

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis dan pembahasan dalam penelitian tentang “Evaluasi Kinerja Operasional *Bus Rapid Transit* Trans Patriot Koridor 1 Rute Terminal Bekasi-Harapan Indah pada Masa Pasca Pandemi Covid-19” dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Penelitian yang dilakukan ini telah menjawab rumusan masalah yaitu, hasil kinerja operasional BRT Trans Patriot saat pasca pandemi, hasil perbandingan kinerja eksisting BRT Trans Patriot dengan Standar Pelayanan Minimal PM Nomor 10 tahun 2012, PM Nomor 27 tahun 2015 serta SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 dan strategi meningkatkan jumlah pengguna BRT Trans Patriot agar memenuhi Standar Pelayanan Minimal PM Nomor 10 tahun 2012, PM Nomor 27 tahun 2015 serta SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002.
2. Keengganan masyarakat Kota Bekasi tidak ingin naik Trans Patriot karena lokasi asal maupun tujuan tidak dilalui oleh rute BRT Trans Patriot dan tidak memiliki halte pada lokasi asal maupun tujuannya dilihat dari persentase lokasi asal tidak dilalui dan tidak tersedianya halte yaitu sebesar 46% dari 150 responden, kemudian sebesar 35.333% dari 150 responden memiliki lokasi tujuan yang tidak dilalui oleh rute BRT Trans Patriot dan tidak tersedianya halte pada lokasi tersebut.
3. Rentang usia responden kuesioner didominasi oleh usia 15-24 tahun yang artinya berada di usia produktif dan didominasi oleh pelajar maupun mahasiswa. Hal tersebut berpengaruh terhadap kegiatan responden yang akan berpengaruh terhadap lokasi tujuan, yaitu ke sekolah maupun ke kampus.
4. Jenis pekerjaan responden didominasi oleh pelajar/mahasiswa yang artinya hal tersebut akan berpengaruh terhadap lokasi tujuan, yaitu ke sekolah maupun ke kampus.

5. Lokasi asal perjalanan dan ketersediaan halte di lokasi asal didominasi oleh Kecamatan Bekasi Timur, hal tersebut berpengaruh terhadap seberapa banyak *demand* pada lokasi tersebut, dan akan berpengaruh pula terhadap usulan strategi yang disarankan agar dapat meningkatkan jumlah pengguna melalui lokasi tersebut.
6. Lokasi tujuan perjalanan dan ketersediaan halte di lokasi tujuan didominasi oleh Kecamatan Bekasi Timur, hal tersebut berpengaruh terhadap seberapa banyak *demand* pada lokasi tersebut, dan akan berpengaruh pula terhadap usulan strategi yang disarankan agar dapat meningkatkan jumlah pengguna melalui lokasi tersebut.
7. Moda transportasi sepeda motor berpengaruh terhadap lamanya waktu perjalanan karena responden mempertimbangkan efisiensi waktu perjalanan, hal ini disebabkan karena untuk jarak tempuh yang jauh akan mudah dan lebih cepat dilalui jika menggunakan motor. Jika menggunakan sepeda motor, responden tidak perlu menunggu bus di halte dan tidak perlu khawatir tidak bisa datang tepat waktu, karena dengan menggunakan sepeda motor maka responden dapat memperkirakan lamanya waktu perjalanan ke lokasi tujuan.
8. Kecepatan rata-rata perjalanan pada masa pasca pandemi lebih lambat jika dibandingkan dengan masa pandemi. Hal tersebut disebabkan karena pada masa pandemi, kondisi jalanan di Kota Bekasi tidak ramai karena adanya Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), sehingga pergerakan masyarakat dibatasi.
9. Jumlah ketersediaan armada pada masa pasca pandemi tidak memenuhi SPM. Hal tersebut disebabkan karena *headway* pada masa pasca pandemi lebih lambat dibanding masa pandemi dan karena pada masa pandemi memiliki *headway* yang lebih sebentar dibanding dengan pada masa pasca pandemi. Pada usulan strategi, bila *headway* diperpendek, maka hasil % SGO pada ketersediaan armada akan memenuhi SPM.

5.2 Refleksi Penelitian

Setelah melakukan penelitian ini terdapat beberapa poin yang harus diperhatikan untuk penelitian berikutnya. Berikut merupakan refleksi pada penelitian ini, yaitu:

1. Pada penelitian ini menggunakan responden usia produktif karena ketika prasurvei berdasarkan wawancara melalui petugas Trans Patriot, mayoritas penumpang ialah pekerja kantoran dan mahasiswa. Berdasarkan survei di lapangan melihat dari permintaan yang tinggi yang dilalui rute Trans Patriot koridor 1 yaitu Stasiun Kranji mayoritas non pengguna merupakan para pekerja dan mahasiswa/pelajar yang artinya termasuk dalam usia produktif, jika menggunakan usia non produktif pada penelitian ini maka diasumsikan responden yang diperoleh akan lebih sedikit dibanding dengan yang berusia produktif. Hal tersebut berkaitan dengan jenis pekerjaan responden dan tujuan perjalanan responden karena tujuan perjalanannya tidak menuju ke tempat kerja, kampus maupun ke sekolah. Jika responden merupakan gabungan antara usia produktif dan non produktif maka diasumsikan bahwa responden yang diperoleh akan lebih sedikit dibanding dengan yang berusia produktif, namun lebih banyak dibanding dengan yang hanya mencari responden usia non produktif, karena berkaitan dengan jenis pekerjaan dan tujuan perjalanannya juga yang tidak bertujuan ke tempat kerja, kampus maupun sekolah.
2. *Headway* yang diperoleh hanya berdasarkan satu halte yaitu pada halte Terminal Bekasi, sehingga kurang mewakili *headway* tiap halte. Hasil *headway* jika tidak diperoleh hanya dari satu halte yaitu jadi lebih terwakili nilai karakteristik *headway* tiap haltenya.
3. Waktu tunggu yang diperoleh hanya perwakilan dari salah satu penumpang yang naik di tiap halte, sehingga kurang mewakili karena penumpang yang naik tiap halte terkadang lebih dari satu. Hasil waktu tunggu jika tidak diperoleh hanya dari satu penumpang yaitu lebih terwakili oleh tiap penumpang yang menunggu di halte, karena tidak semua penumpang menunggu di halte yang sama dalam waktu yang sama.
4. Pada pertanyaan yang berada di kuesioner tidak menanyakan mengenai jarak asal perjalanan ke titik halte dan jarak dari halte ke lokasi tujuan sehingga usulan strategi yang diberikan tidak dapat didukung melalui data responden mengenai jarak dari lokasi asal ke halte maupun jarak dari halte ke lokasi tujuan.

5. Berdasarkan hasil wawancara dalam bentuk kuesioner yaitu banyak daerah yang tidak terjangkau oleh rute Trans Patriot Koridor 1 karena sebelumnya pernah dilalui oleh koridor 2 maupun koridor 3 dan dapat terintegrasi antar koridor. Diasumsikan bahwa jika koridor 2 dan koridor 3 dibuka dampak bagi koridor 1 yaitu penumpang dari koridor lain yang kemungkinan akan melanjutkan perjalanan menggunakan Trans Patriot koridor 1 akan bertambah, dan *load factor* pada koridor 1 kemungkinan juga akan meningkat.

5.3 Saran

Setelah dilakukannya penelitian ini ada beberapa hal yang dapat dijadikan saran untuk pengembangan penelitian selanjutnya, yaitu:

1. Dikarenakan pada pengumpulan data sekunder melalui Dinas Perhubungan Kota Bekasi butuh waktu sekitar 1 bulan, sebaiknya sebelum dilaksanakan seminar proposal sudah membuat surat pengantar ke Dinas Perhubungan Kota Bekasi agar tidak terlalu lama menunggu data dan dapat segera mengolah data.
2. Diharapkan Dinas Perhubungan Kota Bekasi segera membuka Koridor 2 dan 3, karena diasumsikan bila dua koridor tersebut dibuka maka akan terjadi integrasi antar koridor, sehingga diharapkan jika jaringannya semakin panjang, maka orang yang naik semakin banyak.
3. Pada penelitian ini hanya menganalisis kinerja operasional dan mencari strategi bagaimana cara meningkatkan jumlah pengguna agar *load factor* memenuhi standar yang berlaku. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan menganalisis faktor lain seperti kinerja finansial dan mencari strategi lain agar BRT Trans Patriot Koridor 1 kinerjanya semakin baik.
4. Pengembangan pada penelitian mengenai evaluasi kinerja operasional Trans Patriot selanjutnya dapat dilakukan pada masa masa normal pasca pandemi.
5. Pengembangan pada penelitian selanjutnya dapat dikaitkan dengan LRT, karena berdasarkan informasi dari Dinas Perhubungan Kota Bekasi, LRT akan beroperasi pada Juni 2023. Diharapkan peneliti selanjutnya mencari tahu mengenai interkoneksi BRT Trans Patriot Koridor 1 dengan LRT.