

INTISARI

Perkembangan bus Trans Jogja sejak beroperasi mengalami III tahap, yakni tahap I adalah perkembangan bus Trans Jogja sebelum perubahan jalur (1B, 3A dan 3B), tahap kedua adalah sesudah perubahan jalur dan tahap ketiga adalah tahap perubahan rute dan penambahan halte. Khusus untuk jalur 1B, pada 1 Februari 2010 tidak lagi mengawali putaran awal di halte Terminal Prambanan namun bergeser ke halte Bandara Adisucipto. Pergeseran halte tersebut tentu akan mempengaruhi nilai load factor dan karakteristik penumpangnya. Menurut (Irawan, 2010) nilai rata – rata laod factor menurun setelah terjadinya pergeseran halte awal tersebut. Sedangkan pada 1 Mei 2010, di rute jalur 1B mengoperasikan dua unit halte yakni halte RS. Harjolutito dan halte Sultan Agung/Pakualaman. Load Factor adalah besaran yang menyatakan tingkat kepeenuh - sesakan (kejenuhan jumlah penumpang) di dalam angkutan umum pada zona tertentu. Menurut DisHubKomInfo load factor dinamis adalah nilai keseluruhan jumlah load factor pada keseluruhan halte pada total jarak rute tersebut. Load factor pada setiap zona didapatkan dari perbandingan penumpang yang ada dengan kapasitas angkutan penumpang tersebut (Subhan, 2006 dalam Kurniawan, 2008). Tujuan penelitian ini adalah Menganalisis rata – rata load factor statis dan dinamis dalam tiga hari pengamatan dengan membandingkan berdasarkan waktu pagi, siang dan malam, menganalisis perbandingan rata – rata waktu tempuh pagi, siang dan malam. menghitung kecepatan rata – rata perjalanan menganalisis perbandingan rata – rata headway perjalanan dan headway rencana.

Hasil survai naik turun penumpang dianalisa dengan menggunakan rumus load factor Statis dan dinamis, sedangkan hasil waktu tempuh dijumlah total untuk mengetahui waktu sirkulasi. Headway perjalanan diketahui dengan membagi waktu sirkulasi dengan frekuensi setiap armada, sedangkan headway rencana diketahui dengan mengalikan kapasitas armada dengan 60 menit dan load factor dinamis kemudian dibagi dengan jumlah penumpang.

Load factor Statis : pagi sebesar 31,31 persen, siang sebesar 29,55 persen dan malam sebesar 28,79 persen, Dinamis: pagi sebesar 31,80 persen, siang sebesar 29,43 persen dan malam sebesar 27,29 persen. Hasil rata – rata load factor tersebut mengalami peningkatan: pengamatan pagi meningkat sebesar 10,43 persen, siang meningkat sebesar 7,48 persen dan malam meningkat sebesar 2,51 persen. Untuk load factor dinamis pagi hari meningkat sebesar 9,78 persen, siang hari meningkat sebesar 6,57 persen dan malam meningkat sebesar 2,16 persen. Waktu tempuh Pagi: 80,90 menit, Siang: 87,20 menit, Malam: 73,80 menit, Kecepatan : Pagi : 23,70 km/jam, Siang: 21,81 km/jam, Malam: 25,31 km/jam, Headway, Headway perjalanan Pagi : 8,10 menit, Siang: 8,20 menit, Malam: 7,75 menit, Headway rencana, Pagi: 13,00 menit, Siang: 11,84 menit, Malam: 12,54 menit.

Keyword : Load factor