

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

VI.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis, perhitungan, dan penilaian baik data primer maupun pengamatan yang dilakukan langsung diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

- a. Trayek Bersinggungan
Berdasarkan hasil analisis, tidak ditemukan trayek angkutan kota yang mengalami tumpang tindih melebihi 60%. Sedangkan, Damri trayek 1 Cicaheum-Cibereum tidak dikatakan tumpang tindih karena memiliki jadwal yang dikolaborasikan dengan BRT Koridor 2 sehingga sistem pemberangkatan yang bergantian (selang-seling).
- b. Faktor Muat (Load Facktor)
BRT Kota Bandung Koridor 2 Cicaheum-Cibereum memiliki rata-rata faktor muat segmen sebesar 5% (3 penumpang) dan rata-rata faktor muat trayek sebesar 10% (10 penumpang).
- c. Jumlah Penumpang Terangkut
Dengan kendaraan operasi sebanyak 10 kendaraan pada tahun 2021, rata-rata jumlah penumpang per kendaraan per rit yaitu 10 penumpang, sehingga dengan frekuensi kendaraan 6,4 rit per hari maka jumlah penumpang terangkut per kendaraan per hari sebanyak 64 penumpang. Sedangkan, pada tahun 2019 jumlah penumpang terangkut sebesar 97 penumpang per kendaraan per hari.
- d. Jumlah Pendapatan dan Biaya Operasional
Hasil analisis dan perhitungan data menunjukkan rata-rata pendapatan BRT Koridor 2 tahun 2021 sebesar Rp.192.000 per kendaraan per hari dibandingkan dengan biaya operasional sebesar Rp.862.345, hanya memenuhi 22% biaya yang diperlukan. Pendapatan tahun 2021 lebih kecil dibandingkan pendapatan tahun 2019 sebesar Rp.398.505 per kendaraan per hari, hanya memenuhi 31% biaya operasional.

e. Evaluasi Jaringan Trayek

1) Sarana Angkutan Umum

Berdasarkan hasil analisis secara umum, kinerja jaringan kinerja jaringan trayek BRT di Kota Bandung masuk pada kategori buruk. Dari sembilan parameter kinerja, hanya tiga parameter yang memenuhi standar baik World Bank maupun Kementerian Perhubungan (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat. 6 parameter yang tidak memenuhi nilainya jauh dibawah standar yang ditetapkan.

2) Prasarana Angkutan Umum

Terdapat 13 titik halte pada rute keberangkatan dan 11 titik halte pada rute kembali. Jarak terpendek antar halte yaitu 220 meter dan jarak terpanjang yaitu 3.530 meter. Dari jumlah halte yang ada sebagian besar naik turun penumpang tidak pada halte karena kondisinya yang tidak terawat. halte BRT yang tersedia pada rute koridor 2 seluruhnya terletak di lokasi yang tepat yaitu dekat dengan titik tarikan maupun bangkitan yang mudah dijangkau.

VI.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan dari evaluasi kinerja jaringan trayek yang dilakuka, maka penulis memberikan beberapa saran antara lain:

- a. Dengan kondisi saat ini, peran pemerintah dalam pemberian subsidi sangat penting untuk memberikan pelayanan terhadap angkutan umum yang murah ditengah meruginya para operator angkutan sehingga masyarakat yang tidak memiliki pilihan lain dalam penggunaan kendaraan masih dapat tetap terlayani dengan baik.
- b. Dalam meningkatkan waktu perjalanan, pemerintah melalui BLUD UPT Angkutan Dishub Kota Bandung sebagai pengelola harus mengambil tindakan dan pengawasan ketat terhadap operasional BRT, yaitu dengan menetapkan kecepatan minimum, sehingga kecepatan kendaraan terjaga dan waktu perjalanan lebih cepat.

- c. Mengaktifkan kembali halte-halte yang telah ada serta memberikan perawatan agar calon penumpang merasa nyaman untuk menggunakan halte.
- d. Menggunakan pembayaran non tunai yang hanya dapat di tap pada keluar masuk halte sehingga memaksa calon penumpang untuk disiplin saat naik turun hanya pada halte khusus.
- e. Memberikan ketegasan terhadap awak kendaraan agar berhenti untuk kepentingan naik dan turun penumpang pada halte yang disediakan.