

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian dilapangan dan perhitungan diperoleh :

1. Jumlah penumpang terbanyak terjadi pada hari Senin sebanyak 350 orang pada ruas jalan Kusuma Negara dan Sultan Agung.
2. Waktu perjalanan bis kota jalur 04 dimulai dari terminal Umbulharjo dan diakhiri di terminal Umbulharjo berkisar antara 93 menit dan 139 menit untuk satu rute perjalan.
3. *Load factor* penumpang tertinggi 120 % terjadi pada ruas jalan Kusuma Negara pada pagi hari pukul 06.00 -- 10.00 WIB. Hal ini disebabkan kerana pada ruas jalan tersebut terdapat banyak sekolah dan daerah pertokoan.
4. Jumlah armada yang dibutuhkan sebanyak 22 bis sedangkan pada jam sibuk dibutuhkan armada 32 bis, sedangkan jumlah bis kota jalur 04 yang tersedia berdasarkan SK Gubernur DIY No. 201/KPTS/1993 sebanyak 16 bis.
5. Headway rata-rata yang digunakan untuk jadwal keberangkatan bis kota diambil sebesar 6 menit berdasarkan headway tertinggi dengan jumlah kebutuhan armada 22 bis.

6. Jarak tempat henti sepanjang rute jalur 04 sebagian besar telah memenuhi standar Vuchic 400 – 600 meter, hanya pada ruas jalan Mataram jumlah kerb side yang ada jaraknya sangat dekat sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas. Jumlah tempat henti sepanjang rute jalur 04 sebanyak 3 *bus shelter*, 41 *kerb side*, dan 1 *lay-bys*.
7. Terdapat beberapa tempat henti yang tidak digunakan secara baik dan dalam kondisi memprihatinkan, seperti pada ruas jalan Kusuma Negara dan Lingkar UGM penuh.
8. Pada ruas jalan yang sering digunakan ngetem bis kota seperti ruas jalan Gedong Kuning, C. Simanjuntak, dan P. Senopati tidak ada rambu-rambu tempat henti bis kota.
9. Standarisasi DLLAJ dalam konsumsi bahan bakar sudah aman tetapi terlalu rendah rasionya, sehingga akan menimbulkan biaya operasi kendaraan yang tinggi.
10. Biaya operasi kendaraan diperoleh dari Koperasi Aspada. Hasil perhitungan BOK ini berdasarkan atas biaya langsung dan biaya tidak langsung. Dari hasil perhitungan didapatkan biaya operasi kendaraan jalur 04 sebesar Rp. 1.783,3297 / bis / km.

## 6.2 Saran

1. Perlu adanya penambahan jumlah armada bis kota jalur 04 mengingat kurangnya jumlah armada yang tersedia.

2. Diperlukan tingkat kedisiplinan yang tinggi para awak bis kota untuk mengikuti rute bis yang telah ditentukan.
3. Sebaiknya satu rute dilayani oleh satu koperasi angkutan umum, sehingga pelayanan terhadap masyarakat dapat ditingkatkan. Sehingga tidak terjadi seperti dilapangan saat ini satu rute dilayani oleh beberapa koperasi angkutan umum yang mengakibatkan ketidakpastian jumlah armada yang tersedia yang dikarenakan sering berpindahnya rute jalur bis secara sepihak oleh awak bis.
4. Perlu adanya kedisiplinan awak bis kota dan petugas di terminal untuk mendisiplinkan keberangkatan bis kota sesuai dengan jadwal keberangkatan agar tidak terjadi keberangkatan bis kota satu jalur secara bersamaan.
5. Perlu adanya tingkat kesadaran awak bis kota dan penumpang untuk tidak menaikturunkan penumpang disembarang tempat.
6. Untuk menjamin berlakunya aturan dapat diberlakukan sebuah sistem sanksi bagi siapa saja yang melanggar aturan yang telah ditetapkan baik itu awak bis kota maupun petugas di terminal.
7. Dibutuhkan penambahan *kerb side* pada tempat-tempat ngetem bis kota di ruas jalan Mataram dan Gedong Kuning. Untuk ruas jalan C. Simanjuntak yang juga digunakan untuk ngetem sebaiknya diatur agar tidak terlalu dekat dengan persimpangan jalan sehingga tidak mengganggu arus lalu lintas.

8. Pada ruas jalan yan belum ada shelter sebaiknya diberi shelter, yaitu pada ruas jalan Ngeksidono, Komodor Yos Sudarso, Suroto, Sukonandi, dan Perintis Kemerdekaan.
9. Pada ruas jalan Mataram terdapat shelter yang terlalu dekat dengan jarak 50 meter. Keberadaan shelter ini tidak memenuhi persyaratan sehingga lebih baik dihilangkan.
10. Perlu segera adanya perbaikan *bus shelter* yang rusak pada ruas jalan Lingkar UGM penuh, sehingga dapat dimanfaatkan oleh masyarakat pengguna angkutan umum.
11. Perlu adanya penelitian lebih lanjut untuk mengevaluasi menyeluruh kinerja bis kota khususnya jalur 04 di kota Jogjakarta belum dibahas pada skripsi ini.
12. Data-data yang terdapat pada skripsi ini dapat digunakan lebih lanjut untuk mengevaluasi kinerja bis kota jalur 04 kota Jogjakarta.

