
BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari analisis data yang dilakukan terhadap hasil survey dilapangan, maka dapat diambil beberapa kesimpulan, yaitu :

1. *Headway* rata-rata *busway* yang terjadi di lapangan cukup ideal, yaitu 4,20 menit. Hal ini sesuai dengan rencana sistem operasi *busway* yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Republik Indonesia, yaitu 1,5 sampai dengan 5 menit (Tabel 3.2). *Headway* rata-rata tersebut membuat penumpang tidak terlalu lama dalam menunggu kedatangan *busway*, sehingga pelayanan dalam hal waktu dapat terjaga. Perhitungan *headway* rata-rata menggunakan cara rata-rata biasa, namun ada cara yang lebih baik lagi yaitu dengan cara optimasi.
2. Waktu perjalanan *busway* rata-rata dapat ditempuh selama 40,48 menit. Hal ini sesuai dengan standar pelayanan (tabel 3.1) dimana waktu perjalanan rata-rata 1 sampai 1,5 jam untuk sekali putaran.
3. *Load factor* penumpang rata-rata *busway* pada hari Selasa, Jum'at, Sabtu maupun Minggu masih dibawah 70%. Hal ini mengindikasikan bahwa tingkat pelayanan pelayanan *busway* masih cukup baik.
4. Jumlah armada yang dibutuhkan pada jam normal sebesar 22 armada, sementara jumlah armada yang dibutuhkan pada jam sibuk meningkat

menjadi 33 armada. Jumlah armada yang dibutuhkan masih jauh dibawah jumlah armada yang beroperasi menurut data dari Departemen Perhubungan, yaitu sebanyak 48 buah. Hal ini menimbulkan kurang efisiennya kinerja *busway*. Kelebihan armada yang cukup signifikan tersebut akan mempengaruhi waktu *headway* yang terjadi dilapangan.

6.2 Saran

1. Pada beberapa halte, *time keeper* perlu ditambahkan untuk mengontrol kestabilan *headway*. Sebab selama penelitian, surveyor melihat hampir di setiap halte dimana petugas keamanan halte merangkap fungsi sebagai *time keeper*.
2. Jumlah armada untuk *busway* perlu dikurangi, demi menjaga efektifitas kinerja *busway* itu sendiri.
3. Pengaturan bis yang beroperasi harus diatur secara baik untuk mendapatkan *headway* yang teratur, sehingga jadwal keberangkatan dan kedatangan dapat diatur.
4. Untuk perhitungan *headway*, sebaiknya digunakan optimasi agar mendapatkan data yang lebih akurat
5. Diperlukan pelaksanaan kembali survey sejenis untuk mendapatkan data yang lebih akurat dan juga untuk koridor *busway* selanjutnya yang akan dilaksanakan segera.