

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **IV.1 Kesimpulan**

1. Headway pada jam sibuk dan luar jam sibuk telah sesuai dengan kondisi lapangan, dengan rata-rata headway masing-masing sebesar 11,2 menit (jam sibuk) dan 17,4 menit (luar jam sibuk). Nilai ini menunjukkan keteraturan layanan yang baik serta mampu mendukung kelancaran pergerakan penumpang, terutama pada periode permintaan tinggi.
2. Kecepatan perjalanan menunjukkan variasi antarwaktu perjalanan dan segmen lintasan, yang dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas, aktivitas naik-turun penumpang, serta kepadatan pada titik-titik tertentu, khususnya di kawasan pendidikan dan kawasan industri.
3. Waktu tunggu penumpang rata-rata pada hari kerja berkisar antara 5–7 menit, sedangkan pada akhir pekan meningkat menjadi sekitar 7–8 menit, yang masih berada dalam batas pelayanan yang dapat diterima oleh pengguna, namun tetap memerlukan pengelolaan operasional yang konsisten.
4. Load factor berdasarkan kondisi lapangan menunjukkan tingkat keterisian yang sangat tinggi, bahkan pada waktu dan segmen tertentu mencapai serta melampaui 100% yaitu 110%, yang berarti jumlah penumpang telah melebihi kapasitas tempat duduk dan menyebabkan kondisi berdiri (overcrowding). Tingginya permintaan ini dipengaruhi oleh karakteristik jalur Koridor III yang melintasi kawasan industri/pabrik serta banyak sekolah, sehingga terjadi lonjakan penumpang pada jam masuk dan pulang kerja serta jam masuk dan pulang sekolah. Kondisi ini berdampak pada kenyamanan dan keselamatan penumpang.
5. Ketersediaan armada tergolong sangat baik, dengan 16 dari 17 unit bus beroperasi aktif, sementara 1 unit berfungsi sebagai armada cadangan, sehingga tingkat operasional mencapai sekitar 94%. Meskipun demikian, dengan tingginya tingkat keterisian penumpang, kapasitas layanan yang ada masih belum sepenuhnya mampu mengakomodasi permintaan perjalanan secara optimal.

#### **IV.2 Saran**

1. Aturan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang pedoman teknis angkutan penumpang perkotaan perlu diperbarui, karena indikator kinerja yang digunakan sudah tidak sepenuhnya relevan dengan kondisi operasional saat ini. Fenomena load factor yang mencapai dan

melampaui 100% pada Trans Jateng Koridor III menunjukkan bahwa standar evaluasi yang ada belum mampu merepresentasikan kondisi kepadatan aktual dan kebutuhan kapasitas layanan modern.

2. Standar Pelayanan Minimum (SPM) Trans Jateng perlu direvisi agar lebih adaptif terhadap kondisi nyata di lapangan, khususnya pada koridor dengan permintaan penumpang sangat tinggi. Revisi ini penting agar indikator pelayanan tidak hanya menilai rata-rata kinerja, tetapi juga mampu mengakomodasi kondisi overcapacity (kelebihan kapasitas) yang berdampak langsung pada keselamatan dan kenyamanan penumpang.
3. Berdasarkan kondisi load factor yang melebihi 100%, diperlukan penambahan armada bus pada Trans Jateng Koridor III sebagai prioritas utama kebijakan operasional. Penambahan armada ini bertujuan untuk:
  - a. mengurangi kepadatan penumpang,
  - b. menurunkan kondisi berdiri berlebih (overcrowding),
  - c. menjaga kenyamanan penumpang, dan
  - d. meningkatkan keselamatan perjalanan, karena jumlah penumpang saat ini telah melampaui kapasitas tempat duduk yang tersedia.
4. Operator perlu melakukan penyesuaian headway dan ritase, khususnya pada jam masuk dan pulang kerja serta jam masuk dan pulang sekolah, mengingat tingginya permintaan akibat lintasan koridor yang melewati kawasan industri/pabrik dan kawasan pendidikan. Penyesuaian ini harus berbasis pada pola permintaan aktual, bukan hanya pada standar jadwal tetap.
5. Pemerintah daerah bersama pengelola Trans Jateng perlu melakukan evaluasi menyeluruh terhadap kinerja kapasitas layanan, dengan menjadikan load factor >100% sebagai indikator utama perlunya peningkatan kapasitas angkut, bukan sekadar indikator rata-rata keterisian.
6. Diperlukan kebijakan penguatan sistem operasional berbasis demand (demand-responsive service), yaitu pengaturan jumlah armada dan jadwal operasi yang fleksibel mengikuti tingkat permintaan penumpang, agar tidak terjadi kondisi kelebihan kapasitas penumpang yang berulang.
7. Seluruh kebijakan tersebut harus diarahkan pada tujuan utama layanan transportasi publik, yaitu keselamatan, kenyamanan, dan keandalan pelayanan, sehingga Trans Jateng Koridor III tidak hanya memenuhi indikator administratif kinerja, tetapi juga memenuhi standar pelayanan publik yang berorientasi pada perlindungan pengguna.

Penambahan armada Trans Jateng Koridor III merupakan kebutuhan mendesak, mengingat load factor yang melebihi 100% telah menunjukkan ketidaksesuaian dengan standar pelayanan yang berlaku, serta menyebabkan kelebihan kapasitas penumpang yang mengganggu kenyamanan dan berpotensi membahayakan keselamatan. Oleh karena itu, peningkatan jumlah armada perlu segera dilakukan untuk menjaga kualitas, keamanan, dan keberlanjutan layanan transportasi publik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Access, O. (2020). *Analisa Kinerja Bus Rapid Transit ( BRT ) Trans Semarang Koridor II Terminal Terboyo-Terminal Sisemut.*
- Ekuitas, S., Hunila, R. F., Utomo, S., Gede, N., Pradyani, A., Interdisiplin, S., Teknologi, M. M., Teknologi, I., & Nopember, S. (2023). *Analisa Kelayakan Investasi Proyek Moda Transportasi Masal Light Rail Transit ( LRT ) Jabodebek.* 4(4), 1180–1190. <https://doi.org/10.47065/ekuitas.v4i4.3376>
- Hendra, M. P., Pradana, R. A., Masulili, A. N., & Teknologi, M. M. (2024). *Mengukur Kinerja Dan Analisis Kelayakan Investasi Ditinjau Dari Aspek Finansial Pada Pengadaan Truck Mounted Crane.* 28(1), 98–104. <https://doi.org/10.46984/sebatik.v28i1.2447>
- Ii, K., Kota, R., & Limboto, G. (2021). *Analisis Kelayakan Finansial BRT ( Bus Rapid Transit ).* 1(2), 73–80.
- Ilmiah, M., & Vol, S. (2020). *PERSEPSI PENGGUNA JASA TRANS JATENG TERHADAP KUALITAS PELAYANAN ANGKUTAN AGLOMERASI PERKOTAAN TRANS JATENG.* 18(4).
- Jateng, T., & Semarang, R. (2021). *Evaluasi Kinerja Bus Rapid Transit ( BRT ).* 10(2).
- Junipar, D. (n.d.). *Analisis Kinerja Trans Semarang Koridor V Rute Meteseh – PRPP.* 1–11.
- Kepulauan, K. T., Kasus, S., Rum, T., & Sio, S. O. A. (2018). *Jurnal SIPILsains.* 08, 21–33.
- Maulidin, M. A., & Ayunaning, K. (2025). *ANALISA TINGKAT EFEKTIFITAS KINERJA OPERASIONAL DAN PELAYANAN BUS TRANS JATIM RUTE GRESIK - MOJOKERTO ANALYSIS OF THE LEVEL OF EFFECTIVENESS OF OPERATIONAL PERFORMANCE AND SERVICES OF THE TRANS JATIM BUS ON THE GRESIK-MOJOKERTO ROUTE.* 2(1), 44–52.
- Mufida, I. L., Utami, S., & Hermawan, A. (2022). *Pengembangan Media LUBEL Dalam Pembelajaran Menelaah Struktur dan Kebahasaan Teks Fabel Siswa Kelas VII.* *Patria Educational Journal ...*, 2, 70–83.

<https://ojs.unublitar.ac.id/index.php/pej/article/view/341>  
<https://ojs.unublitar.ac.id/index.php/pej/article/download/341/231>

- Nanda, D., Makalah, I., Banyumas, B. T., Service, B. T., & Operasional, K. (2023). *Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Banyumas Pada Koridor 1 Pasar Pon – Terminal Ajibarang*. 24(2), 2–9.
- Panjang, P., Regional, C., Agency, D. P., & Agency, I. (2022). *Opportunity of Implementing Buy the Service ( BTS ) Subsidies for Bus Rapid Transit ( BRT ) to Improve the Quality of Public Transport Services in Padang Panjang City*. 14, 479–492.
- Prayogi, T. I., & Khoiroh, S. M. (2025). *Analisis Investasi Kelayakan Penambahan Armada Terhadap Biaya Oprasional dan Layanan*. 12(1), 456–464.
- Qhorib, M. N., Diana, V., & Anggorowati, A. (2023). *Evaluasi Kinerja Bus Trans Jogja Jalur 15*. 2(3).
- S, A. A. S., Hardini, A., & Transportasi, I. (2025). *Analisis Kebutuhan Armada Bus Dalam Trayek dan Waktu Tunggu Pada Terminal Kedatangan di Bandara Internasional Soekarno-Hatta Berdasarkan Headway dan Waktu Sirkulasi*. 3(3), 122–135.
- Teknik, F., & Surapati, U. (2020). *Analisis Kinerja Bus Rapid Trans Koridor Blok M - Kota DKI Jakarta Dari Aspek Kelayakan Finansial*. 3(2).
- Teknik, F., Veteran, U., & Nusantara, B. (2025). *ANALISA KINERJA OPERASIONAL KRL COMMUTER LINE JURUSAN YOGYAKARTA-SOLO*. 8(2), 273–283.