

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Hasil analisis data tentang potensi penumpang Trans Jogja yang menggunakan Integrasi Tiket Trans Jogja – Prameks – Batik Solo Trans adalah sebagai berikut:

1. Karakteristik penumpang: Jenis Kelamin Penumpang: Wanita 59,88 persen, Usia Penumpang 16-25 tahun: 43,08 persen, Profesi Penumpang, Karyawan: 31,62 persen.
2. Karakteristik Perjalanan Penumpang meliputi: Tujuan perjalanan, Pulang: 42,29 persen, Basis perjalanan adalah berbasis rumah: 62,55 persen, hasil Akses Jalan kaki: 49,70 persen dan egres, Jalan: 49,80 persen, peulang-alik iya: 64,92 persen, perjalanan ulang alik, Pulang - Pergi: 69,27 persen, frekuensi penumpang menggunakan Trans Jogja 1 kali: 35,28 persen.
3. Persepsi penumpang terhadap halte BRT Trans Jogja: tentang jarak halte jauh dari tempat tinggal (Iya/tidak), iya: 65,61 persen, jarak halte dari tempat tinggal, >500: 57,61 persen, jarak halte jauh/tidak dengan tempat tujuan, Tidak: 52,27 persen, jarak halte dengan tempat tujuan ,> 500: 40,02 persen, waktu tempuh akses penumpang, >15 menit = 32,41 persen, letak halte iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan Iya: 71,05 persen, setuju

4. Persepsi penumpang terhadap biaya perjalanan: biaya perjalanan penumpang sehari – hari, 5000 - 10.000: 31,13 persen, perbandingan tarif Trans Jogja terhadap angkutan umum lainnya, Iya, lebih murah: 59,58 persen.
5. Persepsi pelayanan dan fasilitas BRT Trans Jogja: terhadap jadwal Trans Jogja Tidak, tahu: 83,70 persen, pelayanan operator Trans Jogja, Iya, puas: 90,12 persen, desain dan ukuran halte Iya, puas: 55,04 persen, setuju tidaknya adanya Integrasi Tiket Trans Jogja – Prameks – BST: Iya, setuju: 75,99 persen.
6. Potensi penumpang Trans Jogja yang menggunakan integrasi tiket: Penggunaan moda Prameks: 6,23 persen, moda lainnya: 93,77 persen.

Sedangkan hasil analisis pada Potensi penumpang Prameks yang menggunakan Integrasi Tiket adalah sebagai berikut:

1. Karakteristik penumpang: Jenis Kelamin Penumpang: Pria 56,25 persen, Usia Penumpang 16-25 tahun: 51,95 persen, Profesi Penumpang, Karyawan: 39,45 persen.
2. Karakteristik Perjalanan Penumpang meliputi: Tujuan perjalanan, Pulang: 69,92 persen, Basis perjalanan adalah tidak berbasis rumah: 60,94 persen, hasil Akses Di antar: 43,36 persen dan egres, Di jemput: 38,28 persen, peulang-alik iya: 77,34 persen, perjalanan ulang alik, Pulang - Pergi: 77,34 persen, frekuensi penumpang menggunakan Prameks 1 kali seminggu: 41,41 persen.
3. Persepsi penumpang terhadap stasiun Prameks, tentang jarak stasiun jauh dari

>500: 69,79 persen, jarak stasiun jauh/tidak dengan tempat tujuan, Iya jauh: 70,70 persen, jarak stasiun dengan tempat tujuan ,>500: 62,50 persen, waktu tempuh akses penumpang, >15 menit = 46,09 persen, letak stasiun iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan Iya: 95,70 persen.

4. persepsi penumpang terhadap biaya perjalanan, biaya perjalanan penumpang sehari – hari Prameks, >20.000: 33,98 persen, perbandingan tarif Kereta Api Prameks terhadap Kereta Api lainnya, Iya, lebih murah: 56,64 persen.
5. analisis persepsi pelayanan dan fasilitas Prameks, terhadap jadwal Prameks Iya, tahu: 75,00 persen, pelayanan operator Prameks, Iya, puas: 87,89 persen, desain dan ukuran stasiun Iya, puas: 90,63 persen, setuju tidaknya adanya Integrasi Tiket Trans Jogja – Prameks – BST: Iya, setuju: 96,88 persen.
6. Potensi penumpang Prameks yang menggunakan integrasi tiket: Penggunaan moda Trans Jogja: 19,14 persen, moda BST: 18,36 persen, dan penggunaan moda lainnya: 62,50 persen.

## B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, untuk penelitian selanjutnya disarankan untuk:

1. Penelitian dikembangkan lagi setelah BRT Trans Jogja menambah koridor baru dan juga sebagai acuan untuk mewujudkan program DishubKomInfo kota Yogyakarta dan kota Solo sebagai pembanding
2. Kinerja operasi terhadap BRT Trans Jogja seperti *headway* dan waktu tempuh

... dan di tinjau sebagai bahan penelitian di masa mendatang

3. Pada penelitian sejenis diharapkan peneliti yang akan menggunakan metode kualitatif
4. Adanya penambahan jadwal baru untuk KA Prambanan Ekspres sehingga penumpang tidak berdesak- desakan di dalam KA prameks terutama pada hari Sabtu dan Minggu
5. Perlu adanya koordinasi pada integrasi jadwal antara Trans Jogja – Prameks – Batik Solo Trans sehingga penumpang tidak perlu menunggu terlalu lama untuk naik moda tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- DisHubKomInfo Provinsi Yogyakarta, 2006, *Transportasi dalam Angka 2006*,  
DisHubKomInfo, Yogyakarta
- Haryanto, Sigit, 2008, *Metodologi Survei Lalu Lintas*, Jurusan Teknik Sipil  
Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
- Dirjen Perhubungan Darat, 1996, *Pedoman Teknis Perencanaan Tempat  
Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum*, <http://www.hubdat.go.id>
- Dirjen Perhubungan Darat, 2002, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan  
Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*,  
<http://www.hubdat.go.id>
- Miro, Fidel, 2005, *Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta
- Warpani, Suwardjoko, 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, penerbit ITB,  
Bandung
- Khisty,C.Jotin, 2006, *Dasar – Dasar Rekayasa Transportasi* jilid II, Erlangga,  
Jakarta
- Sutejo, Rafly, 2010, *Potensi penumpang Trans Jogja 4 A dan 4 B* Universitas  
Muhammadiyah Yogyakarta, Yogyakarta
- Efendi, Arif, 2010, *Karakteristik Penumpang BRT Trans Semarang Koridor 1*  
Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Yogyakarta
- Tamin, O.Z, 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB,  
Bandung
- Tamin, O.Z, 1997, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB,  
Bandung
- Warpani, Suwardjoko, 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, penerbit ITB,  
Bandung
- Zulfiar, M.Heri, 2003, *Statistika dan Probabilitas*, Jurusan Teknik Sipil Fakultas