

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, dapat di ambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Kinerja *load factor* pada Bus Trans Padang Koridor VI yang sudah memenuhi batas minimal pedoman teknis adalah pada hari kerja di jam sibuk pagi dengan nilai tertinggi nya yaitu 95%. Hal ini terjadi dikarenakan pada jam sibuk pagi di hari kerja mahasiswa banyak menggunakan bus untuk pergi ke Universitas Andalas. Pada hari libur tidak pernah ada yang mencapai batas standar dikarenakan koridor vi ini adalah rute menuju kampus yang dimana jika hari libur, penumpang yang didominasi mahasiswa tidak berpergian.
2. Untuk kinerja waktu antara (*headway*) masih belum konsisten, dikarenakan nilai *headway* lebih dominan berada di luar rentang pedoman teknis yaitu 5-10 menit. Namun tidak jarang juga nilai *headway* yang masih berada pada rentang pedoman teknis. Nilai *headway* yang paling jauh dari batas adalah 27 menit. Oleh karena itu, nilai rata-rata untuk *headway* masih berada di atas batas pedoman teknis yaitu 12 menit.
3. Waktu tunggu memiliki batas yaitu 5-10 menit. Untuk Bus Trans Padang Koridor VI ini, nilai waktu tunggu rata-rata yang dibutuhkan penumpang untuk menunggu bus sudah sesuai

dengan pedoman teknis yang berlaku yaitu sebesar 6 menit. Hal ini berarti bahwa penumpang tidak akan membutuhkan waktu yang lama untuk menunggu bus di halte.

4. Waktu perjalanan rata-rata yang ditempuh untuk rute CGV-PNP dan PNP-CGV dengan nilai 45,42 menit masih lebih cepat dibandingkan pedoman teknis yaitu 60-90 menit di jam normal. Namun di jam sibuk sore rute CGV-PNP pada hari libur, waktu perjalanannya mencapai 68,08 menit dikarenakan di waktu tersebut sering terjadi kemacetan terutama di rute antara halte CGV menuju halte Bumi Putera.
5. Untuk waktu henti rata-rata pada bus ini yaitu 13,19 menit juga masih melewati batas pedoman teknis yang berlaku yaitu 4-6 menit. Namun ada saat dimana waktu henti ini memasuki rentang pedoman teknis sebesar 4,35 menit pada jam sibuk sore rute PNP-CGV.
6. Jumlah armada yang sudah beroperasi masih setengah dari pedoman teknis. Walaupun baru 10 unit armada yang dioperasikan, PSM telah memanajemenkan bus untuk beroperasi sebanyak 6 putaran.
7. Pedoman untuk kecepatan kendaraan pada jalan kolektor yaitu minimal 20 km/jam. Dari hasil survei, kecepatan bus rata-rata sudah berada diatas batas minimal pada pedoman teknis dengan nilai 23,57 km/jam.
8. Pedoman untuk kapasitas kendaraan pada bus sedang yaitu 30 penumpang. Bus Trans Padang Koridor VI ini sudah memenuhi

pedoman teknis yang berlaku, karena untuk 1 bus nya dapat mengangkut 40 penumpang.

9. Waktu sirkulasi rata-rata bus ini adalah 117,82 menit, sedangkan pedoman yang berlaku yaitu 105 menit. Dilihat dari data, waktu sirkulasi untuk Bus Trans Padang Koridor VI melebihi batas pedoman teknis yang berlaku.

Dari seluruh kinerja Bus Trans Padang Koridor VI yang meliputi *load factor*, *headway*, waktu tunggu, waktu perjalanan, waktu henti, jumlah armada, kecepatan kendaraan, kapasitas kendaraan dan waktu sirkulasi, jika dilihat sesuai dengan Pedoman Teknis Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002 sudah dapat dikatakan bagus, namun belum konsisten.

6.2 Saran

1. Diharapkan pihak Perumda PSM dapat memperbaiki manajemen waktu Bus Trans Padang Koridor VI agar nilai *headway*, waktu henti, dan *cycle time* pada pengoperasian bus dapat sesuai Pedoman Teknis Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Manajemen waktu disarankan supaya tidak terlalu lama menggunakan waktu istirahat operasional, sebaiknya dilakukan selama 4-6 menit. Dengan memanajemenkan waktu istirahat operasional dengan baik, maka akan berpengaruh kepada nilai *headway* dan juga *cycle time*.

2. Mempertimbangkan penambahan jumlah tempat perhentian dikarenakan ada beberapa tempat pemberhentian yang jaraknya sangat jauh, contohnya jarak antara simpang kapala koto dan simpang batu busuk yaitu 1390 meter. Sebaiknya jarak antar tempat pemberhentian yaitu 300-500 meter seperti yang ada pada pedoman teknis perkerjasama tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum.
3. Diharapkan untuk penelitian selanjutnya, ketika survei dinamis supaya mengikuti penumpang saat melakukan transit bus. Hal ini supaya tidak terjadi kekeliruan untuk penumpang yang naik dan turun.

