

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan pengamatan yang telah dilakukan pada Bus Rapid Transit Semarang dapat disimpulkan sebagai berikut :

5.1.1 Kecepatan

Kecepatan rata – rata Bus Rapid Transit Semarang sebesar 23,77 km/jam. Dalam peraturan SK Dirjen Perhubungan Darat nomor 687 tahun 2002, kecepatan yang disyaratkan lebih dari 20 km/jam dengan deviasi waktu 5% dari waktu perjalanan. Oleh karena itu, kecepatan tempuh Bus Rapid Transit Semarang telah memenuhi syarat.

5.1.2 Availability (Ketersediaan Kendaraan)

Rata – rata ketersediaan Bus Rapid Transit Semarang sebesar 80 %. Tidak mencapai 100% dikarenakan di setiap terminal baik terminal Penggaron maupun Terminal Mangkang disisakan 1 bus cadangan. Selain itu juga ada beberapa bus yang menjalani perawatan.

5.1.3 Load Factor

Faktor muat (Load Factor) pada Bus Rapid Transit Semarang sebesar 31,38 %. Menurut peraturan SK Dirjen Perhubungan Darat nomor 687 tahun 2002, load factor sebesar 31,38 %. Dan pada peak sebesar 35,98 % dan pada off peak sebesar 29,50%. Karena factor muat (load factor) yang sangat kecil menggambarkan Bus Rapid Transit belum optimal dalam melayani kebutuhan transportasi umum kota Semarang.

5.1.4 Waktu Sirkulasi

Dari hasil pengamatan dan analisis, waktu sirkulasi Bus Rapid Transit sebesar 231,36 menit. Dari peraturan SK Dirjen Perhubungan Darat nomor 687 tahun 2002, waktu sirkalsi yang disyaratkan yaitu antara 120 – 180 menit. Dari syarat tersebut, maka waktu sirkulasi Bus Rapid Transit tidak memenuhi syarat.

5.1.5 Headway

Dari hasil analisis, Headway rata – rata Bus Rapid Transit Semarang sebesar 20,56 menit tidak memenuhi peraturan yang telah disyaratkan oleh SK Dirjen Perhubungan Darat nomor 687 tahun 2002 yaitu antara 5 – 10 menit.

5.1.6 Waktu tempuh

Dari hasil analisis, Pada hari libur, baik rute Penggaron – Mangkang atau sebaliknya waktu tempuh antar halte paling lama yaitu antara Halte RRIn dan halte Simpang lima yaitu sebesar 6 menit. Pada Hari kerja, untuk rute Penggaron – Mangkang waktu tempuh paling lama yaitu antara Halte Tugu Muda dan Halte SMA 5 yaitu sebesar 6 menit. Sedangkan untuk rute Mangkang – Penggaron, waktu tempuh paling lama antara halte Muradi dan Halte Cakrawala yaitu sebesar 11 menit.

5.1.7 Dwell Time (Waktu Henti)

Dari hasil pengamatan dan analisis, waktu henti rata – rata Bus Rapid Transit Semarang sebesar 34,42 detik. Menurut BRT planning guide, waktu henti yang disyaratkan antara 20 – 60 detik. Sehingga waktu henti Bus Rapid Transit Semarang masih memenuhi syarat.

5.1.8 Jarak tempuh rata – rata tiap penumpang

Dari hasil analisis menggunakan matriks penumpang – kilometer, jarak rata – rata yang ditempuh penumpang sebesar 15,61 km.

5.1.9 Evaluasi Tarif Bus Rapid Transit

Tarif pokok Bus Rapid Transit berdasarkan BOK yaitu sebesar Rp 5000,00. Tarif tersebut mempunyai selisih sebesar Rp 1500,00 dari tariff sekarang yaitu RP 3500,00. Tingginya tariff pokok berdasar BOK akibat load factor yang masih rendah. Oleh karena itu agar mencapai Break Even Point (BEP) + keuntungan 10%, load factor yang harus diraih operator sebesar 42,17 %.

5.2 SARAN

- a) Dibuatnya regulasi dari pemerintah kota Semarang untuk menggabungkan para pemilik moda transportasi pada koridor yang sama yaitu koridor Penggaron – Mangkang menjadi sebuah konsorsium. Sehingga pengelolaan dapat berjalan lebih baik dan tentunya dapat menarik lebih banyak penumpang. Karena, Bus Rapid Transit ini akan menjadi moda transportasi satu – satunya yang melayani perjalanan pada koridor Penggaron – Mangkang.
- b) Bila dilihat dari load factor bus besar BRT pada saat ini yang sangat kecil, maka sebaiknya pihak pemerintah menggantinya dengan bus sedang. Karena penggunaan bus sedang dianggap dapat mengangkut load factor lebih banyak dan juga bisa beroperasi dengan frekuensi lebih banyak daripada bus besar sehingga terjadi pengurangan headway di tiap halte.
- c) Perlu dikaji oleh pihak pemerintah, ruas-ruas mana saja dari koridor Penggaron-Mangkang yang mempunyai kantong penumpang yang besar dan tidak besar. Sehingga untuk menekan biaya operasional bus, dalam 1 koridor dapat dibagi menjadi 2 atau 3 zona dengan membuat sub terminal. Jadi pengoperasian bus tiap zona dapat diatur sesuai dengan jumlah *demand*-nya.
- d) Perlu dikaji ulang pada penempatan halte. Ada beberapa halte yang ditempatkan sesuai dengan jarak yang disyaratkan namun sedikit menarik penumpang. Namun ada juga beberapa halte yang ditempatkan ditujukan untuk menarik banyak penumpang untuk menarik banyak penumpang namun konsekuensinya penumpang harus menempuh perjalanan yang lebih panjang untuk sampai ke tempat tujuan. Sehingga ke depannya perlu diadakan kajian ulang di tempat mana saja harus ditempatkan halte yang tidak merugikan penumpang maupun operator.
- e) Perlu diperbaiki kondisi halte agar penumpang merasa nyaman menunggu di halte. Dan juga perlu adanya informasi visual mengenai informasi rute dan letak - letak halte sehingga dapat memudahkan penumpang.
- f) Pada hari libur, perlu diadakan penyesuaian jadwal keberangkatan awal. Karena factor muat yang sangat sedikit pada rit 1. Sehingga biaya operasional bus tidak terbangun sia – sia.

- g) Waktu tunggu pada terminal disarankan jangan terlalu lama agar penumpang dapat terlayani dengan baik.
- h) Perlu dilakukan efisiensi pekerja, karena pada BOK biaya yang harus dikeluarkan untuk menggaji para pekerja cukup besar. Efisiensi ini bisa membuat biaya operasional bus menurun yang dapat mengurangi kerugian pada operator.