

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Dari hasil kegiatan lapangan dan analisis yang dilakukan mengenai analisis waktu tempuh, kecepatan, frekuensi, *Load Factor* dan *Headway Time* maka dapat diketahui angkutan dengan kinerja optimal ataupun angkutan yang kinerjanya buruk. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan tersebut, dapat disimpulkan mobil penumpang trayek cabang kawasan pinggiran Kota Semarang kurang memperhatikan standar kinerja angkutan umum yang berlaku yaitu standar *World Bank* dan standar pelayanan angkutan umum menurut SK DIRJEN 687 Tahun 2002. Angkutan trayek cabang yang diteliti seharusnya mampu menyikapi tingginya permintaan transportasi di daerah pinggiran Kota Semarang, agar masyarakat lebih tertarik menggunakan angkutan umum dibandingkan dengan kendaraan pribadi.

Rata-rata hasil analisis tingkat kepuasan penumpang yaitu pelayanan mobil penumpang trayek cabang kawasan pinggiran Kota Semarang kurang memuaskan, baik dari kenyamanan penumpang terhadap kondisi fisik dan interior angkutan, kehandalan angkutan setiap saat, kecepatan dalam mencapai tempat tujuan, keselamatan dari resiko kecelakaan dan keamanan dari tindak kriminalitas didalam angkutan. Pada mobil penumpang umum trayek C.1, yaitu pelayanan kurang memuaskan disebabkan oleh banyaknya armada angkutan dengan kondisi yang sudah tidak terawat dan rusak. Sedangkan pada mobil penumpang trayek C.3, walaupun kondisi armada yang masih bagus namun penumpang merasa tidak puas dengan pelayanan yang ada, karena tingkat kehandalan angkutan yang sangat rendah mengakibatkan penumpang enggan menggunakan mobil penumpang trayek C.3.

Hasil analisis keefektifan rute trayek angkutan yaitu rute trayek sudah cukup efektif dalam melayani penumpang di daerah pinggiran Kota Semarang. Rute trayek mobil penumpang yang diteliti tidak tumpang tindih dengan rute trayek mobil penumpang lain. Rata-rata dari ke-empat rute trayek tersebut hanya bertemu dengan 2 trayek lain. Hanya pada rute trayek C.3 yang sangat tidak efektif, karena sepanjang perjalanan rute trayek mobil penumpang trayek C.3 selalu bertemu dengan rute trayek lain.

Hasil dari analisis kinerja angkutan umum yaitu kinerja mobil penumpang trayek cabang kawasan pinggiran Kota Semarang belum optimal dalam menyikapi permintaan transportasi masyarakat pinggiran. Dilihat dari indikator waktu tempuh hanya rute trayek C.9 yang memenuhi standart *World Bank* dan SK Dirjen 687 Tahun 2002, kemudian pada indikator *Load Factor* hanya rute trayek C.9 dan C.10 yang memenuhi standar, kemudian pada indikator kehandalan dan kemudahan penumpang mendapatkan angkutan yaitu pada mobil penumpang trayek C.10.

Berdasarkan tiga analisis yang telah dilakukan seperti di atas yaitu analisis tingkat kepuasan penumpang, analisis kinerja pelayanan angkutan umum dan analisis keefektifan rute trayek, tingkatan pelayanan angkutan umum yang paling baik yaitu angkutan umum trayek C.10, kemudian angkutan trayek C.9, C.1 dan angkutan umum dengan pelayanan kurang baik yaitu angkutan umum trayek C.3.

Sesuai dengan rangkuman temuan penelitian di atas dapat dikatakan penelitian ini telah menjawab tujuan dari penelitian, yaitu mengetahui apakah mobil penumpang umum trayek cabang daerah pinggiran Kota Semarang sudah berjalan dengan optimal dilihat dari kesesuaian dengan standar kinerja angkutan umum. Dalam rangka mencapai tujuan tersebut, penelitian ini juga sudah mencapai sasaran-sasaran seperti mengidentifikasi keefektifan rute tiap trayek angkutan, mengidentifikasi tingkat kepuasan penumpang terhadap kinerja angkutan umum yang ada, dan mengidentifikasi kinerja angkutan umum trayek cabang yang menghubungkan daerah pinggiran menuju pusat Kota Semarang.

5.2 Rekomendasi

Dengan melihat kondisi angkutan umum yang ada sekarang, perlu kiranya pihak pemerintah dan pengelola angkutan untuk merancang ulang kembali suatu mekanisme perencanaan angkutan umum yang lebih baik seperti memperbaiki kondisi fisik angkutan dan membatasi jumlah armada kemudian mengevaluasi rute trayek yang seharusnya tidak perlu diadakan, agar masyarakat lebih memilih untuk menggunakan angkutan umum dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Karena dengan banyaknya masyarakat yang memilih untuk menggunakan angkutan umum, maka pemakaian kendaraan pribadi akan semakin berkurang dan berkurangnya jumlah kemacetan di Kota Semarang.

Pemerintah dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan Kota Semarang, perlu mengkaji ulang terkait kondisi fisik dan kinerja angkutan umum. Kondisi fisik angkutan yang sudah tidak layak dipakai sebaiknya dilarang beroperasi, sehingga penumpang merasa nyaman dalam melakukan aktivitas perjalanan dengan armada angkutan baru yang lebih nyaman. Berikut adalah rekomendasi bagi pemerintah terhadap tiap-tiap rute angkutan Kota Semarang yang diteliti :

- **Pada angkutan umum trayek C.1**, kinerja angkutan umum memang sudah cukup baik, namun terdapat satu permasalahan yaitu kondisi fisik angkutan dan interior. Penyedia jasa sebaiknya memperbaiki armada angkutan agar penumpang tertarik dan nyaman dalam menggunakan angkutan umum, karena rute tersebut hanya dilalui oleh satu trayek yaitu trayek C.9.
- **Pada angkutan umum trayek C.3**, kinerja angkutan tersebut kurang baik, walaupun kondisi fisik dan interior sudah cukup baik. Dilihat dari waktu tunggu atau *Headway Time* yang sangat lama, ditambah lagi tingkat isian penumpang yang rendah dan tidak efektifnya rute

angkutan tersebut, sebaiknya Pemerintah Kota Semarang menghapuskan rute trayek ini, karena selama perjalanan terdapat beberapa rute yang menabrak selama perjalanan trayek tersebut dan mengakibatkan terjadi penumpukan angkutan umum.

- **Pada angkutan umum trayek C.9**, rata-rata kinerjanya memang sudah baik, namun jumlah penumpang belum memenuhi standart yang berlaku. Penyedia jasa transportasi angkutan umum sebaiknya tetap meremajakan armada yang hampir bobrok, agar penumpang tertarik menggunakan angkutan umum dan mengutamakan menggunakan angkutan umum dibandingkan dengan kendaraan pribadi dalam pemenuhan kegiatan sehari-hari.
- **Pada angkutan umum trayek C.10**, rata-rata kinerjanya memang sudah baik, namun jumlah penumpang juga belum memenuhi standart *World Bank*. Hal ini dipengaruhi oleh jumlah armada trayek yang banyak dan jumlah kedatangan yang hanya selisih satu menit membuat tidak maksimalnya dalam mengangkut penumpang. Sebaiknya pemerintah membatasi jumlah armada pada trayek ini agar dalam sekali perjalanan penumpang yang diangkut bisa diatas 70% dan agar tidak terjadi penumpukan angkutan umum di ruas jalan.