BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis penelitian yang telah dilakukan penulis pada wilayah kajian perencanaan angkutan sekolah Pada Kawasan Jalan Panturan di Kabupaten Rembang dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan survey yang telah dilakukan, diperoleh jumlah permintaan aktual sebanyak 1.262 pelajar, permintaan potensial sebanyak 2.558 pelajar dan permintaan gabungan aktual dan potensial pelajar terhadap angkutan sebanyak 3.820 dari total 6.331 pelajar pada 6 sekolah kajian.
2. Untuk meminimalkan anggaran pemerintah, maka angkutan sekolah yang digunakan memanfaatkan angkutan perkotaan yang melayani daerah kajian. Jenis kendaraan yang akan digunakan yaitu mobil penumpang umum yang beroperasi pada rute Rembang-Kaliiori untuk trayek 1 dan Rembang-Clangapan untuk trayek 2.
3. Perencanaan rute dan titik henti angkutan sekolah yang dioperasikan yaitu menggunakan rute angkutan umum yang ada di Kabupaten Rembang dengan mempertimbangkan demand pelajar. Rute tersebut yaitu:
 - a. Trayek 1 melintasi rute Jl. Raya Pantura segmen 1 yang memiliki panjang 11,5 km dengan titik keberangkatan di Masjid Kaliiori (zona 5) dan titik tujuan di Taman Kartini (zona 1). Trayek ini memiliki 12 titik henti disepanjang rute.
 - b. Trayek 2 melintasi rute Jl. Pamotan, Jl. Raya Pantura segmen 2, Jl. Pahlawan, Jl. Taman Bahagia, Jl. Mojopahit, Jl. RA Kartini, Jl. Jend. Sudirman yang memiliki panjang 8,08 km dengan titik keberangkatan dari Balai Desa Padaran (zona 3) dan titik tujuan Terminal Rembang (zona 1). Trayek ini memiliki 11 titik henti disepanjang rute.

4. Berdasarkan hasil analisis kinerja operasional angkutan diperoleh kinerja sebagai berikut:
 - a. Waktu operasional angkutan sekolah selama 4 jam dengan 2 shift pada pagi pukul 05.30-07.30 WIB dan shift siang pukul 14.00-16.00 WIB.
 - b. Kecepatan rencana angkutan yaitu 40 km/jam.
 - c. Faktor muat angkutan sebanyak 12 penumpang.
 - d. Waktu tempuh angkutan pada trayek 1 selama 17 menit 25 detik dan pada trayek 2 selama 12 menit 12 detik.
 - e. Waktu sirkulasi angkutan pada trayek 1 selama 40 menit dan pada trayek 2 selama 28 menit.
 - f. Jumlah rit angkutan pada trayek 1 yaitu sebanyak 6 kali dengan shift pagi 3 rit dan shift siang 3 rit. Rit angkutan pada trayek 2 yaitu sebanyak 8 kali dengan shift pagi 4 rit dan shift siang 4 rit.
 - g. Waktu antara angkutan pada trayek 1 yaitu selama 3 menit dan pada trayek 2 yaitu selama 7 menit.
 - h. Frekuensi angkutan pada trayek 1 yaitu 26 kendaraan/operasi dan pada trayek 2 yaitu 14 kendaraan/operasi.
 - i. Jumlah armada yang dibutuhkan sebanyak 12 armada pada trayek 1 dan pada trayek 2 sebanyak 4 armada.
5. Biaya ekonomi dalam pengoperasian angkutan terdiri dari:
 - a. Biaya operasional kendaraan pada trayek 1 sebesar Rp. 3.383,85 dan pada trayek 2 sebesar Rp. 3.535,23.
 - b. Tarif pembulatan perpenumpang pada trayek 1 sebesar Rp. 4.000 dan pada trayek 2 sebesar Rp. 3.000.
 - c. Biaya subsidi yang harus dibayarkan pemerintah untuk pengoperasian angkutan sekolah dengan subsidi sebagian selama satu tahun pada trayek 1 sebesar Rp. 2.117.408.934,19 dan pada trayek 2 sebesar Rp. 648.108.357,91. Sedangkan biaya subsidi

penuh yang harus dibayarkan pemerintah pada trayek 1 yaitu sebesar Rp. 3.061.434.934,19 dan pada trayek 2 sebesar Rp. 1.117.585.357,10.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka dapat diberikan saran sebagai berikut:

1. Penerapan pelayanan angkutan sekolah sesuai perencanaan yang telah dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pelajar terutama pada sekolah di Kawasan Jalan Pantura.
2. Untuk meningkatkan minat pelajar dalam menggunakan angkutan sekolah, maka pemerintah dapat memberikan subsidi penuh sehingga pelajar tidak perlu lagi membayar tarif angkutan.
3. Pemerintah Dinas Perhubungan Kabupaten Rembang dapat melakukan sosialisasi dan kerjasama dengan sekolah-sekolah yang berada pada luar kawasan penelitian untuk melakukan pengoperasian angkutan sekolah.