

BAB V

PENUTUP

V.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan yaitu:

1. Berdasarkan hasil analisis pengoperasian Trans Metro Dewata (TMD) koridor 3 Kota Denpasar pada analisa *delay time* didapat hasil paling besar yaitu 51,52 detik dan *delay time* terkecil 6,39 detik dari 24 halte yang ada pada Trans Metro Dewata koridor 3 Kota Denpasar.
2. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa *time headway* yang terdiri dari waktu antara, waktu perjalanan, kecepatan perjalanan dan faktor muat telah sesuai standar SK Dirjen Perhubungan Darat SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Penyelenggaraan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur yaitu waktu antara kendaraan ideal memiliki waktu 5 sampai 10 menit.
3. Hubungan antara *delay time* dan *time headway* antar bus terhadap jumlah armada bus yang beroperasi pada Trans Metro Dewata dimana saat waktu tundaan semakin besar maka waktu antara akan terpengaruh sehingga menjadi semakin kecil, kemudian saat waktu tundaan semakin kecil maka waktu antara akan terpengaruh sehingga menjadi semakin besar. Waktu tundaan dan waktu antara yang diperoleh karena dipengaruhi jumlah armada yang beroperasi pada trayek Trans Metro Dewata koridor 3.

V.2. Saran

Adapun saran yang dapat diberikan dari hasil penelitian ini adalah:

- 1) Berdasarkan waktu tundaan (*Delay time*) maka dapat disarankan hendaknya halte yang dilalui Trans Metro Dewata koridor 3 Kota Denpasar di tinjau kembali sehingga waktu tunggu bisa lebih kecil dari yang ada saat ini.
- 2) Berdasarkan Waktu antara (*headway*) maka dapat disarankan hendaknya rute yang dilalui Trans Metro Dewata koridor 3 Kota Denpasar di tinjau kembali sehingga waktu tempuh bisa lebih kecil dari yang ada saat ini.
- 3) Berdasarkan Nilai faktor muat, maka perlu kiranya dilakukan langkah – langkah peningkatan pelayanan, seperti mengatur jadwal keberangkatan, mengatur rute yang dilalui berdasarkan jumlah permintaan.
- 4) Kendala yang dihadapi agar Trans Metro Dewata koridor 3 kualitas pelayanan angkutan pada indikator waktu tempuh, kecepatan, waktu antara, faktor muat dan tundaan dapat lebih optimal yaitu:
 - 1) Halte yang Berdekatan dengan APILL
Dibeberapa halte Trans Metro Dewata koridor 3 lokasinya masih terlampau dekat dengan APILL sehingga tundaan yang timbul cukup besar.
 - 2) Halte Trans Metro Dewata yang masih menjadi satu dengan Halte Sarbagita
Dengan masih menjadi satu di beberapa halte Trans Metro Dewata dengan Halte Sarbagita akan berbahaya bagi penumpang dan menjadi kurang optimalnya kinerja Trans Metro Dewata.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsono. (2006). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bina Aksara.
- Damarjati,
DepHubDat. (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur. SK.687/AJ.206/DRJD/2002*, 2–69.
- Andri, Z. (2017). ANALISIS WAKTU TEMPUH KENDARAAN BERMOTOR DENGAN METODE. *Jom FTEKNIK Volume 4 No. 2 Oktober 2017*.
- Bowersox, D. J. (1981). *Introduction to Transportation*. Northwestern: Macmillan.
- Dr. Andriansyah., M. (2015). *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Senayan, Jakarta Pusat: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Morlok, E. K. (1978). *Introduction to Transportation Engineering and Planning*. Universitas Michigan: McGraw-Hill.
- Riduwan. (2004). *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan & pemodelan transportasi*. Bandung : Institut Teknologi Bandung.
- Tamin, O. Z. (2003). *Perencanaan & Permodelan Transportasi* . Bandung: Penerbit Institut Teknologi Bandung.
- Utama, R. I. (2016). PEMODELAN DISTRIBUSI FREKWENSI TIME HEADWAY. *VOLUME 12 NO. 2, OKROBER 2016*.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (1997). Highway Capacity Manual Project (HCM). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1(I)*, 564.
- KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN. (2003). *PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DI JALAN DENGAN KENDARAAN UMUM. 0932*, 147–173.