

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1. Kesimpulan**

Kesimpulan secara umum dari penelitian mengenai kinerja operasional angkutan perdesaan trayek M1 di kabupaten Tulungagung rata-rata secara keseluruhan masih berada di bawah standar Dirjen Perhubungan Darat (SK 687/ AJ.206/ DRJR/2002). Untuk lebih jelasnya mengenai kesimpulan penelitian “Kinerja operasional angkutan perdesaan trayek M1” dapat dilihat pada uraian berikut ini.

##### **5.1.1. Karakteristik Angkutan Perdesaan Trayek M1 dan penumpangnya di Kabupaten Tulungagung**

###### **a. Karakteristik angkutan perdesaan trayek M1**

Angkutan perdesaan yang beroperasi di kabupaten Tulungagung ini adalah mobil dengan kapasitas penumpang 14 orang yang biasa disebut lyn oleh masyarakat. Berikut adalah rute yang dilewati oleh angkutan perdesaan: Jl. Raya Bandung Campur darat (terminal pasar Bandung) – Jl. Sodo pakel – Jl. Raya Pakel – Jl. Sanan pakel – Jl. Kendal – Jl. Macanbang – Jl. Hasyim Ashari – Jl. Abdul Fattah – Jl. Kapten Kasihin – Jl Sultan Hasanudin – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Ngurah Rai – Jl. Supriyadi – Jl Yos Sudarso (terminal Tulungagung) – Jl. Pattimura – Jl. Soekarno Hatta – Jl. Macanbang – Jl. Kendal – Jl. Sanan Pakel – Jl. Raya Pakel – Jl. Sodo Pakel – Jl. Raya Bandung Campur (terminal pasar Bandung).

Jumlah armada yang beroperasi sampai bulan Februari 2011 hanya sejumlah 3 armada yang beroperasi dari pukul 06.00 hingga pukul 15.00. Untuk kondisi armada angkutan perdesaan, kendaraan bagian luar dalam kondisi yang cukup baik.

###### **b. Penumpang angkutan perdesaan trayek M1 di Kabupaten Tulungagung**

Karakteristik penumpang angkutan perdesaan trayek M1 dapat di deskripsikan sebagai berikut

- Jika dilihat dari karakteristik jenis pekerjaan, rata-rata 49,15% didominasi oleh penumpang yang berprofesi sebagai wiraswasta.
- Dilihat dari karakteristik perjalanan terdapat 44,07% penumpang angkutan perdesaan trayek M1 yang melakukan perjalanan dengan maksud perjalanan untuk tujuan ke tempat tinggal, 64,41% waktu perjalanan yang ditempuh

penumpang dengan angkutan perdesaan menuju tempat tujuan selama 30 menit – 1 jam, jarak asal dan tujuan yang ditempuh penumpang sebesar 55,93% adalah 5-10 km, intensitas pergantian moda sebesar 76,27% adalah tidak pernah, dan penggunaan angkutan oleh penumpang sebesar 74,58% adalah dengan intensitas tidak tentu (sesuai keinginan).

### **5.1.2. Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Perdesaan trayek M1 di Kabupaten Tulungagung**

#### **a. Kinerja operasional angkutan perdesaan**

- Rata-rata *load factor* angkutan perdesaan trayek M1 adalah sebesar 20,3% dimana berdasarkan standar SK 687/ AJ.206/ DRJR/2002 *load factor* tersebut masih berada jauh di bawah standar sebesar 70%. Jika dibandingkan dengan *load factor* angkutan perdesaan Trayek W di kabupaten Nganjuk dan Trayek Turen – Sendangbiru, trayek terminal Blambangan – Sritanjung, trayek MT1, trayek MT2, dan Trayek MM maka *load factor* angkutan perdesaan trayek M1 juga termasuk rendah. Dengan adanya *load factor* yang rendah akan mengakibatkan rendahnya pendapatan yang diterima.
- *Headway* dan waktu tunggu keberangkatan angkutan perdesaan masing-masing sebesar 42 menit dan 49 menit. Waktu terlama adalah pada peak pagi. Jika dibandingkan dengan standar, *headway* dan waktu tunggu keberangkatan angkutan perdesaan trayek M1 lebih lama dari standar yaitu 5-10 menit. Bila dibandingkan dengan angkutan perdesaan trayek GTS, Terminal Blambangan – Sritanjung, Trayek Genteng – Jambewangi, Trayek MT1 dan trayek MM, waktu tunggu keberangkatan M1 juga termasuk lebih lama. Namun jika dibandingkan dengan angkutan perdesaan trayek W dan MT2, secara rata-rata, waktu antara angkutan perdesaan trayek M1 termasuk lebih cepat
- Waktu perjalanan dan kecepatan angkutan perdesaan trayek M1 di kabupaten Tulungagung masing-masing sebesar 106,77 menit dan 28,5 km/jam dimana untuk kecepatan lebih cepat dari standar yang ditetapkan yaitu 25 km/jam. Namun untuk waktu perjalanan tidak sesuai dengan rata-rata standart sebesar 1-1,5 jam, namun masih dalam batas maksimum perjalanan selama 2-3 jam. Jika dibandingkan dengan waktu perjalanan trayek W, trayek terminal Blambangan – Sritanjung, dan trayek Genteng – Jambewangi, waktu perjalanan trayek M1

termasuk lebih lama. Namun jika dibandingkan dengan angkutan perdesaan trayek GTS, maka waktu perjalanan termasuk lebih cepat.

- Berdasarkan penelitian terdahulu mengenai kinerja operasional angkutan perdesaan, terdapat beberapa fenomena sebagai berikut: untuk faktor muat angkutan perdesaan memiliki nilai dari 25,53 % sampai 68%. Headway dari 8 trayek angkutan perdesaan yang diteliti waktu antaranya, terdapat 7 angkutan perdesaan yang waktu antaranya tidak sesuai dengan standart Indikator Kinerja Angkutan Umum Penumpang. Untuk waktu perjalanan terdapat 3 trayek dari 4 trayek yang diteliti waktu perjalanannya memiliki waktu perjalanannya tidak lebih lama dari rata-rata waktu perjalanan yang ditetapkan oleh standart indikator kinerja angkutan umum penumpang. Sedangkan untuk kecepatan, dari 4 trayek yang diteliti terdapat 1 trayek yang beroperasi lebih lambat dari standar, 1 sesuai dengan standar, dan 2 diantaranya lebih cepat dari standar indikator kinerja angkutan umum penumpang.

## **5.2. Saran**

Beberapa saran yang dapat diberikan untuk kinerja operasional angkutan perdesaan trayek M1 di kawasan Kabupaten Tulungagung adalah sebagai berikut.

### **5.2.1. Saran bagi penelitian**

Terkait dengan adanya permasalahan kecilnya *load factor* rata-rata 20,3% maka perlu adanya studi mengenai kajian persepsi dan preferensi masyarakat terhadap angkutan perdesaan di kabupaten Tulungagung sehingga dapat diketahui faktor apa saja yang menyebabkan angkutan perdesaan sepi penumpang.

Berdasarkan kesimpulan dari variatifnya hasil penelitian terdahulu diatas mengenai variabel kinerja operasional angkutan perdesaan, maka di sarankan untuk penelitian selanjutnya untuk peninjauan ulang terhadap standar indikator kinerja angkutan umum penumpang, yang lebih sesuai dengan kondisi perangkutan yang lebih aktual.

Dengan adanya rekomendasi terhadap penggabungan trayek, diperlukan adanya studi lebih lanjut mengenai dampak dari penggabungan tersebut. Penelitian lebih lanjut ini bertujuan untuk mengetahui efisiensi dari rekomendasi yang diajukan, baik dari sisi kinerja operasional maupun kinerja finansial.

### **5.2.2. Saran bagi instansi terkait**

Pemerintah dan Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung perlu melakukan evaluasi kinerja rute pelayanan angkutan perdesaan. Evaluasi ini dilakukan untuk melihat kelayakan trayek angkutan perdesaan dengan ikut menyertakan variable finansial. Disamping itu juga diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai peninjauan ulang terhadap standar indikator kinerja angkutan umum penumpang, yang lebih sesuai dengan kondisi perangkutan yang lebih aktual.

### **5.2.3. Saran bagi masyarakat**

Agar dapat menyalurkan persepsinya terhadap kinerja pelayanan angkutan perdesaan agar kinerja pelayanan angkutan perdesaan dapat ditingkatkan.

### **5.2.4. Saran bagi pemilik kendaraan**

Saran bagi pemilik kendaraan agar tetap mempertahankan kualitas armada (perawatan dari segi fisik) dan peningkatan kualitas perjalanan dan pelayanan.

## Table of Contents

BAB V .....	103
PENUTUP.....	103
5.1.    Kesimpulan.....	103
5.1.1.    Karakteristik Angkutan Perdesaan Trayek M1 dan penumpangnya di Kabupaten Tulungagung .....	103
5.1.2.    Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Perdesaan trayek M1 di Kabupaten Tulungagung .....	104
5.2.    Saran .....	105
5.2.1.    Saran bagi penelitian.....	105
5.2.2.    Saran bagi instansi terkait .....	106
5.2.3.    Saran bagi masyarakat .....	106
5.2.4.    Saran bagi pemilik kendaraan .....	106