

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis pada bis perkotaan jalur 7 Yogyakarta didapatkan kesimpulan bahwa kinerja bis jalur 7 dari segi efektifitas, efisiensi dan rute trayek masih belum baik, dikarenakan sebagai berikut :

1. Kinerja bis jalur 7 dari segi efektifitas :
 - a . Kecepatan rata-rata bis sebesar 21,4 km/jam.
 - b . Waktu tempuh bis sebesar 87,1 menit sudah sesuai dengan nilai standar yaitu 60 – 90 menit.
 - c . *Headway* bis sebesar 3,34 menit masih di bawah nilai standar yaitu 10 – 20 menit, dikarenakan jumlah armada bis yang beroperasi melebihi jumlah armada bis yang seharusnya yaitu 61 bis.
2. Kinerja bis jalur 7 dari segi efisiensi :
 - a . *Load factor* sebesar 24,96 % masih di bawah nilai standar yaitu 70 %. Padahal menurut data Dinas Perhubungan Propinsi DIY untuk semua jalur yang telah disurvei mempunyai rata-rata *load factor* sebesar 27,22 %. Berarti jumlah penumpang bis jalur 7 semakin berkurang.
 - b . Jarak tempuh bis/hari sebesar 186 km/hari masih di bawah nilai standar yaitu 200 km/hari, akan tetapi jarak tempuh ini dianggap sudah memenuhi

standar karena luas wilayah operasional bis perkotaan di Yogyakarta yang kecil dan terbatas di dalam wilayah Ring Road saja.

c . Jumlah bis yang beroperasi per total bis yang memiliki trayek sebesar 109,84 % masih di atas nilai standar yaitu 80 – 90 %. Ini membuktikan bahwa jumlah armada bis yang beroperasi melebihi jumlah armada bis yang seharusnya yaitu 61 bis dan memperlihatkan adanya penyimpangan dalam mengganti rute trayek oleh bis perkotaan lainnya ke rute trayek bis jalur 7.

3. Kinerja bis jalur 7 dari segi rute trayek yang dimulai dari Terminal Giwangan dan diakhiri di Terminal Giwangan mengalami penyimpangan pada ruas Jalan Perintis Kemerdekaan, Veteran, dan Gambiran.

Berdasarkan hasil analisis pada bis perkotaan jalur 11 Yogyakarta didapatkan kesimpulan bahwa kinerja bis jalur 11 dari segi efektifitas, efisiensi dan rute trayek buruk, dikarenakan sebagai berikut :

1. Kinerja bis jalur 11 dari segi efektifitas :

a . Kecepatan rata-rata bis sebesar 19,34 km/jam.

b . Waktu tempuh bis sebesar 70,13 menit sudah sesuai dengan nilai standar yaitu 60 – 90 menit.

c . *Headway* bis sebesar 45,9 menit masih di atas nilai standar yaitu 10 – 20 menit, dikarenakan jumlah armada bis yang beroperasi lebih sedikit dari jumlah armada bis yang seharusnya yaitu 25 bis.

2. Kinerja bis jalur 11 dari segi efisiensi :
 - a . *Load factor* sebesar 27,41 % masih di bawah nilai standar yaitu 70 %.
Padahal menurut data Dinas Perhubungan Propinsi DIY untuk semua jalur yang telah disurvei mempunyai rata-rata *load factor* sebesar 27,22 %.
 - b . Jarak tempuh bis/hari sebesar 135,78 km/hari masih di bawah nilai standar yaitu 200 km/hari dengan banyaknya penyimpangan rute trayek yang terjadi di lapangan.
 - c . Jumlah bis yang beroperasi per total bis yang memiliki trayek sebesar 16 % masih di bawah nilai standar yaitu 80 – 90 %. Ini membuktikan bahwa jumlah armada bis yang beroperasi lebih sedikit dari jumlah armada bis yang seharusnya yaitu 25 bis dan memperlihatkan adanya penyimpangan dalam mengganti rute trayek ke rute trayek bis perkotaan jalur lainnya.
3. Kinerja bis jalur 11 dari segi rute trayek yang dimulai dari Pasar Bringharjo dan diakhiri di Pasar Bringharjo mengalami banyak penyimpangan pada ruas Jalan Bugisan Selatan, Ring Road Selatan, Sisingamangaraja, Parangtritis, Sutoyo, MT Haryono, Katamso, Suryotomo, Mataram, Rekso Bayan, Bayangkara, Jogonegaran, Gandekan Lor, Jlagran Lor, PETA, Cokroaminoto, dan Sugeng Jeroni.

7.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis pada bis perkotaan jalur 7 dan 11 Yogyakarta, ada beberapa hal yang perlu mendapatkan perhatian serius dari pihak-pihak terkait sebagai berikut :

1. Perlu dilakukannya penertiban angkutan umum bis perkotaan, khususnya pada bis jalur 7 yang kinerjanya masih belum baik dan bis jalur 11 yang kinerjanya masih buruk. Jumlah armada bis jalur 7 melebihi jumlah armada yang seharusnya beroperasi yaitu 110,4 % dan bis jalur 11 malah sebaliknya yaitu 14,7 %. Bis jalur 11 juga banyak melakukan penyimpangan rute trayek, sehingga dengan adanya penertiban ini dapat menjadi pelajaran bagi jalur lainnya untuk lebih disiplin.
2. Pada jalur 7 perlu adanya pengurangan jumlah armada bis perkotaan menjadi ± 7 armada bis dari 67 armada bis yang berada di lapangan untuk memenuhi standar *headway* antara 10 – 20 menit.
3. Pada jalur 11 perlu adanya penambahan jumlah armada bis perkotaan menjadi ± 6 armada bis dari 4 armada bis yang berada di lapangan untuk memenuhi standar *headway* antara 10 – 20 menit.
4. Pada jalur 11 sebaiknya masuk terminal agar *headway*nya bisa diatur sesuai dengan standar.
5. Perlu adanya penelitian lebih lanjut untuk menganalisis faktor-faktor lain yang mempengaruhi kinerja angkutan umum, seperti faktor tarif / biaya, faktor

umur kendaraan, dan lainnya. Agar dapat dicari pemecahan masalah yang lebih baik.

6. Untuk penelitian berikutnya, sebaiknya survai bis perkotaan dilakukan satu hari penuh agar supaya data-data yang diperoleh dapat lebih valid dan akurat dan untuk analisis *headway*nya menggunakan waktu datangnya bis dan bukan waktu berangkatnya bis.

