

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pemecahan masalah maka didapatkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kinerja trayek angkutan perkotaan di Kota Tasikmalaya pada kondisi saat ini (eksisting) memiliki total cakupan pelayanan angkutan sebesar 112,0 km² dengan nisbah pelayanan sebesar 60,80% dari luas wilayah. Untuk tumpang tindih terbesar ada pada trayek 09 sebesar 86% dari panjang trayek. Untuk tingkat penyimpangan terbesar yaitu trayek 011 sebesar 57% dari panjang trayek. Pada kinerja operasional frekuensi tertinggi ada pada trayek 017 sebanyak 13 kendaraan/jam. Pada waktu antar kendaraan (*headway*) paling lama yaitu pada trayek 06, 015, dan 019 dengan *headway* sebesar 21 menit. Untuk waktu perjalanan paling lama yaitu pada trayek 014 dengan waktu perjalanan sebesar 1 Jam 6 menit. Untuk tingkat operasi terendah yaitu pada trayek 05 yaitu sebanyak 33 dari 150 kendaraan yang diizinkan.
2. Permasalahan angkutan perkotaan yang terjadi berdasarkan kinerja trayek eksisting di Kota Tasikmalaya diantaranya adalah tingkat tumpang tindih trayek yang melebihi standar di atas 50% terdapat pada trayek 05, 06, 07, 08, 09, dan 016. Selain itu adanya penyimpangan trayek yang melebihi standar di atas 25% terdapat pada trayek 08, 010, dan 011. Untuk permasalahan pada frekuensi terjadi pada trayek 06, 014, 015, 016, 018, dan 019 dimana tidak memenuhi standar ketentuan 4 kendaraan/jam. Untuk permasalahan pada waktu antara (*headway*) yang tidak memenuhi standar 15 menit ada pada trayek 06, 07, 010, 014, 015, 016, dan 019.
3. Berdasarkan permasalahan yang terjadi maka dilakukan penataan jaringan trayek angkutan perkotaan pada 12 trayek bermasalah yang menghasilkan usulan penataan trayek sebagai berikut:

- a. Trayek 05 (Terminal Indihiang – Terminal Pancasila) dengan panjang trayek 7,9 km.
 - b. Trayek 06 (Terminal Indihang – Terminal Pancasila Via Leuwidahu) dengan panjang trayek 9,1 km.
 - c. Trayek 07 (Terminal Padayungan – Rest Area Urug) dengan panjang trayek 15,6 km.
 - d. Trayek 08 (Terminal Indihiang – Terminal Cikurubuk Via Mangkubumi) dengan panjang trayek 10 km.
 - e. Trayek 09 (Terminal Pancasila – Terminal Padayungan Via Tamansari) dengan panjang trayek 13,2 km.
 - f. Trayek 016 (Terminal Indihiang – Terminal Padayungan Via Gubernur Sewaka) dengan panjang trayek 11,7 km.
 - g. Trayek 010 (Terminal Cibeureum – Pasar Nyemplong) dengan panjang trayek 13,1 km.
 - h. Trayek 011 (Terminal Pancasila – Cipeusar) dengan panjang trayek 6,3 km.
 - i. Trayek 014 (Terminal Padayungan – Asta) dengan panjang trayek 11,8 km.
 - j. Trayek 015 (Terminal Padayungan – Perum Mutiara Tasik Regency) dengan panjang trayek 10,3 km.
 - k. Trayek 018 (Terminal Pancasila – Terminal Cibeureum) dengan panjang trayek 8,6 km.
 - l. Trayek 019 (Terminal Cibeureum – Perum Kotabaru) dengan panjang trayek 7,8 km.
4. Dari hasil penataan maka dilakukan perbandingan kinerja trayek sebelum dan sesudah penataan untuk memastikan bahwa kinerja trayek lebih baik dari sebelumnya. Pada total cakupan pelayanan trayek sesudah penataan meningkat menjadi 115,0 km² dengan nisbah 62,40%. Pada perbandingan tingkat tumpang tindih trayek usulan 05, 06, 07, 08, 09, dan 016 seluruhnya telah memenuhi standar di bawah 50%. Pada perbandingan tingkat penyimpangan trayek usulan 08, 010, dan 011 seluruhnya telah memenuhi standar

penyimpangan trayek dibawah 25%. Pada perbandingan frekuensi trayek usulan 06, 014, 015, 016, 018, dan 019 seluruhnya telah memenuhi standar frekuensi di atas 4 kendaraan/jam. Pada perbandingan waktu antara (*headway*) trayek usulan 06, 07, 010, 014, 015, 016, 018, dan 019 seluruhnya telah memenuhi standar *headway* kurang dari 15 menit. Pada perbandingan faktor muat trayek usulan seluruhnya telah memenuhi standar faktor muat dengan faktor muat rencana sebesar 70%.

6.2 Saran

Adapun beberapa saran yang penulis dapat berikat dalam penerapan hasil analisis yang telah dilakukan yaitu sebagai berikut:

1. Perlu adanya evaluasi secara berkala rute trayek yang ada dikarenakan kondisi tata guna lahan dan permintaan penumpang setiap tahunnya selalu mengalami perkembangan dan perubahan.
2. Perlu dilakukannya perngkajian terkait Biaya Operasioal Kendaraan (BOK) pada trayek usulan untuk menentukan tarif yang sesuai dengan biaya operasional dan kemampuan masyarakat Kota Tasikmalaya.
3. Diperlukannya rasionalisasi dan peremajaan angkutan perkotaan dan prasarana yang mendukung berjalanannya angkutan perkotaan di Kota Tasikmalaya.
4. Perlu adanya pengawasan terhadap operator angkutan perkotaan di Kota Tasikmalaya agar tingkat kehandalan angkutan perkotaan di Kota Tasikmalaya dapat meningkat.