

## BAB V

### ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

#### A. Load Factor Dinamis

a) Load factor dinamis pada pagi hari saat weekend

Tabel 5.1 Load Factor Dinamis Pada Pagi Hari saat Weekend

NO	Nama / Lokasi Halte	Rata Rata Weekend
1	Terminal Condong Catur	18,29
2	Ringroad Utara (Manggung)	13,41
3	<b>Ringroad Utara (Monjali 2)</b>	<b>13,41</b>
4	Terminal Jombor	20,73
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	19,51
6	AM Sangaji 2 (Jetis)	18,29
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	20,73
8	Mangkubumi 2 (PLN)	29,27
9	Malioboro 1 (Garuda)	26,83
10	<b>Malioboro 2 (Kepatihan)</b>	<b>30,49</b>
11	Ahmad Yani	24,39
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	21,95
13	Katamso 1 (Purawisata)	19,51
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	19,51
15	RSI Hidayatulloh	20,73
16	Ngesigondo (Diklat PU)	25,61
17	Gedong Kuning	17,07
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	19,51
19	Kusumanegara (SGM)	21,95
20	Kenari 2 (Mandala Krida)	19,51
21	SMP 5 Yogyakarta	15,85
22	Sudirman 1 (Bethesda)	25,61
23	RS Dr. YAP	17,07

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekday
24	Jl. Colombo ( Kosudgama )	19,51
25	Jl. Colombo ( UNY )	14,63
26	UNY ( BPD )	23,17
27	Terminal Condong Catur	–

*Sumber: Hasil Penelitian Lapangan*

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis pada pagi hari saat *weekend*. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis rata-rata tertinggi adalah pada halte Malioboro 2 (Kepatihan) dengan nilai *load factor* sebesar 30.49% dan yang terendah adalah pada halte Ringroad Utara (Monjali 2) sebesar 13.41%.

Tabel 5.2 *Load Factor* Dinamis Pada Pagi Hari saat *Weekday*

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekday
1	Terminal Condong Catur	17,07
2	Ringroad Utara (Manggung)	24,39
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	26,83
4	Terminal Jombor	31,71
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	37,80
6	<b>AM Sangaji 2 (Jetis)</b>	<b>40,24</b>
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	32,93
8	Mangkubumi 2 (PLN)	26,83
9	Malioboro 1 (Garuda)	19,51
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	17,07
11	Ahmad Yani	23,17
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	20,73
13	Katamso 1 (Purawisata)	18,29
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	8,54
15	RSI Hidayatulloh	10,98
16	Ngesigondo (Diklat PU)	14,63
17	Gedong Kuning	17,07

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekday
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	17,07
19	Kusumanegara (SGM)	17,07
20	Kenari 2 (Mandala Krida)	19,51
21	SMP 5 Yogyakarta	19,51
22	Sudirman 1 (Bethesda)	20,73
23	RS Dr. YAP	18,29
24	Jl. Colombo (Kosudgama)	9,76
25	<b>Jl. Colombo (UNY)</b>	<b>8,54</b>
26	UNY (BPD)	9,76
27	Terminal Condong Catur	–

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis pada pagi hari saat *weekday*. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis rata-rata tertinggi adalah pada halte AM Sangaji 2 (Jetis) dengan nilai *load factor* sebesar 40.24% dan yang terendah adalah pada halte Jl. Colombo (UNY) sebesar 8.54%.

b) *Load factor* dinamis pada siang hari

Tabel 5.3 *Load Factor* Dinamis Pada Siang Hari saat *Weekend*

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekend
1	<b>Terminal Condong Catur</b>	<b>31,71</b>
2	Ringroad Utara (Manggung)	24,39
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	19,51
4	Terminal Jombor	26,83
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	28,05
6	AM Sangaji 2 (Jetis)	25,61
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	30,49
8	Mangkubumi 2 (PLN)	23,17
9	Malioboro 1 (Garuda)	23,17
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	12,20

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekend
11	<b>Ahmad Yani</b>	<b>12,20</b>
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	14,63
13	Katamso 1 (Purawisata)	15,85
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	25,61
15	RSI Hidayatulloh	15,85
16	Ngesigondo (Diklat PU)	18,29
17	Gedong Kuning	25,61
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	28,05
19	Kusumanegara (SGM)	25,61
20	Kenari 2 (Mandala Krida)	23,17
21	SMP 5 Yogyakarta	25,61
22	Sudirman 1 (Bethesda)	18,29
23	RS Dr. YAP	24,39
24	Jl. Colombo (Kosudgama)	21,95
25	Jl. Colombo (UNY)	14,63
26	UNY (BPD)	19,51
27	Terminal Condong Catur	–

*Sumber: Hasil Penelitian Lapangan*

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis pada pagi hari saat *weekend*. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis rata-rata tertinggi adalah pada halte Terminal Condong Catur dengan nilai *load factor* sebesar 31.71% dan yang terendah adalah pada halte Ahmad Yani sebesar 12.20%.

Tabel 5.4 *Load Factor* Dinamis Pada Siang Hari saat *Weekday*

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekday
1	Terminal Condong Catur	26,83
2	Ringroad Utara (Manggung)	31,71
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	34,15
4	Terminal Jombor	34,15
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	31,71
6	AM Sangaji 2 (Jetis)	35,37
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	32,93
8	Mangkubumi 2 (PLN)	21,95
9	Malioboro 1 (Garuda)	19,51
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	24,39
11	Ahmad Yani	19,51
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	23,17
13	Katamsa 1 (Purawisata)	20,73
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	14,63
15	RSI Hidayatulloh	18,29
16	Ngesigondo (Diklat PU)	14,63
17	Gedong Kuning	17,07
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	20,73
19	Kusumanegara (SGM)	17,07
20	<b>Kenari 2 (Mandala Krida)</b>	<b>13,41</b>
21	SMP 5 Yogyakarta	18,29
22	Sudirman 1 (Bethesda)	25,61
23	RS Dr. YAP	31,71
24	Jl. Colombo (Kosudgama)	34,15
25	<b>Jl. Colombo (UNY)</b>	<b>36,59</b>
26	UNY (BPD)	29,27
27	Terminal Condong Catur	–

*Sumber: Hasil Penelitian Lapangan*

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis pada pagi hari saat *weekday*. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis rata-rata tertinggi adalah pada halte Jl. Colombo (UNY) dengan nilai *load factor* sebesar 36.59% dan yang terendah adalah pada halte Kenari 2 (Mandala Krida) sebesar 13.41%.

c) *Load factor* dinamis pada sore hari

Tabel 5.5 *Load Factor* Dinamis Pada Sore Hari saat *Weekend*

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekend
1	Terminal Condong Catur	20,73
2	Ringroad Utara (Manggung)	19,51
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	21,95
4	Terminal Jombor	30,49
5	<b>Ringroad Utara (Monjali 1)</b>	<b>35,37</b>
6	AM Sangaji 2 (Jetis)	35,37
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	26,83
8	Mangkubumi 2 (PLN)	26,83
9	Malioboro 1 (Garuda)	23,17
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	21,95
11	Ahmad Yani	23,17
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	23,17
13	Katamso 1 (Purawisata)	19,51
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	14,63
15	RSI Hidayatulloh	14,63
16	Ngesigondo (Diklat PU)	13,41
17	Gedong Kuning	21,95
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	17,07
19	Kusumanegara (SGM)	23,17
20	Kenari 2 (Mandala Krida)	14,63
21	SMP 5 Yogyakarta	15,85
22	Sudirman 1 (Bethesda)	21,95
23	RS Dr. YAP	17,07
24	<b>Jl. Colombo (Kosudgama)</b>	<b>13,41</b>

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekend
25	Jl. Colombo (UNY)	17,07
26	UNY (BPD)	15,85
27	Terminal Condong Catur	–

Sumber : Hasil Penelitian Lapangan

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis pada pagi hari saat *weekend*. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis rata-rata tertinggi adalah pada halte Ringroad Utara (Monjali 1) dengan nilai *load factor* sebesar 35.37% dan yang terendah adalah pada halte Jl. Colombo (Kosudgama) sebesar 13.41%.

Tabel 5.6 *Load Factor* Dinamis Pada Sore Hari saat *Weekday*

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekday
1	Terminal Condong Catur	20,73
2	Ringroad Utara (Manggung)	23,17
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	24,39
4	<b>Terminal Jombor</b>	<b>34,15</b>
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	30,49
6	AM Sangaji 2 (Jetis)	32,93
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	30,49
8	Mangkubumi 2 (PLN)	23,17
9	Malioboro 1 (Garuda)	18,29
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	17,07
11	Ahmad Yani	17,07
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	21,95
13	Katamso 1 (Purawisata)	23,17
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	23,17
15	RSI Hidayatulloh	25,61
16	Ngesigondo (Diklat PU)	21,95
17	Gedong Kuning	10,98
18	<b>Kusumanegara (Gembiraloka)</b>	<b>9,76</b>

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekday
19	Kusumanegara (SGM)	13,41
20	Kenari 2 (Mandala Krida)	18,29
21	SMP 5 Yogyakarta	21,95
22	Sudirman 1 (Bethesda)	23,17
23	RS Dr. YAP	25,61
24	Jl. Colombo (Kosudgama)	26,83
25	Jl. Colombo (UNY)	28,05
26	UNY (BPD)	23,17
27	Terminal Condong Catur	–

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis pada pagi hari saat *weekday*. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis rata-rata tertinggi adalah pada halte Terminal Jombor dengan nilai *load factor* sebesar 34.15% dan yang terendah adalah pada halte Kusumanegara (Gembiraloka) sebesar 9.76%.

Tabel 5.7 Rata-Rata *Load Factor* Dinamis saat *Weekend*

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekend
1	Terminal Condong Catur	23,58
2	Ringroad Utara (Manggung)	19,11
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	18,29
4	Terminal Jombor	26,02
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	27,64
6	<b>AM Sangaji 2 (Jetis)</b>	<b>26,42</b>
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	26,02
8	Mangkubumi 2 (PLN)	26,42
9	Malioboro 1 (Garuda)	24,39
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	21,54
11	Ahmad Yani	19,92
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	19,92



NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekend
13	Katamso 1 (Purawisata)	18,29
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	19,92
15	<b>RSI Hidayatulloh</b>	<b>17,07</b>
16	Ngesigondo (Diklat PU)	19,11
17	Gedong Kuning	21,54
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	21,54
19	Kusumanegara (SGM)	23,58
20	Kenari 2 (Mandala Krida)	19,11
21	SMP 5 Yogyakarta	19,11
22	Sudirman 1 (Bethesda)	21,95
23	RS Dr. YAP	19,51
24	Jl. Colombo (Kosudgama)	18,29
25	Jl. Colombo (UNY)	15,45
26	UNY (BPD)	19,51
27	Terminal Condong Catur	–

*Sumber: Hasil Penelitian Lapangan*

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa rata-rata *load factor* dinamis saat *weekend*. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis rata-rata tertinggi adalah pada halte AM Sangaji 2 (Jetis) dengan nilai *load factor* sebesar 26.42% dan yang terendah adalah pada halte RSI Hidayatulloh sebesar 17.07%.

Tabel 5.8 Rata-Rata *Load Factor* Dinamis saat *Weekday*

NO	Nama/Lokasi Halte	Rata Rata Weekday
1	Terminal Condong Catur	21,54
2	Ringroad Utara (Manggung)	26,42
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	28,46
4	Terminal Jombor	33,33
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	33,33
6	<b>AM Sangaji 2 (Jetis)</b>	<b>36,18</b>
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	32,11
8	Mangkubumi 2 (PLN)	23,98
9	Malioboro 1 (Garuda)	19,11
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	19,51
11	Ahmad Yani	19,92
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	21,95
13	Katamso 1 (Purawisata)	20,73
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	15,45
15	RSI Hidayatulloh	18,29
16	Ngesigondo (Diklat PU)	17,07
17	<b>Gedong Kuning</b>	<b>15,04</b>
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	15,85
19	Kusumanegara (SGM)	15,85
20	Kenari 2 (Mandala Krida)	17,07
21	SMP 5 Yogyakarta	19,92
22	Sudirman 1 (Bethesda)	23,17
23	RS Dr. YAP	25,20
24	Jl. Colombo (Kosudgama)	23,58
25	Jl. Colombo (UNY)	24,39
26	UNY (BPD)	20,73
27	Terminal Condong Catur	–

Sumber: Hasil Penelitian Lalpangan

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa rata-rata *load factor* dinamis saat *weekday*. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui bahwa *load factor* dinamis rata-rata tertinggi adalah pada halte AM Sangaji 2 (Jetis) dengan nilai *load factor* sebesar 36.18% dan yang terendah adalah pada halte Gedong Kuning sebesar 15.04%.

Tabel 5.9 Faktor Muat Rata-rata Trans Jogja Jalur 2A saat *Weekend*

NO	HALTE	LOAD FACTOR
1	Terminal Condong Catur	20.91%
2	Ringroad Utara (Manggung)	22.53%
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	18.72%
4	<b>Terminal Jombor</b>	<b>16.91%</b>
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	19.69%
6	AM Sangaji 2 (Jetis)	22.46%
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	19.86%
8	Mangkubumi 2 (PLN)	19.96%
9	Malioboro 1 (Garuda)	18.74%
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	18.27%
11	Ahmad Yani (Benteng Vredenburg)	24.57%
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	27.57%
13	Katamso 1 (Purawisata)	27.11%
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	20.63%
15	RSI Hidayatulloh	18.10%

NO	HALTE	LOAD FACTOR
16	Ngesigondo (Diklat PU)/PU Utara	17.30%
17	Gedong Kuning (Dep. Kehutanan)	26.69%
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	18.77%
19	Kusumanegara 4 (SGM 2)	22.09%
20	Kenari 2 (SMK 6)	26.16%
21	SMP 5 Yogyakarta	24.22%
22	<b>Sudirman 1 (Bethesda)</b>	<b>28.12%</b>
23	RS Dr YAP	23.63%
24	Jl. Colombo (Kosudgama)	24.33%
25	Jl.Colombo (UNY)	20.81%
26	UNY (BPD)	19.03%
27	Terminal Condong Catur	-

*Sumber: Data Sekunder*

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa factor muat rata-rata dari Trans Jogja Jalur 2A saat *weekend*. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui bahwa faktor muat rata-rata tertinggi adalah pada halte Sudirman 1 (Bethesda) sebesar 28.12% dan yang terendah adalah pada halte Terminal Jombor sebesar 16.91%.

Tabel 5.10 Faktor Muat Rata-Rata Trans Jogja Jalur 2A saat *Weekday*

NO	HALTE	LOAD FACTOR
1	Terminal Condong Catur	25.24%
2	Ringroad Utara (Manggung)	26.34%
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	25.70%
4	<b>Terminal Jombor</b>	<b>20.75%</b>
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	24.08%
6	AM Sangaji 2 (Jetis)	27.24%
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	25.73%
8	Mangkubumi 2 (PLN)	26.93%
9	Malioboro 1 (Garuda)	21.90%
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	22.30%
11	Ahmad Yani (Benteng Vredenburg)	23.47%
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	27.33%
13	Katamso 1 (Purawisata)	28.41%
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	26.27%
15	RSI Hidayatulloh	24.32%
16	Ngesigondo (Diklat PU)/PU Utara	23.04%
17	Gedong Kuning (Dep Kehutanan)	24.22%
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	24.16%
19	Kusumanegara 4 (SGM 2)	23.12%
20	Kenari 2 (SMK 6)	27.69%

NO	HALTE	LOAD FACTOR
21	SMP 5 Yogyakarta	32.34%
22	<b>Sudirman 1 (Bethesda)</b>	<b>33.22%</b>
23	RS Dr YAP	29.41%
24	Jl. Colombo (Kosudgama)	32.76%
25	Jl.Colombo (UNY)	29.34%
26	UNY (BPD)	28.51%
27	Terminal Condong Catur	-

*Sumber: Data Sekunder*

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa faktor muat rata – rata dari Trans Jogja Jalur 2A saat *weekday*. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui bahwa faktor muat rata-rata tertinggi adalah pada halte Sudirman 1 (Bethesda) sebesar 33.22% dan yang terendah adalah pada halte Terminal Jombor sebesar 20.75%.

Dari hasil penelitian lapangan pada saat weekend, hasil rata-rata nilai *load faktor* tertinggi sebesar 26.42% pada halte AM Sangaji 2 (Jetis). Lebih rendah dari hasil tertinggi *load faktor* yang didapat oleh Dinas Perhubungan yang menghasilkan angka *load faktor* sebesar 28.12% pada halte Sudirman 1 (Bethesda). Dan untuk hasil terendah terdapat pada halte RSI Hidayatulloh dengan nilai *load faktor* sebesar 17.07%, lebih tinggi dari hasil yang didapat oleh Dinas Perhubungan yang menghasilkan jumlah *load faktor* sebesar 16.91% pada halte Terminal Jombor.

Untuk *load faktor* pada saat weekday, hasil rata-rata nilai *load faktor* tertinggi sebesar 36.18% pada halte AM Sangaji 2 (Jetis). Lebih tinggi dari hasil tertinggi *load faktor* yang didapat oleh Dinas Perhubungan yang menghasilkan angka *load faktor* sebesar 33.22% pada halte Sudirman 1 (Bethesda). Dan untuk hasil terendah terdapat pada halte Gedong Kuning dengan nilai *load faktor* sebesar 15.04%, lebih rendah dari hasil yang didapat oleh Dinas Perhubungan yang menghasilkan jumlah *load faktor* sebesar 20.75% pada halte Terminal Jombor.

Nilai *load faktor* dapat dihitung dengan rumus :

$$Lf = \frac{Psg}{C} \times 100 \%$$

Lf : *Load Factor* (%)

Psg : Total Jumlah Penumpang (Penumpang)

C : Kapasitas Bus (Penumpang)

## **B. Round Trip Time ( RTT )**

*Round Trip Tipe* adalah waktu yang dibutuhkan armada atau suatu jalur untuk melakukan satu kali rit perjalanan (waktu bolak-balik dari asal ke tujuan kembali lagi ke asal). Dalam *Round Trip Tipe* terdapat pula dua jenis komponen yaitu waktu singgah (*lay over time*) dan waktu perjalanan (*travel time*). Waktu singgah atau *lay over time* adalah waktu yang dibutuhkan atau yang dapat ditambahkan pada akhir perjalanan, ditengah perjalanan, yang digunakan untuk mengatur operasi atau memberikan kesempatan pengemudi

untuk beristirahat. Sedangkan waktu perjalanan atau *travel time* adalah waktu yang dibutuhkan kendaraan angkutan umum dari titik awal ke titik akhir.

Tabel 5.11 *Round Trip Time*

No	Waktu Pengamatan				Total
	Hari	Pagi	Siang	Sore	
1	Sabtu	2:00:28	2:16:00	2:15:18	2:10:35
2	Minggu	2:11:26	2:15:34	2:17:09	2:14:43
Rata-Rata Weekend		<b>2:05:57</b>	<b>2:15:47</b>	<b>2:16:13</b>	<b>2:12:39</b>
1	Senin	2:21:38	2:26:14	2:22:10	2:23:21
2	Selasa	2:29:16	2:17:37	2:28:38	2:25:10
Rata-Rata Weekday		<b>2:25:27</b>	<b>2:21:55</b>	<b>2:25:24</b>	<b>2:24:15</b>

Sumber : Hasil Penelitian Lapangan

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui rata-rata *Round Trip Time* Trans Jogja Jalur 2A saat *weekend* adalah 2 jam 12 menit 39 detik, dan pada saat *weekday* adalah 2 jam 24 menit 15 detik.

Tabel 5.12 RTT Transjogja saat Weekend

Weekend	
Jalur	Rata-Rata RTT
1A	1 : 50
1B	1 : 51
2A	<b>1 : 55</b>
2B	2 : 04
3A	2 : 09
3B	1 : 44



4A	0 : 55
4B	1 : 25

*Sumber: Data Sekunder*

Dari tabel di atas dapat diketahui RTT (*Round Trip Time*) rata-rata tiap jalur saat Weekend yaitu: 1A= 1 jam 50 menit, 1B= 1 jam 51 menit, **2A= 1 jam 55 menit**, 2B= 2 jam 4 menit, 3A= 2 jam 9 menit, 3B= 1 jam 44 menit, 4A= 55 menit dan 4B= 1 jam 25 menit.

Tabel 5.13 RTT Transjogja saat Weekday

Weekday	
Jalur	Rata-Rata RTT
1A	1 : 46
1B	1 : 52
2A	<b>1 : 55</b>
2B	1 : 58
3A	2 : 29
3B	2 : 00
4A	1 : 00
4B	1 : 23

*Sumber : Data Sekunder*

Dari tabel di atas dapat di ketahui RTT (*Round Trip Time*) rata-rata tiap jalur saat Weekday yaitu: 1A= 1 jam 46 menit, 1B= 1 jam 52 menit, **2A= 1 jam 55 menit**, 2B= 1 jam 58 menit, 3A= 2 jam 29 menit, 3B= 2 jam, 4A= 1 jam dan 4B= 1 jam 23 menit.

Berdasarkan tabel di atas, hasil RTT (*Round Trip Time*) pada saat *weekend* yaitu 2 jam 12 menit, lebih lama dari hasil RTT (*Round Trip Time*) yang diperoleh Dinas Perhubungan yaitu 1 jam 55 menit. Dan pada saat *weekday* juga sama, untuk hasil RTT (*Round Trip Time*) pada saat penelitian lapangan yaitu 2 jam 24 menit lebih lama dari hasil yang di dapat oleh Dinas Perhubungan yaitu 1 jam 55 menit.

### C. Waktu Tunggu/*Headway*

Hasil analisis rata-rata *headway* dapat di lihat pada Table 5. 14 di bawah ini.

Tabel 5.14 Rata-Rata *Headway*

No	Waktu Pengamatan				Total
	Hari	Pagi	Siang	Sore	
1	Sabtu	12,00	14,10	13,50	13,20
2	Minggu	13,10	13,50	14,10	13,57
Rata-Rata Weekend		<b>12,55</b>	<b>14,20</b>	<b>13,80</b>	<b>13,38</b>
1	Senin	14,10	15,00	14,20	14,43
2	Selasa	15,30	14,10	15,20	15,27
Rata-Rata Weekday		<b>15,10</b>	<b>14,55</b>	<b>15,10</b>	<b>15,27</b>

*Sumber: Hasil Penelitian Lapangan*

Kondisi waktu tunggu kedatangan bus Trans Jogja berdasarkan hasil kuesioner adalah sebanyak 42 responden mengatakan belum tepat waktu, sedangkan 37 responden mengatakan tidak jelas dan 21 responden mengatakan sudah tepat waktu.

Sedangkan dari hasil survey lapangan, untuk rata-rata headway pada saat *weekend* adalah 13 menit 38 detik dan pada saat *weekday* 5 menit 27 detik.

Nilai *Headway* dapat di hitung dengan rumus:

$$H = \frac{CT}{frekuensi}$$

CT : *Cycle Time*

f : Total Jumlah Armada

Tabel 5.15 Headway Rata-Rata Jalur 2A saat Weekend

NO	HALTE	HEAD WAY
1	Terminal Condong Catur	0:09
2	Ringroad Utara (Manggung)	0:09
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	0:09
4	Terminal Jombor	0:10
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	0:09
6	AM Sangaji 2 (Jetis)	0:10
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	0:09
8	Mangkubumi 2 (PLN)	0:09

NO	HALTE	HEAD WAY
9	Malioboro 1 (Garuda)	0:09
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	0:09
11	Ahmad Yani (Benteng Vredenburg)	0:12
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	0:12
13	Katamso 1 (Purawisata)	0:12
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	0:09
15	RSI Hidayatulloh	0:09
16	Ngesigondo (Diklat PU)/PU Utara	0:09
17	Gedong Kuning (Dep Kehutanan)	0:12
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	0:09
19	Kusumanegara 4 (SGM 2)	0:09
20	Kenari 2 (SMK 6)	0:09
21	SMP 5 Yogyakarta	0:09
22	Sudirman 1 (Bathesda)	0:09
23	RS Dr YAP	0:09
24	Jl. Colombo (Kosudgama)	0:11
25	Jl.Colombo (UNY)	0:09
26	UNY (BPD)	0:09
27	Terminal Condong Catur	0:09

*Sumber: Data Sekunder*

Berdasarkan hasil tabel di atas, dapat diketahui bahwa headway rata-rata tiap halte untuk jalur 2A adalah 10 menit.

Tabel 5.16 Headway Rata-Rata Jalur 2A saat Weekday

NO	HALTE	HEAD WAY
1	Terminal Condong Catur	0:13
2	Ringroad Utara (Manggung)	0:13
3	Ringroad Utara (Monjali 2)	0:12
4	Terminal Jombor	0:12
5	Ringroad Utara (Monjali 1)	0:13
6	AM Sangaji 2 (Jetis)	0:13
7	Mangkubumi 1 (Tugu)	0:13
8	Mangkubumi 2 (PLN)	0:12
9	Malioboro 1 (Garuda)	0:13
10	Malioboro 2 (Kepatihan)	0:13
11	Ahmad Yani (Benteng Vredenburg)	0:13
12	Senopati 2 (Taman Pintar)	0:13
13	Katamso 1 (Purawisata)	0:12
14	Sugiyono 1 (SD Pujokusuman)	0:13
15	RSI Hidayatulloh	0:13
16	Ngesigondo (Diklat PU)/PU Utara	0:13
17	Gedong Kuning (Dep Kehutanan)	0:12
18	Kusumanegara (Gembiraloka)	0:13
19	Kusumanegara 4 (SGM 2)	0:13
20	Kenari 2 (SMK 6)	0:13

NO	HALTE	HEAD WAY
21	SMP 5 Yogyakarta	0:13
22	Sudirman 1 (Bathesda)	0:13
23	RS Dr YAP	0:13
24	Jl. Colombo (Kosudgama)	0:13
25	Jl.Colombo (UNY)	0:12
26	UNY (BPD)	0:13
27	Terminal Condong Catur	0:13

*Sumber: Data Sekunder*

Berdasarkan hasil tabel di atas, dapat diketahui bahwa headway rata-rata tiap halte untuk jalur 2A adalah 13 menit.

Dari hasil analisa survey lapangan yang di dapat untuk waktu tunggu (*Headway*) pada saat *weekend* yaitu 13 menit 38 detik, waktu tersebut lebih lama dari data Dinas Perhubungan yang menghasilkan waktu tunggu rata-rata 10 menit. Sedangkan pada saat *weekday* yaitu 15 menit 27 detik, lebih lama dari data Dinas Perhubungan yang menghasilkan waktu tunggu rata – rata 13 menit.

#### D. Hasil Wawancara Trans Jogja

##### a) Profesi responden

Deskripsi profesi responden ditunjukkan pada table 5.17 Profesi Penumpang

Table 5.17 Profesi Penumpang

<b>Profesi penumpang</b>	<b>Banyaknya penumpang</b>	<b>Presentasi</b>
<b>Pelajar</b>	22	22 %
<b>Mahasiswa</b>	23	23 %
<b>Swasta</b>	31	31 %
<b>PNS</b>	24	24 %

*Sumber: Hasil Penelitian Lapangan*

##### b) Kartu Berlangganan Trans Jogja

Berdasarkan hasil wawancara, banyak responden yang tidak mengetahui Kartu Berlangganan Trans Jogja, dikarenakan untuk mengetahui adanya Kartu Berlangganan Trans Jogja kita harus membaca poster prosedur Berlangganan Trans Jogja yang ada di dalam shelter bus Trans Jogja. Seharusnya petugas perlu memberikan informasi mengenai kartu Berlangganan Trans Jogja kepada penumpang yang akan membeli tiket Bus Trans Jogja agar para penumpang Bus Trans Jogja mengetahui adanya Kartu Berlangganan Trans Jogja.

Berdasarkan hasil wawancara dengan 100 responden, hanya 7 orang yang menggunakan Kartu Berlangganan Trans Jogja. Kartu Berlangganan Trans Jogja yang digunakan oleh penumpang adalah kartu regular umum/pelajar sebanyak 5 orang dan kartu *E-money* sebanyak 2 orang.

Menurut responden yang menggunakan Kartu Berlangganan Trans Jogja, persyaratan untuk membuat Kartu Berlangganan Trans Jogja terbilang mudah. Pada saat pembuatannya pun pelayanan yang diberikan oleh petugas Trans Jogja dan instansi yang bekerja sama dengan Trans Jogja pun cukup memuaskan. Tingkat keamanan dari pengguna Kartu Berlangganan Trans Jogja juga sudah cukup aman.

c) Tarif Bus Trans Jogja

Berdasarkan responden, tarif yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta sudah cukup terjangkau bagi penumpang. Terbukti dari hasil kuesioner yang disebar kepada penumpang Bus Trans Jogja terdapat 91 orang menjawab sudah dan 9 orang menjawab belum (mahal).

Dan setelah adanya kenaikan BBM, tarif bus Trans Jogja pun ikut naik. Tetapi 74 orang dari 100 responden mengatakan setuju/berkenan apabila tarif bus Trans Jogja naik dan sisanya 26 orang mengatakan tidak setuju apabila tarif Bus Trans Jogja ikutan naik dikarenakan Bus Trans Jogja adalah sarana transportasi dari pemerintah.



d) Akses dan Cakupan Bus Trans Jogja

Berdasarkan hasil kuesioner, 64 penumpang mengatakan bahwa akses untuk menaiki bus Trans Jogja sudah cukup mudah. Dan 32 penumpang mengatakan bahwa akses untuk menaiki Bus Trans Jogja agak susah/belum tepat penempatan shelternya.

Berdasarkan hasil kuesioner juga, 17 responden menyatakan bahwa cakupan area bus Trans Jogja sudah mencakupi area jogja. 70 responden menyatakan bahwa cakupan area Bus Trans Jogja belum mencakupi area jogja dan 13 sisanya menjawab tidak mengetahuinya.

Terbukti dari hasil kuesioner di atas bahwa belum semua area Daerah Istimewa Yogyakarta terjangkau oleh Bus Trans Jogja. Contohnya untuk daerah Bantul belum terjamah oleh Bus Trans Jogja khususnya untuk daerah sekitar kampus Universitas Muhammadiyah Yogyakarta yang notabene terdapat ribuan mahasiswa yang sangat membutuhkan adanya sarana transportasi umum.

Untuk transportasi publik lainnya, seperti bus-bus kecil tidak sampai/mencakupi area kampus UMY. Apabila ada mahasiswa yang tidak memiliki kendaraan pribadi akan merasa kebingungan untuk menuju kampus UMY atau sebaliknya menuju pusat kota Jogja.

Adapun semua mahasiswa memiliki kendaraan pribadi masing-masing, akan muncul permasalahan lain yaitu seperti kapasitas parkir kampus yang kurang memadai/timbulnya kemacetan di area jogja yang di

karenakan banyaknya kendaraan pribadi yang disebabkan kurangnya transportasi umum di wilayah Jogja.

e) Kapasitas Penumpang

Kapasitas penumpang Bus Trans Jogja adalah sebanyak 41 orang yang dibagi menjadi 2 bagian yaitu 22 penumpang berada di tempat duduk dan 19 penumpang berdiri di dalam Bus Trans Jogja.

Berdasarkan dari hasil kuesioner, 66 responden mengatakan bahwa kapasitas Bus Trans Jogja sudah sesuai walaupun saat jam sibuk sering kelebihan penumpang. Sedangkan 34 responden mengatakan bahwa kapasitas Bus Trans Jogja tidak sesuai dengan standar yang sudah di tentukan.

f) Fasilitas

Dari hasil kuesioner yang telah dibagikan kepada penumpang, kenyamanan penumpang di dalam Bus Trans Jogja untuk di gunakan sehari-hari adalah 82 responden mengatakan nyaman untuk digunakan sehari-hari sedangkan 18 responden mengatakan tidak nyaman untuk digunakan sehari-hari.

Untuk fasilitas yang di berikan Bus Trans Jogja, 45 responden mengatakan bahwa Bus Trans Jogja sudah sesuai dengan kenyamanan penumpang. Sedangkan 55 responden mengatakan bahwa fasilitas yang ada di dalam Bus Trans Jogja dan Shelter Bus Trans Jogja belum sesuai dengan kenyamanan penumpang.

Terbukti dengan kebersihan di dalam Shelter & Bus Trans Jogja yang menurut 60 responden mengatakan bahwa kebersihan di dalam shelter & bus Trans Jogja masih agak kotor, sedangkan 40 responden mengatakan bersih. Sesuai dengan pernyataan petugas shelter & Bus Trans Jogja yang hanya di bersihkan satu kali dalam sehari.

Cara penumpang untuk menyampaikan aduan/saran masih terbilang mudah, yaitu dengan cara menghubungi nomor kritik dan saran yang tertempel di dalam shelter dan Bus Trans Jogja yang akan langsung terhubung dengan petugas Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta.

Berdasarkan hasil kuesioner sebanyak 69 responden mengatakan bahwa untuk menyampaikan aduan/saran masih terbilang mudah, sedangkan 31 responden mengatakan sulit untuk menghubungi petugas yang terkait.

Respon atau kesiapan karyawan Bus Trans Jogja apabila dalam keadaan darurat bisa kita lihat dari hasil kuesioner yang telah dibagikan kepada 100 penumpang Bus Trans Jogja yaitu 52 responden mengatakan sigap dalam menangani masalah dan 48 responden mengatakan kurang sigap dalam menangani masalah yang terjadi.

Dikarekan apabila terjadi sesuatu di dalam shelter/Bus Trans Jogja, karyawan akan langsung menghubungi karyawan lain yang terhubung dengan bagian pusat dengan menggunakan Handy Talky (HT).

g) Keselamatan

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K-3) merupakan standar keselamatan yang harus diperhatikan dan dilaksanakan oleh semua pihak yang terkait dalam pelaksanaan operasi bus Trans Jogja. Perlengkapan keselamatan dan kesehatan kerja (K-3) yang wajib dijaga dan dilengkapi oleh operator utama agar seluruh armada bus memiliki; (1) perlengkapan palu pemecah kaca, (2) perlengkapan alat pemadam kebakaran tipe ringan (APAR), dan (3) perlengkapan kotak P3K lengkap sebanyak 1 (satu) set (Standar Operasi Pelayanan dan Pengoperasian Bus Trans Jogja,13).

Dalam prakteknya setelah penulis melakukan survey dan observasi bahwa perlengkapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K-3) telah disediakan di setiap armada bus Trans Jogja yang beroperasi. Dalam pengoperasian bus Trans Jogja, pengemudi bus dilarang melakukan hal-hal sebagai berikut; (1) melanggar lampu lalu lintas, (2) membuka pintu penumpang kecuali di halte dan bus stop, (3) mengemudikan bus dengan kecepatan melebihi kecepatan tempuh maksimal 40 km/jam dalam kota dan 60 km/jam untuk luar kota, (4) melakukan pengereman/*deselerasi* mendadak kecuali dalam keadaan darurat, (5) mengemudikan bus dengan mengabaikan faktor keselamatan, (6) mengemudikan bus terlalu dekat dengan kendaraan didepannya kecuali keadaan lalu lintas yang tidak memungkinkan, (7) mengemudikan bus pada malam hari tanpa menyalakan lampu penerangan (didalam dan diluar), (8) mengoperasikan bus Trans Jogja di luar trayek Trans Jogja kecuali dalam keadaan darurat

atas persetujuan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika DIY (Standar Operasi Pelayanan dan Pengoperasian Bus Trans Jogja,13-14) . Berdasarkan survey dan observasi yang dilakukan Penulis selama 3 (tiga) hari, larangan pengemudi bus yang telah dijelaskan diatas tidak ada yang dilanggar. Pengemudi melakukan tugasnya dengan baik.

Dalam pengoperasian bus Trans Jogja, apabila terjadi kecelakaan yang berakibat luka atau meninggal dunia pada pihak ketiga, maka; (1) penanganan kecelakaan mengacu pada Prosedur Penyidikan Perkara Kecelakaan resmi Kepolisian Republik Indonesia, (2) pada saat terjadi kecelakaan, bus yang bersangkutan wajib berhenti, kecuali dalam keadaan memaksa untuk keselamatan, (3) pada saat terjadi kecelakaan, pengemudi bus yang bersangkutan wajib melaporkan kepada pusat kendali operasi Operator Utama dan petugas UPTD Trans Jogja yang berwenang, (4) setelah bus yang bersangkutan berhenti.

Pengemudi wajib untuk bekerja sama dengan *Satuan Pengamanan* di Bus dan petugas lainnya yang berwenang untuk memeriksa kondisi korban, membuat laporan kecelakaan, melaporkan data-data terinci mengenai korban kecelakaan kepada UPTD Trans Jogja dalam waktu selambat-lambatnya 1 x 12 jam (satu kali dua belas jam), dan mengikuti prosedur hokum yang berlaku. (5) operator utama wajib untuk member bantuan kemanusiaan kepada korban kecelakaan, pertama *luka-luka*: biaya pengobatan, kedua meninggal dunia: *biaya pemakaman*. Selain biaya-

biaya yang telah disebutkan, korban/ahli waris korban berhak atas Santunan/Asuransi berkaitan dengan kecelakaan yang dialaminya, sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Berdasarkan survey yang Penulis lakukan, bahwa kecelakaan belum pernah dialami oleh bus Trans Jogja selama ini, hanya saja masalah-masalah armadanya seperti pintu yang tidak menutup sempurna, pendingin ruangan di dalam bus yang tidak berfungsi dengan baik, beberapa kursi yang mulai rusak, dan asap bus Trans Jogja yang mengganggu pengguna jalan lainnya.

#### h) Standar Layanan Pelanggan

Standar Layanan Pelanggan merupakan standar layanan yang harus dipenuhi Operator utama untuk menjamin kepuasan pelanggan/pengguna bus Trans Jogja. Oleh karena itu operator utama wajib untuk; (1) Pelayanan Pelanggan/Costumer Service, yang meliputi; *pertama* operator utama wajib menyediakan/mengoperasikan Layanan Aduan selama Waktu Operasional Layanan Bus Trans Jogja, *kedua* Operasi untuk menerima pengaduan, saran, dan sebagainya yang merupakan masukan/*input* dari masyarakat kepada Operator Utama dan UPTD Trans Jogja, *ketiga* Operator Utama wajib melaporkan pengaduan, saran, dan sebagainya yang merupakan masukan/*input* dari masyarakat kepada Operator Utama dan UPTD Trans Jogja. Dalam prakteknya, berdasarkan hasil survey Penulis bahwa untuk menyampaikan saran, aduan, dan sebagainya mengenai Trans Jogja terbilang mudah, karena masyarakat dapat menyampaikan saran,

aduan, dan sebagainya tersebut lewat nomor yang telah disediakan di setiap shelter bus Trans Jogja. (2) Pelayanan Informasi/Information Service, Operator Utama wajib menyediakan/mengoperasikan Layanan Operasi selama Waktu Operasi untuk mengakomodasi kebutuhan masyarakat akan informasi tentang Trans Jogja dari Operator Utama dan UPTD Trans Jogja.

Berdasarkan hasil survey dan observasi yang telah dilakukan Penulis, bahwa petugas Trans Jogja di lapangan tidak memberikan informasi apapun mengenai Trans Jogja. Ketika Penulis bertanya informasi lebih lanjut mengenai Trans Jogja, Petugas hanya menunjukan salah satu spot yang terletak di shelter yang berisi poster informasi mengenai Trans Jogja. Dan petugas Trans Jogja yang berada di shelter terbilang kurang ramah. Ini bisa menjadi bahan evaluasi Operator Utama dan UPTD Trans Jogja agar kinerja para petugas nya di lapangan agar lebih ramah ketika memberikan informasi.

i) Standar Pelaporan

Standar Pelaporan berdasarkan Standar Pelayanan dan Pengoperasian Bus Trans Jogja terdapat beberapa macam yaitu; (1) Mekanisme Pelaporan, dalam rangka menjamin efektifitas dari mekanisme pengawasan atas kinerja Operator Utama, maka UPTD Trans Jogja memerlukan pelaporan yang teratur dan komprehensif terhadap segala aktivitas operasional Operator Utama. (2) Sistem Manajemen Armada,

Operator Utama diwajibkan untuk menerapkan Sistem Manajemen Armada dalam rangka pelaksanaan operasional pelayanan, pengendalian dan pengawasan terhadap kinerja angkutan perkotaan bus Trans Jogja. (3) Sarana Sistem Manajemen Armada, Operator Utama wajib menyediakan perlengkapan, peralatan, *hardware* maupun *software* jaringan komunikasi yang dibutuhkan untuk penerapan/implementasi Sistem Manajemen Armada beserta data-data pelengkapannya.