

## BAB VI

### PENUTUP

#### 6.1. Kesimpulan

Berikut kesimpulan yang didapatkan dari penelitian ini:

1. Dari data jadwal eksisting kedatangan dan keberangkatan BRT Trans Padang dapat diamati bahwa waktu perjalanan bus bervariasi. Dari data-data tersebut dapat diketahui besarnya *headway* bus, *terminal time* bus untuk permodelan simulasi jadwal Bus Trans Padang Koridor I.

*Headway* yang didapat dengan frekuensi terbesar terjadi pada jam sibuk operasional dengan jumlah total 20 bus, rata-rata *headway* sebesar 7 menit 06 detik. Frekuensi bus terendah terjadi pada jam tidak sibuk dengan jumlah total bus 15 armada, dengan rata-rata *headway* sebesar 8 menit 33 detik. Dan waktu terminal merupakan bagian dari waktu tempuh bus, dimana waktu di terminal adalah pada saat pemberhentian akhir bus di Batas Kota dan Imam Bonjol.

2. Kesesuaian jadwal bus dengan realita dapat ditinjau dengan grafik *trajectory*. Pertama jadwal eksisting keberangkatan bus dari setiap halte yang telah diperoleh di plot kan pada grafik *trajectory*. Selanjutnya jadwal rencana bus dalam penelitian ini yang dimodelkan dari

rata-rata selisih waktu antar jarak pada masing-masing halte pada setiap trip dan bus yang melewati halte tersebut dan asumsi bahwa jadwal awal pergerakan masing-masing bus sama dengan jadwal bus memulai perjalanan, kemudian jadwal rencana ini di plotkan pada grafik *trajectory*.

Keberangkatan pada setiap bus dibandingkan perbedaannya antara jadwal sebenarnya dan jadwal rencana bus. Diperoleh bahwa bus bergerak lebih lambat atau lebih cepat dengan waktu yang bervariasi dari perbandingan tersebut. Hal ini disebabkan jumlah penumpang naik dan turun yang tidak tetap pada setiap halte serta kecepatan bus. Namun, juga terdapat beberapa bus beroperasi sesuai jadwal rencana.

Interval jadwal rencana dan jadwal sebenarnya ini diolah menjadi distribusi keberangkatan bus yang memperlihatkan persentase keterlambatan dan waktu keberangkatan yang lebih cepat berdasarkan data dan pembacaan *trajectory*. Dilihat bahwa persentase bus besar yang tepat waktu lebih besar dari 80% dan dapat dikatakan bus berhasil dalam pengoptimalan pengoperasiannya. Berbanding terbalik dengan bus sedang yang mempunyai persentase ketepatan waktu yang kurang dari 80%, dapat dikatakan armana Bus Sedang Trans Padang kurang bisa menjaga pengoptimalan

pengoperasiannya.

3. Penyusunan jadwal keberangkatan Bus Trans Padang ini dimodelkan mendekati dengan jadwal yang disesuaikan dengan kondisi *real* di lapangan saat survei dilakukan, permodelan simulasi direncanakan berdasarkan rerata selisih waktu tiap trip, waktu antar/*headway* bus, dan waktu terminal bus/*terminal time* pada halte pemberhentian yang telah dihitung sebelumnya. Sehingga dihasilkan *time table* Bus Trans Padang.

Pengoperasian sistem *bus rapid transit* di Kota Padang yang beroperasi sejak awal tahun 2014 ini, Trans Padang dinilai sudah cukup optimal dalam pengoperasiannya. Dapat dilihat dari rata-rata waktu antara dan waktu tunggu yang telah memenuhi standar yang memenuhi standar yang ditetapkan World Bank dan Dirjen Perhubungan Darat. Serta *reliability* dari *time table* Bus Trans Padang yang mendekati 80% pada bus sedang serta melebihi 80% pada bus besar.

## 6.2. Saran

Berikut saran yang dianjurkan dari penelitian ini:

1. Bagi pemerintah yaitu Dinas Perhubungan, agar lebih meningkatkan optimalisasi operasional bus yang belum memenuhi standar dengan menambah armada BRT Trans Padang, sehingga dapat meningkatkan frekuensi layanan, sehingga mengurangi *headway* sehingga mengurangi waktu tunggu dan mengurangi penumpukan penumpang

pada setiap halte dan di atas bus, dan dapat menyebabkan pengguna kendaraan pribadi dapat berpindah menjadi pengguna angkutan massal di Kota Padang.

2. Bagi penyedia jasa agar mempublikasikan *time table* bus pada setiap halte ke media yang dapat dijangkau dengan mudah oleh penumpang, agar calon penumpang mendapatkan informasi dan dapat memprediksi keberangkatan bus di tiap halte.
3. Bagi peneliti selanjutnya disarankan agar memperluas lingkupan penelitian terhadap kinerja operasional BRT Trans Padang dan lebih mempersiapkan secara matang keperluan penelitian guna data yang diperoleh dan diolah lebih akurat.

