

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis penelitian ini, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Jam sibuk terjadi pada:
 - a. Pagi, pukul: 07.00-08.00, dengan nilai *work utilization* = 0,79 dan $LF_{rata-rata} = 0,82$ untuk jalur Terminal Bubulak-Cidangi, sedangkan untuk jalur Cidangi-Terminal Bubulak nilai *work utilization* = 0,56 dan $LF_{rata-rata} = 0,68$.
 - b. Sore, pukul 17.00-18.00, dengan nilai *work utilization* = 0,60 dan $LF_{rata-rata} = 0,62$ untuk jalur Terminal Bubulak-Cidangi, sedangkan untuk jalur Cidangi-Terminal Bubulak nilai *work utilization* = 0,71 dan $LF_{rata-rata} = 73$.
2. Nilai LF_{max} pada:
 - a. Jalur Terminal Bubulak-Cidangi jam sibuk pagi, adalah $LF_{max} = 1,07$ dan terdapat antara halte BCC sampai dengan halte Bina Insani.
 - b. Jalur Terminal Bubulak-Cidangi jam sibuk sore, adalah $LF_{max} = 0,85$ dan terdapat antara halte BCC sampai dengan halte Bina Insani dan antara halte Duta Kencana sampai dengan halte Hypermart.
 - c. Jalur Cidangi-Terminal Bubulak jam sibuk pagi, dengan nilai $LF_{max} = 0,92$ dan terdapat antara halte BCC sampai dengan halte Auto 2000.
 - d. Jalur Cidangi-Terminal Bubulak jam sibuk sore, dengan nilai $LF_{max} = 1,00$ dan terdapat antara halte Hypermart sampai dengan halte UIKA.

3. Karakteristik rute Trans Pakuan untuk jalur Terminal Bubulak-Cidangiang adalah:
 - a. Akumulasi penambahan nilai LF mencapai titik optimum ketika melewati halte BCC.
 - b. Antara halte BCC sampai dengan halte Delima Jaya merupakan daerah dengan penumpang terpadat.
 - c. Nilai LF turun secara drastis ketika memasuki halte Bangbarung, hal ini berarti bahwa halte Bangbarung merupakan halte dengan jumlah penumpang yang turun terbanyak.
4. Karakteristik rute Trans Pakuan untuk jalur Terminal Bubulak-Cidangiang adalah:

Jam sibuk pagi:

- a. Cenderung tidak memiliki daerah stabil, karena sepanjang rute pelayanan terus terjadi penambahan nilai LF sampai dengan segmen terpadat untuk kemudian berangsur-angsur menurun sampai pada halte terakhir, yaitu Terminal Bubulak.
- b. Karena tidak memiliki daerah stabil, untuk melihat daerah dengan jumlah penumpang terpadat, maka digunakanlah batas LF 70% guna mengetahui halte mana yang memiliki nilai LF > 70%. Dengan nilai LF > 70%, antara halte UIKA sampai dengan halte Ruko Yasmin merupakan daerah dengan jumlah penumpang terpadat.

Jam sibuk Sore

- a. Karakteristik pada jam sibuk sore merupakan kebalikan dari karakteristik pada jalur Terminal Bubulak-Cidangiang.
- b. Nilai LF mencapai titik optimum ketika melewati halte Jambu Dua, relative dekat dari posisi awal keberangkatan.
- c. Ketika memasuki halte Jambu Dua, nilai LF naik secara drastis. Hal ini berarti halte Jambu Dua merupakan halte dengan jumlah penumpang naik terbanyak.

5.2 Saran

1. Karena nilai $LF_{rata-rata}$ melebihi 0,70, terutama pada jalur Terminal Bubulak-Cidangiang jam sibuk pagi, dan jalur Cidangiang-Terminal Bubulak jam sibuk sore, maka perlu dilakukan beberapa langkah guna memenuhi kebutuhan serta kenyamanan penumpang. Langkah yang dapat diambil antara lain:
 - a. Memperbesar nilai f .
 - b. Menambah jumlah armada.
 - c. Peyesuaian jadwal.
 - d. Mengalihkan beberapa armada guna melayani daerah padat hanya pada jam sibuk.
2. Perlu dilakukan studi lanjutan terhadap Trans Pakuan trayek Terminal Bubulak Cidangiang, guna lebih mengefektifkan operasi pelayanannya.
3. Perlu dilakukan studi lanjutan tentang peningkatan pelayanan, guna mengalihkan pengguna kendaraan pribadi kepada Trans Pakuan.
4. Perlu dilakukan studi lanjutan mengenai parameter-parameter yang berkaitan dengan operasi pelayan Trans Pakuan, guna meningkatkan operasi pelayanan dari Trans Pakuan.