

BAB 5

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Dari analisis yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan:

1. Nilai kinerja angkutan umum.
 - a. *Load factor* rata rata penumpang bus dihasilkan sebesar 46,60% sehingga tidak memenuhi standar kinerja *load factor* (Standar: 70%).
 - b. Kecepatan operasional dihasilkan sebesar 30,20 km/jam, sehingga memenuhi standar kinerja kecepatan (Standar perkotaan: 10-12 km/jam dan 40 km/jam untuk daerah kepadatan penduduk rendah atau luar kota).
 - c. Kecepatan perjalanan dihasilkan sebesar 20,12 km/jam, sehingga memenuhi standar kinerja kecepatan (Standar perkotaan: 10-12 km/jam).
 - d. *Headway* dihasilkan sebesar 12 menit, sehingga tidak memenuhi standar kinerja *headway* (Standar ideal: 5-10 menit, standar jam puncak: 2-5 menit).
 - e. Waktu tunggu dihasilkan sebesar 6 menit, sehingga memenuhi standar kinerja waktu tunggu (Standar ideal: 5-10 menit, maksimum: 20 menit)
2. Data karakteristik pengguna angkutan umum.
 - a. Jenis Kelamin (Laki-laki 56,44% dan Perempuan 43,56%)
 - b. Pekerjaan (Swasta 19,82%; Guru 5,96%; PNS 5,94%; Buruh 5,94%; Petani 3,98%; Pelajar 16,80%; Mahasiswa 21,75%; Pedagang 10,90% dan Wiraswasta 8,90%).

- c. Usia (10-14 tahun 3,00%; 15-19 tahun 19,75%; 20-24 tahun 19,76%; 25-29 tahun 12,86%; 30-34 tahun 6,94%; 35-39 tahun 7,92%; 40-44 tahun 6,92%; 45-49 tahun 8,94%; 50-54 tahun 6,96%; 55-59 tahun 3,98%; ≥ 60 tahun 2,96%).

Mayoritas pengguna berusia 20-24 tahun yang berarti pengguna berusia produktif.

3. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dengan metode *Pacific Consultant International* (PCI) model menghasilkan biaya pokok sebesar Rp 7. 198,199 per bus-km.
4. Tarif Ideal berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) metode *Pacific Consultant International* (PCI) dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dengan *load factor 70%* adalah sebesar Rp 7.236,2841 per penumpang. Dengan tarif realisasi sebesar Rp4.500 per penumpang maka relatif dibutuhkan subsidi sebesar Rp2.736,2841 per penumpang.
5. Berdasarkan analisa *headway* lapangan dan *headway* teori, maka diperlukan penjadwalan ulang pada hari kerja di jam sibuk dengan *headway* ideal sebesar 5 menit.
6. Rekomendasi untuk pelayanan BST Koridor II Kota Surakarta diantaranya:
 - a. *Headway* yang di dapat dari hasil analisis sebesar 5 menit dan *headway* riil adalah sebesar 12 menit. Direkomendasikan *headway* diperkecil sehingga frekuensi keberangkatan bus lebih banyak dan penumpang dapat dengan mudah terakomodir
 - b. Kecepatan perjalanan sebesar 20,12 km/jam. Direkomendasikan dipercepat agar waktu perjalanan pengguna semakin efisien dan frekuensi bus dalam sehari dapat bertambah
 - c. Hasil penjadwalan ulang pada hari kerja jam sibuk dengan *headway* 5 menit menunjukkan bahwa bus operasi masih kurang dan

direkomendasikan untuk menambah 6 unit dari total 18 unit yang beroperasi agar dapat mengakomodir permintaan.

5.2 Saran

1. Diperlukan penjadwalan yang matang untuk pelaksanaan survei pengambilan data primer, karena waktu pelaksanaan sangat berpengaruh terhadap besar *load factor*.
2. Koordinator survei harus memahami benar-benar proses pelaksanaan survei dengan membaca buku literatur atau panduan dengan seksama.
3. Surveyor diberikan pengarahan yang jelas dan rinci terhadap maksud dan langkah-langkah pengambilan data, sehingga tidak ada kesalahan pada data yang diperoleh.
4. Dalam melakukan perhitungan BOK harus memahami benar-benar prinsip metode dan konsep perhitungan, sehingga tidak terjadi kesalahan dalam penentuan biaya pokok dan tarif.
5. Pengelola angkutan umum lebih sering melakukan evaluasi terhadap kinerja angkutan agar operasional tetap berjalan lancar dan masyarakat tetap berminat menggunakan angkutan umum.
6. Pemerintah lebih memperhatikan angkutan perkotaan terutama dari segi operasional, seperti pemberian besaran subsidi yang tepat dan revitalisasi armada yang layak secara rutin berkala.