

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan pengamatan dan analisis kinerja yang dilakukan pada Bus Trans Jogja Trayek 6A dari segi operasional dan karakteristik penumpang didapat hasil sebagai berikut :

1. Load Factor

Dari hasil analisis *load factor* selama periode survei didapatkan nilai *load factor* rata-rata tertinggi adalah 35,9% pada hari Senin, meskipun begitu nilai *load factor* ini masih sangat kecil karena semakin besar faktor muat maka menandakan jumlah penumpang yang menaiki suatu angkutan umum tersebut juga besar. Dalam hal ini semakin kecil nilai *load factor* maka semakin menguntungkan bagi pengguna, akan tetapi merupakan kerugian bagi penyedia jasa. Sebaliknya nilai *load factor* yang besar merupakan keuntungan bagi penyedia layanan, akan tetapi mengurangi kenyamanan pengguna jasa, dengan *load factor* yang serendah ini artinya subsidi biaya yang diberikan pemerintah cukup besar.

2. Waktu Tempuh

Waktu tempuh rata-rata Bus Trans Jogja dalam satu putaran sangat beragam mulai dari yang tercepat adalah 48 menit hingga 1 jam, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya jumlah penumpang yang sedikit sehingga tidak banyak waktu yang dihabiskan untuk *drop* penumpang di tiap halte, lalu lintas yang padat di beberapa titik ruas jalan.

3. Headway

Berdasarkan hasil pengamatan dan analisis *headway* pada setiap halte sangat beragam mulai dari kurang dari 20 menit sampai dengan paling lambat adalah 44 menit jika di rata-rata pada tiap halte selama periode survei *headway* atau waktu antar bus adalah 26 menit, sedangkan menurut jadwal yang ditentukan dari Dinas Perhubungan DIY, bus trans jogja berangkat tiap 20 menit. Artinya pada pelaksanaannya sering terjadi ketidaktepatan waktu.

4. Kecepatan Rata-Rata

Kecepatan rata-rata dari hasil pengamatan dan analisis cukup beragam mulai dari 21,94 km/jam sampai dengan 30,99 km/jam sedangkan kecepatan rata-rata secara keseluruhan selama periode survei adalah 24,65 km/jam, hal ini disebabkan kondisi lalu-lintas yang dilalui oleh rute 6A juga beragam mengingat Trans Jogja tidak memiliki ruas jalan sendiri sehingga kepadatan lalu lintas berpengaruh kepada kecepatan rata-rata.

5. Karakteristik Penumpang

Berdasarkan kesimpulan yang di dapatkan dari hasil wawancara penumpang menunjukkan bahwa 27,68% penumpang adalah berusia di bawah 16 tahun sedangkan berdasarkan jenis kelamin 56,25% adalah penumpang laki-laki. Berdasarkan pekerjaan 30,36% penumpang adalah pelajar, dan berpenghasilan di bawah 1jt sebanyak 60,75% dari status pernikahan 57,14% mengaku belum menikah 66,7% belum memiliki SIM. Berdasarkan kepemilikan kendaraan 56,25% mengaku tidak memiliki kendaraan pribadi.

6. Presepsi penumpang terhadap layanan tran jogja

Dari segi keamanan dan kenyamanan Trans Jogja menapatkan respond yang cukup positif. 8,9% menyatakan Sangat baik 46,5% menyatakan baik, 32,7% menyatakan cukup, 10,9% menyatakan buruk, dan 1% sangat buruk. Dari segi ke kebersihan dan kenyamanan halte sebagian besar responden menyatakan cukup, dan tidak sedikit yang menyatakan buruk. Dari segi pelayanan informasi jadwal keberangkatan dan keberangkatan bus, sebanyak 38,6% menyatakan cukup 28,7% menyatakan baik, 19,8% buruk, 8,9% sangat baik dan 4% sangat buruk. Dari segi ketersediaan berpindah dari kendaraan pribadi ke Trans Jogja untuk kebutuhan sehari-hari 66,3% memilih tidak bersedia dan 33,7% memilih bersedia. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa dari kenyamanan bus Trans Jogja sudah cukup memenuhi standar kenyamanan penumpang, hanya saja untuk kebutuhan sehari-hari penumpang kebanyakan enggan untuk beralih dari kendaraan pribadi ke

Tran Jogja. Berdasarkan hasil komentar respondenn, kebanyakan yang menjadi evaluasi adalah pemberian informasi yang kurang jelas terutama untuk penumpang yang baru pertama kali menggunakan Trans Jogja, kemudian adalah permasalahan ketepatan waktu dan jadwal keberangkatan yang tidak jelas.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil pengamatan dan analisis ada beberapa catatan dan saran untuk membenahi kinerja pelayanan Bus Trans Jogja :

1. Pemerintah pusat harus mulai menaruh perhatian ekstra dalam pembangunan infrastruktur dan sarana prasarana transportasi terutama untuk angkutan umum.
2. Pemerintah harus mulai meninjau kembali kebijakan yang mempermudah seseorang untuk memiliki kendaraan pribadi, batas umur kendaraan yang boleh beroperasi di jalan, pajak kendaraan, surat izin mengemudi dan lain-lain.
3. Penyedia layanan Tran Jogja perlu memperbaiki fasilitas pada shelter/portabel untuk memudahkan pengguna terutama lansia, ibu hamil dan penyandang cacat.
4. Trans Jogja perlu memberikan informasi mengenai kartu berlangganan untuk menarik minat penumpang baru.
5. Trans Jogja perlu berkerja sama dengan pihak sekolah, mall, serta universitas untuk mengkampanyekan beralih dari menggunakan kendaraan pribadi ke angkutan umum.