V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa dan perhitungan data primer serta dari pengamatan yang dilakukan selama pengambilan data primer di peroleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Jumlah trip per kendaraan per hari untuk koridor Rajabasa – Sukaraja adalah sebesar 5,5676 trip atau sebesar 2,78 rit.
2. Jarak yang ditempuh per kendaraan dalam satu hari adalah sejauh 112,366 km. Nilai tersebut berada jauh di bawah standar yang di tetapkan oleh *World Bank*, yakni sebesar 210-260 km.
3. Nilai *time headway* rata-rata 6,29 menit dengan nilai *time headway* minimum sebesar 4,0 menit dan nilai *time headway* maksimum sebesar 10,00 menit. Nilai ini berada pada standar yang ditetapkan oleh *World Bank*, yakni sebesar 10-20 menit.
4. Nilai *cycle time* hasil survey sebesar 170 menit dan kecepatan perjalanan untuk rute ini adalah 25,45 km/jam, kecepatan ini berada di atas standar *World Bank* sebesar 25 km/jam untuk wilayah dengan kepadatan rendah.
5. Jumlah kendaraan yang dibutuhkan berbasis data primer dari hasil survey adalah 27 kendaraan.

6. Rata-rata penumpang per trip pada hari Senin adalah 23,5 penumpang, hari Kamis sejumlah 24 penumpang, dan pada hari Minggu sebesar 19 penumpang. Sehingga rata-rata jumlah penumpang per trip sebesar 21,92 penumpang.
7. Jumlah penumpang per kendaraan per hari adalah sebesar 124,30 penumpang. Dan dari pengolahan data tersebut didapatkan jumlah pendapatan per bus per hari sebesar Rp 346.503,56,-
8. Nilai *load factor* rata-rata sebesar 20,53 %. Nilai ini jauh berada standar *World Bank* yaitu sebesar 70 %. Hal ini dikarenakan jumlah kendaraan *busway* yang beroperasi terlalu banyak.
9. Hasil analisis data menunjukkan bahwa BRT, memiliki pendapatan yang lebih kecil dari biaya operasional. Nilai pendapatan dibagi dengan nilai biaya bus (*operating ratio*) sebesar 0,7 (kurang dari 1). Jumlah ini di bawah standar *operating ratio* yang ditetapkan oleh *World Bank* yakni sebesar 1,05-1,08. Dengan demikian BRT mengalami kerugian.
10. Dapat disimpulkan bahwa Bus Trans Bandar Lampung atau sering kita sebut sebagai BRT ini, tidaklah *feasible* untuk dioperasikan dengan manajemen seperti ini.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan, maka penulis dapat memberikan beberapa saran antara lain:

1. Peran pemerintah untuk membantu dalam subsidi dana sangatlah diperlukan. Mengingat BRT sendiri adalah solusi untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di kota Bandar Lampung ini.
2. Untuk meningkatkan *load factor* kendaraan, pemerintah harus mengambil kebijakan strategis, yakni; pengurangan jumlah angkot yang beroperasi di koridor Rajabasa - Sukaraja, mengalihkan angkot pada jalur lain yang belum terakses, penetapan jam lewat mobil, dan membatasi penggunaan kendaraan pribadi.
3. Terkait tentang berapakah jumlah subsidi yang diperlukan untuk membantu keberlangsungan operasional BRT, maka perlu ada penelitian lebih lanjut yang lebih mendalam.