

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

1. Dari hasil evaluasi akan diperoleh tingkat efisiensinya. Tingkat ketelitian harga parameter dari hasil evaluasi tergantung pada berbagai hal, antara lain :
 - a. Banyaknya sampel yang ada
Semakin tinggi tingkat ketelitian yang diinginkan, maka semakin besar pula jumlah sampel yang akan dibutuhkan, yang selanjutnya ditarik kesimpulan dengan disertai saran, pendapat, dan rekomendasinya.
 - b. Tingkat variabilitas
Jika suatu harga parameter dari suatu populasi mempunyai tingkat variabilitas yang tinggi, maka jika jumlah sampel yang ditarik terlalu sedikit maka tidak akan mampu mempresentasikan kondisi seluruh populasi. Sebaliknya jika tingkat variabilitasnya rendah sekali, maka dengan sampel yang sedikitpun sudah mampu mewakili seluruh populasi.
 - c. Besarnya populasi
Semakin besar populasi yang ada maka semakin besar pula jumlah sampel yang dibutuhkan untuk mempresentasikan kondisi seluruh populasi.
Dari hasil evaluasi akan diperoleh tingkat efisiensinya, yang selanjutnya ditarik kesimpulan dengan disertai saran, pendapat, dan rekomendasinya.
Tahap ini menjelaskan hasil dari penelitian yang ditampilkan dalam bentuk tabel, grafik maupun diagram, selanjutnya dapat ditarik kesimpulan dengan disertai saran dan rekomendasinya.
2. Performa angkutan kota dinilai dari sisi operator menyangkut nilai efektifitas bus, nilai kecepatan rata-rata, *Headway* dan waktu tunggu. Untuk bus DAMRI dan BRT nilai ketiganya memenuhi standart yang ada.
Dinilai dari segi efisiensi meliputi *utilisasi*, utilisasi kedua bus masih batas standart World Bank yaitu 230-260 km/hari tetapi tidak untuk standart DLLAJR sebesar 200 km/hari. Untuk kapasitas operasi, keduanya tidak memenuhi persyaratan yang ada karena tidak adanya bus cadangan sebagai ganti, ditunjukkan dengan nilai *availability* mencapai 100%. Umur kendaraan

kedua bus masih cukup bagus karena keduanya berusia kurang dari 10 tahun dan masih dibawah nilai umur ekonomisnya.

3. *Travel time* secara keseluruhan untuk bus DAMRI AC berkisar antara 71 menit hingga 112 menit 24 detik pada jam *peak* dan antara 71 menit 1 detik hingga 96 menit 4 detik pada jam *off peak*. Sedangkan *travel time* BRT berkisar antara 70 menit 50 detik hingga 100 menit pada jam *peak* dan antara 72 menit hingga 59 menit hingga 89 menit pada jam *off peak*. *Travel time* BRT lebih sedikit meskipun jarak tempuhnya lebih panjang, hal ini disebabkan jumlah titik henti yang lebih sedikit.
4. *Travel speed* rata-rata secara keseluruhan untuk bus DAMRI AC berkisar antara $11,4 \text{ km/jam}$ hingga 18 km/jam pada jam *peak* dan antara $13,2 \text{ km/jam}$ hingga $18,2 \text{ km/jam}$ pada jam *off peak*. Sedangkan *travel speed* BRT berkisar antara $17,9 \text{ km/jam}$ hingga $24,9 \text{ km/jam}$ pada jam *peak* dan antara $17,5 \text{ km/jam}$ hingga $24,9 \text{ km/jam}$ pada jam *off peak*.
5. Kinerja kedua bus apabila dinilai secara keseluruhan, menunjukkan perbedaan yang signifikan. Perbedaan paling mencolok ditunjukkan oleh nilai *load factor*. Nilai *load factor* bus DAMRI 66,2% yang berarti bahwa jumlah penumpang rata-rata yang diangkut melebihi dari setengah kapasitas kendaraan yang ditawarkan. Sedangkan BRT memiliki lebih sedikit rata-rata penumpang yang naik yaitu sebanyak 29,8%.
6. Tiap bus memiliki tingkat kompetensi yang berbeda, baik pada masing-masing trayek secara keseluruhan maupun pada ruas trayek yang sama sepanjang jalan Siliwangi hingga jalan Brigjend. Sudiarto.
7. Selisih pendapatan dengan biaya adalah laba/rugi yang diterima oleh operator. Hasil analisis data menunjukkan bahwa pendapatan bus DAMRI AC Trayek Ngaliyan-Pucang Gading lebih besar dari biaya yang harus dikeluarkan dengan nilai kelayakan sebesar 1,77. Angka tersebut menunjukkan bahwa bus DAMRI AC mengalami laba selama masa pengoperasian. Sedangkan BRT, memiliki pendapatan yang lebih kecil dari biaya dengan nilai pendapatan dibagi dengan nilai biaya bus sebesar 0,82 (kurang dari 1) maka BRT mengalami rugi selama masa operasi.

8. Tinjauan analisis tarif teoritis bus menunjukkan hasil laba-rugi yang berbeda dari tinjauan nilai kelayakan. Perhitungan tarif teoritis menunjukkan bahwa bus DAMRI AC dan BRT mengalami kerugian sepanjang masa pengoperasian.
9. Kinerja pelayanan kedua bus menurut standar total nilai bobot yang ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat berada pada kisaran “sedang” dengan nilai total 17.

5.2 Saran.

1. Perhitungan pendapatan pada penelitian ini ditinjau dari tingkat penggunaan angkutan umum dari *load factor* di lapangan.
2. Pemilihan hari dan waktu survey benar-benar diperhatikan tanpa melupakan koordinasi dengan pihak operator.
3. Perlu dilakukan evaluasi lanjut terhadap jumlah dan penempatan titik henti BRT guna meningkatkan kualitas pelayanan.
4. Penambahan armada menjadi perlu dilakukan oleh Perum bus DAMRI AC untuk melayani trayek Ngaliyan-Pucang Gading.
5. Perhitungan tarif teoritis menunjukkan bahwa tarif yang berlaku (Rp 3500) berada dibawah tarif impas (*Break Even Point*) sehingga armada mengalami kerugian. Oleh karena itu diperlukan peran pemerintah untuk menjadi penengah antara biaya yang harus dikeluarkan operator dengan kemampuan membayar masyarakat. Salah satunya dengan cara memberi subsidi.