

## BAB VI

### SIMPULAN DAN SARAN

#### 1.1 SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis pada bus angkutan perdesaan Jalur A3 jurusan Terminal Jombor – Terminal Prambanan dan Jalur D6 jurusan Terminal Jombor – Maguwo dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut .

1. Kinerja angkutan perdesaan Jalur A3 jurusan Terminal Jombor – Terminal Prambanan selama 3 hari masa survei sebagai berikut :
  - a. Waktu sirkulasi sebesar 3,81 jam melebihi batas standar kinerja yang ditetapkan yaitu sebesar 1 – 3 jam.
  - b. Kecepatan perjalanan sebesar 20,26 menit sesuai standar ditetapkan yaitu sebesar 10 - 25 km/jam,
  - c. Waktu antara (*headway*) 24,61 menit melebihi batas standar kinerja yang ditetapkan yaitu sebesar 5 – 10 menit.
  - d. Faktor muat (*load factor*) 28,35% berada di bawah standar yang ditetapkan yaitu sebesar 70%.
  - e. Ketersediaan kendaraan (*availability*) 47,62% berada di bawah standar yang ditetapkan yaitu sebesar 80%.
  - f. Karakteristik pengguna angkutan perdesaan Jalur A3 didominasi oleh penumpang berjenis kelamin perempuan dengan rentang usia 20 – 30 tahun, jenis pekerjaan swasta (ibu rumah tangga, pedagang, buruh dll), maksud perjalanan yaitu untuk bekerja, dengan penghasilan 500rb s/d 1 jt perbulan dan kepemilikan kendaraan bermotor rata-rata 1 unit. Jarak lokasi asal dengan terminal rata-rata 300-500 meter, rata – rata tidak melakukan pergantian moda transportasi, dengan waktu menunggu kendaraan 10 – 20 menit dan mayoritas sarana yang digunakan menuju halte/terminal yaitu dengan berjalan kaki.
  - g. Tingkat kepuasan penumpang angkutan perdesaan Jalur A3 dari segi keamanan terhadap tindak kejahatan copet belum aman dan pengemudi tidak berseragam, dari segi keselamatan sopir bus mengemudi dengan

baik namun kondisi bus tidak layak dan fasilitas keselamatan pendukung tidak tersedia, dari segi kenyamanan tata letak dan kondisi tempat duduk memadai namun kebersihan bus masih kurang, dari segi keteraturan informasi jadwal kedatangan dan keberangkatan bus tidak jelas dan angkutan tidak kerap melakukan ngetem di jalan, dari segi keterjangkauan biaya ongkos perjalanan sesuai dengan kualitas yang didapatkan namun angkutan sulit ditemui baik di jalan maupun di terminal.

2. Kinerja angkutan perdesaan Jalur A3 jurusan Terminal Jombor – Terminal Prambanan secara umum masih di kategorikan buruk karena belum memenuhi standar kinerja yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan Darat. Skenario alternatif perbaikan dengan memecah rute/trayek menjadi 2 buah trayek baru,
  - a. Hasil skenario alternatif perbaikan 1 dengan asumsi menggunakan *load factor* ekisting sebesar 28% dan menggunakan jenis kendaraan bus kecil didapat waktu sirkulasi 228 menit, kecepatan perjalanan 20,26 km/jam, waktu antara 10 menit, dengan 54 penumpang/hari, kebutuhan armada 31 unit pada waktu sirkulasi dan 25 unit pada waktu sibuk.
  - b. Hasil skenario alternatif perbaikan 2 dengan asumsi menggunakan *load factor* perhitungan demand sebesar 46,9 % dan menggunakan jenis kendaraan bus kecil didapat, trayek dipecah menjadi 2 trayek baru, Trayek A3-A (Terminal Jombor-Tajem) didapat waktu sirkulasi 132 menit, kecepatan perjalanan 18,25 km/jam, waktu antara 10 menit, dengan 90 penumpang/hari, kebutuhan armada 13 unit pada waktu sirkulasi dan 24 unit pada waktu sibuk, Trayek A3-B (Tajem-Terminal Prambanan) didapat waktu sirkulasi 144 menit, kecepatan perjalanan 21,55 km/jam, waktu antara 10 menit, dengan 90 penumpang/hari, kebutuhan armada 14 unit pada waktu sirkulasi dan 23 unit pada waktu sibuk.

- c. Hasil skenario alternatif perbaikan 3 dengan asumsi menggunakan *load factor* sesuai SK Ditjen perhubungan Darat (2002) sebesar 70 % dan menggunakan jenis kendaraan bus sedang didapat, Trayek A3-A (Terminal Jombor-Tajem) didapat waktu sirkulasi 132 menit, kecepatan perjalanan 18,25 km/jam, waktu antara 10 menit, dengan 252 penumpang/hari, kebutuhan armada 13 unit pada waktu sirkulasi dan 24 unit pada waktu sibuk, Trayek A3-B (Tajem-Terminal Prambanan) didapat waktu sirkulasi 144 menit, kecepatan perjalanan 21,55 km/jam, waktu antara 10 menit, dengan 252 penumpang/hari, kebutuhan armada 14 unit pada waktu sirkulasi dan 23 unit pada waktu sibuk.
  - d. Rute/trayek hasil analisis *overlapping* menyisakan trayek A3 – B jurusan Tajem – Terminal Prambanan dengan Total jarak tempuh 41,6 km.
3. Kinerja angkutan perdesaan Jalur D6 jurusan Terminal Jombor – Maguwo selama 3 hari masa survei sebagai berikut :
- a. Waktu sirkulasi sebesar 1,91 jam sesuai standar kinerja yang ditetapkan yaitu sebesar 1 – 3 jam,
  - b. Kecepatan perjalanan sebesar 16,02 km/jam sesuai standar ditetapkan yaitu sebesar 10 - 25 km/jam,
  - c. Waktu antara (*headway*) 11,60 menit melebihi batas standar kinerja yang ditetapkan yaitu sebesar 5 – 10 menit,
  - d. Faktor muat (*load factor*) 44,83% berada di bawah standar yang ditetapkan yaitu sebesar 70%,
  - e. Ketersediaan kendaraan (*availability*) 60% berada di bawah standar yang ditetapkan yaitu sebesar 80%,
  - f. Karakteristik pengguna angkutan perdesaan Jalur D6 didominasi oleh penumpang berjenis kelamin perempuan dengan rentang usia 20 – 30 tahun, jenis pekerjaan swasta (ibu rumah tangga, pedagang, buruh dll), maksud perjalanan yaitu untuk bekerja, dengan penghasilan < 500rb perbulan dan rata-rata tidak memiliki kendaraan bermotor, hal ini diidentifikasi bahwa rata-rata penumpang adalah pelajar. Jarak lokasi asal dengan terminal rata-rata 0 - 300 meter, rata – rata tidak

melakukan pergantian moda transportasi, dengan waktu menunggu kendaraan 0 – 10 menit dan mayoritas sarana yang digunakan menuju terminal yaitu dengan berjalan kaki.

- g. Tingkat kepuasan penumpang angkutan perdesaan Jalur D6 dari segi keamanan terhadap tindak kejahatan copet belum aman dan pengemudi tidak berseragam, dari segi keselamatan sopir bus mengemudi dengan baik namun kondisi bus tidak layak dan fasilitas keselamatan pendukung tidak tersedia, dari segi kenyamanan tata letak dan kondisi tempat duduk memadai namun kebersihan bus masih kurang, dari segi keteraturan informasi jadwal kedatangan dan keberangkatan bus tidak jelas dan angkutan tidak kerap melakukan ngetem di jalan, dari segi keterjangkauan biaya ongkos perjalanan sesuai dengan kualitas yang didapatkan namun angkutan sulit ditemui baik di jalan maupun di terminal.

- 4. Kinerja angkutan perdesaan Jalur D6 jurusan Terminal Jombor – Maguwo secara umum masih di kategorikan sedang karena masih terdapat beberapa parameter yang belum memenuhi standar kinerja yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan Darat.

- a. Hasil skenario alternatif perbaikan 1 dengan asumsi menggunakan *load factor* ekisting sebesar 44,8% dan menggunakan jenis kendaraan bus kecil didapat waktu sirkulasi 115,2 menit, kecepatan perjalanan 16 km/jam, waktu antara 10 menit, dengan 111 penumpang/hari, kebutuhan armada 10 unit pada waktu sirkulasi dan 21 unit pada waktu sibuk.
- b. Hasil skenario alternatif perbaikan 2 dengan asumsi menggunakan *load factor* perhitungan demand sebesar 59,4% dan menggunakan jenis kendaraan bus kecil didapat waktu sirkulasi 115,2 menit, kecepatan perjalanan 16 km/jam, waktu antara 10 menit, dengan 171 penumpang/hari, kebutuhan armada 12 unit pada waktu sirkulasi dan 25 unit pada waktu sibuk,

- c. Hasil skenario alternatif perbaikan 3 dengan asumsi menggunakan *load factor* sesuai SK Ditjen perhubungan Darat (2002) sebesar 70 % dan menggunakan jenis kendaraan bus sedang didapat waktu sirkulasi 115,2 menit, kecepatan perjalanan 16 km/jam, waktu antara 10 menit, dengan 378 penumpang/hari, kebutuhan armada 12 unit pada waktu sirkulasi dan 25 unit pada waktu sibuk,
- d. Rute/trayek hasil analisis *overlapping* angkutan perdesaan Jalur D6 mengalami 100% *overlapping* sehingga jalur dihapus atau dirubah rutenya.

## 1.2 SARAN

Bedasarkan hasil penelitian di lapangan dan pengolahan data, maka penyusun memberikan saran sebagai berikut.

1. Perlu adanya penelitian lebih lanjut untuk menganalisis faktor – faktor lain yang mempengaruhi kinerja angkutan umum, seperti faktor tarif, faktor biaya operasional, faktor umur kendaraan dan sebagainya agar pemecahan masalah tentang kinerja angkutan umum perdesaan baik Jalur A3 dan Jalur D6 dapat dilakukan dengan baik,
2. Dicari alternatif pemecahan masalah lain yang mampu memecahkan masalah kinerja angkutan bus sesuai dengan standar kinerja yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat agar kinerja angkutan umum dapat terpenuhi pada setiap variabel kerjanya,
3. Penelitian ini dapat dikembangkan lebih lanjut tentang kinerja angkutan umum di lokasi lain untuk menyelesaikan permasalahan angkutan umum.