

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari data-data penelitian setelah dilakukan analisis dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- a) Rata-rata nilai tertinggi *load factor* dinamis pada saat *weekend*:
 - a. *Load factor* dinamis pengamatan pagi hari pada saat *weekend*
 - *Load factor* dinamis : 30.49 %
 - b. *Load factor* dinamis pengamatan siang hari pada saat *weekend*
 - *Load factor* dinamis : 31.71 %
 - c. *Load factor* dinamis pengamatan sore hari pada saat *weekend*
 - *Load factor* dinamis : 35.37 %
 - d. *Load factor* dinamis pengamatan pagi hari pada saat *weekday*
 - *Load factor* dinamis : 40.24 %
 - e. *Load factor* dinamis pengamatan siang hari pada saat *weekday*
 - *Load factor* dinamis : 36.59 %
 - f. *Load factor* dinamis pengamatan sore hari pada saat *weekday*
 - *Load factor* dinamis : 34.15 %

Dari hasil penelitian lapangan pada saat weekend, hasil rata – rata nilai *load faktor* tertinggi sebesar 27.64% pada halte Ringroad Utara (Monjali 1). Lebih rendah dari hasil tertinggi *load faktor* yang di dapat oleh Dinas Perhubungan yang menghasilkan angka *load faktor* sebesar 28.12% pada halte Sudirman 1 (Bathesda). Dan untuk hasil terendah terdapat pada halte RSI Hidayatulloh dengan nilai *load faktor* sebesar 15.45%, lebih rendah dari hasil yang di dapat oleh Dinas Perhubungan yang menghasilkan jumlah *load faktor* sebesar 16.91% pada halte Terminal Jombor.

Untuk *load faktor* pada saat weekday, hasil rata – rata nilai *load faktor* tertinggi sebesar 36.18% pada halte AM Sangaji 2 (Jetis). Lebih tinggi dari hasil tertinggi *load faktor* yang di dapat oleh Dinas Perhubungan yang menghasilkan angka *load faktor* sebesar 33.22% pada halte Sudirman 1 (Bathesda). Dan untuk hasil terendah terdapat pada halte Gedong Kuning dengan nilai *load faktor* sebesar 15.04%, lebih rendah dari hasil yang di dapat oleh Dinas Perhubungan yang menghasilkan jumlah *load faktor* sebesar 20.75% pada halte Terminal Jombor.

Dari hasil load faktordi atas hasilnya tidak terlalu signifikan perbedaannya antara hasil survey lapangan dan data dari Dinas Perhubungan (DISHUB). Oleh karena itu untuk kapasitas bus hingga sekarang masih cukup memenuhi kebutuhan warga jogja & sekitarnya.

b) Dapat di simpulkan RTT pada setiap waktu siklus dengan hasil rata-rata :

a. Round Trip Time rata-rata pada saat *weekend*

- Waktu siklus pagi hari : 2:05:57
- Waktu siklus siang hari : 2:15:47
- Waktu siklus sore hari : 2:16:13
- Total Waktu siklus : 2:12:39

b. Round Trip Time rata-rata pada saat *weekday*

- Waktu siklus pagi hari : 2:25:27
- Waktu siklus siang hari : 2:21:55
- Waktu siklus sore hari : 2:25:24
- Total Waktu siklus : 2:24:15

Berdasarkan tabel di atas, hasil RTT (*Round Trip Time*) pada saat *weekend* yaitu 2 jam 12 menit, lebih lama dari hasil RTT (*Round Trip Time*) yang di peroleh Dinas Perhubungan yaitu 1 jam 55 menit. Dan pada saat *weekday* juga sama, untuk hasil RTT (*Round Trip Time*) pada saat penelitian lapangan yaitu 2 jam 24 menit lebih lama dari hasil yang di dapat oleh Dinas Perhubungan yaitu 1 jam 55 menit.

c) Waktu Tunggu/*Headway*

a. Rata-rata *headway* pada saat *weekend*

- *headway* pagi hari : 14,34
- *headway* siang hari : 15,06
- *headway* sore hari : 15,11
- Total *headway* : 15,10

b. Rata-rata *headway* pada saat *weekday*

- *headway* pagi hari : 16,11
- *headway* siang hari : 16,12
- *headway* sore hari : 16,11
- Total *headway* : 16,38

Dari hasil analisa survey lapangan yang di dapat untuk waktu tunggu (*Headway*) pada saat *weekend* yaitu 13 menit 38 detik, waktu tersebut lebih lama dari data Dinas Perhubungan yang menghasilkan waktu tunggu rata – rata 10 menit. Sedangkan pada saat *weekday* yaitu 15 menit 27 detik, lebih lama dari data Dinas Perhubungan yang menghasilkan waktu tunggu rata – rata 13 menit.

Berdasarkan hasil kuesioner yang disebar pada 100 responden penumpang bus Trans Jogja rute 2A adalah sebanyak 42 responden mengatakan belum tepat waktu, sedangkan 37 responden mengatakan tidak jelas dan 21 responden mengatakan sudah tepat waktu.

Sedangkan dari petugas shelter mengatakan bahwa waktu tunggu penumpang bus Trans Jogja adalah 10 – 15 menit tergantung dengan kondisi lalu lintas. Jadi kesimpulan dari hasil headway bus Trans Jogja rute 2A masih sesuai dengan *headway* yang di tentukan oleh Dinas Perhubungan yaitu 10 – 15 menit dikarenakan tidak berbeda jauh dari hasil survey lapangan dengan data dishub.

d) Hasil wawancara Trans Jogja

Dari hasil sebar kuesioner dan menganalisisnya dari para responden penumpang Bus Trans Jogja berikut hasil dan keluhannya antara lain:

- a. Mengenai Kartu Berlangganan Trans Jogja, banyak responden yang tidak mengetahui adanya Kartu Berlangganan Trans Jogja, penumpang harus membaca poster prosedur Kartu Berlangganan Trans Jogja yang ada di dalam shelter Bus Trans Jogja. Seharusnya petugas perlu memberikan informasi mengenai kartu Berlangganan Trans Jogja kepada penumpang yang akan membeli tiket Bus Trans Jogja, agar para penumpang Bus Trans Jogja mengetahui adanya Kartu Berlangganan Trans Jogja.

- b. Akses dan cakupan area bus Trans Jogja, berdasarkan responden banyak yang menyatakan bahwa akses untuk menaiki Bus Trans Jogja terbilang mudah, sedangkan untuk cakupan area bus Trans Jogja berdasarkan responden sekitar 70% menyatakan bahwa cakupan area Bus Trans Jogja belum mencakupi wilayah Jogja, terbukti untuk daerah Bantul dan Kampus UMY. Dinas Perhubungan Yogyakarta perlu menambah cakupan area Bus Trans Jogja di wilayah itu untuk mempermudah aksesibilitas masyarakat menuju pusat kota dan sekitarnya dan juga untuk meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi sehingga beralih ke transportasi publik.
- c. Kapasitas penumpang, berdasarkan responden untuk kapasitas penumpang sudah sesuai walaupun ada 30% yang menyatakan belum sesuai dengan kapasitas bus Trans Jogja.
- d. Fasilitas, sekitar 40% penumpang bus Trans Jogja menyatakan bahwa sudah sesuai dengan kenyamanan, tetapi sisanya menyatakan bahwa belum nyaman dikarenakan beberapa fasilitas seperti kebersihan di dalam bus Trans Jogja dan di dalam shelter yang kurang terjaga, serta beberapa keluhan penumpang seperti terdapat beberapa kursi penumpang yang rusak, pendingin ruangan di dalam bus Trans Jogja yang kurang dingin, pintu armada yang tidak bisa menutup sempurna, asap armada yang mengganggu pengguna jalan lainnya serta kesiapan

petugas bus Trans Jogja yang kurang apabila terjadi keadaan darurat, itu karena tidak semua petugas memiliki *Handy Talky* (HT). Dinas Perhubungan perlu mengevaluasi beberapa fasilitas bus Trans Jogja agar penumpang lebih nyaman menggunakan bus Trans Jogja.

- e. Keselamatan, berdasarkan survey dan observasi yang dilakukan penulis selama 3 (tiga) hari, larangan pengemudi bus yang telah dijelaskan di atas tidak ada yang dilanggar. Pengemudi melakukan tugasnya dengan baik. Kecelakaan belum pernah dialami oleh bus Trans Jogja selama ini, hanya saja masalah-masalah armadanya seperti pintu yang tidak menutup sempurna, pendingin ruangan di dalam bus yang tidak berfungsi dengan baik, beberapa kursi yang mulai rusak, dan asap bus Trans Jogja yang mengganggu pengguna jalan lainnya.

- f. Standar Layanan Pelanggan, dalam prakteknya berdasarkan hasil survey Penulis bahwa untuk menyampaikan saran, aduan, dan sebagainya mengenai Trans Jogja terbilang mudah, karena masyarakat dapat menyampaikan saran, aduan, dan sebagainya, lewat nomor yang telah disediakan di setiap shelter bus Trans Jogja. Mengenai pelayanan informasi petugas Trans Jogja di lapangan tidak memberikan informasi apapun mengenai Trans Jogja. Ketika Penulis bertanya informasi lebih lanjut mengenai Trans Jogja, Petugas hanya menunjukkan salah satu spot yang terletak di shelter yang berisi poster informasi mengenai

Trans Jogja. Dan petugas Trans Jogja yang berada di shelter terbilang kurang ramah. Ini bisa menjadi bahan evaluasi Operator Utama dan UPTD Trans Jogja agar kinerja para petugas nya di lapangan agar lebih ramah ketika memberikan informasi.

B. SARAN

Berdasarkan hasil analisis penelitian, beberapa saran untuk membenahan bus Trans Jogja antara lain:

- a) Penambahan bus Trans Jogja agar mampu melayani penumpang pada jam-jam sibuk.
- b) Pemberian informasi mengenai Kartu Berlangganan Trans Jogja dari petugas shelter sangatlah perlu agar penumpang mengetahui adanya Kartu Berlangganan Trans Jogja serta keramahan petugas sangatlah penting.
- c) Cakupan area Bus Trans Jogja sebaiknya ditambah agar masyarakat Bantul dan daerah kampus UMY terjangkau oleh transportasi publik ini, efeknya apabila pada wilayah tersebut tercakupi oleh Bus Trans Jogja yaitu meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi.
- d) Kondisi fasilitas pada shelter maupun Bus Trans Jogja hendaknya selalu dilakukan perawatan demi kenyamanan penumpang saat menunggu di shelter maupun pada saat perjalanan di dalam bus.
- e) Kondisi Bus Trans Jogja yang perlu dilakukan perawatan berkala agar tidak terjadi kerusakan ketika beroperasi.

- f) Kesigapan petugas Trans Jogja ketika menangani keadaan darurat dan perlu koordinasi dengan pusat agar ditangani dengan cepat agar tidak mengganggu kenyamanan penumpang.
- g) Mengenai pelayanan informasi petugas Trans Jogja di lapangan tidak memberikan informasi apapun mengenai Trans Jogja. Ketika Penulis bertanya informasi lebih lanjut mengenai Trans Jogja, Petugas hanya menunjukan salah satu spot yang terletak di shelter yang berisi poster informasi mengenai Trans Jogja. Dan petugas Trans Jogja yang berada di shelter terbilang kurang ramah. Ini bisa menjadi bahan evaluasi Operator Utama dan UPTD Trans Jogja agar kinerja para petugas nya di lapangan agar lebih ramah ketika memberikan informasi.