

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil Perencanaan Angkutan Feeder BRT Trans Malang Raya Koridor 1 di Kabupaten Malang adalah:

1. Berdasarkan hasil analisis pola pergerakan yang digambarkan dengan peta *desire line*, pergerakan masyarakat di wilayah kecamatan Kepanjen dan kecamatan Pakisaji mayoritas bergerak ke kota Malang sebagai pusat tarikan terbesar di wilayah aglomerasi Malang Raya.
2. Berdasarkan hasil survei dan analisis, diketahui bahwa jumlah permintaan aktual (*actual demand*) angkutan umum di wilayah studi adalah sejumlah 1.260 pergerakan orang/hari dan permintaan potensial (*potential demand*) angkutan *feeder* adalah sejumlah 5.807 pergerakan orang/hari untuk rute 1 dan sejumlah 4.185 pergerakan orang/hari untuk rute 2.
3. Usulan rute untuk pengoperasian angkutan *feeder* yang melayani Koridor 1 BRT Trans Malang Raya di kabupaten Malang dibagi menjadi 2 rute, yaitu:
 - a. Rute 1 dengan Panjang rute 8 km
Rute ini melayani:
Jl. Raya Sengguruh – Jl. Raya Jenggolo – Jl. Raya Panggungrejo -
Jl Sumedang – Jl Kawi.
 - b. Rute 2 dengan Panjang rute 6,1 km
Rute ini melayani:
Jl. Raya Permanu – Jl. Garuda – Jl. Raya Pepen – Jl. Raya Pakisaji.
4. Rencana Sistem Operasional Angkutan *Feeder*:
 - a. Jenis armada yang dipilih pada tiap rute:
 - 1) Rute 1 menggunakan armada lama yaitu jenis Suzuki Carry Futura dengan kapasitas 8 *seat* penumpang. Armada lama

dapat menggunakan angdes trayek Kepanjen - Gn Kawi yang sudah tidak beroperasi namun dilakukan peningkatan fasilitas berupa pemasangan pendingin udara (*air conditioner*) dan *pneumatic door*.

- 2) Rute 2 menggunakan armada baru yaitu jenis Suzuki New Carry Minibus dengan kapasitas 10 seat penumpang. Armada baru sudah tersedia pendingin udara (*air conditioner*) dari pabrikan lalu penambahan fasilitas berupa *pneumatic door*.
- b. Jumlah armada yang dibutuhkan pada tiap rute:
 - 1) Rute 1: 7 Armada
 - 2) Rute 2: 5 Armada
- c. Dari hasil perhitungan *potential demand* kedua rute *feeder*, maka didapatkanlah rencana operasional angkutan *feeder* sebagai berikut:
 - 1) Rute 1 memiliki panjang trayek 8 km dengan *Travel Time* 19 menit, *Lay Over Time* 2 menit, *Round Trip Time* 44 menit, *Headway* 9 menit, Frekuensi 7 kendaraan/jam, jenis armada menggunakan serta asumsi keterisian penumpang/*load factor* sebesar 70%.
 - 2) Rute 2 memiliki panjang trayek 6,1 km dengan *Travel Time* 18 menit, *Lay Over Time* 2 menit, *Round Trip Time* 42 menit, *Headway* 9 menit, Frekuensi 7 kendaraan/jam, serta asumsi keterisian penumpang/*load factor* sebesar 70%.
 - 3) Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada kedua rute angkutan *feeder*:
 1. Rute 1 (armada lama) sebesar Rp 3.143 kendaraan/km dan Rp 393 penumpang/km.
 2. Rute 2 (armada baru) sebesar Rp 4.568 kendaraan/km dan Rp 368 penumpang/km.
- d. Tarif usulan yang sesuai untuk rute angkutan *feeder*:
 - 1) Rute 1 dengan tarif sebesar Rp 3.000 dengan jumlah subsidi per penumpang sebesar Rp 143.

- 2) Rute 2 dengan tarif sebesar Rp 4.000 dengan jumlah subsidi per penumpang sebesar Rp 568.

6.2 Saran

Beberapa saran yang dapat disampaikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Sebelum direalisasikan pelayanan angkutan *feeder*, perlu dilakukan sosialisasi kepada masyarakat agar masyarakat mengetahui adanya pelayanan angkutan *feeder* ini.
2. Diperlukannya pengawasan dalam pelaksanaan operasional angkutan *feeder* dan pengawasan perawatan kendaraan agar terciptanya keamanan, kenyamanan dan keselamatan operasional angkutan *feeder*.
3. Diperlukannya keterbukaan terhadap kritik dan saran dari penumpang/masyarakat terhadap kinerja pelayanan angkutan *feeder* apabila telah beroperasi agar dapat terus beroperasi sesuai dengan apa yang menjadi preferensi dan harapan penumpang.
4. Perlu dilakukan pengkajian lanjutan mengenai optimalisasi kinerja pelayanan serta standar pelayanan minimum dalam penyelenggaraan dan pengoperasian angkutan *feeder* kedepannya.
5. Diperlukannya pertimbangan untuk penghapusan pemberlakuan tarif bagi Pelajar agar minat Pelajar untuk menggunakan angkutan umum meningkat serta dapat mengurangi jumlah kecelakaan dikalangan pelajar yang menggunakan kendaraan pribadi.