

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

1.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Jarak Perjalanan

Bus Trans Padang Koridor III melakukan satu putaran perjalanan dengan jarak total 36 km. Menurut standar *World Bank*, total jarak perjalanan yang diharapkan adalah antara 230-260 km/kendaraan/hari. Namun, bus tersebut hanya mencapai 217 km/kendaraan/hari dengan melakukan enam putaran dalam sehari. Dengan demikian, penulis dapat menarik kesimpulan bahwa jarak perjalanan bus harian belum dapat memenuhi standar *World Bank*.

2. Kecepatan Bus dan Waktu Tempuh Kendaraan

Terdapat beberapa variasi waktu untuk satu kali putaran bus trans padang koridor III. Pada pagi hari waktu untuk satu kali putaran yaitu 1 jam 29 menit 48 detik, untuk siang hari 1 jam 25 menit 01 detik dan untuk sore hari 1 jam 32 menit 49 detik. Berdasarkan hasil yang telah di dapatkan, secara keseluruhan bus tp pada koridor 3 memenuhi waktu perjalanan rata-rata yang telah ditetapkan oleh Standar *World Bank*, yaitu rata-rata = 1-1,5 jam dan maksimum = 2-3 jam.

Kecepatan rata-rata bus Trans Padang koridor III pada rute RTH Imam Bonjol-Siti Rahmah pada pagi hari bus belum memenuhi Standar *World Bank*, namun pada siang dan sore hari sudah memenuhi. Sedangkan kecepatan rata-rata bus Trans Padang koridor III rute Siti Rahmah-RTH Imam Bonjol sudah memenuhi standar yang ditetapkan oleh *world bank* pada ketiga variasi waktu (pagi, siang, dan malam) yaitu minimal 25 km/jam.

3. Waktu antara (*Headway*)

Waktu antara (*headway*) rata - rata pada rute RTH Imam Bonjol-RS Siti Rahmah adalah 12 menit 00 detik, sedangkan waktu antara (*headway*) rata-rata pada rute RS Siti Rahmah-RTH Imam Bonjol adalah 11 menit 53 detik. Jika kita membandingkannya dengan standar *world bank* yang telah ditetapkan dengan waktu antara rata-rata sebesar 10-20 menit, dapat disimpulkan bahwa kedua rute tersebut memenuhi standar yang ditetapkan. Namun, perlu diperhatikan bahwa terdapat

beberapa frekuensi di luar rentang waktu yang diharapkan, yaitu waktu yang lebih dari 20 menit dan ada waktu yang kurang dari 10 menit. Meskipun jumlahnya tidak signifikan, variasi ini menunjukkan bahwa adanya ketidaksesuaian dalam interval waktu antara kedatangan bus pada beberapa kesempatan. Namun demikian, pada rute RTH Imam Bonjol-RS Siti Rahmah dan RS Siti Rahmah-RTH Imam Bonjol, bus Trans Padang Koridor III cenderung mematuhi standar rata-rata waktu tunggu yang diharapkan. Ini menunjukkan adanya usaha untuk menjaga ketersediaan layanan transportasi publik yang teratur dan memadai bagi pengguna bus Trans Padang Koridor III.

4. Okupansi Kendaraan (*Load Factor*)

Load factor pada bus Trans Padang Koridor III rute RTH Imam Bonjol-RS Siti Rahmah dan RS Siti Rahmah-RTH Imam Bonjol belum memenuhi standar *world bank* yang telah ditetapkan sebesar 70%. Pada rute RTH Imam Bonjol-RS Siti Rahmah *Load Factor* pada pagi hari yaitu 0,79%, pada siang hari yaitu 3,03%, dan pada sore hari yaitu 1,84%. Ketiga waktu menunjukkan bahwa *load factor* rata-rata berada di bawah standar *world bank*, hal ini menunjukkan bahwa kendaraan masih memiliki kapasitas yang cukup untuk menampung penumpang dengan baik, serta masih ada ruang kosong yang tersedia di dalam bus. Sementara itu, pada rute RS Siti Rahmah-RTH Imam Bonjol, *load factor* pada pagi hari adalah 33,33%, pada siang hari adalah 3,34%, dan pada sore hari adalah 0,67%. Hal ini menunjukkan bahwa kendaraan pada rute ini juga masih memiliki kapasitas yang cukup untuk menampung penumpang dengan baik. Kesimpulannya, *load factor* pada bus Trans Padang Koridor III pada kedua rute tersebut perlu di tingkatkan lagi karena Belum memenuhi batas minimum untuk okupansi (*load factor*) yang ditetapkan oleh standar *world bank* adalah 70%. Hal ini menunjukkan bahwa pengelola Bus Trans Padang harus lebih aktif lagi dalam menarik pelanggan atau masyarakat untuk menaiki Bus Trans Padang Koridor III dengan cara salah satunya dengan mempromosikan atau mensosialisasikan ke masyarakat.

5.2 Saran

1. Dilakukan pengawasan dan evaluasi terhadap pola perjalanan, jadwal pengoperasionalan dan pengaturan rute agar meningkatkan pelayanan yang baik untuk penumpang serta memperpendek jarak perjalanan bus.
2. Melihat kecepatan rata" bus selama perjalanan agar memastikan kenyamanan penumpang dan memenuhi standar kecepatan yang telah ditetapkan oleh world bank.
3. Dengan mengoptimalkan manajemen lalu lintas, memperbaiki kondisi jalan, dan mengoptimalkan sinkronisasi bus-lampu lalu lintas, Bus Trans Padang Koridor III akan meningkatkan kecepatan dan memberikan perjalanan yang lebih lancar dan efisien bagi penumpang.
4. Sebaiknya penumpang dikenakan 1 kali tarif bayar ketika menaiki Bus Trans Padang, baik itu dari Tengah rute maupun dari titik awal rute (RTH Imam Bonjol), karena menurut saya penumpang masi dalam satu rute perjalanan dan seharusnya belum di kenakan tarif lagi jika penumpang berhenti di halte setelah BRI Siteba. Dan jika di berlakukan 1 kali tarif untuk 1 kali putaran perjalanan mungkin dapat menambah minat orang untuk menaiki Trans padang, karena tidak sedikit orang menaiki Trans Padang untuk pergi jalan-jalan menikmati pemandangan, apalagi untuk Bus Trans Padang Koridor III ini melewati Pantai yang mana banyak orang yang ingin melihatnya.
5. Mensosialisasikan Bus Trans Padang Koridor III kepada masyarakat agar masyarakat tau bahwa terdapat Bus Trans Padang Koridor III ini, dan juga untuk menambah pengetahuan tentang kesadaran berkendara serta meningkatkan minat masyarakat untuk menaiki Bus Trans Padang guna mengurangi penggunaan mobil pribadi dan beralih ke transportasi umum yang lebih ramah lingkungan.