BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan, dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut.

1. Berdasarkan kondisi eksisting kinerja operasional yang ada di Kabupaten Ciamis dapat dilihat bahwa Kinerja Operasional serta untuk kinerja operasional yang sedikit baik terdapat pada trayek 01 dengan indikator kinerja *Lay Over Time* (Waktu Tunggu) 3 menit, *Round Trip Time* (Waktu Sirkulasi) 74 menit, *Headway* (Waktu Antara) 47 menit, frekuensi 1 kend/jam, serta kinerja operasional terburuk terdapat pada trayek 11 dengan indikator kinerja *Lay Over Time* (Waktu Tunggu) 5 menit, *Round Trip Time* (Waktu Sirkulasi) 115 menit, *Headway* (Waktu Antara) 50 menit, frekuensi 1 kend/jam.
2. Jumlah kebutuhan armada ideal tertinggi terdapat pada trayek 012 dengan jumlah 25 armada dari jumlah armada eksisting 28, sedangkan untuk yang terendah terdapat pada trayek 04 dengan jumlah 1 armada dari jumlah armada eksisting 9.
3. Pada perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) terdapat selisih tarif terbesar pnp/km yaitu pada trayek 11 dengan tarif Rp 12,919, serta untuk trayek dengan selisih tarif biaya operasional terkecil terdapat pada trayek 04 dengan biaya operasional Rp 1,876 pnp/Km.

6.2 Saran

Berdasarkan pada pemecahan masalah yang ada pada Kabupaten Ciamis maka dapat disarankan hal-hal sebagai berikut.

1. Setelah dilakukan rasionalisasi jumlah armada angkutan perkotaan di Kabupaten Ciamis pada trayek-trayek yang beroperasi, diharapkan Dinas Perhubungan mampu memperbaiki kinerja operasional angkutannya, seperti pada waktu tunggu angkutan

2. yang semakin singkat dari pada sebelumnya, serta menyesuaikan jumlah armada dengan kebutuhan pengguna angkutan umum.
3. Perlu adanya sosialisasi kepada operator kendaraan untuk angkutan perkotaan dan kepada masyarakat mengenai tarif yang telah ditetapkan. Hal tersebut dimaksudkan agar tidak terjadi kesalah pahaman mengenai penetapan tarif tersebut karena terdapat transparansi perhitungan tarif.