

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil analisis penelitian ini, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Ditinjau dari *headway* dan waktu tunggu, bus rute KPAD-Antapani memiliki *headway* pada periode pagi sebesar 26,33 menit dengan waktu tunggu sebesar 13,17 menit dan untuk periode sibuk sore memiliki *headway* sebesar 56,83 menit dengan waktu tunggu 28,42 menit. Ditinjau dari standar pelayanan bus, diketahui standar *headway* yaitu sebesar 1-12 menit dan waktu tunggu yaitu sebesar 5-10 menit, maka dapat disimpulkan bahwa Kinerja Operasional Bus KPAD-Antapani kurang baik bila di tinjau dari sisi penumpang, dikarenakan besarnya waktu tunggu (*passanger waiting time*). Bila dilihat dari sisi operator, besarnya nilai *headway* akan mempengaruhi atau mengurangi penghasilan.
2. Ditinjau terhadap faktor muat, didapat faktor muat tertinggi yaitu pada jam 16.00-17.00 sebesar 0,69 untuk rute KPAD menuju antapani dan untuk dari Antapani menuju KPAD nilai faktor muat tertinggi terdapat pada jam 17.00-18.00 yaitu sebesar 0,69. Menurut *world bank*, standar faktor muat ideal yaitu sebesar 0,7. Dari sisi penumpang, faktor muat Bus Rute KPAD-Antapani sudah mencukupi bila ditinjau dari segi kenyamanan dan cukup menyenangkan. Namun dari sisi operator, faktor muat belum memuaskan dikarenakan kurangnya jumlah penumpang yang berarti berkurangnya penghasilan.
3. Ditinjau terhadap waktu tempuh, maka didapat waktu tempuh rata-rata yaitu sebesar 50,813 menit pada rute KPAD menuju Antapani dan 55,933 menit pada rute Antapani menuju KPAD. Dengan standar ideal sebesar 60-90 menit,

dari sisi penumpang waktu tempuh sudah dalam keadaan yang nyaman dan sampai di tujuan dengan kondisi yang baik.

4. Ditinjau dari kecepatan perjalanan, maka didapat kecepatan perjalanan rata-rata untuk periode sibuk pagi dan sore pada rute bus KPAD-Antapani. Untuk periode sibuk pagi, dari data didapat kecepatan perjalanan maksimum yaitu sebesar 23,53 km/jam pada hari selasa dan kecepatan minimum yaitu sebesar 19,21 km/jam pada hari kamis. Untuk periode sibuk sore, didapat kecepatan perjalanan maksimum yaitu pada hari rabu sebesar 22,92 km/jam dan kecepatan minimum yaitu pada hari kamis sebesar 14,24 km/jam. Diketahui dari standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pelayanan pada daerah padat yaitu sebesar 10-12 Km/jam. Daerah padat digunakan, dikarenakan pada periode sibuk, lalu lintas Kota Bandung menjadi sangat padat. Dapat disimpulkan bahwa penumpang sudah merasa nyaman dengan kecepatan yang ada dikarenakan kecepatan sudah melebihi 12 km/Jam. Sedangkan dari segi Operator, kecepatan yang tinggi dan kurangnya waktu untuk menunggu penumpang akan mengurangi jumlah penumpang dan akan mengakibatkan berkurangnya penghasilan
5. Untuk usaha peningkatan operasional, diketahui bahwa frekuensi harian yang rendah akan menyebabkan pelayanan yang kurang kontinu. Untuk mendapatkan pelayanan yang kontinu dipilih frekuensi harian terbanyak. Maka pilihan jumlah frekuensi hasil penyiapan kendaraan yang dipakai yaitu sebesar 5 kendaraan
6. Dapat disimpulkan bahwa kinerja operasional bus bila dilihat dari sisi penumpang secara keseluruhan, sudah cukup memadai walaupun masih banyak kekurangan terutama dari besarnya waktu tunggu dan armada yang kurang memadai. Bila dilihat dari sisi operator, kinerja operasional sangat banyak kekurangan, terutama dari faktor muat yang rendah. Hal tersebut berdampak cukup besar terhadap operator. Sehingga dilakukan sebuah metode untuk mengoptimalkan nilai faktor muat yang ada agar memperoleh jumlah penumpang yang mencukupi.

## **5.2 Saran**

1. Perlu dilakukan studi lanjutan mengenai kinerja operasional, yang ditinjau dari sisi penumpang dan operator.
2. Perlu dilakukan studi lanjutan mengenai kinerja operasional yang ditinjau dari parameter yang lain.
3. Perlu dilakukan studi lanjutan mengenai Bus KPAD-Antapani guna meningkatkan Kinerja Operasional Bus. Sehingga bus dapat beroperasi secara maksimal dan penumpang merasa nyaman.
4. Perlu dilakukan studi lanjutan mengenai pengolahan data dengan menggunakan model optimasi faktor muat.