

## **BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **5.1. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil pengolahan dan analisis data pada bab sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan:

1. Berdasarkan Pedoman Teknis Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002, evaluasi kinerja operasional Bus Trans Padang Koridor III secara umum telah memenuhi pada aspek kapasitas kendaraan (40 penumpang), faktor muat (20% rute pergi dan 27% rute pulang), waktu tunggu (6 menit), waktu perjalanan (101 menit), dan kecepatan kendaraan (26 km/jam). Namun, aspek jumlah armada (10 unit), waktu antara (12 menit), dan waktu henti (13 menit) masih belum memenuhi. Meskipun jumlah armada belum memenuhi pedoman teknis, ketersediaan unit saat ini dinilai masih mencukupi untuk melayani penumpang karena rata-rata faktor muat masih di bawah 70%.
2. Rute pulang Bus Trans Padang Koridor III memiliki jarak tempuh yang lebih panjang (19,55 km), waktu tempuh yang lebih lama, dan kecepatan bus yang lebih rendah, di sisi lain rute pulang menarik lebih banyak penumpang di daerah halte deviasi (28%) dibandingkan rute pergi. Secara statistik deviasi ini tidak memberikan pengaruh signifikan yang mengganggu kinerja operasional secara keseluruhan.
3. Pengaruh deviasi perjalanan pergi dan pulang terhadap kinerja operasional adalah tidak ada hubungan yang signifikan antara dua variabel perjalanan penumpang. Hal ini menandakan bahwa penumpang bus yang naik di daerah halte deviasi tidak signifikan mempengaruhi perjalanan bus.
4. Adanya deviasi rute pergi dan pulang Bus Trans Padang Koridor III tidak signifikan mempengaruhi operasional bus dan penumpang bus tetap memilih menaiki bus ini untuk perjalanan pergi dan pulang. Penumpang yang naik dari daerah rute deviasi lebih banyak menggunakan bus walaupun harus transit di halte terakhir untuk melanjutkan perjalanan daripada pindah menggunakan moda transportasi lain untuk sampai ke tujuan.

## 5.2. SARAN

1. Diharapkan pihak Perumda PSM untuk mengoptimalkan manajemen operasional Bus Trans Padang Koridor III, khususnya pada aspek pengaturan waktu. Hal ini bertujuan agar parameter *headway*, waktu henti, serta waktu sirkulasi (*cycle time*) memenuhi standar yang ditetapkan dalam Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Penataan durasi istirahat operasional yang lebih efisien menjadi kunci utama, karena efektivitas waktu istirahat akan berkontribusi langsung terhadap kestabilan nilai *headway* dan kelancaran siklus perjalanan armada.
2. Diharapkan pihak Perumda PSM tetap mempertahankan rute Bus Trans Padang Koridor III karena masih banyak penumpang yang naik dan turun di halte/tempat pemberhentian bus pada daerah deviasi (terjadi perbedaan rute) pergi dan pulang bus.
3. Untuk penelitian mendatang, disarankan agar prosedur survei mencakup pemantauan pergerakan penumpang yang transit. Langkah ini krusial untuk meminimalkan risiko kekeliruan dalam pencatatan jumlah penumpang yang naik dan turun, sehingga akurasi data mobilitas antar-koridor dapat terjaga.

