

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa data dan pembahasan untuk kinerja bus sekolah trayek C kabupaten Tulungagung, dapat disimpulkan bahwa:

1. Hasil survei *occupancy* menunjukkan bahwa jumlah penumpang bus sekolah trayek C kabupaten Tulungagung pada hari Senin sebanyak 81 penumpang, sedangkan jumlah penumpang pada hari Sabtu sebanyak 78 penumpang.
2. Dari hasil perhitungan dengan metode regresi linier didapatkan demand penumpang bus sekolah trayek C pada tahun 2018 di hari Senin sebesar 83 penumpang dan di hari Sabtu sebesar 80 penumpang. Hasil ini membuktikan bahwa demand penumpang bus sekolah trayek C pada tahun 2018 mengalami peningkatan.
3. Waktu tempuh (*travel time*) rata-rata bus sekolah trayek C hari Senin adalah 55,25 menit. Batas atas untuk selang kepercayaan 95% adalah 58,5 menit dan untuk 90% adalah 58 menit, sedangkan batas bawah untuk selang kepercayaan 95% adalah 52 menit dan untuk 90% adalah 52,5 menit. Waktu tempuh (*travel time*) rata-rata bus sekolah trayek C hari Sabtu adalah 53,5 menit. Batas atas untuk selang kepercayaan 95% adalah 56,5 menit dan untuk 90% adalah 51,5 menit, sedangkan batas bawah untuk selang kepercayaan 95% adalah 56,1 menit dan untuk 90% adalah 51,4 menit.

4. Dari hasil analisis yang tersaji menyatakan bahwa kinerja bus sekolah trayek C kabupaten Tulungagung masuk dalam kategori sedang (13 Poin) menurut Standar Pelayanan Angkutan Umum Departemen Perhubungan.
5. Dari hasil perhitungan dengan survey kepuasan pelanggan menunjukkan bahwa di Kuadran I (Pertahankan Prestasi) penumpang merasa puas dan perlu dipertahankan daya tanggap, jaminan serta kepedulian petugas bus sekolah. Untuk kehandalan masuk kuadran II (Prioritas Utama), sedangkan penumpang bus kurang puas dengan kondisi fisik bus sekolah karena alasan kapasitas (Kuadran III / Prioritas Rendah)
6. Hasil Perbandingan rute lama dan alternatif rute baru serta dipilah menjadi 3 dan 2 zona menunjukkan bahwa rute baru dapat dijadikan pilihan. Hasil perbandingan rute awal dengan pemilihan zona dapat dilihat pada **Tabel 5.1 dan 5.2** berikut ini:

Tabel 5.1 Hasil Perbandingan Waktu Tempuh (*Travel Time*) Rute Lama dengan Rute Baru Perzona

Hari	Hasil Waktu Tempuh Rata-Rata (menit)					
	Rute Awal	3 Zona			2 Zona	
		A	B	C	AB	C
Senin	55,25	26,75	31	48	31,5	50
Sabtu	53,5	21,25	25,25	46	30	49,5

Dari hasil dari **Tabel 5.1** diketahui bahwa rata-rata waktu tempuh untuk pembagian zona mempunyai relatif waktu yang lebih singkat. Karena zona yang terbagi dilayani lebih dari satu bus. Untuk waktu tempuh rute awal mempunyai waktu tempuh yang paling lama.

Tabel 5.2 Hasil Perbandingan Daya Muat (*Load Factor*) Rute Lama dengan Rute Baru Perzona

Hari	Hasil Perbandingan Load Factor					
	Rute Awal	3 Zona			2 Zona	
		A	B	C	AB	C
Senin	1,8	0,44	0,51	0,84	0,95	0,84
Sabtu	1,73	0,46	0,44	0,82	0,91	0,82

Dari **Tabel 5.2** diketahui bahwa beban muat angkut bus sudah cukup memenuhi kapasitas yang ditawarkan, yaitu < 1 . Hasil ini dapat mengatasi beban muat bus yang melebihi beban (>1) serta membuat penumpang menjadi lebih nyaman.

5.2 Saran

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dinas dan instansi terkait dapat memberikan solusi terbaik dan secepat mungkin seperti penambahan armada bus sekolah di trayek C. Menambah satu armada menggunakan rute baru menjadi suatu alternatif yang dapat digunakan, serta meningkatkan fasilitas kenyamanan dalam bus sekolah tersebut. Sehingga untuk penelitian selanjutnya diharapkan dapat menganalisis faktor- faktor selain yang disajikan di dalam penelitian ini.



Halaman ini sengaja dikosongkan