

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bagian terakhir dari studi ini adalah pengambilan kesimpulan dari hasil analisis dan memberikan rekomendasi atau saran-saran terhadap permasalahan yang dihadapi dengan memberikan solusi untuk penempatan halte yang memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penumpang Trans Padang pada Koridor I.

5.1 Kesimpulan

Dari pemaparan data-data dan teori serta analisis yang telah dilakukan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan yaitu:

1. Tidak berimbangnya jumlah halte dimana 34 halte rute Pasar Raya-Batas Kota dan 35 halte rute Batas Kota Pasar Raya.
2. Dari analisis *Load Factor*, diketahui jumlah penumpang Trans Padang pada umumnya tidak padat dimana nilai *Load factor* <1 baik pada jam sibuk pagi maupun jam sibuk sore. Penumpang Trans Padang pada umumnya ialah pelajar dan pekerja yang melakukan perjalanan pada hari kerja. Dimana dapat dilihat *Load Factor* pada hari kerja jam sibuk pagi rute Batas Kota-Pasar Raya >1 . Hal ini dikarenakan pada jam sibuk pagi jumlah penumpang rute Batas Kota-Pasar Raya akan lebih banyak dibandingkan dengan rute Pasar Raya-Batas Kota, hal ini dikarenakan kegiatan lebih banyak kedalam kota daripada keluar kota. Sedangkan pada jam sibuk sore *Load Factor* Rute Pasar Raya-Batas Kota >1 , jam tersebut merupakan jam pulang.
3. Adanya halte yang tidak di manfaatkan baik untuk menunggu bus maupun atau turun dari bus.
4. Banyak halte yang tidak memiliki fasilitas yang tidak memadai terutama untuk halte yang dominan berfungsi untuk penumpang menunggu bus.
5. Jarak halte eksisting baik dari rute Batas Kota-Pasar Raya maupun rute Pasar Raya-Batas Kota sudah sesuai standar yang telah ditetapkan,

walaupun ada beberapa halte yang tidak sesuai standar. Namun jarak tersebut tidak terlalu jauh (tidak terlalu melebihi standar) untuk berjalan kaki, serta ada beberapa alasan yang memungkinkan jarak halte tidak sesuai standar. Seperti halte DPR-halte Basko, dimana pada lokasi ini terdapat persimpangan dan jembatan yang tidak memungkinkan dibangun halte.

6. Tidak terdapatnya halte pada lokasi pergantian moda, yakni di Simp. Muaro Kasang (Batas Kota) menuju Lubuk Alung.
7. Kondisi eksisting halte Trans Padang menggunakan model/sistem *curb-side* yaitu perhentian yang terletak pada pinggir perkerasan jalan tanpa melakukan perubahan pada perkerasan jalan yang bersangkutan ataupun perubahan pada pedestrian.
8. Kondisi riil prasarana yang mendasar bagi sebuah jasa Transportasi Massal berbasis Jalan Raya tidak sesuai dengan aturan yang sudah ditetapkan (Standar Pelayanan Minimum).

5.2 Rekomendasi

Untuk lebih mengoptimalkan pelayanan halte Trans Padang Koridor I berdasarkan pembahasan yang dilakukan dalam studi ini, maka dapat dikemukakan beberapa rekomendasi yakni:

1. Tambahkan 1 (satu) unit halte, agar jumlah halte berimbang kiri dan kanan yakni di Simpang Brimob (Pasar Raya-Batas Kota)
2. Seandainya pemerintah Kota Padang memberikan fasilitas disetiap halte untuk kenyamanan penumpang. Terutama untuk halte yang dominan berfungsi untuk menunggu bus.
3. Kondisi eksisting halte Trans Padang menggunakan model/sistem *curb-side* yaitu perhentian yang terletak pada pinggir perkerasan jalan tanpa melakukan perubahan pada perkerasan jalan yang bersangkutan ataupun perubahan pada pedestrian.

Ruas jalan Prof. Hamka, menurut analisis kinerja jalan yang pernah dilakukan (*pengamatan Miro, 2013*), menunjukkan v/c ratio pada jam puncak hampir atau terkadang sudah mencapai 1, termasuk juga ruas Jalan Khatib Sulaiman, Rasuna Said, dan Bagindo Aziz Chan terutama pada jam-jam sibuk, oleh karena itu *curb-side* akan menimbulkan dampak gangguan lalu lintas yang cukup besar dan signifikan terhadap kendaraan lain (berupa macet, tundaan yang lama, kecepatan rendah, dan kecelakaan lalu lintas). Maka dari itu tipe perhentian Trans Padang ini hendaknya menggunakan tipe *Lay-bys* perhentian yang terletak pada pinggir perkerasan dengan sedikit menjorok keluar badan jalan, sehingga tidak menimbulkan kemacetan disaat bus berhenti, seperti yang dapat dilihat pada gambar **berikut ini**.

Gambar 5.1

Tipe *Lay-Bys* Perhentian Trans Padang (Halte STIE AKBP Jalan Khatib Sulaiman)



Sumber: Hasil Survey, 2014

4. Komponen-komponen Fasilitas Tetap (Prasarana) Angkutan Massal Trans Padang seharusnya sudah memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) agar tidak menimbulkan masalah lalu lintas dan gejolak sosial masyarakat.