

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

1. Sebagian besar pelaku perjalanan *commuter* dari daerah Sayung, Demak berasal dari desa-desa yang dekat letaknya dengan Kota Semarang yaitu Sriwulan, Purwosari, Sayung, Jetaksari, Dombo, Bulusari, Karangasem dan Kalisari.
2. Para *commuter* dari Sayung yang menuju ke Semarang sebagian adalah buruh industri yang mempunyai persentase terbesar diantara jenis pekerjaan berpotensi *commuter* lainnya, yakni mencapai 36,67%, dengan tujuan Genuk 28,33% dan Kaligawe 18,33% yang merupakan salah satu pusat industri di Semarang.
3. Sebagian besar buruh industri dari Sayung memiliki jam masuk kerja pada pagi hari yang hampir bersamaan yaitu jam 7 dan 8 (jam puncak) sekitar 72,72% dari total buruh berasal Sayung yang menuju ke Genuk. Dengan moda transportasi utama adalah motor sebesar 54,54%, sedangkan 40,9% memakai angkutan umum dan sisanya memakai moda lainnya.
4. Besarnya buruh industri yang berminat memakai angkutan *commuter* sebesar 74,23% dari jumlah buruh yang bekerja di Semarang, yang terdiri dari 40,9% yang memakai angkutan umum dan 33,33% yang memakai motor.
5. Kondisi jalan eksisting pada rencana trayek 1 dengan permukaan *paving block*, cukup bagus dengan lebar 5,5 m. Pada rencana trayek 2 (Jalan raya Semarang-Demak) lebarnya 14 m, dengan perkerasan sebagian aspal dan sebagian beton (pada saat survei, sedang dalam tahap perbaikan). Pada rencana trayek 3 lebar jalan 5,5 m dengan perkerasan aspal, terdapat kerusakan jalan pada Desa Bulusari.

6. Dilihat dari jalurnya yang berbeda, maka perencanaan trayek seperti di bawah ini:
 - a. Trayek 1 (Sriwulan-Genuk) melayani daerah Sriwulan dengan kebutuhan armada pada jam puncak mencapai 20 kendaraan jenis angkudes. Sedangkan armada yang ada hanya sekitar 10 angkudes (12 *seat*), maka dibutuhkan tambahan sebanyak 10 angkudes atau 8 *microbus* (16 *seat*).
 - b. Trayek 2 (Sayung-Genuk) melayani daerah Sayung dan Purwosari dengan kebutuhan armada pada jam puncak mencapai 29 kendaraan jenis *microbus*. Sedangkan armada yang melayani rute Sayung-Genuk ada sekitar 160 *microbus* dengan berbagai macam trayek. Maka kebutuhan armada telah tercukupi.
 - c. Trayek 3 (Bulusari-Genuk) melayani daerah Bulusari, Karangasem, Dombo, Jetaksari dan Kalisari dengan kebutuhan armada pada jam puncak mencapai 41 kendaraan jenis angkudes. Sedangkan armada yang ada hanya sekitar 15 angkudes (12 *seat*), maka dibutuhkan tambahan sebanyak 26 angkudes atau 20 *microbus* (16 *seat*).
5. Solusi kekurangan armada yaitu dengan mengalihkan armada dari trayek 2 melewati trayek 1 dan 3. Dampak pengalihan ini, *load factor* trayek 1 pada jam puncak (jam 7 dan 8) yang semula 1,2 (maksimal) menjadi 0,62 pada jam 7 dan 1,03 pada jam 8. Sedangkan pada trayek 3, *load factor* pada jam puncak yang semula 1,2 menjadi 0,68 pada jam 7 dan 1,1 pada jam 8. Begitu pula dengan trayek 2, memberi dampak positif karena *load factor* harian yang tadinya sebesar 37,85% meningkat menjadi 45,88%. Sehingga efisiensi *load factor* harian meningkat sebesar 21,21%.
6. Tidak ada halte pada *end point* yang kami rencanakan dan pada simpul-simpul jalan (sebagai transfer moda) di tiap trayek. Sehingga diperlukan halte berupa *shelter* untuk menaik-turunkan penumpang.

7. Tarif yang diberlakukan pada masing-masing trayek yaitu:
 - a. Trayek 1 sebesar Rp 3000 dengan rute Demak-Sriwulan-Semarang (tarif asli Demak-Semarang sebesar Rp 3000), jika Sriwulan-Genuk sebesar Rp 2000 (sesuai dengan Ketentuan Tarif Baru, Dishub Jateng, 2009).
 - b. Trayek 2 sebesar Rp. 3000 dengan rute Demak-Semarang, jika hanya Sayung-Genuk (Semarang) sebesar Rp 2000 sesuai dengan tarif eksisting (sudah sesuai dengan Ketentuan Tarif Baru, Dishub Jateng, 2009).
 - c. Trayek 3 sebesar Rp. 3800 dengan rute Demak-Bulusari-Genuk (tarif asli Pamongan-Bulusari-Genuk sebesar Rp 4000), sedangkan Bulusari-Genuk cukup dibebankan sebesar Rp 2000 (sesuai dengan Ketentuan Tarif Baru, Dishub Jateng, 2009).

6.2 Saran

1. Dibutuhkan percepatan perbaikan jalan pada trayek 2 (Jalan raya Semarang-Demak) dan perbaikan jalan pada trayek 3 di Desa Bulusari agar jalan dapat dilewati dengan nyaman.
2. Pengalihan *microbus* dari trayek 2 melewati trayek 1 dan 3 sebaiknya menggunakan sistem buka tutup, misal hanya boleh lewat pada jam 06.00-08.00 dan 15.00-17.00 yang merupakan jam puncak.
3. Pengaturan pengalihan armada pada trayek-trayek tersebut membutuhkan koordinasi diantara pihak-pihak terkait seperti Dinas Perhubungan Kota Semarang, Dinas Perhubungan Kabupaten Demak, Polisi Lalu Lintas dan Pengusaha angkutan umum. Diperlukan pula sosialisasi kepada masyarakat sebagai pengguna jasa agar masyarakat tahu dan dapat segera dimanfaatkan serta para supir angkutan trayek-trayek yang dilalui agar tidak terjadi kesalahpahaman.
4. Direncanakan halte sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang yang terletak pada tiap *end point* trayek, seperti pusat Desa Sriwulan (trayek 1), Pasar Sayung (trayek2), Perempatan Bulusari

(trayek3), serta pada tiap simpul jalan di tiap trayek sebagai transfer moda, seperti di Pertigaan Onggorawe, jalan masuk Desa Sriwulan dan di Perempatan Pasar Genuk. Halte-halte tersebut berupa *shelter* dengan 2 macam jenis yaitu *lay-bys* (lalu lintas sedang) dan *bus-bay* (lalu lintas tinggi).