

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Memakai asumsi penggunaan angkutan bis kota lainnya untuk penumpang bis yang *load factor*-nya lebih dari 100% tetapi kurang dari 110% dan menghitung kelebihan *load factor* yang mencapai lebih dari 110% untuk mengatur *headway* sehingga kebutuhan jumlah armada di jam sibuk dapat diketahui.
2. Waktu tempuh perjalanan rute Terboyo – Mangkang (PP) berkisar antara 65 sampai 85 menit untuk satu *trip*.
3. Jumlah bis yang dibutuhkan selama satu hari penuh yaitu dari pukul 06.00 – 20.00 adalah 19 armada di jam normal dan terdapat penambahan armada sebanyak 5 buah di jam sibuk.
4. Hasil pengamatan lapangan, segmen tersibuk adalah di segmen III yaitu ruas jalan Pemuda karena terdapat pusat pertokoan, sekolah dan perkantoran di sepanjang jalan tersebut. Berbeda dengan hasil perhitungan dari survei di dalam bis, segmen tersibuk justru terdapat di ruas jalan Sudirman. Perbedaan ini disebabkan oleh panjangnya ruas jalan Pemuda yaitu 2,25 km tetapi pengamatan tidak dibagi menjadi beberapa segmen. Seperti yang telah diuraikan di bab sebelumnya bahwa jalan Pemuda merupakan daerah padat perkotaan sehingga banyak masyarakat yang beraktifitas di ruas jalan tersebut. Data hasil survei di ruas jalan ini hanya

dapat menunjukkan jumlah penumpang yang tersisa di dalam bis pada akhir ruas jalan Pemuda. Padahal aktifitas naik turun penumpang di sepanjang jalan tersebut sangat banyak sehingga *load factor* yang muncul adalah kecil. Berbeda dengan jalan Sudirman yang relatif pendek walau aktifitas naik turun penumpang tidak sebanyak di jalan Pemuda, namun hasil perhitungan *load factor* menjadi lebih besar.

5. *Load factor* lebih dari 100% menunjukkan tingkat pelayanan yang rendah karena tingkat kenyamanan penumpang berkurang akibat *over load* muatan.
6. Perbedaan panjang ruas jalan di segmen II pada rute Terboyo – Mangkang dengan rute Mangkang – Terboyo disebabkan oleh pelayanan ruas jalan di segmen tersebut hanya untuk satu arah sehingga dilakukan penggabungan beberapa ruas jalan menjadi satu segmen dengan jarak yang berbeda.
7. Jumlah halte atau *bus stop* disepanjang jalan jalur 2 adalah sebanyak 28 halte, 3 halte dengan teluk bis, 1 bus stop dengan teluk bis dan 7 *bus stop* dengan pemberian teluk bis di beberapa tempat.
8. Terdapat beberapa halte yang tidak dioptimalkan penggunaannya seperti halte yang berada di jalan Walisongo.
9. Terdapat pula beberapa tempat yang tidak dilengkapi dengan fasilitas *bus stop* atau halte walaupun bis berhenti cukup lama untuk menaikturunkan penumpang seperti di jalan Pemuda tepatnya 120 meter dari perempatan pertama jalan Pemuda arah Mangkang.

10. Perhitungan *headway* rencana menggunakan *load factor* sebesar 70% sesuai dengan peraturan pemerintah No. 14 tahun 1993 pasal 28.
11. Perhitungan *headway* per segmen hanya digunakan untuk membantu perhitungan kebutuhan jumlah armada di tiap segmen.
12. Jumlah armada yang muncul di tiap segmen merupakan jumlah kebutuhan di waktu-waktu *surveyor* melakukan penelitian sehingga kebutuhan di tiap segmen ditambah untuk mendapatkan kebutuhan selama sehari.
13. Jadwal kedatangan dan keberangkatan bis DAMRI Jalur 2 dihitung per segmen berdasarkan jumlah armada, *headway*, waktu henti, dan kecepatan per segmen.
14. Perhitungan jadwal kedatangan dan keberangkatan menggunakan jumlah armada pada jam sibuk, untuk mengantisipasi perkembangan pembangunan dan pertumbuhan di sektor transportasi.

B. Saran

1. Perlu pembagian segmen yang lebih banyak dengan panjang yang relatif pendek untuk daerah padat atau pusat kota agar perhitungan *load factor* lebih teliti.
2. Perlu pengambilan sampel yang lebih banyak untuk survei dalam bus agar perhitungan kebutuhan jumlah armada dan waktu tempuh lebih mendekati kenyataan di lapangan.
3. Perlu memperhatikan aktifitas naik turun penumpang yang menggunakan angkutan bus kota lainnya di daerah sepanjang rute jalur 2.

4. Perlu pengawasan terhadap supir dan kondektur bis DAMRI untuk tidak mengganti trayek resmi di jam-jam tertentu sehingga tidak terjadi kelebihan armada di satu jalur saja.
5. Perlu kedisiplinan *timer* atau pencatat waktu di terminal asal dan tujuan untuk mencatat waktu kedatangan dan keberangkatan bis dengan benar sehingga evaluasi pelayanan waktu oleh DAMRI selalu dapat dipantau.
6. Perlu peningkatan kedisiplinan calon penumpang untuk selalu menggunakan halte sebagai tempat menunggu bis sehingga supir bis tidak 'terpaksa' berhenti di sembarang tempat untuk menaikkan penumpang dan kemacetan atau kecelakaan lalu lintas dapat diminimalisir.
7. Perlu kedisiplinan yang tinggi oleh supir dan kondektur bis untuk mentaati waktu yang ditetapkan agar pelayanan lebih optimal.
8. Perlu mengaktifkan jadwal bis kota agar calon penumpang dapat mengetahui secara pasti jam kedatangan dan keberangkatan bis.
9. Perlu koordinasi yang jelas antar instansi pemerintah yang menangani permasalahan transportasi darat khususnya bis kota seperti Dinas Perhubungan, DLLAJ, dan Perum DAMRI agar tidak terjadi kesalahan penerimaan informasi.