

Evaluasi Kinerja dan Tarif Angkutan Umum Bus Trans Jogja Jalur 6B

Performance Evaluation And Public Transportation Rates In Trans Jogja Bus Route 6B

Moch. Zein Rukhyat, Wahyu Widodo Ir

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Abstrak. Yogyakarta merupakan kota pelajar, wisata dan budaya yang masih memiliki kultur budaya yang masih alami. Transportasi merupakan salah satu akses untuk masyarakat, wisatawan dan pelajar yang sedang menempuh pendidikannya. Semakin meningkatnya pertumbuhan masyarakat dan pelajar di Yogyakarta sejalan dengan pertumbuhan ekonominya yang meningkat dibutuhkan adanya akses untuk mempermudah kegiatan masyarakat dalam bepergian. Transportasi umum adalah salah satu alternatif yang digunakan di kota Yogyakarta yaitu berupa Bus Trans Jogja yang cakupan wilayahnya dalam kota Yogyakarta dan berkembang melalui akses publik untuk memasuki kota Yogyakarta. Dengan masalah transportasi yang semakin berkembang khususnya Trans Jogja rute 6B yang baru saja dua tahun beroperasi masih memiliki masalah kinerja dan pelayanan yang harus di perbaiki serta tarif yang masih harus di evaluasi agar tidak merugikan pengelola dan dapat diminati oleh masyarakat luas. Terkait dengan masalah tersebut penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hasil evaluasi kinerja dan tarif pada Trans Jogja 6B dengan menggunakan metode survei dinamis dan statis, wawancara dan kuisioner yang melibatkan pengguna serta pegawai Trans Jogja 6B. Dari banyaknya populasi, sampel yang digunakan sebanyak 50 responden untuk pengguna Trans Jogja 6B dengan lima variabel (5x) berbeda untuk mengetahui hasil kinerja dan tarif berdasar karakter pengguna. Selanjutnya dari hasil analisis diperoleh indikator pelayanan: 1) *Load Factor* rata-rata sebesar (9,36%); 2) *Headway* rata-rata 24,42 menit; 3) Kecepatan rata-rata sebesar 33,36 km/jam; 4) Waktu tempuh rata-rata sebesar 48,10 menit. Untuk tarif mayoritas pengguna memilih Rp.5.500 adalah perempuan (60%), rentang usia 21-30 tahun (76%), pekerjaan mahasiswa (60%), pendapatan Rp.500.000-Rp.1.500.000 (54%) dengan rata-rata perjalanan 1-5 kali dalam seminggu (62%). Keseluruhan hasil evaluasi kinerja dan tarif Trans Jogja 6B masih di bawah standar yang ditetapkan, namun demikian beradasrkan wawancara pengguna cukup merasa puas dengan pelayanan yang diberikan.

Kata-kata kunci: angkutan umum, kinerja angkutan umum, tarif angkutan umum, karakteristik pengguna angkutan umum

Abstract. Yogyakarta is a city of students, tourism and culture that still has a culture of unspoiled culture. Transportation is one of access for people, tourists and students who are currently studying. The increasing growth of the community and students in Yogyakarta in line with the growing economic growth requires access to facilitate community activities in traveling. Public transportation is one of the alternatives used in the city of Yogyakarta, namely the Trans Jogja Bus, which covers the area within the city of Yogyakarta and develops through public access to enter the city of Yogyakarta. With the growing transportation problems, especially Trans Jogja route 6B, which has only been operating for two years, still has performance and service issues that must be improved and tariffs that must be evaluated so as not to disadvantage the manager and can be sought by the wider community. Related to this problem, this study aims to determine the results of performance and tariff evaluation on Trans Jogja 6B using dynamic and static survey methods, interviews and questionnaires involving users and employees of Trans Jogja 6B. From the large population, the sample used was 50 respondents for Trans Jogja 6B users with five different variables (5x) to find out the results of performance and rates based on the user's character. Furthermore, the results of the analysis obtained service indicators: 1) Load Factor an average of (9.36%); 2) The average headway is 24.42 minutes; 3) The average speed is 33.36 km / hour; 4) The average travel time is 48.10 minutes. For the tariff the majority of users choose Rp.5,500 are women (60%), age range 21-30 years (76%), student work (60%), income Rp.500,000-Rp.1,500,000 (54%) with an average travel averages 1-5 times a week (62%). The overall results of performance evaluation and Trans Jogja 6B tariffs are still below the established standards, however, based on interviews, users are quite satisfied with the services provided.

Keywords: *public transport, public transport performance, public transport fares, characteristics of public transport users*

1. Pendahuluan

Transportasi adalah perpindahan suatu barang atau kegiatan manusia dari tempat asal ketempat tujuan atau tempat transit, sehingga transportasi merupakan bukan tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan untuk menanggulangi kesenjangan jarak dan waktu (Asikin 2001).

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Listiani dkk,2013).

Kota akan terus berkembang dan meningkat searah dengan bertumbuhnya jumlah penduduk dimana semakin kompleks kegiatan suatu kota semakin cepat pula kota itu berkembang. Sarana dan prasarana kota adalah salah satu penunjang kebutuhan penduduk untuk mendukung aktivitas kota. Perkembangan dan pertumbuhan kota yang meningkat ditandai dengan meluasnya jaringan infrastruktur, kawasan ekonomi, dan fasilitas sosial kemasyarakatan.

Perkembangan moda angkutan umum Trans Jogja hingga saat ini pada beberapa trayek masih belum cukup memuaskan. Hal ini berdasarkan hasil penelitian evaluasi kinerja Trans Jogja pada trayek 6B yang masih sepi penumpang dan halte *portable* yang belum tertata. Hal ini memicu pertanyaan “Mengapa penumpang Trans Jogja tidak begitu berminat untuk menggunakan fasilitas transportasi umum?”. Pertanyaan ini yang akan dikembangkan sebagai bahan evaluasi penelitian pada trayek 6B Trans Jogja.

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana kinerja dan pelayanan Trans Jogja rute 6B, dampak yang ditimbulkan dari indikator pelayanan dan kinerja dan berapa tarif yang sesuai dengan standar operasional dan karakter pengguna. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hasil dari indikator pelayanan dan kinerja: 1) *Load factor*, 2) *Headway*, 3) Kecepatan rata-rata, 4) Waktu tempuh dan mengetahui tarif berdasarkan mayoritas karakter pengguna Trans Jogja 6B. Manfaat dari penelitian ini adalah dapat digunakan untuk menambah wawasan tentang pelayanan angkutan umum dan memberikan evaluasi

kepada instansi terkait dan dijadikan masukan untuk perbaikan dan pembaruan tentang bus trans jogja.

2. Angkutan Umum

Angkutan umum (*public transport*) berkembang menjadi kebutuhan pokok suatu kota dalam melakukan berbagai kegiatan maupun perpindahan barang dari suatu titik ke titik tujuan dan merupakan salah satu penggerak roda perekonomian secara langsung maupun tidak langsung (Hendrowijono, 1998).

Wijaya. (2016), menyatakan, bahwa moda dapat diartikan secara luas sebagai tipe transportasi untuk mempermudah suatu pekerjaan dengan alternatif-alternatif sebagai berikut :

- a. Dapat berjalan kaki atau menggunakan kendaraan .
- b. Jika kendaraan harus digunakan, mungkinkah kendaraan angkutan umum atau kendaraan pribadi.
- c. Jika digunakan angkutan umum, jenis angkutan apa yang digunakan (taksi, kereta api, bus atau yang lainnya).

Bila terdapat lebih dari suatu moda, maka moda yang dipilih adalah moda yang memiliki rute tercepat, terpendek dan termurah atau kombinasi dari ketiganya.

Ferdiansyah (2009), Peranan utama angkutan umum adalah melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya baik kegiatan sehari-hari yang berjalan pendek (angkutan perkotaan/ perdesaan, dan angkutan antar kota dalam propinsi) maupun kegiatan sewaktu-waktu antar propinsi (angkutan antar kota dalam propinsi dan antar kota antar propinsi). Aspek lain pelayanan angkutan umum adalah peranannya dalam pengendalian lalu lintas, penghematan energi, dan pengembangan wilayah.

3. Sistem Angkutan Umum

Sistem angkutan umum merupakan sistem pelayanan jasa angkutan yang berfungsi untuk mengumpulkan dan mendistribusikan penumpang atau barang yang mempunyai kebutuhan pergerakan dengan memungut bayaran/ongkos (Undang-undnag No-22 Tahun 2009 Pasal 1).

Menurut Tahir (2012), sistem angkutan umum dipandang sebagai sistem pemakaiannya dapat dikelompokkan menjadi :

- Sistem Sewa (*Demand Responsive System*).
- Sistem Penggunaan Bersama (*Transit System*).

Keterkaitan pemenuhan kebutuhan informasi dengan sistem angkutan umum adalah penerapan *Intelligent Transportation Systems* (ITS) serta pemanfaatan *Bus Rapid Transit* (BRT) sebagai moda perpindahan masyarakat dan pergerakan ekonomi yang telah menjadi suatu solusi dalam menyelesaikan permasalahan kemacetan.

4. Kinerja Angkutan Umum

Menurut Hidayat (2012), kinerja merupakan tindakan-tindakan atau pelaksanaan tugas yang dilakukan oleh seseorang dalam kurun waktu tertentu dan dapat diukur..

Parameter yang menentukan standar kriteria kinerja operasional sistem angkutan umum di Indonesia, mengacu pada indikator dan parameter dari hasil-hasil penelitian *World Bank* dan berdasar Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur bisa dilihat dalam Tabel 1.

Tabel 1 Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Parameter	Ukuran
1	<i>Load Factor</i> (%)	70
	Rata-rata maksimum	90
2	Waktu menunggu	5-10 menit
	Rata-rata maksimum	10-20 menit
3	Jarak jalan kaki ke shelter :	
	Wilayah padat	300-500 m
4	Wilayah kurang padat	500-1000 m
	Jumlah pergantian moda	0-1 kali
5	Rata-rata maksimum	2 kali
	Waktu perjalanan angkutan	1-1.5 jam
6	Rata-rata maksimum	2-3 jam
	Kecepatan perjalanan angkutan:	
7	Daerah padat dan <i>mix traffic</i>	10-12 km/jam
	Daerah jalur khusus	15-18 km/jam
7	Daerah kurang padat	25 km/jam
	Biaya perjalanan-dari pendapatan	10%

Dharmayanti (2006), *service performance* adalah penilaian menyeluruh konsumen terhadap hasil pelayanan yang dirasakan saat menerima pelayanan dari penyedia jasa, sehingga kualitas jasa/pelayanan lebih tepat dan spesifik menggunakan model SERVPERF.

Dalam penelitian evaluasi kinerja dan tarif bus Trans Jogja rute 6b memiliki beberapa indikator yang mempengaruhi operasional kinerja sebagai berikut:

- Load Factor* (Faktor Muat) merupakan perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas angkut dari kendaraan yang dijabarkan dalam bentuk persentase (Napitupulu dkk, 2012). Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 pasal 28, Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, standar nilai *Load Factor* ditetapkan sebesar >70%.

$$LFd = \frac{JP \times KM}{JK \times KM \text{ total}} \times 100\%$$

Keterangan :

LFd = *load factor* dinamis

JP = jumlah penumpang per jam saat survei

JK = jumlah armada

C = kapasitas

KM = jarak tempuh

KM total = jarak tempuh total

$$LFs = \frac{JP}{JK \times C} \times 100\%$$

Keterangan :

LFs = *load factor* statis

JP = jumlah penumpang per jam saat survei

JK = jumlah armada

C = kapasitas

- Headway* atau (waktu antara) diperoleh dari data Q/jam yang didapatkan dengan mencatat jumlah keberangkatan angkutan yang berada di terminal dalam waktu satu jam sehingga didapatkan jarak angkutan dalam satuan waktu (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996). Nilai standar waktu puncak (15 menit) yang ditentukan oleh Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

$$H = \frac{60 \times C \times LF}{JP}$$

Keterangan :

H = *headway* (waktu antara)

C = kapasitas bus

LF = *load factor* (faktor muat)

JP = jumlah penumpang dalam sekali perjalanan

- c. Kecepatan rata-rata adalah perbandingan jarak operasi dengan waktu perjalanan yang dibutuhkan angkutan dalam melakukan operasi layanannya. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan bahwa kecepatan perjalanan waktu puncak maksimal 30 km/jam dan waktu non puncak maksimal 50 km/jam.

$$vr = \frac{d}{tr} \times \frac{3600}{1000} \text{ km/jam}$$

Keterangan :

vr = kecepatan rata-rata

tr = waktu tempuh rata-rata

d = panjang lintasan

- d. Waktu tempuh atau waktu sirkulasi adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan kota untuk menjalani 1 putaran atau 2 rit pelayanan trayek dari terminal asal kembali lagi ke terminal asal. Termasuk dalam waktu tempuh ini adalah waktu berjalan (*running time*), waktu berhenti menurunkan / menaikkan penumpang, waktu berhenti di lampu merah dan waktu berhenti karena delay dan waktu tunggu di terminal (Handayani dkk,2017).

$$\text{Waktu tempuh} = \text{waktu tiba} - \text{waktu datang}$$

Salamah (2017), kepuasan merupakan fungsi dari perbedaan antara kinerja yang dirasakan dengan harapan. Apabila kinerja dibawah harapan maka pelanggan akan kecewa, bila kinerja sesuai dengan harapan pelanggan akan puas. Sedangkan bila kinerja melebihi harapan pelanggan akan sangat puas.

5. Tarif Angkutan Umum

Sebayang (2017), tarif adalah jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan pemerintah.

Siswoyo (2009), dalam penentuan tarif angkutan umum dapat berupa tarif seragam atau tarif berdasarkan jarak. Dalam menetapkan tarif harus melibatkan tiga pihak, yaitu : 1) Penyedia jasa transportasi (*operator*), menjadikan tarif sebagai harga dari jsaa yang diberikan, 2) Pengguna jasa angkutan (*user*), menjadikan tarif sebagai biaya yang harus dikeluarkan setiap kali menggunakan angkutan umum, 3) Peemrintah (*regulator*) sebagai pihak yang menentukan tarif resmi, besarnya tarif berpengaruh terhadap besarnya pendapatan pda sektor transportasi.

Untuk menentukan tarif terlebih dahulu harus mencari jumlah putaran dalam satu kali operasinal angkutan (*hari*) dengan rumus berikut :

$$Jp = \frac{t \text{ operasi perha}}{t \text{ per putaran}}$$

Keterangan :

Jp = jumlah putaran

t operasi = waktu operasi per hari (menit)

t putaran = waktu per putaran (menit)

penentuan tarif per putaran dapat menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Tarif putaran} = \text{tari/km} \times \text{jarak per putaran}$$

Karles (2013), besaran tarif minimum yang diinginkan berdasar biaya pokok pelayanan atau sebesar biaya operasi yang dikeluarkan per satuan unit produksi (SUP) yang dihasilkan. Besarnya biaya pokok operasi total pada dasarnya adalah seluruh sumber daya yang harus dikeluarkan oleh pihak pengelola untuk menyediakan transportasi umum selama rentang waktu tertentu.

Tarif Trans Jogja merupakan tarif yang berasal dari biaya operasional kendaraan yang di kelola oleh Dishub D.I Yogyakarta dan dilimpahkan kepada pengelola sejak tahun 2019 yaitu PT.AMI. Penentuan tarif itu sendiri berdasar pada Keputusan Gubernur D.I Yogyakarta Nomor 96/KEP/2016 tentang tarif angkutan bus perkotaan Trans Jogja, tarif datar angkutan perkotaan, tarif batas atas dan batas bawah angkutan antar kota dalam provinsi dan angkutan taksi. Penentuan biaya operasional tertuang pada Keputusan Gubernur D.I Yogyakarta Nomor 190/KEP/2018 tentang besaran biaya operasional kendaraan Trans Jogja.

6. Populasi dan Sampel

Dharmayanti (2006), uji validitas dan reliabilitas terhadap alat uji berupa kuisioner wawancara menggunakan skala Likert dilakukan terhadap pengguna dengan jumlah 30 responden. Menurut Suharsimi Arikunto dalam buku “prosedur penelitian” sampel yang digunakan untuk uji Validitas dan reliabilitas minimal 10 dan maksimal 30, karena jumlah 50 responden ini dianggap telah mewakili keseluruhan sampel. Untuk jumlah total responden sendiri diambil sebanyak 55 responden. Pemilihan jumlah responden ini didasarkan pada jumlah sample minimum pada sebuah penelitian, yaitu 10% dari populasi.

Roscoe (1975) dalam (Maspaitella dkk,2018), memberikan beberapa acuan untuk menentukan ukuran sampel, yaitu :

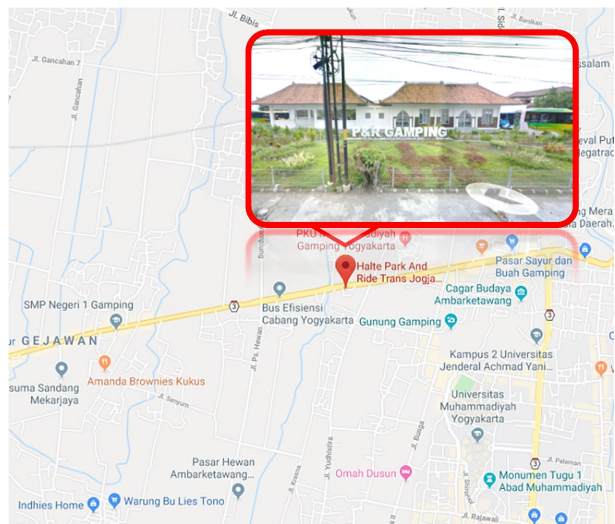
- Ukuran sampel >30 dan <500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian
- Jika sampel dipecah ke dalam subsampel (senior/junior, wanita/pria dan sebagainya), ukuran sampel minimum 30 untuk tiap katgeori adalah tepat.
- Dalam penelitian multivariate (termasuk analisis regresi berganda), ukuran sampel sebaiknya 10 kali lebih besar dari jumlah variebal dalam penelitian.

Untuk penelitian eksperimental sederhana dengan control eksperimen yang ketat, penelitian yang sukses adalah mungkin dengan ukurn sampel kecil antara 10 – 20.

7. Metode Penelitian

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian angkutan trans jogja dilakukan pada jalur/trayek 6B dengan rute Halte Ngabean – Jalan Wahid Hasyim – Letjen S. Parman – Jalan Sonosewu – Univ PGRI – Bayeman – Pelem Gurih – Pasar Gamping – Ringroad Barat – UMY – Ringroad Selatan – Jalan Bugisan – SMKI Yogyakarta – Jalan Sugeng Jeroni – Jalan Suryowijayan – Jalan Wahid Hasyim – Halte Ngabean.



Gambar 1 *Park and Ride* Gamping

Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan dalam beberapa tahapan selama \pm satu minggu dimulai pada tanggal 7 juli 2019 dan berakhir pada tanggal 11 juli 2019 yang di bagi menjadi tiga zona pengamatan yaitu pagi, siang, dan sore (petang). Survei mewakili hari kerja yaitu senin-jumat dan akhir pekan sabtu-minggu, pembagian zona waktu mengikuti penetapan dishubkominfo prov Yogyakarta berdasar pada jam puncak keramaian angkutan.

Alat Penelitian

Alat yang digunakan dalam penelitian adalah form kuesioner, wawancara alat tulis, stopwatch dan MS Excel.

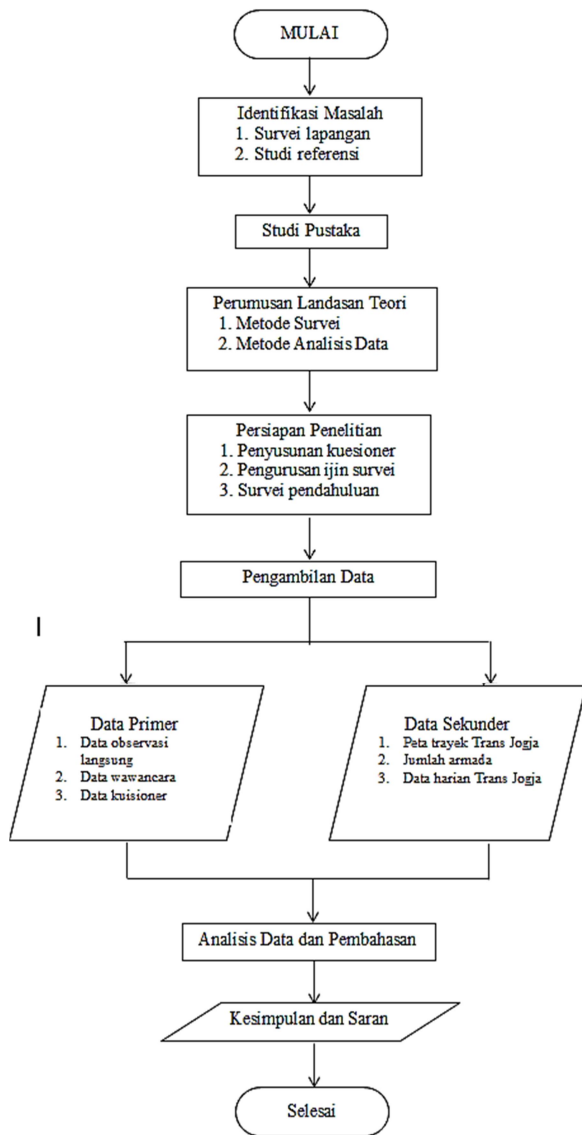
Data Penelitian

Data primer diperoleh dari survei kuisioner pada pengguna Trans Jogja serta data yang didapat pada saat survei.

Data sekunder diperoleh dari intansi terkait dan hasil penelitian yang sudah ada

Proses Analisis Data

Setelah seluruh data terkumpul, dilakukan perekapan data dan pengelompokkan data-data yang dibutuhkan untuk kemudian dianalisis menggunakan software MS Excel. Hasil analisis kemudian dibahas sesuai dengan tujuan penelitian. Proses analisis data dapat dilihat pada Gambar 2.

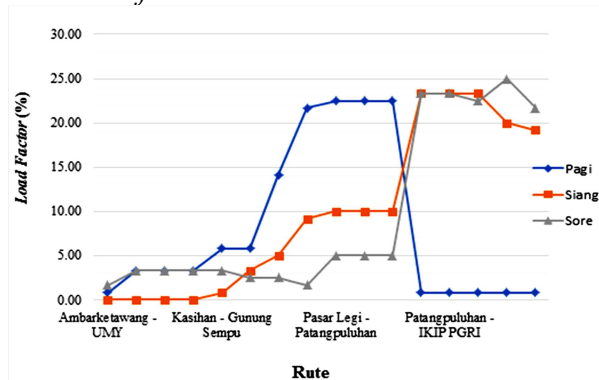


Gambar 2 Flowchart penelitian

10. Hasil dan Pembahasan

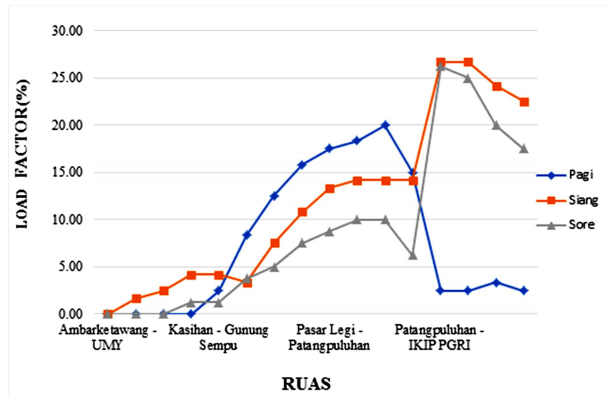
Evaluasi Kinerja

a. Load factor



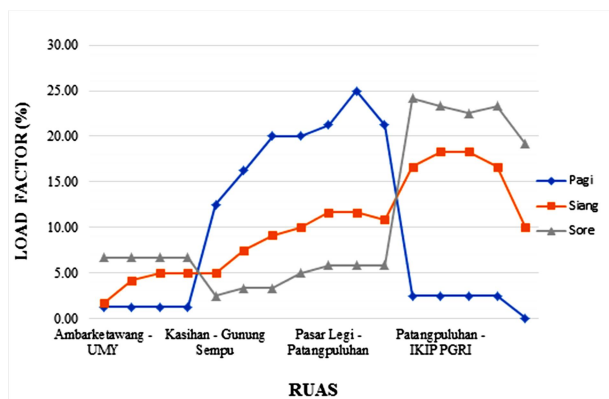
Gambar 3 Load factor Minggu 7 Agustus 2019

Tertinggi : 25% (Kalibayem-Palemgurih)
 Terendah : 0% (Ambarketawang-Almaata)
 Rata-rata : 8.85%



Gambar 3 Load factor Selasa 9 Agustus 2019

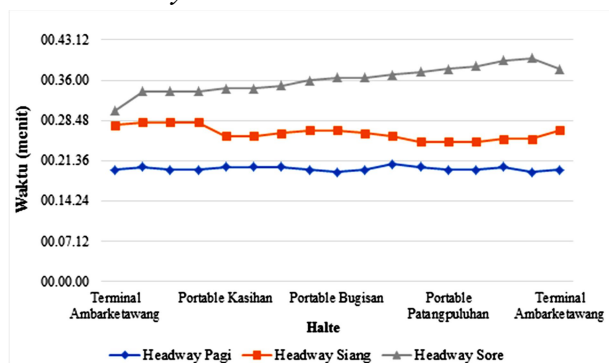
Tertinggi : 26.25% (Patangpuluhan-PGRI)
 Terendah : 0% (Ambarketawang-Almata)
 Rata-rata : 9.13%



Gambar 4 Load factor Kamis 11 Agustus 2019

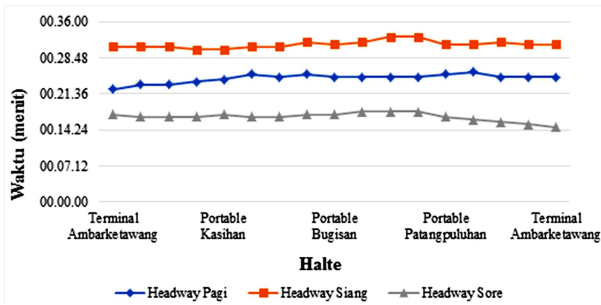
Tertinggi : 25% (Patangpuluhan-Tejokusman)
 Terendah : 1.25% (Ambarketawang-Almaata)
 Rata-rata : 10.10%

b. Headway



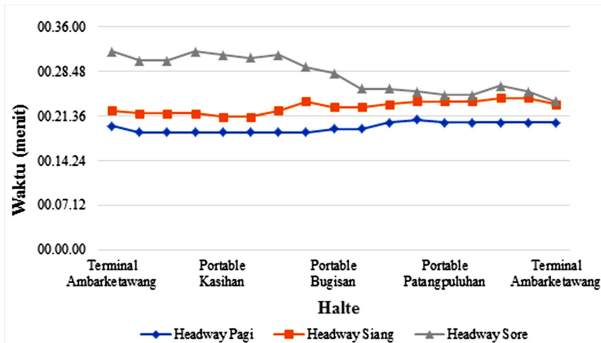
Gambar 4 Headway Minggu 7 Agustus 2019

Tertinggi : 40 menit (Palemgurih)
 Terendah : 19.30 menit (Bugisan)
 Rata-rata : 27.37 menit



Gambar 5 Headway Selasa 9 Agustus 2019

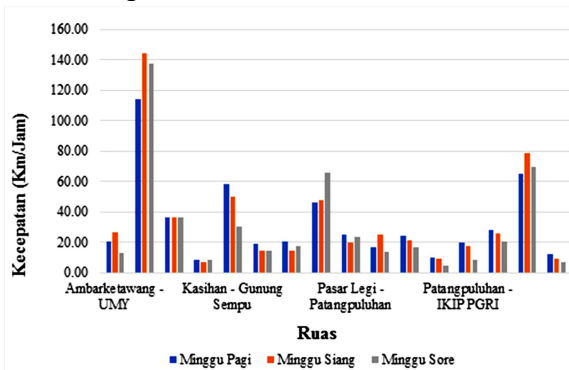
Tertinggi : 33 menit (Tejokusman)
 Terendah : 15.30 menit (Palemgurih)
 Rata-rata : 24.25 menit



Gambar 6 Headway Kamis 11 Agustus 2019

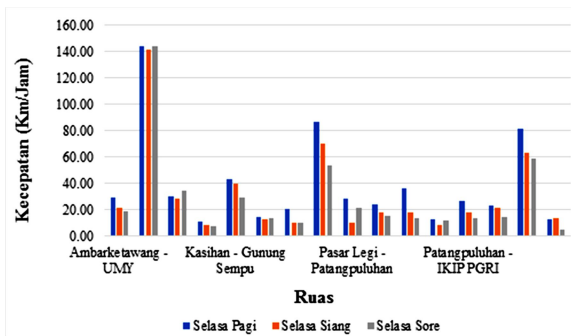
Tertinggi : 32 menit (Ambarketawang)
 Terendah : 19 menit (UMY-SMKI)
 Rata-rata : 23.42 menit

c. Kecepatan rata-rata



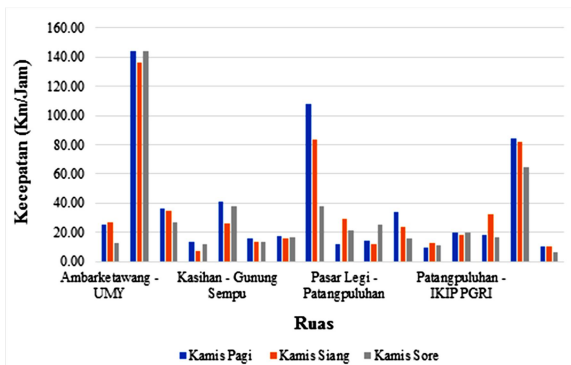
Gambar 7 Kecepatan Minggu 7 Agustus 2019

Tertinggi : 100 km/jam (UMY-BRI Indomaret)
 Terendah : 5 km/jam (Ngabean-Patangpuluha)
 Rata-rata : 32.36 km/jam



Gambar 8 Kecepatan Selasa 9 Agustus 2019

Tertinggi : 100 km/jam (UMY-BRI Indomaret)
 Terendah : 5 km/jam (Palmguri-Ambarketwng)
 Rata-rata : 33.29 km/jam



Gambar 9 Kecepatan Kamis 11 Agustus 2019

Tertinggi : 95 km/jam (UMY-BRI Indomaret)
 Terendah : 7 km/jam (Palmguri-Ambarketwng)
 Rata-rata: 34.44 km/jam

d. Waktu tempuh

No	Ruas	Kamis			minggu			selasa		
		Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
1	Ambarketawang - UMY	00.04.00	00.04.20	00.09.00	00.05.40	00.04.20	00.09.40	00.04.00	00.05.20	00.05.40
2	UMY - BRI Indomaret	00.01.00	00.01.03	00.01.00	00.01.24	00.01.00	00.01.03	00.01.00	00.01.01	00.01.00
3	BRI Indomaret - Alma Ata	00.01.00	00.01.02	00.02.00	00.01.00	00.01.00	00.01.00	00.01.20	00.01.24	00.01.02
4	Alma Ata - Kasihan	00.01.20	00.02.40	00.01.40	00.02.20	00.03.40	00.02.20	00.02.03	00.02.04	00.03.02
5	Kasihan - Gunung Sempu	00.01.48	00.02.23	00.01.43	00.01.02	00.01.21	00.02.00	00.01.45	00.01.41	00.01.44
6	Gunung Sempu - Madukismo	00.03.05	00.03.44	00.03.41	00.02.40	00.03.23	00.03.22	00.03.24	00.03.48	00.03.41
7	Madukismo - SMKI	00.05.03	00.06.02	00.06.00	00.04.28	00.08.23	00.05.20	00.04.26	00.08.48	00.09.22
8	SMKI - Pasar Legi	00.01.23	00.01.41	00.03.05	00.02.25	00.02.22	00.02.02	00.01.22	00.01.44	00.02.01
9	Pasar Legi - Patangpuluhan	00.02.23	00.01.01	00.02.41	00.01.22	00.01.41	00.01.44	00.01.02	00.03.06	00.02.02
10	Patangpuluhan - Tejokusuman	00.02.42	00.02.40	00.01.20	00.02.20	00.01.20	00.02.20	00.01.23	00.02.00	00.02.00
11	Tejokusuman - Ngabean	00.01.24	00.01.42	00.02.20	00.01.40	00.02.20	00.04.00	00.01.00	00.02.00	00.02.42
12	Ngabean - Patangpuluhan	00.03.18	00.02.51	00.03.37	00.03.35	00.04.01	00.07.22	00.02.59	00.04.25	00.03.35
13	Patangpuluhan - IKIP PGRI	00.03.00	00.03.22	00.03.01	00.03.00	00.03.40	00.07.20	00.02.20	00.03.20	00.04.03
14	IKIP PGRI - Kalibayem	00.04.00	00.02.20	00.04.41	00.02.40	00.03.03	00.03.42	00.03.22	00.03.24	00.04.45
15	Kalibayem - Palembang	00.01.01	00.01.01	00.01.42	00.01.40	00.01.04	00.01.23	00.01.02	00.01.26	00.01.23
16	Palembang - Ambarketawang	00.04.43	00.04.41	00.07.25	00.04.10	00.05.21	00.07.22	00.03.42	00.03.45	00.10.00
Total		0.41.10	0.42.34	0.54.56	0.41.26	0.47.59	1.01.59	0.36.10	0.49.15	0.58.02

Gambar 10 Waktu tempuh tanggal 7, 9 dan 11 Agustus 2019

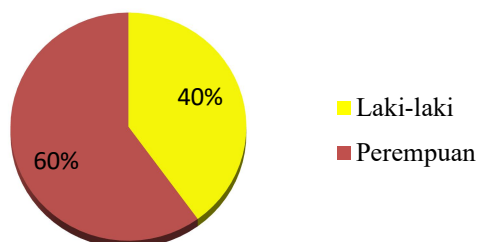
Tertinggi :10 menit (Palmguri-Ambarktawng)

Terendah :1 menit (UMY-BRI Indomaret)

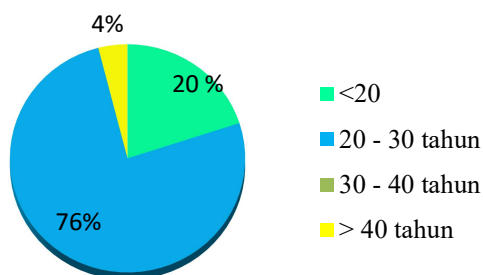
Rata-rata : 65.17 menit

Evaluasi Tarif berdasarkan Karakter Pengguna

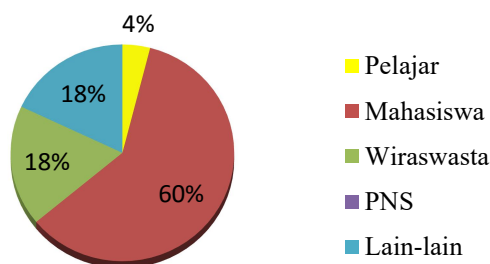
a. Berdasarkan jenis kelamin



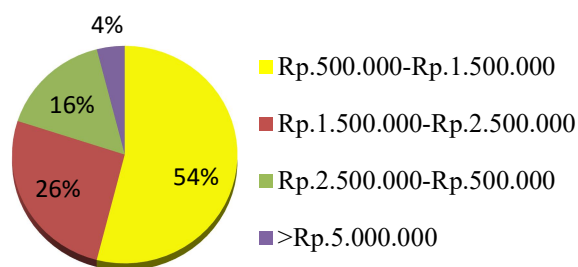
b. Berdasarkan usia



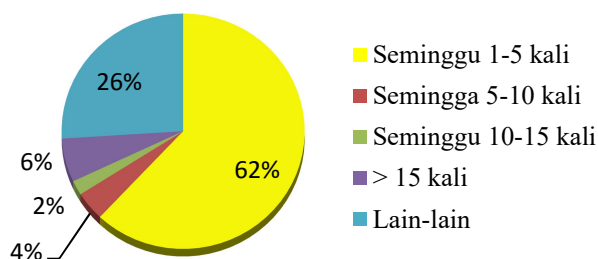
c. Berdasarkan pekerjaan



d. Berdasarkan penghasilan



e. Berdasarkan frekuensi



Karakteristik responden yang memilih tarif Rp.5.500, Rp.6.500, Rp.7.500 dan Rp.8.500 ditunjukkan pada tabel 2.

Tabel 2 Karakteristik Pengguna

NO	Karakteristik Responden	Kategori	Total	Kenaikan Tarif (Rp)				Total
				5.500	6.500	7.500	8.500	
1	Jenis Kelamin	Laki-laki	20	19	1	0	0	50
		Perempuan	30	26	4	0	0	
2	Usia	<20	10	8	2	0	0	50
		20 - 30 tahun	38	35	3	0	0	
		30 - 40 tahun	0	0	0	0	0	
		> 40 tahun	2	2	0	0	0	
3	Pekerjaan	Pelajar	2	2	0	0	0	50
		Mahasiswa	30	25	5	0	0	
		Wiraswasta	9	9	0	0	0	
		PNS	0	0	0	0	0	
		Lain-lain	9	9	0	0	0	
4	Pendapatan	Rp.500.000-Rp.1.500.000	27	24	3	0	0	50
		Rp.1.500.000-Rp.2.500.000	13	11	2	0	0	
		Rp.2.500.000-Rp.500.000	8	8	0	0	0	
		>Rp.5.000.000	2	2	0	0	0	
		Seminggu 1-5 kali	31	27	4	0	0	
5	Frekuensi Perjalanan	Seminggu 5-10 kali	2	2	0	0	0	50
		Seminggu 10-15 kali	1	1	0	0	0	
		> 15 kali	3	3	0	0	0	
		Lain-lain	13	12	1	0	0	

didapatkan data sebanyak 50 responden yang menggunakan jasa Trans Jogja rute 6A dapat dilihat karakteristik pengguna berjenis kelamin laki-laki sebanyak 19 orang dan perempuan sebanyak 30 orang, dengan usia paling banyak berkisar antara 20 – 30 tahun, pekerjaan didominasi oleh mahasiswa dan wiraswasta, dengan rentang pendapatan terbanyak Rp.500.000 – Rp.1.500.000, dengan frekuensi perjalanan paling banyak dalam seminggu adalah berkisar 1-5 kali.

Dapat disimpulkan mayoritas pengguna jasa lebih memilih kenaikan tarif sebesar Rp5.500 dengan beragam alasan seperti masih terdapat banyaknya masyarakat yang tingkat pendapatannya menengah ke bawah, pelayanan yang belum optimal dan mayoritas menjawab kenaikan tarif tidak perlu terjadi melihat kebanyakan pengguna dari kalangan pelajar/mahasiswa yang masih di biyai oleh orang tua

11. Kesimpulan

Kesimpulan pada penelitian ini adalah :

- Operasional angkutan Trans Jogja sudah memenuhi aturan dengan start pada pukul 05.30 dan berakhir pada pukul 21.30. Adapun kekurangannya terjadi pada pelayanan petugas halte yang pasif memberikan informasi kepada pengguna serta petugas di dalam bis yang kurang responsif dan terkadang tidak berhenti pada halte yang menyebabkan kerugian waktu pada pengguna Trans Jogja.
- Faktor Muat (*Load Factor*), nilai rata-rata *load factor* tertinggi yaitu 26.67% pada hari Selasa pada ruas Patangpuluhan-Kalibayem. Angka ini masih jauh dari standar yaitu >70% dikarenakan rute Trans Jogja ini baru dan masih tahap perbaikan. Disamping itu nilai *load factor* menguntungkan penumpang dimana saat menaiki Trans Jogja ruangan lebih sempit dan juga merugikan pengelola karena sepi penumpang serta minimnya daya tarik masyarakat menaiki Trans Jogja. Pemerintah pun harus memberikan subsidi kepada pengelola

- agar armada Trans Jogja rute 6B tetap jalan dan beroperasi.
- c. *Headway*, nilai *headway* tertinggi 36 menit 7 detik pada hari Minggu jauh dari standar yaitu 20 menit itu artinya bus mengalami keterlambatan yang cukup lama oleh beberapa faktor seperti kemacetan dan banyaknya persimpangan dan terendah 19 menit 46 detik pada hari Selasa nilai ini sudah cukup memenuhi standar yaitu <20 menit
 - d. Kecepatan rata-rata yang diperoleh sebesar 33.45 km/jam selama penelitian. Sedangkan kecepatan rata-rata tertinggi 39.20 km/jam dan terendah 29.05 km/jam hal ini dikarenakan rute 6B yang terbilang pendek dan jarak antar halte pun beragam dari yang terpendek <1000 meter dan >1000 meter. Dan juga banyaknya volume kendaraan mempengaruhi kecepatan pada bus Trans Jogja
 - e. Waktu tempuh Trans Jogja rute 6B sudah memenuhi standar <90 menit dengan rata-rata waktu tempuh 50 menit 28 detik pada hari kerja dan 47 menit pada saat menjelang hari libur.
 - f. Berdasarkan dari hasil analisis didapat mayoritas pengguna Trans Jogja adalah perempuan berkisar umur 21-30 tahun dengan pekerjaan mahasiswa dan wiraswasta karena rute 6B melingkupi jalur kampus dan sekolah yang dimana mayoritasnya pelajar dan mahasiswa dengan pendapatan Rp.500.000-Rp.1.500.000. Mayoritas dari pengguna tersebut tidak terlalu sering menggunakan Trans Jogja dikarenakan halte yang jauh dari tempat mereka berada dan waktu tunggu yang lama untuk rute 6B. Mayoritas responden 99% tidak setuju dengan kenaikan tarif hal itu karena mayoritas dari pengguna adalah mahasiswa/pelajar yang masih menjadi tanggungan orangtua dan kalangan menengah kebawah.

12. Daftar Pustaka

- Asikin, Muslich Zainal. 2001. Sistem Manajemen Transportasi kota. Yogyakarta: Penerbit UGM.
- ATHOILLAH, M. (2013). Evaluasi Kinerja Pelayanan Jasa Angkutan Umum Jenis Lyn Di Kota Surabaya. *Swara Bhumi*, 2(1), 276-284.
- Cronin Jr, J. J., & Taylor, S. A. (1994). SERVPERF versus SERVQUAL: reconciling performance-based and perceptions-minus-expectations measurement of service quality. *Journal of marketing*, 58(1), 125-131.
- Dharmayanti, D. (2006). Analisis dampak service performance dan kepuasan sebagai moderating variable terhadap loyalitas nasabah (Studi pada Nasabah Tabungan Bank Mandiri Cabang Surabaya). *Jurnal manajemen pemasaran*, 1(1).
- Ferdiansyah, R. (2009). Kemungkinan Peralihan Penggunaan Moda Angkutan Pribadi ke Moda Angkutan Umum Perjalanan Depok-Jakarta. *Journal of Regional and City Planning*, 20(3), 183-198.
- Handayani, D., Djumari, D., & Abdusysyaktur, M. (2017). STUDI KINERJA ANGKUTAN UMUM INFORMAL DI PEDESAAN (Studi Kasus Jalur Klaten-Bendogantungan-Wedi-Bayat-Njarum). *Matriks Teknik Sipil*, 5(2).
- Haryono, S. (2010). Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Bus Kota) di Kota Yogyakarta. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 7(1), 1-14.
- Hidayat, Z., & Taufiq, M. (2012). Pengaruh Lingkungan Kerja dan Disiplin Kerja serta Motivasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM) Kabupaten Lumajang. *Wiga: Jurnal Penelitian Ilmu Ekonomi*, 2(1), 79-98.
- Karles, H., & Santoso, D. (2013). Analisis Komponen Biaya Dan Tarif Angkutan Penyeberangan Dengan Simulasi Model Dinamis Pada Angkutan Lintasan Sibolga-teluk Dalam PT. Asdp Indonesia Ferry (Persero). *MIX: Jurnal Ilmiah Manajemen*, 3(2).
- Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum DI

- Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- Listiani, A. S., Farida, I., & Walujodjati, E. (2013). EVALUASI TARIF ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK). *Jurnal Konstruksi*, 11(1).
- Maspaitella, B. J., Siswanto, S., Santoso, H., & Bakhtiar, A. (2018). Pengaruh Keadilan Organisasional terhadap Kepuasan Kerja dan Dampaknya terhadap Komitmen dan Intensi Keluar di PT. Indonesia Power UBP Semarang. IENACO (Industrial Engineering National Conference) 6 2018.
- Napitupulu, R. C., Wicaksono, A., & Anwar, M. R. (2012). Kajian Kepuasan Masyarakat Kota Malang Terhadap Kualitas Layanan Angkutan Umum Dengan Menggunakan Metode Structural Equation Modeling (SEM). *Rekayasa Sipil*, 6(2), 106-114.
- Payne, Adrian. 2000, *The Essence of Services Marketing*, Pemasaran Jasa, Penerbit Andi, Yogyakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan no. PM 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
- Salamah, U., & Rustiana, E. (2017). Meningkatkan Mutu Pelayanan Medik Melalui Koordinasi Antar Unit dan Profesionalisme Petugas (Studi pada RSU Dr. Slamet-Garut). *Jurnal Pembangunan dan Kebijakan Publik*, 1(2), 38-47.
- Saputra, P., Ahmat, C., Wiguna, R. A., Sulistio, H., & Suharyanto, A. (2016). Evaluasi Kinerja Dan Penentuan Tarif Angkutan Umum Kota Batu (Studi Kasus Angkutan Trayek Batu–Bumiaji, Batu–Selecta–Sumberbrantas, Dan Batu–Gunungsari). *Jurnal Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil Universitas Brawijaya*, 1(1).
- Sebayang, N., & Effendie, R. (2017). STUDI EVALUASI KINERJA PELAYANAN DAN TARIF MODA ANGKUTAN SUNGAI SPEEDBOAT. *Jurnal Spectra*, 5(10), 77-90.
- Siswoyo, M. P. (2009). Kebijakan dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum. *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, 10(2), 171-180.
- Sulistiyorini, R., & Tamin, O. Z. (2008). Kinerja Angkutan Umum Bis Damri di Bandar Lampung. *Jurnal Transportasi*, 8(1).
- Tamin, Ofyar Z. 2000, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.
- Undang-undnag No-22 Tahun 2009 Pasal 1.
- Wibowo, R. S. S., Weningtyas, W., & Rahma, S. (2018). KUALITAS PELAYANAN SISTEM INFORMASI PADA ANGKUTAN UMUM TRANSJAKARTA. *Jurnal Transportasi*, 18(1).
- WIJAYA, A. M. (2016). *ANALISIS PERSEPSI PENUMPANG TERHADAP TINGKAT PELAYANAN ANGKUTAN UMUM (KOPRADES)(Studi Kasus Angkutan Jalur Patikraja-Sampang)* (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PURWOKERTO)