka ditetapkan 6 rute bis sekolah yang melayani masing-masing wilayah tempat tinggal siswa. Jumlah populasi (siswa ) yang akan dilayani bis sekolah lebih dari 50% populasi keseluruhan dan menyebar ke setiap sekolah, hal ini penulis anggap sudah representatif sehingga tidak ada sekolah yang terabaikan
5. Jika ditinjau dari segi kelayakan pengoperasian bis sekolah menjadi tidak layak, hal ini disebabkan tingginya tarif rata-rata dari setiap trayek yang harus dikeluarkan siswa yaitu sebesar Rp. 6.100,- / perjalanan. Sehingga siswa akan cenderung lebih memilih angkutan umum biasa sebagai moda transportasi untuk berangkat / pulang sekolah karena angkutan umum biasa hanya menetapkan tarif sebesar Rp. 1000,- / perjalanan.

## **5.2. Saran**

Berdasarkan hasil studi penulis memberikan beberapa saran, antara lain:

1. Agar pengadaan bis sekolah bisa berjalan secara teratur, maka diperlukan penjadwalan yang tepat.
2. Untuk meminimalisir tarif rata – rata, bis sekolah bisa juga dioperasikan pada jam luar sekolah tanpa mengganggu jadwal berangkat dan pulang siswa.
3. Bila pemerintah tetap akan menggunakan bis sekolah sebagai sarana transportasi, maka pemerintah harus menetapkan kebijakan agar tarif bis sekolah bisa ditekan. Salah satu caranya adalah dengan pemberian subsidi.