

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil kajian yang dilakukan dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1 Kinerja operasional angkutan umum :

- Dari segi faktor muat, untuk seluruh angkutan umum yang beroperasi baik bus ataupun MPU sepanjang trayek Malang – Lumajang dibawah standar. Ini terjadi baik untuk hari kerja ataupun hari hari libur. Standar diambil dari SK Dirjen Perhubungan Darat No 687 tahun 2002, dimana standar faktor muat yaitu sebesar 70%. Hal ini dapat mengakibatkan penambahan ataupun pengurang pada armada yang beroperasi.
- Dari segi *Headway*, untuk bus trayek Malang – Dampit memenuhi standar baik hari kerja ataupun hari hari libur. Untuk MPU trayek Malang – Dampit pada hari kerja hanya jam sibuk sore yang lebih dari standar, sedangkan pada hari libur untuk jam sibuk sore dan jam non sibuk rata-rata *headway* lebih dari standar. Untuk bus trayek Malang – Lumajang baik hari kerja ataupun hari libur *headway* yang terjadi lebih dari standar. Standar diambil dari SK Dirjen Perhubungan Darat No 687 tahun 2002, dimana standar *headway* yaitu untuk *headway* ideal (jam sibuk) sebesar 2 – 5 menit, sedangkan untuk *headway* non ideal (jam non sibuk) sebesar 5 – 10 menit.
- Dari segi waktu perjalanan, untuk seluruh angkutan umum yang beroperasi baik bus ataupun MPU sepanjang trayek Malang – Lumajang memenuhi standar. Ini terjadi baik untuk hari kerja ataupun hari libur. Standar diambil dari SK Dirjen Perhubungan Darat No 687 tahun 2002, dimana standar waktu perjalanan paling maksimal yaitu sebesar 2 – 3 jam.

- Dari segi biaya operasional kendaraan didapatkan biaya operasional kendaraan berbeda – beda sesuai dengan km tempuh angkutan yang beroperasi untuk Bus Malang-Dampit BOK / bus adalah Rp. 2.816,34 / km , Bus Malang – Lumajang BOK / bus adalah Rp. 2.642,58 /km, dan untuk MPU Malang – Dampit BOK / MPU adalah Rp. 1.670,22 /km.
 - Kebutuhan armada angkutan umum pada trayek Malang – Lumajang, dari analisa kebutuhan armada terjadi pengurangan armada, untuk bus trayek Malang – Dampit dari awalnya 37 armada menjadi 30 armada, untuk bus trayek Malang – Lumajang dari 10 armada menjadi 6 armada, dan untuk mpu trayek Malang – Dampit dari 18 armada menjadi 15 armada. Hal ini dikarenakan faktor muat yang terjadi pada seluruh angkutan umum trayek Malang – Lumajang lebih kecil dari standar yang ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat.
 - Rencana jadwal keberangkatan disusun berdasarkan analisis kebutuhan armada yang beroperasi.
- 2 Untuk asal tujuan penumpang dapat disimpulkan bahwa terjadi pergerakan serta potensi penumpang pada bus trayek Malang – Lumajang, dikarenakan penumpang paling maksimal terjadi pada segmen Kecamatan Ampel Gading sebanyak 13 penumpang dalam satu hari.

5.2 Saran

- 1 Untuk pengkaji selanjutnya dalam pembagian kuisioner asal tujuan penumpang sebaiknya lebih selektif saat pemilihan responden supaya data yang diperoleh lebih merata, sehingga bisa mengetahui berapa besar potensi penumpang yang terjadi.
- 2 Untuk pengkaji selanjutnya perlu di lakukan analisa tarif pada angkutan umum trayek Malang - Lumajang, agar tarif yang berlaku sesuai dengan kemampuan dan kemauan daya beli penumpang (ATP dan WTP).
- 3 Untuk pengkaji selanjutnya harap dicek kembali data BOK yang diperoleh setelah melakukan survei BOK.

- 4 Untuk pihak penyedia jasa angkutan umum, hendaknya harus mempertimbangkan kelayakan armada yang beroperasi, agar penumpang mendapatkan kenyamanan dalam menggunakan angkutan umum.
- 5 Untuk instansi terkait dalam pengoperasian seluruh angkutan umum pada trayek Malang – Lumajang harus benar – benar memperhatikan jadwal keberangkatan agar penumpang yang akan menggunakan angkutan umum bisa memastikan keberangkatan dan kedatangan angkutan umum di tujuan.