

BAB VI

KESIMPULAN

6.1 Kesimpulan

Perencanaan Trans Magelang memiliki kelebihan antara lain memiliki suatu sistem yang lebih terorganisir sehingga pada pengaplikasiannya tidak sembarangan dan mengacu pada peraturan yang telah ditetapkan. Rute angkutan lama yang dahulu saling tumpang tindih dalam perencanaan ini telah diminimalisir. Jumlah angkutan umum yang dahulu mencapai 335 mobil dari 12 jalur trayek yang ada, sekarang hanya 60 mobil dari 6 jalur trayek. Sistem pembayaran dan sistem pelayanan yang lebih profesional dapat lebih memberikan pelayanan yang nyaman dan tepat waktu, karena Trans Magelang memiliki Pusat Kontrol yang akan mengkoordinasi seluruh angkutan yang beroperasi. Pengguna jasa atau penumpang pun tidak akan lama menunggu karena waktu antar mobil angkutan dapat diatur sehingga sedapat mungkin mobil akan tepat waktu dan tepat sampai tujuan.

6.2 Saran

Perubahan Angkutan lama menjadi Trans Magelang pasti akan menimbulkan pro dan kontra. Salah satu yang akan jadi hal yang ramai adalah mengenai penyusutan 335 angkutan lama menjadi 60 angkutan. 335 pengemudi yang ada akan mengalami pengurangan. Oleh karena itu kebijakan yang disarankan adalah menjadikan 2 jam kerja yaitu pukul 06.00-13.00 dan 13.00-

20.00, sehingga setiap mobil Trans Magelang akan menyerap 4 tenaga kerja 2 sopir dan 2 kondektur tiap harinya. Sisa pengemudi yang lain dapat dialihkan untuk bekerja di pusat kontrol. Kebijakan ini dapat didukung pula dengan adanya pengembangan perencanaan Trans Magelang yaitu yang semula hanya melayani daerah kota dapat dikembangkan untuk dapat melayani daerah kabupaten yang cakupannya lebih luas dan akan menyediakan lapangan pekerjaan.

Padahal pembiayaan, besar pembiayaan dapat dikurangi dengan merenovasi kembali mobil angkutan lama yang ada. Mobil angkutan lama yang masih baik dan bagus, dikaroserikan lagi supaya tidak perlu semua mobil Trans Magelang adalah mobil baru.

Untuk menghadapi kontra dari pemilik angkutan yang lama, pemerintah dapat melakukan pembelian ijin trayek yang dimiliki oleh para pemilik angkutan. Pemilik angkutan lama pun dapat ikut berpartisipasi dalam kepemilikan Trans Magelang. Jadi masyarakat dapat berinvestasi melalui Trans Magelang.

Pada suatu perencanaan pasti akan ada hal yang bersifat tak terduga. Dalam perencanaan ini mungkin ada beberapa hal yang terlewatkan oleh penulis. Oleh karena itu penulisan ini hanya merupakan awal dari perencanaan Trans Magelang, penulis mengharapkan ada penulis lain yang kan terus mengembangkan perencanaan ini dan harapan penulis adalah Trans Magelang dapat terwujud.

Daftar Pustaka

_____, 2002, Keputusan Deriktorat Jendral Perhubungan Darat No.

SK/687/AJ.206/DRJD/2002, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*

Bus Rapit Transit dari Wikipedia Bahasa Indonesia, 11 Febuari 2010,

http://id.wikipedia.org/wiki/Bus_Rapit_Transit

Munawar, Ahmad, 2004, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Beta Offset, Yogyakarta

Warpani, Suwardjoko P, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung

Wright, Lloyd, 2003, *Angkutan Bus Cepat*, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, Jerman

LAMPIRAN

Jalur	Jarak Tempuh (km)	Waktu dijalan (mnt'dtk'')	Waktu dilampu merah (mnt'dtk'')					
1	30	38'20"	47''	40''	43''	67''	63''	41''
			120''	86''	30''	33''	33''	30''
			86''	120''	41''	63''	67''	43''
			40''	47''		Total	19'	
2	6,4	11'	47''	40''	43''	67''	35''	
						Total	3'52''	
3	7,5	13'10''	43''	67''	35''	40''	30''	32''
			25''	34''				
						Total	5'6''	
4	6,8	13'5''	40''	25''	34''			
						Total	1'39''	
5	10,5	17'50''	40''	41''	120''	25''		
						Total	3'46''	
6	11,1	17'58''	32''	120''	25''			
						Total	2'57''	

Lampiran 1 Penghitungan lama waktu tempuh.



Lampiran 2 Kartu Magnet



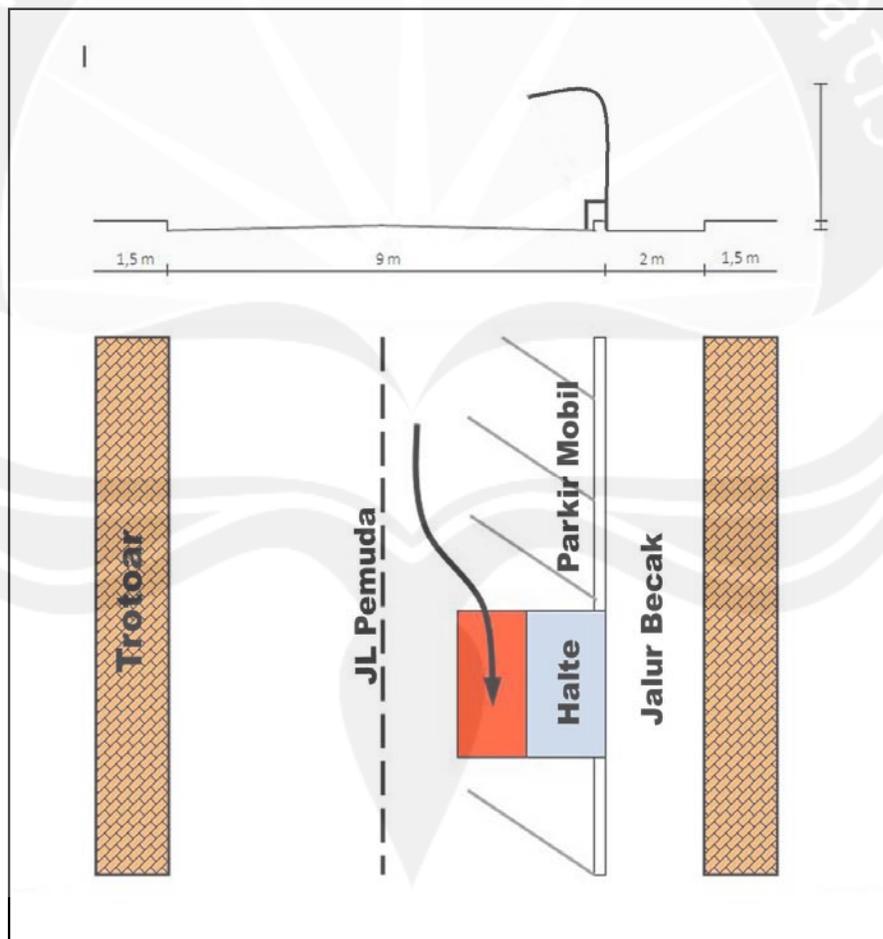
Lampiran 3 Kartu Magnet dan Magnet Reader



Lampiran 4 Kartu Chip



Lampiran 5 Kartu Magnet dan Kartu Chip



Lampiran 6 Gambar Potongan Tampak Halte