

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, pemecahan atas identifikasi permasalahan yang ada adalah sebagai berikut:

1. Kinerja jaringan trayek eksisting memiliki total cakupan pelayanan angkutan sebesar 27,92 km², kepadatan trayek rata-rata 1,99 km² dengan nisbah pelayanan sebesar 18% dari luas wilayah kajian studi, dan tumpang tindih rata-rata 77%. Pada kinerja operasional frekuensi rata-rata 7 kendaraan/jam, *load factor* rata-rata 22%. Serta untuk tingkat operasi terendah yaitu pada trayek 41 yaitu sebanyak 34 dari 220 kendaraan yang diizinkan. Permasalahan angkutan perkotaan yang terjadi berdasarkan kinerja trayek eksisting di Kabupaten Karawang diantaranya adalah tingkat tumpang tindih trayek yang melebihi standar di atas 50% pada semua trayek kajian studi. Untuk permasalahan pada *load factor* yang belum sesuai standar pemerintah yaitu di bawah 70% pada semua trayek. Jumlah armada beroperasi tidak sesuai yang diizinkan. Serta rendahnya tingkat operasi kendaraan.
2. *Demand actual* angkutan umum yang diperoleh dari survei *Home Interview* adalah 60.854 perjalanan penumpang per hari. *Demand* minat pindah yang diperoleh dari survei minat pindah dari kendaraan pribadi (sepeda motor dan mobil) ke angkutan perkotaan diperoleh 8.042 perjalanan per hari. Serta untuk *demand* gabungan didapat dari penjumlahan *demand actual* dan *demand potential* yang diperoleh sebesar 68.896 perjalanan per hari.
3. Berdasarkan permasalahan yang terjadi maka dilakukan penataan jaringan trayek angkutan perkotaan pada 9 (sembilan) trayek bermasalah yang menghasilkan usulan penataan trayek sebagai berikut:
 - a. Trayek 01 (Terminal Klari – Terminal Tanjungpura) dengan panjang trayek 12,9 km.
 - b. Trayek 02 (Terminal Klari – Bundaran Galuh Mas) dengan panjang trayek 7,3 km.

- c. Trayek 04 (Plawad – Stasiun Karawang) dengan panjang trayek 8,9 km.
 - d. Trayek 06 (Terminal Tanjungpura – Terminal Tanjungpura) dengan panjang trayek 10 km.
 - e. Trayek 07 (Terminal Tanjungpura – Bundaraan Wirasaba) dengan panjang trayek 8,6 km.
 - f. Trayek 16 (Simpang RMK – Bundaran Badami) dengan panjang trayek 6,4 km.
 - g. Trayek 17 (Terminal Klari – Terminal Tanjungpura) dengan panjang trayek 11,6 km.
 - h. Trayek 39 (Klari – Cikampek) dengan panjang trayek 15 km.
4. Usulan kinerja jaringan angkutan perkotaan setelah dilakukan penataan trayek adalah:
- a. Cakupan pelayanan 52,24 km².
 - b. Kepadatan trayek rata-rata adalah 2,69 km/km².
 - c. Nisbah pelayanan angkutan perkotaan setelah dilakukan penataan trayek menjadi 38%.
 - d. Tingkat tumpang tindih kendaraan rata-rata dari keseluruhan trayek usulan adalah 20%.

Usulan kinerja operasional angkutan perkotaan setelah dilakukan penataan trayek adalah sebagai berikut:

- a. *Headway* rata-rata 4,3 menit.
- b. Frekuensi rata-rata 18 kendaraan/jam.
- c. Waktu perjalanan rata-rata 28 menit.
- d. Waktu tunggu kendaraan rata-rata 4 menit.

6.2 Saran

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

1. Dinas Perhubungan Kabupaten Karawang diharapkan dapat melakukan pengawasan, monitoring serta 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 pembaruan terhadap SK Trayek dan SK Tarif untuk angkutan perkotaan di Kabupaten Karawang.
3. Perlu dilakukannya peremajaan armada angkutan perkotaan yang ada di Kabupaten Karawang karena rata-rata usia armada sudah melebihi 20 tahun sehingga sudah tidak layak untuk digunakan.
4. Dalam penetapan jumlah armada perlu mempertimbangkan waktu pengoperasian pada waktu sibuk dan waktu tidak sibuk, sehingga pemerataan pelayanan dapat terjaga.