

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan pengamatan pada bus trans jogja jalur 1A bila ditinjau dari segi operasional sudah baik. Dari data-data penelitian dan analisis dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

7.1.1. *Headway*

Berdasarkan data *headway* dari survai lapangan pada hari sabtu 4 Juli 2009 sampai dengan hari Senin 6 Juli 2009 yang ditinjau dari *shelter* Bandara, rata-rata *headway* pada hari Sabtu adalah 14,33 menit; Minggu adalah 14,38 menit dan Senin adalah 13,71 menit. Rata-rata dari Sabtu, Minggu, dan Senin adalah 14,14 menit. Sedangkan rata-rata *headway* pada *shelter* Jl. Solo (Alfa) adalah 12,80 menit; *shelter* Jl. Solo (Janti) adalah 12,97 menit; *shelter* Malioboro 2 (Kepatihan) adalah 15,13 menit. Waktu yang ditentukan oleh JTT (Jogja Tugu Trans) adalah 14 menit. *Headway* mengalami keterlambatan pada *shelter* Bandara pada hari Sabtu dan hari Minggu, pada *shelter* Kepatihan keterlambatan terjadi pada hari Sabtu.

7.1.2. *Load Factor*

Nilai rata-rata *load factor* yang diperoleh dari hasil penelitian pada bus trans jogja jalur 1A dari hasil *survey on the bus*, pagi, siang dan sore. Diketahui nilai persentase *load factor* rata-rata pada pagi hari yaitu 44,46 % dan pada siang hari yaitu 58,65 % sedangkan untuk nilai *load factor* pada sore hari yaitu 57,20 %.

7.1.3. *Analogi Fluida (Tsygalnitsky)*

Pada analisa dengan menggunakan analogi fluida (Tsygalnitsky) didapatkan *peak load factor* survai dinamis pada hari Minggu 5 Juli 2009. *Load factor* tertinggi terdapat pada *shelter* Urip Sumoharjo (LPP) - Sudirman 1 (Bethesda); Sudirman 1 (Bethesda) - Sudirman 2 (Bumi Putera); Sudirman 2 (Bumi Putera) - Mangkubumi 1 (Tugu); Mangkubumi 1 (Tugu) - Mangkubumi 2 (PLN), yaitu

bernilai 100%. Jumlah penumpang yang naik tertinggi terdapat pada *shelter* Terminal Prambanan - Jl. Solo (KR1) sebanyak 23 (dua puluh tiga) penumpang dan jumlah penumpang tertinggi terdapat pada *shelter* Bandara Adi Sucipto - Jl. Solo (KR2); Jl. Solo (Kalasan) - Terminal Prambanan, sebanyak 16 (enam belas) penumpang. Nilai okupansi tertinggi terdapat pada *shelter* Mangkubumi 2 (PLN) - Malioboro 1 (Garuda) senilai 55 (lima puluh lima), sedangkan nilai okupansi terendah terdapat pada *shelter* Jl. Solo (Kalasan) - Terminal Prambanan sejumlah 16 (enam belas). Dalam matriks jarak dapat diketahui jarak antar *shelter* terpanjang terdapat pada Terminal Prambanan - Jl. Solo (KR1) sepanjang 5,5 km, sedangkan jarak antar *shelter* terpendek terdapat pada Mangkubumi 1 (Tugu) - Mangkubumi 2 (PLN) dengan jarak 0,4 km. Pada matriks jarak dengan penumpang didapatkan 11,99 yang berarti tiap penumpang rata-rata menempuh jarak 11,99 km dalam menggunakan angkutan Trans Jogja.

7.1.4. Kecepatan Perjalanan

Kecepatan rata-rata perjalanan tertinggi diperoleh pada hari senin adalah 24,64 km/jam dan kecepatan rata-rata terendah diperoleh pada hari Sabtu adalah 22,13 km/jam, sedangkan dalam persyaratan yang ditetapkan dalam Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat no. 687 tahun 2002: kecepatan kendaraan rata – rata terendah adalah 20 km/jam dengan deviasi (penyimpangan dari ketetapan) waktu sebesar 5% dari waktu perjalanan, maka kecepatan rata-rata perjalanan bus Transjogja telah memenuhi syarat yang telah ditetapkan.

7.1.5. Persyaratan Pelayanan

Hasil dari identifikasi persyaratan pelayanan umum semua kriteria telah memenuhi kecuali jarak untuk mencapai tempat perhentian, kondisi dilapangan jarak tempat perhentian mencapai 1,4 km sedangkan dalam persyaratan yang dikeluarkan oleh Dirjen Perhubungan darat adalah 300 -5 00m.

Hasil dari identifikasi persyaratan pelayanan khusus 2 (dua) dari 5 (lima) kriteria tidak memenuhi yaitu kualitas keamanan dalam ketersediaan bagasi untuk penumpang dan kualitas kendaraan untuk bus besar lantai tunggal, bus

besar lantai ganda dan bus tempel/artikulasi dikarenakan bus yang digunakan/dioperasikan merupakan bus berukuran sedang.

7.1.6. Frekwensi

Hasil frekwensi tiap trayek adalah sebagai berikut: frekwensi Trayek 1A pada hari Minggu 5 Juli 2009 adalah 4,162 kendaraan/jam, frekwensi Trayek 1B pada hari Sabtu 14 Februari 2009 adalah 1,36 kendaraan/jam, frekwensi Trayek 3A pada hari Sabtu 14 Februari 2009 adalah 0,87 kendaraan/jam, dan frekwensi Trayek 3B pada hari Sabtu 14 Februari 2009 adalah 0,747 kendaraan/jam. Frekwensi terbesar adalah pada Trayek 1A yaitu 4,162 kendaraan/jam, kemudian frekwensi terbesar kedua adalah Trayek 1B sebesar 1,36 kendaraan/jam. Hasil frekwensi terbesar diatas belumlah sesuai dengan persyaratan frekwensi yang telah ditetapkan JTT (Jogja Tugu Trans) selaku pengelola yaitu: 4,285 kendaraan/jam, sehingga perlu diperhatikan kembali kesinambungan antara syarat yang ditetapkan dengan kondisi dilapangan agar pelayanan kepada pengguna moda trans jogja dapat optimal.

7.1.7. Penyesuaian Jadwal

Pada waktu pagi hari 06.30 – 11.30 pergerakan moda transportasi udara Bandar Udara Adi Sucipto tinggi akan tetapi *load factor* bus trans jogja pada pagi hari rendah. Hal ini memerlukan penyesuaian jadwal pada *shelter* Bandar Udara Adi Sucipto, jadwal yang ada kurang sesuai dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan moda transportasi udara yang terdapat pada bandara. Dengan adanya penyesuaian jadwal kedatangan bus trans jogja dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan moda transportasi udara, dapat meningkatkan bangkitan yang ada pada bandara.

7.2. Saran

1. Kapasitas *shelter* perlu ditambah agar bisa melayani kebutuhan penumpang pada saat menunggu kedatangan bus trans jogja.
2. Perlu adanya penambahan *shelter* bus trans jogja supaya masyarakat mengurangi pemakaian kendaraan pribadi.

3. Perlu adanya penambahan informasi visual yang berisikan informasi jalur, rute trayek dan peta lokasi di tiap-tiap shelter sehingga memudahkan bagi pengguna baru.
4. Perlu diadakan bagasi yang ditempatkan di dalam bus Trans Jogja.
5. Kelengkapan bus seperti *air conditioner* (AC) dan *sliding door* (pintu geser) banyak mengalami kerusakan, sehingga perlu di betulkan apabila mengalami kerusakan agar meningkatkan kenyamanan dari penumpang bus.
6. Perlu adanya penyesuaian jadwal antara jadwal kedatangan bus pada *shelter* Bandara dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan moda transportasi udara yang ada di Bandar Udara Adi Sucipto
7. Penelitian angkutan umum trans jogja jalur 1A perlu diadakan kembali dalam waktu beberapa tahun mendatang yang tujuannya dapat mengetahui perkembangan dari karakteristik angkutan umum trans jogja.

