

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

Dari hasil pengolahan data dan analisa serta pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya maka dapat diambil suatu kesimpulan sebagai berikut :

1. Jalur Klipang - PRPP maupun Bukit Kencana - Mangkang merupakan jalur yang potensial karena masing-masing jalur tersebut menghubungkan kawasan pemukiman dengan beberapa Rumah Sakit, kampus perguruan tinggi dan Sekolah serta pertokoan dan pasar.
2. Sebagian besar pengguna angkutan umum pada kedua jalur tersebut didominasi kelompok pelajar dan pegawai swasta dengan umur paling banyak antara 17 – 25 tahun dan mayoritas belum berpenghasilan.
3. Sebagian besar pemanfaatan kendaraan umum pada kedua jalur tersebut adalah oleh penumpang dengan frekuensi 1 - 2 kali setiap hari dan 5 – 6 hari setiap minggu dari responden penumpang bus.
4. Sebagian besar penumpang angkutan umum bus sedang kedua trayek menempuh jarak antara 10 – 20 km dengan waktu tempuh berkisar antara setengah hingga satu jam dan mayoritas tidak berganti moda ataupun rute.
5. Sebagian besar penumpang angkutan umum bus sedang kedua trayek berjalan kaki < 100 m dari rumah ke tempat pemberhentian bus dan berjalan kaki < 100 m setelah turun dari angkutan umum bus sedang.
6. Sebagian besar penumpang angkutan umum bus sedang kedua trayek adalah penumpang *captive* (tidak punya pilihan).
7. Dari hasil penilaian fasilitas, kualitas dan kinerja pelayanan bus sedang mayoritas responden dari kedua trayek menilai cukup. Mayoritas responden juga setuju jika tarif dinaikan tetapi pelayanan bus menjadi patas AC.
8. Dari hasil analisa terhadap kinerja pelayanan angkutan umum di kedua trayek tersebut secara umum menunjukkan adanya perbedaan baik dari segi

efektifitas maupun dari segi efisiensi. Dari segi efektifitas dengan parameter sebagai berikut :

a. Kemudahan (Panjang jalan yang dilalui angkutan kota per luas area) menunjukkan penyebaran pola jaringan trayek, kemudahan angkutan umum bus sedang trayek B.₁₄ lebih tinggi daripada trayek B.₂₁, hal ini sebagai indikasi bahwa dengan pola pergerakan bersifat memusat yang mempunyai jaringan jalan *ring radial* trayek B.₁₄ lebih mudah diakses oleh penggunanya.

b. Kapasitas pelayanan

Jumlah angkutan kota / panjang jalan yang dilalui

Dalam indikator ini untuk trayek B.₁₄ nilainya hampir sama dari trayek B.₂₁ yaitu sebesar 0,45 kendaraan/km dibanding 0,30 kendaraan/km atau kurang lebih 1 kendaraan/km, untuk B.₁₄ rute yang lebih pendek mempengaruhi terhadap besarnya kapasitas pelayanan.

c. Kualitas pelayanan angkutan umum dikedua trayek baik itu frekuensi, headway, waktu tunggu dan kecepatan operasi relatif baik dan berada diatas standar yang ditentukan oleh *World Bank*, kecuali untuk headway pada hari libur pada trayek B.₂₁. Untuk waktu perjalanan hanya trayek B.₁₄ yang memenuhi standar *World Bank*.

9. Dari segi efisiensi dengan beberapa parameter sebagai berikut :

a. Utilisasi (Rata - rata kendaraan-km), Utilisasi kendaraan pada trayek B.₁₄ dan B.₂₁ secara umum tidak memenuhi standar *World Bank* maupun SPM. Utilisasi tertinggi pada trayek B.₂₁ yaitu 199,20 km/bus/hari dan utilisasi terendah pada trayek B.₁₄ yaitu 174,90 km/bus/hari.

b. *Load factor* saat jam puncak di kedua trayek secara umum di atas 110 % atau terdapat penumpang yang berdiri. Dari sisi pengguna, tingginya *load factor* dapat berarti relative kurang nyaman, karena berdesak-desakan antar penumpang. Sedangkan dari sisi operator pendapatan belum tentu juga optimal karena mayoritas penumpang adalah pelajar.

c. Produktifitas (*seat - km* per jumlah penduduk), Nilai ini menunjukkan jumlah seat-km dalam melayani pergerakan penduduk. Produktifitas

kendaraan bus kota trayek B.₁₄ adalah sebesar 0,32 *seat* - km / penduduk, dan produktifitas kendaraan bus kota trayek B.₂₁ adalah sebesar 0,27 *seat*-km/penduduk.

d. Jam operasi, jam operasi pada kedua trayek hampir sama. Keduanya beroperasi rata – rata antara 12 – 13 jam per hari.

5.2 SARAN

1. Perlu dilakukan perbaikan penjadwalan pemberangkatan pada kedua trayek utamanya pada pagi hari, sehingga tuntutan masyarakat khususnya pelajar dan pegawai swasta dapat terlayani secara optimal. Hal ini sangat memungkinkan karena tingkat ketersediaan angkutan umum pada kedua trayek masih sedikit dari jumlah yang diberikan ijin operasional.
2. Fasilitas yang meningkatkan kenyamanan perjalanan angkutan umum seperti *Air Condition* perlu menjadi pertimbangan untuk meningkatkan ketertarikan pelanggan untuk lebih memanfaatkan jasa angkutan umum.
3. Sebaiknya diadakan subsidi untuk angkutan umum yang lebih baik, sehingga tidak ada lagi persaingan tidak sehat antar operator yang membuat kacaunya jadwal dan penumpang jadi terlantar.
4. Waktu pelayanan dapat ditambah dengan konsekuensi adanya subsidi tambahan/insentif untuk angkutan umum yang beroperasi hingga malam hari.
5. Dengan hasil evaluasi ini perlu ditindaklanjuti adanya optimalisasi angkutan umum bus sedang dengan mempertimbangkan *demand* yang ada.