



INTISARI

Penelitian ini di latar belakang dengan adanya beroperasinya moda angkutan umum Trans Jogja, mulai menimbulkan beberapa masalah baru baik itu dari tingkat pelayanan maupun keamanannya. Beberapa kasus seperti, tidak layak nya kondisi beberapa bus Trans Jogja yang beroperasi hingga kondisi *shelter* yang kurang baik. Disamping itu, banyaknya pendatang baru dari luar Kota Yogyakarta mengakibatkan tingginya penggunaan kendaraan pribadi sehingga berdampak pada berkurangnya kinerja dari bus Trans Jogja, baik itu dari waktu tempuh maupun waktu tunggunya yang menjadi kurang efisien.

Kinerja trayek eksisting Trans Jogja yang diteliti yaitu Waktu antara; Waktu Tempuh; Faktor Muat; dan Kecepatan Perjalanan. Terdapat 17 trayek yang diteliti masing-masing halte Bus Trans Jogja, meliputi trayek 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B, 6A, 6B, 7, 8, 9, 10, 11. Pelaksanaan survei dilakukan pada tanggal 17 April sampai dengan 1 Mei 2018 dengan jumlah total 17 trayek yang berlokasi awal dan akhir rute pada Terminal Jombor, Ngabean, *Park and Ride* Gamping, Giwangan, Condong Catur dan Bandara Adi Sucipto.

Hasil penelitian dari 17 trayek terbaru menunjukkan Trayek 6A dan 6B memiliki faktor muat rerata terendah masing-masing dengan nilai 6 % dan faktor muat rerata tertinggi dimiliki oleh trayek 1A dengan nilai 50 %. Sedangkan hasil penelitian dari 8 trayek sebelum bertambahnya trayek terbaru menjadi 17 trayek, yaitu trayek 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, 4B didapatkan faktor muat terendah terdapat pada trayek 4B dengan faktor muat rerata 11% dan faktor muat rerata tertinggi pada 1A dengan faktor muat rerata 50%, sedangkan dari trayek tambahan setelah menjadi 17 trayek yaitu 9 trayek tambahan 5A, 5B, 6A, 6B, 7, 8, 9, 10, 11 didapatkan faktor muat rerata terendah terdapat pada trayek 6A dan 6B yaitu 6% dan faktor muat rerata tertinggi adalah pada trayek 8 yaitu 23%. Waktu tempuh tercepat di dapatkan dari hasil analisis adalah trayek 6A dan trayek 6B dikarenakan jumlah banyaknya halte yang lebih sedikit dibandingkan dengan jumlah halte di trayek yang lain. Kecepatan perjalanan paling tinggi terdapat di trayek 6A (29,4 km/jam) dan trayek 6B (31,03 km/jam) disebabkan karena sedikitnya halte yang mengakibatkan dari satu halte ke halte yang lainnya.

Kata kunci: Waktu Tempuh; Faktor Muat; dan Kecepatan Perjalanan Bus Trans Jogja.



ABSTRACT

This research is motivated by the operation of the Trans Jogja transportation mode, starting to cause some new problems both from the level of service and security. Some cases, such as the conditions of some Trans Jogja buses operating until the condition of the *shelter* are not good. In addition, the large number of newcomers from outside the city of Yogyakarta has resulted in the high use of private vehicles which has resulted in reduced performance of Trans Jogja buses, both from travel times and waiting times which have become less efficient.

The performance of the existing Trans Jogja routes studied are Time between; Travel time; Load factor; and travel speed. There are 17 routes studied by each Trans Jogja bus stop, covering routes 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B, 6A, 6B, 7, 8, 9, 10, 11. Implementation The survey was conducted on April 17 to May 1, 2018 with a total of 17 routes located at the beginning and end of routes on Jombor, Ngabean, Terminals *Park and Ride* Gamping, Giwangan, Condong Catur and Adi Sucipto Airport.

The results of the 17 latest routes show Route 6A and 6B having the lowest average load factor with a value of 6% and the highest average load factor owned by route 1A with a value of 50%. While the results of research from 8 routes before adding the latest routes to 17 routes, namely routes 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, 4B obtained the lowest load factor found on route 4B with an average load factor of 11% and the highest load factor at 1A with an average load factor of 50%, while for additional routes after becoming 17 routes, namely 9 additional routes 5A, 5B, 6A, 6B, 7, 8, 9, 10, the lowest average load factor is found on routes 6A and 6B, namely 6% and the highest load factor is on route 8 which is 23%. The fastest travel time obtained from the analysis is route 6A and route 6B due to the number of stops that are less than the number of stops on other routes. The highest travel speed is found on route 6A (29.4 km / h) and route 6B (31.03 km / h) due to the minimum number of stops that result from one stop to the other stop.

Keywords: Travel time; Load factor; and Speed of travel, Trans Jogja,