

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini adalah bab terakhir dari pembahasan penelitian Kinerja Pelayanan Bus Sekolah Kota Bandung. Pada beberapa halaman berikut akan dijelaskan mengenai kesimpulan dari penelitian ini, rekomendasi, kelemahan studi, dan studi lanjutan yang terkait dengan penelitian ini.

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah jawaban atas sasaran – sasaran yang sudah ditentukan pada Pendahuluan. Dari hasil penelitian mengenai Kinerja Pelayanan Bus Sekolah dapat disimpulkan bahwa dari **identifikasi kondisi eksisting bus sekolah**, rute yang sudah berjalan hingga saat ini adalah 4 rute dari 11 rute yang direncanakan oleh Pemerintah Kota Bandung melalui Dinas Perhubungan Kota Bandung. Prasarana jalan secara umum sudah memenuhi kriteria walaupun di beberapa rute ada yang belum memenuhi dikarenakan lebar jalan dari beberapa ruas yang belum sesuai dengan ukuran busnya. Umumnya pengguna dari bus sekolah ini adalah para pelajar dari jenjang Sekolah Menengah Pertama hingga Sekolah Menengah Atas/Kejuruan. Tingkat keterisian dari keseluruhan secara umum masih rendah dengan angka dibawah 70% kecuali pada rute K3 Cibiru – Asia Afrika dan K4 Cibiru – Cibeureum. Akan tetapi, sistem pemberhentian untuk bus sekolah masih belum disiplin untuk berhenti di tempat pemberhentian khusus. Kendalanya terdapat baik dari kedisiplinan kru bus sekolah maupun pelajar yang menggunakan bus sekolah, kecuali pada rute K4 Cibiru – Cibeureum yang sudah lebih disiplin dibandingkan dengan rute lainnya. Dan kendala lain dari bus sekolah yang membuat perubahan dari rutanya adalah adanya benturan dengan supir angkutan umum yang merasa dirugikan dengan keberadaan bus sekolah. Berdasarkan dari **terpetakannya pickup point para pelajar**, seluruh sekolah sampel memiliki radius pelayanan hingga lebih dari 9 km yang berarti terdapat banyak pelajar yang berdomisili sangat jauh dari sekolahnya dimana menurut peraturan di Kota Bandung ditetapkan bahwa prioritas untuk pelajar adalah dalam radius 3 km dari rumahnya. Hal ini berkaitan dengan

terpetakannya area pelayanan baik dari area pelayanan sekolah maupun pelayanan bus sekolah dimana dapat disimpulkan bahwa pelajar – pelajar dari sekolah sampel banyak yang domisilinya tidak dilewati oleh bus sekolah seperti pada daerah Ciwastra, Derwati, dan di koridor Jalan A.H Nasution. Berdasarkan dari **terevaluasinya efektifitas pelayanan bus sekolah melihat dari indikator kinerja operasi dan indikator kualitas pelayanan** dapat disimpulkan bahwa penyelenggaraan Bus Sekolah Kota Bandung dinilai belum efektif dilihat dari berbagai indikator. Tingkat keterisian pada rute K1 dan K2 dinilai rendah karena memiliki nilai dibawah 70% sementara pada rute K3 dan K4 memiliki tingkat keterisian yang baik dengan nilai diatas 70% bahkan 100% pada rute K3. Tetapi, melihat dari indikator waktu tunggu tidak ada rute yang memiliki waktu tunggu dibawah 5 menit. Sedangkan pada waktu perjalanan, rute K4 Cibiru – Cibeureum dinilai belum efektif karena memiliki rata – rata waktu tempuh perjalanan 67 menit dimana kriteria standarnya adalah tidak lebih dari 60 menit. Waktu tempuh yang lama tersebut disebabkan oleh rendahnya kecepatan rata – rata perjalanan dari rute tersebut sebagai akibat dari padatnya lalu lintas pada jalur yang dilalui oleh rute K4 Cibiru – Cibeureum. Melihat dari kesesuaian rutenya, penyelenggaraan bus sekolah ini dinilai belum efektif karena masih terdapat banyak *pickup point* yang tidak terlewati oleh rute bus sekolah.

5.2 Rekomendasi

Rekomendasi dibuat berdasarkan dari hasil pembahasan penelitian ini yang juga berfungsi sebagai pendukung dari penelitian ini. Rekomendasi yang ditawarkan adalah:

- a. Pemerintah Kota Bandung lewat Dinas Perhubungan Kota Bandung mengadakan penertiban rute – rute yang selama ini terganggu karena armada Angkutan Kota.
- b. Diharapkan realisasi rencana penambahan rute Cibiru – Djundjunan (Pasteur) segera dilakukan untuk dapat melayani pelajar di BWK Ujungberung khususnya yang menggunakan Jalan A.H. Nasution.

- c. Adanya *re-routing* untuk rute K4 Cibiru – Cibeureum untuk mengurangi waktu perjalanan yang tidak efektif dengan cara membentuk rute tersebut menjadi rute kluster (*loop*). Rute – rute kluster tersebut adalah:
- 1) Cibiru – Soekarno Hatta – Kiaracandong – Jalan Jakarta - Ahmad Yani (Cicadas) – Cicaheum – A.H. Nasution – Cibiru
 - 2) Elang – Soekarno Hatta – Buah Batu – BKR – Peta – Jamika – Jend. Sudirman – Batas Kota – Rajawali – Elang
- Kluster 1 dan 2 tersebut dapat diintegrasikan dengan rute K3 Cibiru – Asia Afrika di Jalan Soekarno – Hatta. Kluster 1 dapat terintegrasi dengan rute K1 Antapani – Ledeng di Jalan Jakarta, kluster 2 dapat terintegrasi dengan rute K2 Dago – Leuwipanjang di Jalan BKR (Tegallega). Dengan konsep *re-routing* ini maka jarak perjalanan akan lebih singkat sehingga waktu tempuh perjalanan dari bus akan lebih singkat dan juga *pickup point* yang berada di Jalan A.H. Nasution dapat terangkut oleh kluster 1.
- d. Adanya penambahan rute untuk melayani pelajar yang ada di daerah Ciwastra dan Derwati. Rute tersebut dapat dimulai dari Jalan Raya Ciwastra melewati Jalan Ibrahim Adjie (Jalan Kiaracandong) yang selanjutnya dapat diarahkan menuju Jalan Gatot Subroto ataupun diintegrasikan dengan rute K1 Antapani – Ledeng di Jalan Jakarta/Jalan Terusan Jakarta. Mengingat lebar jalan di Jalan Raya Ciwastra yang kecil (± 6 meter), maka bus yang sesuai dioperasikan adalah bus sedang seperti bus yang digunakan pada rute K3 Cibiru – Asia Afrika.
- e. Adanya penambahan angkutan *feeder* yang melayani jalan – jalan lokal, khususnya yang menuju daerah perumahan pada BWK Tegallega dan BWK Gedebage karena terdapat pelajar – pelajar yang harus berjalan jauh terlebih dahulu untuk menunggu bus sekolah atau bahkan untuk mencapai sekolah setelah mereka turun dari bus sekolah. Angkutan *feeder* tersebut tidak perlu membuat armada baru bahkan bisa memanfaatkan armada angkutan kota yang beroperasi di BWK – BWK tersebut (Tegallega dan Gedebage) dimana dapat dioperasikan untuk

mengangkut pelajar – pelajar, khususnya di kawasan perumahan, secara gratis dengan diberikan kompensasi dari mengangkut pelajar di pagi hari. Dengan adanya angkutan *feeder* ini dapat mengurangi waktu perjalanan menuju bus sekolah dan juga meminimalisir adanya pelajar yang harus berjalan kaki dengan jarak cukup jauh untuk mengakses bus sekolah.

- f. Adanya pembuatan lajur khusus untuk bus sekolah guna mempersingkat waktu perjalanan pelajar di dalam bus atau setidaknya pada waktu operasional bus sekolah, bus sekolah diberikan prioritas tinggi untuk dapat melaju terlebih dulu.
- g. Sebaiknya *shift* siang ditiadakan karena melihat dari *load factornya* pun bisa mencapai 0 %. Maksimasi pemanfaatan pada *shift* sore akan jauh lebih efektif dimana pada kondisi eksisting pun perubahan jadwal dilakukan untuk mengejar waktu karena kondisi lalu lintas yang padat.
- h. Perlu diadakannya sosialisasi dari pihak Dinas Perhubungan kepada pihak – pihak sekolah dan/atau orang tua dengan mengadakan di sekolah – sekolah maupun sosialisasi di daerah perumahan supaya pelaksanaan program bus sekolah dapat diketahui oleh pihak sekolah dan pihak orang tua sehingga dapat memberikan kepastian layanan Bus Sekolah Kota Bandung.

5.3 Kelemahan Studi

Dalam penelitian ini terdapat kelemahan dimana hanya faktor operasional saja yang menjadi fokus utama. Faktor – faktor non operasional seperti persepsi dan preferensi pelajar sebagai *end-user* dari bus sekolah ini tidak diteliti didalam penelitian ini. Adapun kuisisioner yang disebarkan kepada pelajar secara inti pertanyaannya tetap membahas masalah operasional. Selain itu, kelemahan studi ini adalah tidak membahas lebih dalam mengenai pemberhentian bus sekolah hanya dibahas secara singkat saja. Hal – hal seperti kelayakan fisik halte maupun lokasi halte tidak diteliti dalam penelitian ini.

5.4 Studi Lanjutan

Adapun kekurangan maupun bahasan dari penelitian ini dapat dilanjutkan lagi dalam penelitian – penelitian selanjutnya. Studi – studi lanjutan tersebut dapat berupa:

- a. Studi mengenai persepsi dan preferensi penumpang terhadap pelayanan Bus Sekolah Kota Bandung.
- b. Studi mengenai identifikasi kelayakan rencana – rencana rute Bus Sekolah Kota Bandung.
- c. Studi mengenai pembuatan rute baru untuk Bus Sekolah Kota Bandung.
- d. Studi kelayakan titik – titik pemberhentian Bus Sekolah Kota Bandung.
- e. Studi mengenai konsep rencana angkutan *feeder* guna mendukung operasional Bus Sekolah Kota Bandung.