

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil survey yang telah dilaksanakan dan dilakukannya analisis terkait bangkitan dan tarikan perjalanan serta distribusi perjalanan Bus Trans Pakuan Bogor Koridor 5, dapat disimpulkan sebagai berikut :

- a. Dari hasil yang telah diapataka bahwa karakteristik pengguna Bus Trans Pakuan Bogor Koridor 5 :
 1. Berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh perempuan sebanyak 187 Pergerakan,
 2. Berdasarkan umur didominasi oleh pengguna umur dengan rentan 31-40 tahun,
 3. Berdasarkan jenis pekerjaan didominasi oleh pengguna dengan status pegawai swasta
 4. Berdasarkan maksud perjalanan didominas oleh penumpang untuk tujuan bekerja/bisnis dengan 120 perjalanan.
- b. Berdasarkan hasil analisis karakter Bus didapatkan jarak Terminal Ciparigi – Stasiun Bogor memiliki jarak tempuh 10.27 Km dari arah sebaliknya memiliki jarak 11.88 km dengan total jarak 22.15 km. Kemudian waktu tempuh dalam 1 Rit Perjalanan ditempuh 1 Jam, 36 Menit, 30 Detik dengan kecepatan rata-rata 17 Km/jam. Kecepatan maksimum sebesar 35 Km/jam pada segmen Halte SDN Kedung Halang 1 – Halte SDN Kedung Halang 5 dan kecepatan minimum 7 Km/jam pada Halte SMPN 19 Bogor – Halte Villa Bogor Indah
- c. Distribusi perjalanan dari setiap halte didapatkan bangkitan perjalanan Bus Trans Pakuan Bogor Koridor 5 terdapat pada Terminal Ciparigi . Sedangkan untuk tarikan perjalanan terbesar terdapat pada Halte Stasiun Bogor.
- d. Dari hasil yang didapatkan bahwa integrasi moda pada ransportasi umum lainnya dan perpindahan penumpang didominasi pada :
 1. Halte Mall Jambu 2 dan Halte Stasiun Bogor. sebanyak 28 penumpang turun di Halte Mall Jambu 2 untuk berpindah moda transportasi dimana 13 penumpang berpindah menggunakan Bus, 5 orang menggunakan Angkot, 5 orang menggunakan sepeda motor dan 5 orang Berjalan kaki.
 2. Kemudian 56 Penumpang turun di Halte Stasiun Bogor untuk berganti moda transportasi diantaranya 42 penumpang melanjutkan perjalanan menggunakan Kereta, 5 orang berjalan kaki, 4 orang melanjutkan dengan ojek, 2 orang menggunakan sepeda

motor, 2 orang melanjutkan dengan bus dan 1 orang melanjutkan dengan angkot. Berdasarkan jadwal Kerea Api apabila penumpang berangkat dari Terminal Ciparigi dan Tiba di Stasiun Bogor pada pukul 07.00 wib maka penumpang bisa melanjutkan menggunakan kereta dengan jadwal keberangkatan 07.10 Wib (Stasiun Bogor – Jakarta kota), 07.15 Wib (Stasiun Bogor – St. Angke), 07.15 Wib (St. Bogor – St. Tanah Abang)

- e. Untuk model distribusi (sebaran) perjalanan *base on interview*, yang dimana dibuat 2 tabel Matriks Asal Tujuan berdasarkan hasil survey kuisioner dan berdasarkan populasi awal penumpang harian. Untuk hasil analisis berdasarkan penumpang harian Matriks Asal Tujuan didapat mayoritas responden pengguna asal perjalanan dari Kelurahan Ciparigi sebesar 360 pergerakan dan Kelurahan Kedunghalang sebesar 200 pergerakan. Sedangkan mayoritas pengguna Bus Trans Pakuan menuju DKI Jakarta sebesar 190 pergerakan serta Kelurahan Ciparigi dan Kelurahan Kedunghalan memiliki pergerakan masing masing 160 Pergerakan .

5.2 Saran

Mengenai hasil dari penelitian ini, maka saran yang dapat direkomendasikan untuk penelitian selanjutnya sebagai berikut :

- a. Untuk analisis bangkitan dan tarikan perjalanan hanya sampai mencari persentase bangkitan dan tarikan dari zona yang telah ditentukan, sehingga untuk penelitian selanjutnya dapat melanjutkan analisis berdasarkan peningkatan penumpang harian untuk dilakukan peramalan bangkitan dan tarikan perjalanan
- b. Untuk penelitian selanjutnya, jumlah responden dapat diperbanyak agar hasil analisis dapat lebih menggambarkan pola perjalanan penumpang Bus Trans Pakuan Bogor Koridor 5 atau dilakukannya analisis koridor lainnya
- c. Data yang digunakan pada penelitian ini merupakan data pada masa bus percobaanm yang dimana bus ini masih memberlakukan tarif Rp.0 atau gratis yang berdampak pada pola pergerakan perjalanan sehingga penelitian kedepannya dapat membandingkan dengan penelitian pada saat bus sudah memberlakukan tarif.