

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan analisa yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Jumlah armada angkutan kota trayek Riung Bandung mengalami kelebihan sebesar 57% atau sebanyak 114 unit angkot dari jumlah yang ada saat ini. Sehingga jumlah armada yang beroperasi pada trayek Riung Bandung – Dago saat ini belum optimal karena terjadi ketidakseimbangan antara persediaan dan permintaanya.
2. Rute yang dilalui angkutan kota trayek Riung Bandung – Dago saat ini bisa dikatakan belum optimal, karena terdapat dua ruas jalan/zona dari rute perjalanan angkutan kota trayek Riung Bandung – Dago yang saat ini mengalami *overlap*, yaitu Jl. Kiaracandong dan Jl. Jakarta. Selain itu, tingkat pengisian pada setiap zona dari rute yang dilalui saat ini jumlahnya tidak merata.
3. Kinerja angkutan kota trayek Riung Bandung – Dago adalah sebagai berikut:
 - Jumlah penumpang rata-rata per hari untuk angkutan kota trayek Riung Bandung – Dago adalah sebesar 98 orang. Berdasarkan hasil perhitungan, jumlah ini masih dibawah rata-rata jumlah penumpang yang mungkin dilayani yaitu maksimal 215 orang per harinya.
 - Waktu siklus rata-rata angkutan kota trayek Riung Bandung – Dago adalah 205 menit atau 3:25 jam. Angka ini berada diluar batas maksimum waktu perjalanan yang ditetapkan yaitu sebesar 3 jam.
 - Nilai *load factor* rata-rata pada angkutan kota trayek Riung Bandung – Dago berdasarkan survey adalah sekitar 25%. Nilai ini berada dibawah ketentuan World Bank yaitu sebesar 70%.

Hal ini disebabkan karena jumlah penumpang yang tidak merata pada setiap zonanya. Nilai *Load factor* tertinggi terdapat pada zona Terminal Riung – Jl. Cipamokolan, dan nilai terendahnya terdapat pada zona Jl. Ir. H Juanda – Terminal Dago.

- Headway aktual dari angkutan kota trayek Riung Bandung – Dago adalah 3 menit untuk periode sibuk pagi dan 15 menit untuk periode sibuk siang dan sore. Nilai headway ini berada di luar rentang headway ideal yang ditetapkan yaitu 5 – 10 menit.
4. Kebutuhan jumlah armada angkutan kota ditentukan berdasarkan *load factor* tertinggi dari rute yang dilalui. Untuk angkutan kota trayek Riung Bandung – Dago jumlah armada yang optimal berdasarkan hasil perhitungan adalah sebanyak 87 unit armada atau sekitar 43% dari jumlah armada yang tersedia saat ini.
 5. Penentuan rute angkutan kota didasarkan pada *load factor* di setiap zona dan *travel demand* yang ada di wilayah studi. Berdasarkan hasil analisis maka diusulkan pengalihan jalur untuk mendapatkan rute yang optimal. Jalan yang terpilih sebagai rute alternatif agar lebih optimal adalah Jl. Gatot Subroto dan Jl. Laswi.

6.2 Saran

1. Perlu dipertimbangkan pembatasan izin operasi bagi armada angkutan kota yang sudah tidak layak jalan menurut peraturan dan standar yang berlaku.
2. Perlu adanya pengurangan jumlah armada angkot trayek Riung Bandung – Dago, atau pengalihan pada trayek lain yang masih kekurangan armada.
3. Perlu dilakukan penataan ulang mengenai rute yang dilalui trayek angkutan kota untuk menghindari terjadinya tumpang tindih trayek pada jalan tertentu