

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. KESIMPULAN

Kinerja operasional bus TP K3 ditinjau dari jarak antar rute sudah memenuhi standar jarak antar halte. Terdapat 39 halte/TPB pada rute pergi dan 45 pada rute pulang. Pada rute pergi terdapat jarak antar TPB sebesar 160 m dari Simpang Lolong ke Simpang Belanti, jarak ini <200m. Pada rute pulang jarak antara TPB Baiturrahmah ke RSUD dr. Rasidin dan TPB Universitas Terbuka ke Mitsubishi Bypass >1000 m. Ditinjau dari jarak tempuh, jarak tempuh rute pulang lebih besar dari rute pergi. Analisis terhadap *load factor* rata-rata bus TP K3 rute pergi sebesar 20% dan rute pulang sebesar 27%. *Load factor* rata-rata rute pergi dan pulang hanya selisih 7%. Nilai ini masih jauh dibanding *load factor* standar sebesar 70%. Namun *load factor* 100% pernah dicapai pada hari Kamis periode siang pada rute pulang pada halte nomor 54-57, yaitu TPB ITP-RM. VII Koto Talago. Headway rata-rata bus TP K3 adalah 11 menit, beselisih 1 menit dari headway ideal. Ditinjau dari kecepatan rata-rata bus sebesar 26 km/jam, sudah melampaui kecepatan standar 20 km/jam. Tetapi kecepatan bus pernah melampaui batas kecepatan kendaraan pada jalan perkotaan (50 km/jam) pada rute pergi di Halte AKBP (22) ke Halte Trans (23) periode siang sebesar 56 km/jam dan rute pulang terjadi pada TPB Universitas Terbuka (43) ke TPB Mistubishi (44) periode pagi. Waktu perjalanan rata-rata bus TP K3 sebesar 51 menit masih masuk dalam standar 60 menit. Waktu sirkulasi rata-rata 127 menit, nilai ini menjadi cukup besar dikarenakan waktu henti di halte awal dan akhir cukup lama.

Jarak tempuh perjalanan rute pergi dan pulang berbeda dikarenakan deviasi rute. Pada rute pulang deviasi lebih besar yaitu 65% dan hanya 35% jarak tempuh dilalui rute pergi dan pulang yang sama. Sedangkan untuk rute pulang, jarak deviasi sebesar 58% sehingga jarak dengan rute sama 42%. Hal ini terjadi karena rute pulang jarak tempuh lebih panjang. Hasil uji terhadap nilai *load factor* pada daerah deviasi rute pergi dan rute pulang disimpulkan terdapat perbedaan pada tingkat signifikan $\alpha=0,05$. Hasil uji hipotesis belum terdapat perbedaan yang signifikan antara waktu perjalanan rute pergi dan pulang pada tingkat signifikan $\alpha=0,05$. Hal yang sama juga dengan kecepatan bus rata-rata rute pergi dan rute pulang.

Pengolahan data survei wawancara penumpang adalah dengan membuat tabulasi silang antar variabel informasi perjalanan untuk kemudian dilakukan uji *Chi-Square* dilakukan untuk melihat pengaruh antar variabel. Terdapat pengaruh yang signifikan pada tingkat signifikan

$\alpha=0,05$ antara tipe perjalanan dan halte tempat penumpang naik dan turun bus TP K3. Antara variabel frekuensi dengan tempat halte penumpang naik atau turun, jumlah penggantian moda dan jenis moda lanjutan setelah dari bus TP K3 tidak mempunyai pengaruh yang signifikan.

5.2. SARAN

Diharapkan pihak Perumda PSM dapat memperbaiki manajemen waktu bus TP K3 agar nilai headway, waktu henti, dan cycle time pada pengoperasian bus. 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..

Diharapkan pihak Perumda PSM tetap mempertahankan rute bus TP K3 karena masih banyak penumpang yang naik dan turun di halte/tempat pemberhentian bus pada daerah deviasi (terjadi perbedaan rute) pergi dan pulang bus.



