

## KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan untuk pengerjaan tugas akhir ini, dapat diambil kesimpulan dari kinerja Bus Trans Padang Koridor IV dan juga karakteristik penumpangnya

#### 1. Hasil analisis kinerja Bus Trans Padang Koridor IV

Dari seluruh indikator kinerja (*load factor*, *headway*, waktu tunggu, waktu perjalanan, waktu henti, jumlah armada, kecepatan kendaraan, kapasitas kendaraan dan waktu siklus) Bus Trans Padang Koridor IV yang dianalisis sesuai Standar Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002, hanya waktu tunggu rata-rata dan kecepatan kendaraan rata-rata yang sesuai standar.

Kinerja *load factor* masih di bawah standar waktu dinamis, namun angka rata-ratanya sangat kecil. Hal ini memberikan tingkat kenyamanan yang lebih bagus untuk pengguna, namun dapat menyebabkan kerugian pada biaya operasional Bus Trans Padang Koridor IV.

Beberapa indikator lain yang tidak sesuai dengan standar dapat mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Padang Koridor IV seperti waktu *headway* yang tinggi dan tidak stabil serta jarak antar perhentian yang jauh.

#### 2. Hasil analisis karakteristik penumpang Bus Trans Padang Koridor IV

- Persentase yang seimbang antara pengguna yang melakukan perjalanan berangkat (Anak Air-Teluk Bayur) maupun pulang (Teluk Bayur-Anak Air)

menandakan bus menjadi pilihan yang tepat untuk melakukan perjalanan pulang-pergi.

- Penumpang perempuan lebih mendominasi dikarenakan jumlah penumpang yang memiliki pekerjaan ibu rumah tangga cukup banyak dan penumpang perempuan jarang memiliki kendaraan pribadi.
- Penumpang didominasi oleh usia 36-45 tahun dapat dikarenakan oleh rute yang panjang maka akan lebih nyaman untuk pengguna pada usia tersebut untuk menggunakan bus dibanding mengendarai kendaraan pribadi.
- Bus didominasi oleh penumpang yang memiliki lokasi rumah dan daerah tujuan di Kelurahan Lubuk Buaya dapat dikarenakan kendaraan umum lain yang melewati rute yang sama dengan Bus Trans Padang Koridor IV cenderung lebih mahal.
- Pegawai swasta mendominasi penggunaan Bus Trans Padang Koridor IV dikarenakan rute bus memang melewati daerah pabrik dan juga PT.
- Pengguna bus didominasi oleh penumpang yang belum mempunyai gaji/ <Rp.500.000 menandakan tarif bus yang masih terjangkau.
- Warga Kota Padang masih jarang memilih menggunakan bus dibanding kendaraan pribadi melihat penumpang didominasi oleh pengguna yang tidak memiliki kendaraan pribadi.

- Bus didominasi oleh pengguna yang memiliki jarak dari rumah ke halte sejauh 100 m-500 m yang berarti letak halte bus cukup dekat bagi penduduk sekitar.
- Pengguna dominan menggunakan bus dengan alasan bekerja bisa disebabkan karena waktu survei yang dilakukan pada jam sibuk dan penumpang hari kerja lebih banyak daripada hari libur.
- Halte bus didominasi oleh pengguna yang mencapai halte dan tempat tujuan dengan berjalan kaki. Hal ini dapat terlihat dari penempatan halte bus di daerah strategis dan ramai penduduk.
- Penumpang umumnya dapat mencapai halte berangkat dan tujuan dengan waktu <5 menit karena masih banyak yang menggunakan kendaraan bermotor. Ini dapat membuat waktu tempuh menuju halte berangkat atau daerah tujuan menjadi lebih singkat.
- Bus banyak mendapat penumpang dari Terminal Anak Air karena selain mendapat penumpang yang transit dari koridor I, Terminal Anak Air juga merupakan tempat paling nyaman untuk menunggu keberangkatan bus di Kelurahan Lubuk Buaya.
- Biaya lebih murah serta keamanan dan kenyamanan bus lebih bagus menjadi alasan yang paling banyak dipilih penumpang dalam menggunakan Bus Trans Padang Koridor IV.

3. Hubungan kinerja dengan alasan penumpang menggunakan Bus Trans Padang Koridor IV.

Dari alasan penggunaan Bus Trans Padang Koridor IV, keamanan dan kenyamanan bus merupakan alasan yang paling banyak dipilih oleh pengguna. Hal ini dapat dilihat dari kinerja *load factor* dan kecepatan rata-rata kendaraan yang pas dapat mendukung poin keamanan dan kenyamanan bus.

Alasan utama lainnya dalam menggunakan Bus Trans Padang Koridor IV yaitu karena biaya yang lebih murah. Dengan rute bus yang cukup panjang yaitu 24,15 km, tarif yang dikenakan cenderung lebih murah dibandingkan kendaraan lain yang beroperasi pada rute yang sama.

Alasan penggunaan yang paling sedikit dipilih yaitu jarak ke tempat tujuan lebih dekat. Poin ini paling sedikit dipilih karena mengingat penumpang masih harus menaiki transportasi lain untuk mencapai daerah tujuan dan rute Bus Trans Padang Koridor IV sendiri yang cukup panjang.

## 5.2 Saran

1. Diharapkan pihak pengelola dapat menambah jumlah armada Bus Trans Padang Koridor IV sesuai perencanaan awal dan memperbaiki manajemen waktu agar nilai *headway*, waktu henti, dan *cycle time* pada pengoperasian bus dapat sesuai standar keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002.
2. Mempertimbangkan penambahan jumlah tempat perhentian pada titik yang memiliki jarak yang tidak sesuai dengan standar keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat

No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dan juga membangun halte yang lebih layak.

3. Diharapkan Bus Trans Padang Koridor IV dapat mempertahankan tarif yang berlaku karena penumpang bus didominasi oleh penumpang yang belum memiliki penghasilan/penghasilan < Rp. 500.000 dan juga mempertahankan nilai keamanan dan kenyamanannya.
4. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan dapat membuat tim survei dengan anggota yang lebih banyak untuk mempersingkat waktu.

