

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Simpulan yang dapat diambil dari hasil analisis dan pemecahan masalah penataan jaringan trayek angkutan perkotaan di Kabupaten Grobogan sebagai berikut:

1. Tingkat jumlah permintaan aktual angkutan perkotaan di Kabupaten Grobogan yaitu 638 perjalanan orang/hari. Sedangkan, tingkat permintaan potensial kemauan berpindah dari pengguna kendaraan pribadi berupa motor dan mobil menuju ke angkutan umum sebesar 27.401 perjalanan orang/hari dari total populasi pengguna kendaraan pribadi berupa motor dan mobil sebesar 901.688 orang/hari.
2. Usulan trayek angkutan perkotaan yang baru dengan memperhatikan matriks asal tujuan pola pergerakan masyarakat Kabupaten Grobogan sesuai dengan permintaan, sehingga didapatkan 4 trayek usulan sebagai berikut:
 - a. Rute trayek A dengan panjang 11 km: Terminal tipe B Purwodadi - Simpang lima - Danyang - Toroh - Pasar Toroh PP dengan mengakomodir jumlah permintaan sebesar 845 orang/hari di zona 5 dan 6.
 - b. Rute trayek B dengan panjang 12,3 km: Terminal tipe C Angkotdes - Getasrejo - Pasar Temon - Pasar Grobogan – Grobogan – Wisata Jatipohon PP dengan mengakomodir jumlah permintaan sebesar 2.440 orang/hari di zona 1, 2, dan 8.
 - c. Rute trayek C dengan panjang 17,2 km: Terminal tipe C Angkotdes - Penawangan - Godong - Pasar Godong PP dengan mengakomodir jumlah permintaan sebesar 925 orang/hari di zona 1, 6, dan 14.
 - d. Rute trayek D dengan panjang 12,6 km: Terminal tipe B Purwodadi – Simpang Lima – Jl. R. Suprpto - Pasar Induk Purwodadi - Getasrejo – Alun-alun Purwodadi – Jl. Hayam wuruk – Jl. Gajah Mada – Simpang Lima – Terminal tipe B Purwodadi dengan mengakomodir jumlah permintaan sebesar 585 orang/hari di zona 1 dan 6.

3. Kinerja jaringan angkutan perkotaan usulan di Kabupaten Grobogan didasarkan pada cakupan pelayanan yang meningkat dari yang awal hanya sebesar 2,86% menjadi 8%, nisbah sebesar dengan tingkat tumpang tindih dibawah 50% disetiap trayek nya, seperti trayek A hanya sebesar 27%, trayek B sebesar 10%, trayek C sebesar 0%, dan trayek D sebesar 33%. Sedangkan untuk kinerja operasional angkutan perkotaan sendiri memiliki *Headway* pada trayek A 10 menit, trayek B 8 menit, trayek C 9 menit, dan trayek D 14 menit. Frekuensi pada trayek A sebesar 6 kendaraan/jam, trayek B sebesar 8 kendaraan/jam, trayek C sebesar 7 kendaraan/jam, dan trayek D sebesar 4 kendaraan/jam. Dengan faktor muat sebesar 70%. Keefektifan kinerja jaringan dan kinerja operasional angkutan perkotaan yang akan datang artinya pemilihan rute sesuai dengan permintaan potensial sangat tepat sehingga menghasilkan perhitungan kinerja yang bagus.

6.2 Saran

Saran yang diharapkan guna terlaksananya penataan jaringan trayek angkutan perkotaan di Kabupaten Grobogan, antara lain:

- a. Diharapkan adanya pengembangan dan penyediaan terkait prasarana angkutan umum berupa halte dan penentuan titik henti angkutan umum.
- b. Perlu adanya pengawasan terkait operasional angkutan perkotaan di Kabupaten Grobogan oleh pihak Dinas Perhubungan agar dapat terlaksana sesuai rencana yang diharapkan.
- c. Disarankan pemberian tanda pengenalan trayek bagi armada yang beroperasi di setiap trayeknya agar mempermudah pengguna angkutan perkotaan di Kabupaten Grobogan.
- d. Perlu adanya perubahan Peraturan Bupati Grobogan terkait trayek Angkutan Perkotaan yang akan datang, dari semula ada 11 trayek menjadi 4 trayek.
- e. Dapat ditambahkan indikator alasan minat pindah masyarakat dari kendaraan pribadi ke angkutan perkotaan, agar dapat meyakinkan responden bahwasannya *re-route* angkutan perkotaan sesuai dengan alasan yang dipilih.
- f. Perlu adanya pengkajian lebih lanjut guna menentukan tarif sesuai dengan biaya operasional yang dikeluarkan oleh pihak operator agar

didapatkan pendapatan yang sesuai.