

BAB III

KINERJA PT. JOGJA TUGU TRANS DALAM PELAYANAN

TRANSPORTASI DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA TAHUN 2015

A. Analisa Kinerja berdasarkan Indikator Kinerja

a. Indikator Aksesibilitas

a) Keterjangkauan Lokasi Halte bentuk bus serta harga oleh penumpang

Halte merupakan salah satu komponen yang berperan penting dalam operasional bus sebagai moda dalam transportasi publik, dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 mengenai lalu lintas dan angkutan jalan mendefinisikan halte sebagai tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Sedikit berbeda dengan terminal yang berfungsi sebagai pangkalan kendaraan bermotor umum digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang atau barang serta perpindahan moda angkutan. Dalam surat keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996) menjelaskan bahwa tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum ini merupakan salah satu bentuk fungsi pelayanan umum perkotaan yang disediakan oleh pemerintah yang dimaksudkan untuk:

- a) Menjamin kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas
- b) Menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan penumpang
- c) Menjamin kepastian keselamatan untuk menaikkan dan atau menurunkan penumpang

- d) Memudahkan penumpang untuk melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus.

Dalam pedoman teknis perengkayasaan tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan juga dijelaskan beberapa aturan dalam menempatkan posisi halte. Pedoman ini lebih cenderung mengatur penetapan lokasi halte berdasarkan pola tata ruang atau guna lahan dengan jarak halte yang ideal sebagai berikut:

- a) Untuk guna lahan dengan pusat kegiatan yang sangat padat seperti pertokoan atau pasar yang terletak di central business district jarak lokasi halte adalah 200-300 m
- b) Untuk daerah padat dengan kegiatan perkantoran, jasa dan sekolah yang terletak di perkotaan, jarak pemberhentian halte adalah 300-400 m
- c) Untuk daerah pemukiman yang terdapat di perkotaan, jarak pemberhentian halte adalah 300-400 m
- d) Untuk daerah dengan kegiatan campuran seperti perumahan, sekolah dan jasa namun tergolong padat yang terletak di pinggiran, maka jarak ideal pemberhentian halte adalah 300-500 m
- e) Untuk daerah campuran yang tidak padat, dengan kegiatan perumahan, ladang sawah dan tanah kosong, maka jarak pemberhentian halte adalah 500-1000 m

Dari beberapa komponen yang mendukung kegiatan operasional Trans Jogja, halte merupakan bagian yang paling fundamental dan sangat krusial dalam operasionalisasi Trans Jogja. hal ini disebabkan halte menjadi pintu awal dan akhir penumpang dalam menggunakan Trans Jogja, pengguna tidak dapat

menggunakan bus Trans Jogja bila tidak melalui halte terlebih dahulu, dan juga tidak dapat turun kecuali di halte. Pentingnya peran halte sebagai bagian yang paling mendukung operasional Trans Jogja menjadi salah satu alasan dilakukannya penelitian ini, selain itu kondisi halte yang diidentifikasi berada di daerah-daerah yang tidak potensial baik sebagai lokasi tarikan maupun sebagai lokasi bangkitan juga menjadi sebab dilakukannya penelitian ini. Dalam penelitian ini jumlah halte yang beroperasi sebanyak 76 halte, masing-masing trayek melayani halte dengan jumlah yang bervariasi, lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.1. Jumlah halte trans Yogya

No	Trayek	Jumlah Halte
1	1A	25
2	1B	23
3	2A	27
4	2B	24
5	3A	21
6	3B	19

Dalam dokumen perencanaan lokasi halte Trans Jogja diuraikan beberapa ketentuan dan syarat yang harus dipenuhi dalam menentukan lokasi halte Trans Jogja diantaranya adalah (1) terletak pada jalur pejalan kaki (2) dekat dengan pusat kegiatan (3) aman terhadap gangguan kriminal (4) aman terhadap kecelakaan lalu lintas (5) tidak mengganggu kelancaran lalu lintas.

Pengguna moda transportasi Trans Jogja menganggap bahwa lokasi halte Trans Jogja yang ada saat ini tidak bermasalah dari sisi aksesibilitas, rata-rata responden menilai lokasi halte sudah aksesibel bila ditinjau dari faktor jarak, waktu maupun biaya. Faktor lokasi halte pada dasarnya menjadi salah satu faktor yang dipertimbangkan penumpang Trans Jogja dalam memilih moda tersebut sebagai alat transportasinya, namun faktor lokasi bukanlah faktor yang paling dominan dipilih oleh penumpang Trans Jogja sebagai faktor yang paling mempengaruhi pilihan mereka untuk menggunakan Trans Jogja.

Shelter Trans Jogja dirancang sesuai dengan yang ditunjukkan gambar 3.1 Gambar tersebut menunjukkan bahwa shelter dibuat tinggi agar sejajar dengan ketinggian bus sehingga terjangkau oleh penumpang maupun penyandang disabilitas. Penerapan mobile shelter perlu dilakukan saat awal, sebelum menentukan lokasi shelter permanen. Hal ini guna mendeteksi secara akurat letak atau posisi halte yang strategis bagi para pengguna Trans Joogja, sehingga memudahkan penumpang untuk menjangkau halte.

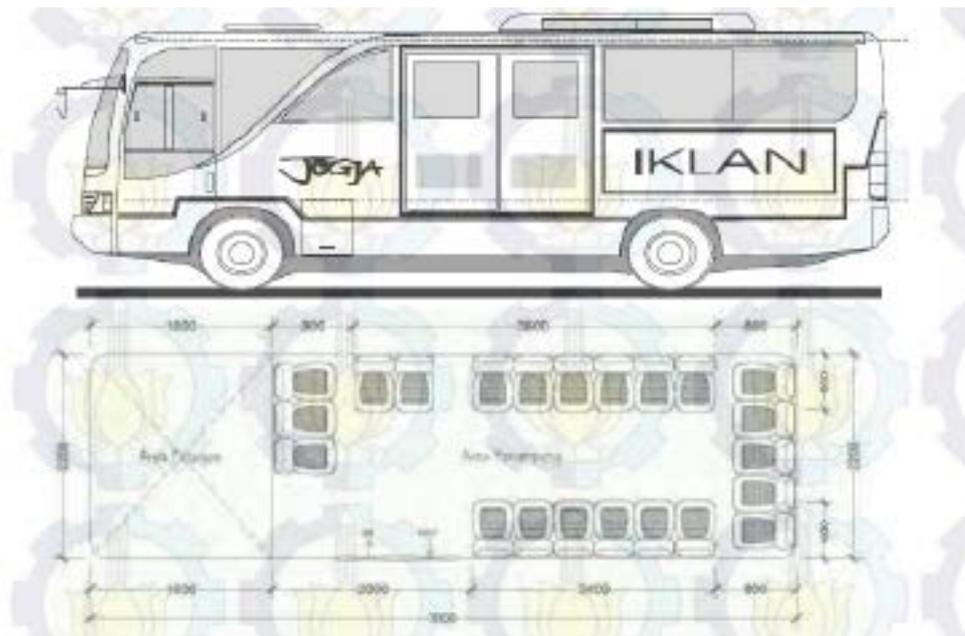


Untuk memenuhi kualitas pelayanan kepada penumpang, bus Trans Jogja dirancang berbeda dari transportasi umum reguler lainnya. Spesifikasi bus Trans Jogjadapatdilihatdari Tabel 3.2

Tabel 3.2 Spesifikasi Bus Trans Yogya

No	Kategori	Spesifikasi
1	Tipe	Bus Sedang, kendaraan baru (<1 tahun)
2	Kapasitas bus	≥ 22 kursi + 1 supir + 22 berdiri
3	Model	Bus Kota
4	Dimensi	
	a. Panjang	P= 7400-8000mm
	b. Lebar	L= 1800-2400mm
	c. Tinggi	T= 2700-3100mm

Sumber : Dinas Perhubungan (2008)



Jumlah tempat duduk (m) dan tempat berdiri (m') masing-masing penumpang dapat dilihat pada gambar di atas salah satu usaha yang dilakukan dalam mengatasi permasalahan transportasi di Yogyakarta adalah pengoperasian Trans Jogja sebagai moda transportasi terpadu. Trans Jogja melayani penumpang pada

beberapa koridor jalan-jalan utama di Yogyakarta. Namun dalam perjalanannya masih ditemukan keluhan-keluhan dari pengguna Trans Jogja yang menunjukkan masih terdapat beberapa masalah dalam pengoperasiannya. Operasional Trans Jogja dimulai pukul 06.00 sampai dengan pukul 22.00 setiap harinya, dalam usahanya melayani penumpang manajemen Trans Jogja menempatkan masing-masing dua orang petugas di sebuah shelter dan dua orang petugas di dalam bus sebagai supir dan juga petugas yang memandu naik dan turunnya penumpang, waktu tunggu bus dengan trayek yang sama adalah selama maksimal 15 menit, misalnya bus 1A melintas di shelter X maka untuk menunggu kedatangan bus 1A kembali dibutuhkan waktu 15 menit, sedangkan biaya yang harus dikeluarkan oleh penumpang untuk menggunakan fasilitas Trans Jogja adalah sebesar Rp. 3.500,- untuk satu kali perjalanan dari shelter asal hingga shelter tujuan.

Manajemen Trans Jogja juga memberikan fasilitas kartu elektronik langganan, setiap orang bebas untuk memiliki kartu tersebut dengan persyaratan yang tidak terlalu rumit cukup dengan mengisi formulir permohonan, dan membayar sejumlah uang untuk mengisi saldo kartu yang terdiri dari jumlah Rp.15.000, 25.000, 50.000 dan 100.000 bagi penumpang yang memiliki fasilitas kartu tersebut biaya yang dikenakan sekali perjalanan hanya Rp. 2.700,- ditambah dengan fasilitas *free charge* apabila penumpang turun selama satu jam dan kemudian sebelum satu jam kembali menggunakan Trans Jogja. Secara umum, Trans Jogja beroperasi melalui rute-rute jalan utama di Daerah Istimewa Yogyakarta, dan rute-rute yang dilalui di dalam Daerah Istimewa

Yogyakarta. Untuk lebih mempermudah penumpang dalam menghafalkan jalur, setiap 2 jalur akan melewati rute yang sama, dengan arah yang berlawanan. Misalnya, jalur 1A akan melewati jalur yang kurang lebih sama dengan jalur 1B, hanya dalam perbedaan arah. Trans Jogja diimplementasikan untuk pertama kalinya pada tahun 2008 untuk mengatasi permasalahan transportasi di Daerah Istimewa Yogyakarta. Permasalahannya antara lain sebagai berikut:

- a) Tingginya tingkat pertumbuhan lalu lintas sedangkan tingkat pertumbuhan jalan rendah.
- b) Model transportasi yang terdahulu, kebanyakan dimiliki oleh perusahaan pribadi, layanan dinilai kurang memuaskan.
- c) Pertumbuhan tinggi pada jenis sepeda motor, 6000-8000/bulan.
- d) Pertumbuhan generasi baru pusat lalu lintas.
- e) Tingginya tingkat polusi udara.
- f) Tingginya tingkat biaya operasi kendaraan.

Sistem pelayanan Trans Jogja dibuat untuk meningkatkan sistem transportasi umum di Daerah Istimewa Yogyakarta.

b) Kapasitas bus sesuai dengan kepadatan penumpang

Kapasitas total bus Trans Yogja adalah 41 orang, dengan 22 duduk dan 19 berdiri. Didapatkan dimensi Trans Yogya sehingga diketahui standar kenyamanan tempat duduk 0,32 m²/space dan standar kenyamanan tempat berdiri 0,152 m²/space, masih memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan yaitu 0,15-0,25 m²/space untuk berdiri dan 0,30- 0,55 m²/space untuk duduk. Untuk jumlah

tempat duduk dan berdiri yang didapatkan dari data sekunder dan pengamatan langsung didapatkan kapasitas total satu unit armada trans Jogja sebesar 41 penumpang per armada, dengan kapasitas 22 penumpang untuk tempat duduk dan 19 penumpang untuk tempat berdiri.

Kapasitas juga berkaitan langsung dengan load factor atau daya muat bus. *Load factor* atau tingkat keterisian penumpang adalah perbandingan rata-rata antara jumlah penumpang dalam bus terhadap kapasitas selama perjalanan satu putaran, *load factor* dipengaruhi oleh banyaknya pergantian penumpang (*turn over*). Analisis load factor dimaksudkan untuk mengukur kapasitas penumpang setiap kali perjalanan, sehingga dari data load factor, nantinya dapat diketahui apakah setiap kendaraan dari setiap trayek mampu mengangkut penumpang dalam kapasitas maksimal setiap kendaraan tersebut.

Tinggi dan rendahnya nilai load factor memiliki hubungan terbalik antara pengguna jasa dengan pengelola. Apabila ditinjau dari kepentingan masyarakat pengguna jasa, load factor yang rendah akan menyenangkan karena masyarakat pengguna jasa lebih leluasa dan longgar memanfaatkan tempat duduknya. Daya muat ini berbeda beda tiap waktu tergantung dengan kepadatan penumpang. Dari hasil penelitian diketahui rerata jumlah penumpang dalam menjalanirutenya pada jam sibuk. Jumlah penumpang tertinggi diperoleh bus Transjogjalur 2A yaitu 53,17 penumpang dan jumlah penumpang terendah diperoleh bus Transjogja jalur 2B yaitu 39,33 penumpang. Jumlah penumpang sebanyak 392 - 456 orang / hari untuk bus Transjogja jalur 2A dan sebanyak 288 - 344 orang / hari untuk bus

Transjogja jalur 2B. Jika mengacu pada aturan Bank Dunia dalam Apriana, D. (2008), maka untuk jumlah penumpang yang dapat diangkut oleh bus Transjogja jalur 2A sebanyak 392 – 456 orang / hari masih berada pada standar yang telah ditetapkan yaitu sebesar 436 – 555 orang / hari, sedangkan untuk jumlah penumpang yang dapat diangkut oleh bus Transjogja jalur 2B sebanyak 288 – 344 orang / hari masih jauh dibawah batas minimum yang ditetapkan yaitu sebesar 436 – 555 orang /hari. Jumlah penumpang yang masih jauh lebih kecil dari standar disebabkan minimnya jumlah penumpang yang menggunakan jasa Bus Trans Jogja.

Orang lebih cenderung memilih menggunakan kendaraan pribadi dari pada kendaraan umum. Minimnya jumlah penumpang juga mengakibatkan kecilnya load factor yang terjadi. Sehingga untuk dapat meningkatkan jumlah penumpang dan besarnya load factor maka aspek-aspek yang berkaitan dengan kenyamanan penumpang harus lebih ditingkatkan dan perlu adanya sosialisasi secara intensif dari pihak Pemerintah Kota maupun Trans Jogja terkait masalah sistem operasi Trans Jogja. Sehingga masyarakat lebih memahami fungsi serta tujuan beroperasinya Trans Jogja sebagai salah satu solusi moda transportasi alternatif di Kota Yogyakarta untuk mengurangi kemacetan. Tingkat ketersediaan (availability) juga masih belum memenuhi standar. Ini terjadi karena jumlah bus yang beroperasinya 8 bus sama dengan bus yang dialokasikan, sehingga tidak ada bus cadangan yang tersedia. Pada rute 4A dan 4B kebutuhan akan cadangan bus sangat diperlukan karena apabila salah satu bus mengalami kerusakan akan

mengakibatkan terganggunya kinerja sehingga tidak dapat melayani penumpang dengan maksimal. Untuk itu perlu adanya penambahan jumlah bus yang beroperasi pada rute 4A dan 4B sehingga dalam kinerjanya Bus Trans Jogja dapat melayani penumpang secara efektif dan efisien.

Jumlah armada pada bus Transjogja khususnya jalur 2A dan jalur 2B juga mengalami kekurangan armada. Kebutuhan armada yang diperlukan oleh bus Transjogja jalur 2A masih perlu adanya penambahan armada sebanyak 9 unit dari jumlah armada yang ada saat ini yaitu 8 unit. Sementara untuk bus Transjogja jalur 2B diperlukan penambahan armada sebanyak 10 unit dari jumlah armada yang ada saat ini yaitu 8 unit.6.

Table 3.3 Load factor Bus Trans Yogya dari tahun ke tahun

Tahun		Load Factor (%)
2008		31,87
2009		33,60
2010		33,99
2011		38,26
2012		42,41
2013		48,77
2014 (sd Agustus)	1A	56.78
	1B	29.56
	2A	46.19
	2B	42.67
	3A	64.04
	3B	36.85
	Rata-rata	46.02

Sumber : LAKIP DIY 2013 dan Dinas Perhubungan DIY

Load factor ini juga dapat dikategorikan indikator evaluasi pelaksanaan kebijakan tentang orientasi masa kini dan masa lampau. Dapat dikatakan *load factor* ini

menjadi acuan bagaimana jumlah, kepadatan shelter, dan pengguna Trans Jogja dari waktu ke waktu. Apabila rendah *presentasenya*, berarti peminat Trans Jogja masih sedikit, begitu pula sebaliknya.

Tabel 3.4 Load Factor tahun 2011 semua trayek trans Yogya

Ruas Pengamatan	Menuju Arah	Trayek (%)					
		1A	1B	2A	2B	3A	3B
Jl. Imogiri	Utara					19,06	15,00
Jl. Imogiri	Selatan					8,00	20,83
Jl. Kusumanegara	Barat		32,66	23,93			
Jl. Kusumanegara	Timur	23,64			61,11		
Jl. Sultan Agung	Barat		20,00				
Jl. Sultan Agung	Timur	18,06					
Jl. Wahid Hasyim	Utara				14,06		15,63
Jl. Wahid Hasyim	Selatan				14,06	13,75	
Jl. HOS. Cokroaminoto	Utara				14,72		
Jl. Kaliurang	Utara						21,56
Jl. Kaliurang	Selatan					24,64	
Jl. Adisucipto	Barat	57,95					
Jl. Adisucipto	Timur		15,71				
Rata-rata		33,20	22,80	23,90	12,20	16,40	18,30

Sumber : Dishubkimfo, 2013.

Berdasarkan Tabel 4 menunjukkan bahwa masih terdapat beberapa trayek dengan *load factor* sangat rendah. Oleh sebab itu efektivitas dari pengoperasian bus pada beberapa trayek juga menjadi belum optimal. Terlihat bahwa *load factor* terbesar hanya 61,11% yang dialami Trayek 2B pada Jl. Kusumanegara menuju arah Timur, sedangkan *load factor* terendah berada pada Trayek 3A pada Jl. Imogiri menuju arah Selatan sebesar 8,00%. Rata-rata dari setiap trayek yaitu

pada trayek 1A sebesar 33,20% dan untuk trayek 1B sebesar 22,80%. Pada trayek 2A *load factor* sebesar 23,90%, sedangkan untuk trayek 2B hanya sebesar 12,20%. Pada trayek 3A rata-rata *load factor* sebesar 16,40% dan untuk trayek 3B sebesar 18,30%.

Sementara berdasarkan data kuesioner Kapasitas penumpang, berdasarkan responden untuk kapasitas penumpang sudah sesuai walaupun ada yang menyatakan belum sesuai dengan kapasitas bus Trans Jogja.

b. Indikator Cakupan

Indikator cakupan untuk menganalisa apakah program Trans Jogja sudah melayani pengguna sesuai target cakupan wilayah atau belum. Trans Jogja melayani daerah Yogyakarta mencakup wilayah utara, selatan, timur, barat pada kota Yogyakarta pada jalan arteri.

Secara umum, Trans Jogja beroperasi melalui rute-rute jalan utama di Yogyakarta, dalam kota Yogyakarta (perluasan trayek ke daerah Bantul dan Sleman).

1) Jalur 1A

Candi Prambanan - Bandara Adisutjipto-Jembatan Layang Janti - Ambarukmo Plaza - UIN Sunan Kalijaga-Saphir Square - Bioskop XXI - Rumah Sakit (RS) Bethesda - Toko Buku (TB) Gramedia - Hotel Santika - Kantor Kedaualatan Rakyat - Stasiun Tugu - Jalan Malioboro - Pasar Beringharjo - Benteng Vredeburg - Monumen 1 Maret - Kantor Pos Besar - Keraton Yogyakarta - Alun-Alun Utara - Taman Parkir Bank Indonesia - Taman Pintar - Gondomanan

- Pasar Sentul - Jalan Taman Siswa - Taman Makam Pahlawan Kusumanegara - Balaikota Yogyakarta - Kebun Binatang Gembira Loka - Jogja Expo Center (JEC) - Jembatan Janti - kembali ke arah kalasan, Bandar Udara Adi Sucipto sampai Terminal Prambanan.

2) Jalur 1B

Terminal Prambanan – Kalasan – Bandara Adisucipto –Maguwoharjo – Janti (lewat bawah) - Blok O – JEC – Babadan – Gedongkuning -Gembira Loka – SGM - Pasar Sentul – Gondomanan - Kantor Pos Besar - RS PKU Muhammadiyah - Pasar Kembang – Badran -Bundaran Samsat Kota Yogyakarta – Pingit – Tugu - TB Gramedia -Bundaran UGM – Kolombo – Demangan - UIN Sunan Kalijaga – Janti – Maguwoharjo - Bandara Adisucipto– Kalasan - Terminal Prambanan.

3) Jalur 2A

Terminal Jombor – Monjali – Tugu - Stasiun Tugu – Malioboro - Kantor Pos Besar – Gondomanan - Jukteng Wetan – Tungkak –Gambiran – Basen – Rejowinangun – Babadan – Gedongkuning -Gembira Loka – SGM – Cendana-Mandala Krida – Gayam -Jembatan Layang Lempuyangan – Kridosono -Duta Wacana – Galeria - TB Gramedia - Bunderan UGM – Kolombo -Gejayan-Terminal Condong Catur – Kentungan – Monjali - Terminal Jombor.

4) Jalur 2B

Terminal Jombor – Monjali – Kentungan - Terminal Condong Catur – Gejayan – Kolombo - Bundaran UGM - TB Gramedia – Kridosono - Duta

Wacana - Jembatan Layang Lempuyangan – Gayam - Mandala Krida – Cendana – SGM- Gembira Loka – Babadan – Gedongkuning – Rejowinangun – Basen – Tungkak - Jukteng Wetan – Gondomanan - Kantor pos besar-RS PKU Muhammadiyah –Ngabean – Wirobrajan – BPK – Badran - Bundaran Samsat Kota Yogyakarta – Pingit – Tugu – Monjali - Terminal Jombor.

5) Jalur 3A

Terminal Giwangan – Tegalgendu - HS Silver - Pegadaian Kotagede –Basen – Rejowinangun – Babadan- Gedongkuning – JEC - Blok O -Janti (lewat atas) – Maguwoharjo - Ringroad Utara - Terminal Condong Catur – Kentungan – MM UGM - Mirota Kampus – Terban – Gondolayu – Tugu – Pingit – Bundaran Samsat Kota Yogyakarta –Badran - Pasar Kembang - Stasiun Tugu – Malioboro - Kantor Pos Besar - RS PKU Muhammadiyah – Ngabean – Jukteng Kulon - Plengkung Gading - Jukteng Wetan – Tungkak – Wirosaban – Tegalgendu - Terminal Giwangan.

6) Jalur 3B

Terminal giwangan – Tegalgendu – Wirosaban – Tungkak - Jukteng Wetan - Plengkung Gading - Jukteng Kulon – Ngabean - RS PKU Muhammadiyah - Pasar Kembang – Badran - Bundaran Samsat Kota Yogyakarta – Pingit – Tugu– Gondolayu - Mirota Kampus - MM UGM – Kentungan - Terminal Condong Catur - Ringroad Utara – Maguwoharjo - Bandara Adisucipto – Maguwoharjo - Janti (lewat bawah) - Blok O – JEC – Babadan - Gedongkuning- Rejowinangun – Basen - Pegadaian Kotagede - HS Silver – Tegalgendu - Terminal

Giwangan.PT.Jogja Tugu Trans akan dikenakan denda oleh Dinas Perhubungan provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Denda ini akan dikenakan apabila bus Trans jogja tidak bisa beroperasi kurang dari setengah kali putaran yang harus dilakukan dalam 1 hari. Misalnya apabila bus Trans Jogja yang seharusnya beroperasi sebanyak 8 kali putaran tetapi hanya beroperasi sebanyak 4 kali maka akan dikenakan denda. Tetapi apabila beroperasi sebanyak 5 kali putaran tidak dikenakan denda oleh Dinas Perhubungan. Besarnya denda tersebut adalah sebesar Rp. 1.000.000,- perhari per bus. Jam operasi bus Trans Jogja beroperasi dari jam 05.30 WIB sampai jam 21.30 WIB atau jam efektif selama 960 menit per hari per bus. Tabel 4.1. berikut ini menunjukkan data operasi bus Trans Jogja.

Cakupan area bus Trans Jogja berdasarkan pendapat responden menyatakan bahwa cakupan area Bus Trans Jogja belum mencakupi wilayah Jogja, terbukti untuk daerah Bantul dan Kampus UMY. Dinas Perhubungan Yogyakarta perlu menambah cakupan area Bus Trans Jogja di wilayah itu untuk mempermudah aksesibilitas masyarakat menuju pusat kota dan sekitarnya dan juga untuk meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi sehingga beralih ke transportasi publik

c. Indikator Frekuensi

Frekuensi sangat penting dalam penilaian kinerja bus trans jogja karena dengan frekuensi yang tinggi layanan ini dapat memberikan kebermanfaatan prima bagi pengguna. Frekuensi tinggi dapat menjadi tolak ukur apakah pengguna mengalami waktu tunggu sangat lama atau sebentar.

Pengambilan data dan observasi untuk seluruh jalur dilaksanakan pada hari **Kamis (10 Nov 2016)**, **Sabtu (19 Nov 2016)** dan **Selasa (29 Nov 2016)**. Pengambilan data dilaksanakan pada jamsibuk pagi yaitu pukul 06.15 – 08.05 dan jam sibuk siang yaitu pukul 12.50 –14.35 (satu kali putaran) dimulai dari Terminal Jombor dan berakhir di TerminalJombor. Data-data primer yaitu naik turun penumpang, waktu dan jarak tempuh,panjang rute serta frekuensi didapat melalui penelitian secara langsung dilapangan. Sementara data sekunder yaitu rute perjalanan, jumlah armada sertalokasi halte diperoleh dari instansi-instansi terkait.

a) Frekuensi memadai sesuai kepadatan penumpang pada jam jam sibuk

Frekuensi berkaitan erat dengan waktu sirkulasi dan waktu tempuh. Waktu sirkulasi adalah lama waktu kendaraan mulai menunggu di terminal, dan sampai tiba kembali ke terminal. Berdasarkan ketentuan Dinas Perhubungan Yogyakarta waktu sirkulasi setiap satu rit/ putaran misalnya 1 jam 44 menit atau 104 menit untuk jalur 1A maka dengan waktu sirkulasi ketentuan tersebut jalur 1A mengoperasikan 8 buah armada bus. Jam beroperasi armada di mulai pukul 05.00 WIB – 22.00 WIB. Dengan ditetapkannya waktu sirkulasi maka analisa waktu sirkulasi dapat diketahui melalui survey waktu tempuh atau waktu perjalanan dan waktu hentinya. Waktu sirkulasi dengan pengaturan kecepatan kendaraan rata – rata 20 km/jam dengan deviasi (penyimpangan dari ketentuan) waktu sebesar 5% dari waktu perjalanan (SK Dinas Perhubungan Yogyakarta no. 687 tahun 2002).

Tabel 1. Rute Bus Trans Jogja dalam Sehari

No	Rute (Jalur)	Jumlah Armada (buah)	Jarak Tempuh (km)	Jam Kerja Efektif (menit)	Putaran/hari (kali)	Total Jarak Tempuh (km)
1	1 A	11	36,065	10.560	8	3.173,72
2	1 B	6	31,874	5.760	8	1.529,95
3	2 A	8	31,384	7.680	8	2.008,58
4	2 B	8	32,706	7.680	8	2.105,98
5	3 A	8	38,906	7.680	7	2.178,74
6	3 B	8	36,972	7.680	7	2.070,43
7	Cadangan	5				
Jumlah		54	169,001	47.040	46	13.067,4

Untuk rute perjalanan terpanjang dimiliki bus Transjogja jalur 2A yaitu sepanjang 32,7 km dan rute perjalanan terpendek dimiliki bus Transjogja jalur 2B yaitu sepanjang 31,8 km. Kecepatan perjalanan (tempuh) tertinggi dimiliki oleh bus Transjogja jalur 2A yaitu 25,83 km/jam dan kecepatan terendah dimiliki oleh bus Transjogja jalur 2B yaitu 20,83 km/jam. Untuk data frekuensi diperoleh untuk jalur 2A sebanyak 3 unit/jam dan jalur 2B sebanyak 2 unit/jam. Waktu tempuh yang diperlukan oleh bus Transjogja yaitu selama 110 menit untuk bus Transjogja jalur 2A dan jalur 2B. Waktu tempuh perjalanan ini sudah sesuai dengan peraturan Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan.

Frekuensi yang diperoleh dari bus Transjogja jalur 2A yaitu 3 unit per jam dan pada jalur 2B yaitu 2 unit per jam, maka frekuensi untuk bus Transjogja jalur 2A sudah sesuai dengan aturan Bank Dunia dan standar *SRI* (*Survey Research Institute*) sebesar 10 – 20 menit tetapi untuk jalur 2B belum sesuai dengan aturan Bank Dunia dan standar *SRI*.

Kecepatan rerata perjalanan yang dimiliki oleh bus Transjogja untuk jalur 2 ini adalah 23,33 km/jam. Kecepatan perjalanan ini berada di atas peraturan Kriteria

Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan yang menetapkan sebesar 10 – 12 km/jam (untuk daerah padat dan mix traffic).

Berdasarkan ketentuan Dishubkominfo Yogyakarta waktu sirkulasi setiap satu kali putaran atau Round Trip Time (RTT) adalah 2 jam 29 menit atau 149 menit untuk jalur 3A. Dengan waktu sirkulasi ditetapkan tersebut jalur 3 A mengoperasikan 8 buah armada bus. Waktu beroperasi armada dimulai pukul 05.30 – 21.30 WIB. Ketentuan waktu tempuh (travel time) perjalanan antar shelter berdasarkan data sekunder yang didapat dari Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta dan PT Jogja Tugu Trans. Dengan berdasar data sekunder waktu tempuh yang telah ditetapkan, dan dari data primer waktu tempuh hasil survey on bus akan lebih mudah menganalisa faktor keterlambatannya.

Tabel 3.6 Rata rata round trip (Waktu perjalanan satu kali putaran) bus trans jogja dalam jam.

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

Sumber :Data sekunder Diskominfo DIY

Waktu tempuh 1 putaran bus Trans Jogja pada waktu survey bisa dikatakan layak karena sebagian besar tidak mengalami keterlambatan, sebagaimana yang ditetapkan oleh Dishubkominfo DIY 149 menit pada jalur 3A.

b) Headway dan cycle time sesuai standar

Cycle time adalah waktu tempuh yang dibutuhkan dari awal titik perjalanan kembali ke titik awal yang diamati. *Headway* atau jarak kedatangan adalah jarak waktu antara angkutan dengan rute/trayek yang sama tiba disuatu titik pengamatan. *Headway* dapat diartikan juga jarak waktu antar kendaraan pada jalur suatu jalan yang sama. Semakin kecil nilai *headway* menunjukkan frekwensi kendaraan semakin tinggi sehingga akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah, ini merupakan kondisi yang menguntungkan bagi penumpang, namun disisi lain akan mengakibatkan gangguan lalu lintas.

Tabel 3.7 Cycle time trans Yogya

Jalur	Jarak (km)	Cycle Time rata-rata	Headway rata-rata
1 A	37,30	1:42:14	0:10:14
1 B	22,48	1:53:39	0:20:41
2 A	31,97	1:44:28	0:13:50
2 B	33,63	1:48:55	0:15:20
3 A	39,63	1:53:48	0:14:33
3 B	36,92	1:52:03	0:14:12

Sumber : Penelitian lapangan

Cycle time rencana tiap jalur adalah 2 jam dengan jumlah armada 8 buah, sehingga *headway* rencana 15 menit. Dari Tabel 2 jalur 1B dan 2B mempunyai

headway melebihi dari waktu rencana. Berdasarkan data dari Dishubkominfo propinsi DIY, ketetapan *headway* untuk jalur 3A adalah 16 menit. Berdasarkan hasil survey, maka rata – rata *headway* tidak ada yang mengalami keterlambatan.

Secara umum kinerja operasional rata-rata sudah sesuai rencana hanya kendala di lapangan selama perjalanan operasi mengalami kondisi lalu lintas yang semakin macet sehingga *headway* untuk jalur tertentu sering tidak sesuai dengan rencana. Upaya di lapangan dilakukan dengan menambah bus cadangan sehingga pelayanan lebih optimal.

Untuk tingkat keterisian (*load factor*) perlu dilakukan perbaikan dengan melakukan perbaikan pelayanan yang dibarengi dengan usaha untuk mempromosikan pemakaian angkutan umum perkotaan. *Headway* pada bus Transjogja tidak terlalu diperhatikan karena pada bus Transjogja tidak dikenal istilah **kejar setoran**, tetapi digunakan untuk menghitung besarnya *frekuensi*.

d. Indikator Bias

Indikator kinerja bias untuk menilai apakah armada trans jogja memenuhi kebutuhan pengguna atau tidak. Salah satu permasalahan yang menjadikan angkutan umum perkotaan Trans Jogja kurang diminati adalah masalah terbatasnya armada sehingga belum semua rute angkutan perkotaan reguler yang ada digantikan Trans Jogja. Hal ini menjadikan Trans Jogja masih terbatas dalam jangkauan pelayanannya. Saat ini PT jogja Tugu Trans mengoperasikan 54 armada bus trans Jogja Umur bus Trans Jogja tersebut rata-rata sudah mencapai 5 tahun, padahal dari perhitungan umur ekonomisnya adalah 5 tahun. Dari 54

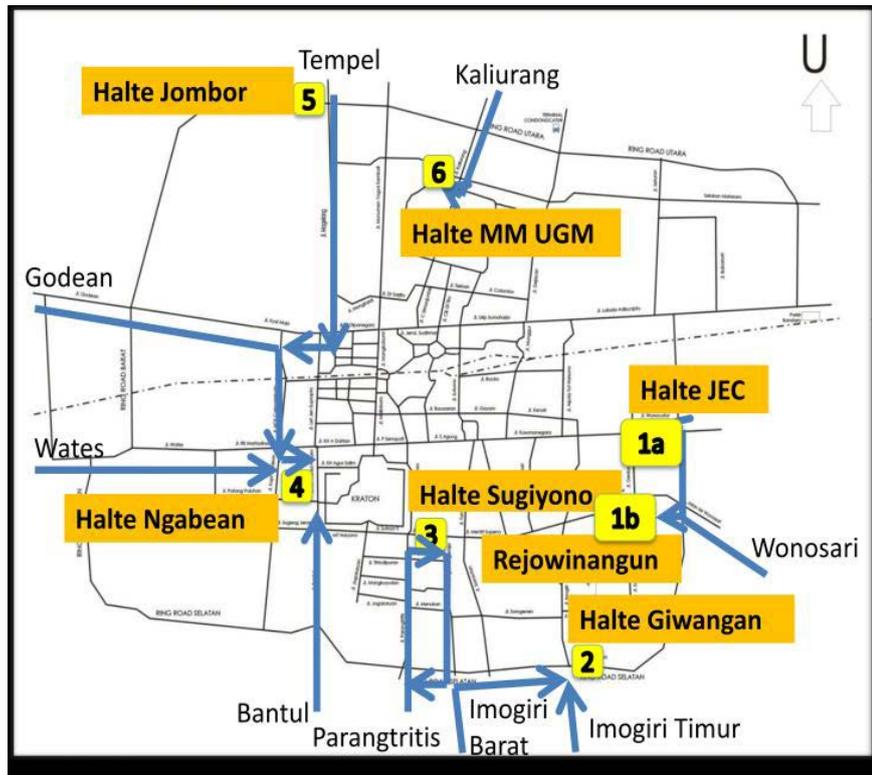
armada bus yang ada, setiap hari PT Jogja Tugu Trans hanya mengoperasikan sebanyak 49 armada bus. Sedangkan 5 armada bus yang lain digunakan sebagai cadangan apabila ada armada bus yang sedang beroperasi mengalami kerusakan. Jumlah armada pada bus Transjogja jalur 2 saat ini sebanyak 16 unit, masih dirasakan kurang. Kebutuhan jumlah armada yang seharusnya untuk jalur 2 dibutuhkan sebanyak 35 unit.

Dari pengamatan di atas dapat diketahui kapasitas penumpang masih memenuhi atau bisa dikatakan layak untuk kondisi tempat duduk dan tempat berdiri tetapi tidak nyaman karena dengan melihat besarnya nilai Load faktor maka untuk kondisi saat ruas-ruas tertentu banyak penumpang yang berdiri.

Dalam studi Kajian dan Review Penyediaan Angkutan Perkotaan dan Feeder di DIY tahun 2013 muncul wacana penambahan jalur Trans Jogja sehingga menjadi 17 jalur dengan 167 armada. Disamping itu juga adanya 12 jalur *feeder* yang direncanakan sebagai pengumpan Trans Jogja. Sehingga jalur Trans Jogja menjadi terintegrasi dengan jalur AKDP (Angkutan Kota Dalam Propinsi). sehingga pelayanan angkutan umum dapat bersinergi saling melengkapi. Angkutan perkotaan dalam pengembangannya adalah semua dengan konsep *buy the service* dengan pelayanan Trans Jogja, namun dengan memperhatikan aspirasi yang ada masih diberikan kesempatan untuk pelayanan terbatas angkutan umum perkotaan reguler. Sehingga angkutan perkotaan dibagi dalam 2 (dua) jenis yaitu :

- a. Angkutan Perkotaan Trans Jogja
- b. Angkutan Perkotaan Reguler Eksisting

Pembagian ini didasarkan pada musyawarah mufakat bersama dengan pihak Organda DIY dan Koperasi Angkutan Perkotaan sebagai langkah untuk mensukseskan pelayanan angkutan perkotaan. Kondisi ini dilakukan dengan dasar pemikiran utama adalah untuk perbaikan dan penataan angkutan perkotaan Daerah Istimewa Yogyakarta dan dengan tetap memfungsinya kendaraan perkotaan yang lama, yaitu dengan cara tetap beroperasi tetapi terbatas hanya melayani jalur-jalur yang dirasa masih mempunyai penumpang serta mempunyai *load factor* yang mencukupi. Hal ini dilakukan dengan melihat bahwa sebagian angkutan perkotaan itu ada beberapa yang sudah diremajakan (body dan mesin), sehingga sebagai penghargaan terhadap pengusaha/operator yang sudah mampu meremajakan, mereka masih diberikan kesempatan untuk melayani angkutan perkotaan tetapi di jalur-jalur tertentu.



Trayek Trans Jogja dibagi dalam 17 trayek, dimana dalam konsep pengoperasian ini dilakukan pembagian menjadi 4 (empat) koridor berdasar terminal yang dilaluinya. Keempat koridor tersebut adalah :

- a. Koridor Bandar Udara
- b. Koridor Condong Catur
- c. Koridor Jombor
- d. Koridor Giwangan / Ngabean

Adapun pembagian koridor adalah sebagai berikut :

- 1) Alternatif 1 :
 - a. Koridor Bandar Udara dilayani Jalur 1A, 1B, 3A dan 3B dengan jumlah bus total adalah 44 armada (41 bus SO dan 4 bus cadangan).

- b. Koridor Condong Catur dilayani Jalur 2A, 4A, 7 dan 11 dengan jumlah bus total adalah 40 armada (36 bus SO dan 4 bus cadangan).
- c. Koridor Jombor dilayani Jalur 2B, 5A, 5B dan 10 dengan jumlah bus total adalah 40 armada (36 bus SO dan 4 bus cadangan).
- d. Koridor Giwangan / Ngabean dilayani Jalur 4B, 6A, 6B, 8 dan 9 dengan jumlah bus total adalah 42 armada (38 bus SO dan 4 bus cadangan).

2) Alternatif 2 :

- a. Koridor 1 dilayani Jalur 1A, 1B, 7 dan 8 dengan jumlah bus total adalah 41 armada (37 bus SO dan 4 bus cadangan).
- b. Koridor 2 dilayani Jalur 2A, 2B, 10 dan 11 dengan jumlah bus total adalah 42 armada (38 bus SO dan 4 bus cadangan).
- c. Koridor 3 dilayani Jalur 3A, 3B, 4A dan 4B dengan jumlah bus total adalah 42 armada (38 bus SO dan 4 bus cadangan).
- d. Koridor 4 dilayani Jalur 5A, 5B, 6A, 6B dan 9 dengan jumlah bus total adalah 42 armada (38 bus SO dan 4 bus cadangan).

Masing-masing koridor dilayani oleh operator yang berbeda, penambahan jumlah operator dilakukan untuk dapat menciptakan pelayanan yang semakin baik dengan persaingan yang sehat.

e. Indikator Kesesuaian dengan Kebutuhan

Penyelenggaraan bus Trans Jogja dijalankan oleh UPTD Trans Jogja sedangkan operator yang melayani adalah PT. Jogja Tugu Trans. Pengelolaan bus Trans Jogja didasarkan pada perjanjian kerja sama tersebut. Apabila dilihat dari

nama perjanjiannya, dapat dilihat bahwa dalam perjanjian kerja sama tersebut memuat istilah *buy the service*. Pengertian sistem *buy the service* dalam perjanjian kerjasama ini adalah sistem pembelian pelayanan yang dilakukan oleh Pemerintah DIY kepada operator angkutan perkotaan. Hal demikian menunjukkan bahwa pelaksanaan kerja sama tersebut diharapkan dapat membuat sistem pengelolaan bus kota yang sebelumnya berbasis pada sistem setoran menjadi lebih baik dengan penerapan sistem *buy the service*. Perjanjian Kerjasama Pengelolaan Bus Trans Jogja secara garis besar mengatur mengenai beberapa hal bahwa para pihak sepakat mengadakan kerjasama pengelolaan sistem pelayanan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum wilayah perkotaan dengan sistem *buy the service* di Daerah Istimewa Yogyakarta.

UPTD Trans Jogja yang berkolaborasi dengan PT. Jogja Tugu Trans memberikan hasil yang cukup baik dalam segi pelaksanaannya, hanya saja terdapat beberapa hal yang menjadi catatan misalnya catatan *load factor*, kondisi armada dan shelter, ketepatan waktu tersebut dapat menjadi salah satu hal yang menjadi kendala dalam penyelenggaraan Trans Jogja karena pada dasarnya fasilitas publik yang menjadi sorotan paling tajam adalah infrastruktur fisiknya, dan aspek internal pasti akan dipandang setelahnya. Baik buruknya pelaksanaan hingga akhirnya proses evaluasi kebijakan Trans Jogja juga ditentukan dari bagaimana kolaborasi dan kerjasama antara UPTD Trans Jogja dan PT. Tugu Trans selaku operator.

Efektifitas organisasi dapat dinyatakan sebagai tingkat keberhasilan organisasi dalam usaha untuk mencapai tujuan atau sasarannya. Tujuan utama didirikannya Bus Trans Yogya ini adalah bukan untuk mengurangi kemacetan namun untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dengan cara memberi pilihan moda transportasi massal yang lebih nyaman dan sesuai standar pelayanan minimal untuk masyarakat yang melakukan kegiatan di Kota Yogyakarta dan Daerah Istimewa Yogyakarta. Trans Yogya dalam mencapai tujuannya dapat diukur dengan menggunakan 5 (lima) faktor yang dapat membuat masyarakat beralih dari menggunakan kendaraan pribadi menjadi menggunakan Bus Trans Yogya yaitu: aksesibilitas, kapasitas, ketepatan waktu, keamanan dan kenyamanan, serta tarif/harga.

Memang sudah seharusnya sebuah kebijakan berkembang dan di evaluasi pelaksanaan serta memberikan cara tersendiri dalam setiap waktu dan perubahannya, sehingga selalu bermunculan gagasan dan ide pembaharuan dari sebelumnya yang dapat menjadi inovasi dan perbaikan suatu kebijakan serta dapat menjadi jawaban jitu dalam setiap problematikanya. Penambahan armada, perluasan koridor dan shelter memang dituntut seiring laju perkembangan DIY yang semakin pesat dan untuk pengoptimalan Trans Jogja.

Dalam faktanya, setiap kebijakan yang dikeluarkan dalam Trans Jogja selalu mempunyai tujuan dan target yang jelas, dengan mengedepankan kepentingan umum, terlebih dengan evaluasi kebijakan yang berguna untuk mengevaluasi dan membentuk kebijakan baru yang lebih tepat guna. Namun, yang

cukup disesalkan adalah Bus Trans Jogja ini adalah kebijakan yang mendorong masyarakat untuk menggunakan angkutan umum, akan tetapi kebijakan ini tidak dibarengi dengan kebijakan manajemen kebutuhan lalu lintas untuk menarik pengguna kendaraan pribadi beralih kepada bus Trans Jogja. Sebagus apapun transportasi massal yang dihadirkan, akan selalu kalah pamor dengan komsumtifitas kendaraan pribadi baik roda dua ataupun roda empat yang tidak ada batasnya, dan ini dari dahulu sampai sekarang masih belum mendapatkan solusi kongkrit, tidak hanya di DIY, akan tetapi di seluruh penjuru Indonesia.

Dari waktu ke waktu Trans Jogja mengalami pasang surut. Tentunya hasil yang sekarang diraih adalah pelajaran dan hasil dari evaluasi dari kebijakan serta transportasi sebelumnya. Dalam hal ini Trans Jogja mengalami kemajuan, terlebih dari jumlah armada dan shelter yang semakin bertambah, terlebih ada wacana bahwa koridor akan diperluas jangkauannya hingga Sleman dan dan Bantul. Ini memang harus dilakukan karena tidak bisa dipungkiri jumlah angka komsumtifitas semakin hari semakin bertambah dan harus diimbangi dengan sarana dan prasarana yang ada. Cakupan dan jangkauan harus di tempatkan ditempat-tempat strategis agar orang yang ingin mengakses Trans Jogja lebih dekat dan mudah.

Meskipun *load factor*, belum memenuhi sasaran, terlebih antara shelter satu dengan yang lainnya tidak sama, karena tidak bisa dipungkiri titik keramaian tidak semuanya sama. *Load factor* bisa menjadi acuan dan gambaran lapangan bahwa perlu dibuat koridor koridor pendek maupun panjang sehingga masyarakat

semakin tertarik menggunakan Trans Jogja. Perlu ditambah atau tidak suatu koridor atau armada dalam satu jalur juga bisa dipertimbangkan dari catatan *loadfactor* pada tahun tahun sebelumnya. Inilah perlu dilakukan evaluasi mendalam, sehingga pengoptimalan dalam sebuah koridor dapat dimaksimalkan.

Kemacetan dan kepadatan jalan kini menjadi masalah utama yang dihadapi hampir semua kota besar di Indonesia. Perkembangan kota yang berjalan cukup pesat secara tidak langsung berdampak pula pada peningkatan jumlah populasi penduduk. Semakin lama jumlah penduduk dikota besar semakin meningkat, begitu pula dengan jenis aktivitas dan kegiatan pergerakannya, kondisi ini pada akhirnya mendorong permintaan terhadap kendaraan di kota besar semakin meningkat pula dari waktu ke waktu. Pertumbuhan jumlah kendaraan yang pesat ternyata tidak sebanding dengan kapasitas jalan menampung kendaraan, dampaknya kemacetan terjadi dimana-mana, jalan semakin padat dan tingkat kebisingan serta polusi menjadi semakin meningkat. Yogyakarta sebagai salah satu kota besar di Indonesia juga tengah menghadapi persoalan yang sama yaitu kemacetan dan kepadatan jalan, namun kini pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta berupaya untuk meminimalisirnya, dengan menghadirkan satu moda transportasi massal berupa bus yang dikenal dengan nama Trans Jogja. keberadaan Trans Jogja diharapkan mampu mengeliminir permasalahan yang timbul akibat semakin tingginya penggunaan moda transportasi pribadi di jalan. "Masalah transportasi yang dihadapi Yogya itu sama dengan masalah transportasi dikota kota lain yaitu pertumbuhan jumlah kendaraan yang pesat

ternyata tidak sebanding dengan kapasitas jalan menampung kendaraan”
(Wawancara dengan Bapak Rizki Budi Utomo 10 November 2016)

Tanggap dengan kebutuhan yang kompleks tentang transportasi maka pemerintah Yogyakarta membuat peraturan yang mengatur tentang pola transportasi makro. Bus Trans Jogja menjadi angkutan umum massal yang diprioritaskan agar segera terealisasi untuk mengakomodasi kebutuhan transportasi penduduk Yogyakarta. Namun jika dikaitkan dengan standar pelayanan Bus Rapid Trans (BRT) bus Trans Jogja belum memenuhi kualifikasi sebagai bus Rapid Trans seperti Bus trans Jakarta. “BRT itu syaratnya banyak dan bermacam macam. Seperti harus adanya Prioritas dan jalur sendiri. Sementara Trans Jogja belum memenuhi syarat itu jadi tidak dapat dikatakan sebagai Bus Rapid Trans. Itu ada di Undang Undang. Trans Jogja lebih tepat disebut sebagai transportasi massal yang diadopsi di Indonesia” **(Wawancara dengan Bapak Rizki Budi Utomo 10 November 2016).**

Dalam kurun waktu hampir 7 tahun ini, pemerintah provinsi mempercayakan Dinas Perhubungan DIY yang difokuskan oleh UPTD Trans Jogja untuk menunjuk operator, dan satu-satunya operator Trans Jogja yang terpilih adalah PT. Jogja Tugu Trans. “Kita menunjuk PT. Jogja Tugu Trans sebagai operator Trans Jogja yang telah di kontrak selama 7 Tahun dengan periode 2008-2015, pelaksanaan Trans Jogja memang sudah lebih dari 7 Tahun ini, dari segi implementasi memang sudah cukup, kami beserta operator selalu mengoptimalkan dan berupaya seiring waktu berjalan agar Trans Jogja menjadi

angkutan primadona di daerah sendiri” (**Wawancara dengan Bapak Rizki Budi Utomo 10 November 2016**)

Berdasarkan hasil penelitian yang telah penulis lakukan, seiring berjalannya Trans Jogja yang sudah menginjak tahun ke 6, selalu mengalami perkembangan dan pasang surutnya di dalamnya. Berbagai perubahan dan percobaan kebijakan selalu dilakukan untuk menunjang dan mengoptimalkan Trans Jogja itu sendiri. Hal demikian dapat dilihat dari beberapa hal. Misalnya adalah *load factor* Trans Jogja pada tahun 2011 sebagaimana telah dipaparkan yang menunjukkan angka rata-rata tertinggi hanya 33,2% dan angka rata-rata terendah adalah 12,2%. Angka *load factor* tersebut menunjukkan bahwa bus Trans Jogja rata-rata hanya terisi sepertiga bagian untuk yang paling tinggi. Sehingga dapat dikatakan minat orang untuk menggunakan jasa Trans Jogja masih rendah. Oleh sebab itu, dapat dikatakan bahwa Trans Jogja belum menjadi moda transportasi publik yang digemari oleh masyarakat luas. Kondisi demikian menunjukkan bahwa keberadaan Trans Jogja belum sepenuhnya mampu menarik masyarakat untuk menggunakannya sebagai transportasi publik utama atau pilihan. “Kita bisa saja membuat masyarakat beralih menggunakan Trans Jogja seperti dengan menaikkan harga BBM sementara untuk angkutan umum disubsidi. Seharusnya seperti itu yang dilakukan pemerintah karena bagaimanapun juga angkutan umum tidak bisa disandingkan penilaiannya dengan kendaraan pribadi” (**Wawancara dengan Bapak Rizki Budi Utomo 10 November 2016**).

“Orientasi yang dirasakan dari waktu ke waktu adalah peminat Trans Jogja yang masih minim. Memang tidak bisa dipungkiri, meskipun Trans Jogja diadakan tetap banyak masyarakat yang memilih sepeda motor meskipun Trans Jogja lebih nyaman dibandingkan sepeda motor. Jadi memang peminat Trans Jogja bisa dibilang kalangan yang belum memiliki SIM atau kendaraan bermotor.”
(Wawancara dengan Bapak Rizki Budi Utomo 10 November 2016).

Berbeda dengan tujuan dari penelitian ini yang menilai bahwa trans Jogja adalah alternatif dalam mengurai kemacetan, penuturan pihak tersebut, dalam dinas Perhubungan DIY lebih menilai bahwa tujuan dari proyek Trans Jogja lebih cenderung berkaitan dengan berbagai hal negatif dari pengelolaan bus kota yang ada sebelumnya bukan sebagai pengurai kemacetan. Hal demikian dituturkan oleh pihak Dinas Perhubungan DIY sebagai berikut: “... Trans Jogja itu berfungsi merevolusi angkutan kota yang tadinya dahulunya berbasis setoran dengan sifat pelayanannya yang seperti itu, yang banyak negatifnya lah, yang banyak dikeluhkan, yang bikin ugal-ugalan, yang bikin polusi udara bukan sebagai pengurai kemacetan. Diganti dengan sistem Trans Jogja yang berorientasi pada pelayanan dan yang lebih ramah lingkungan.” **(Wawancara dengan Bapak Rizki Budi Utomo 10 November 2016).**

Kutipan wawancara tersebut menunjukkan bahwa dalam hal ini pihak Dinas Perhubungan DIY lebih melihat tujuan kerja samanya dengan PT. Jogja Tugu Trans guna memperbaiki kinerja angkutan kota yang ada sebelumnya. Hal demikian menunjukkan Dinas Perhubungan DIY bahwa menilai tujuan utama

dari pelaksanaan kerja sama adalah untuk mencapai pelayanan yang lebih baik bagi masyarakat.

f. Indikator Akuntabilitas

Indikator ini dapat diukur berdasarkan Akuntabilitas yang berkaitan dengan bagaimana efektivitas hasil dapat bermanfaat memenuhi harapan dan kebutuhan masyarakat dengan kuesioner yang disebar ke pengguna. Akuntabilitas artinya dapat dipertanggung jawabkan sehingga disini dipilih pengguna sebagai penilai bebas.

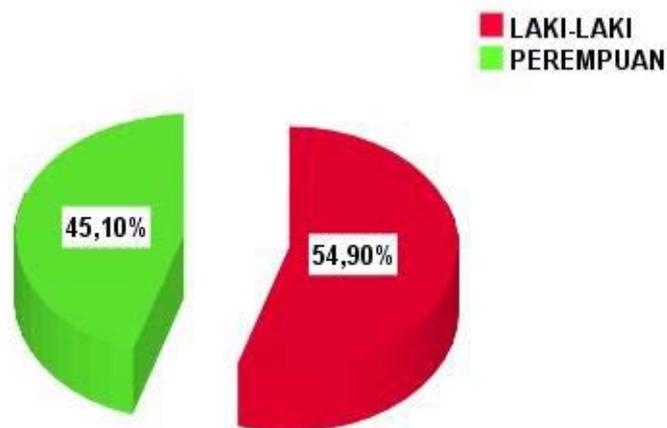
Penyebaran kuesioner dilakukan dengan langsung mendatangi responden. Responden yang baru menggunakan jasa Trans Jogja dan siap untuk mengisi kuesioner diberi kuesioner dengan sedikit penjelasan sehingga mereka benar-benar nyaman dalam mengisi kuesioner sehingga apa yang diharapkan dari penelitian ini dapat tercapai.

1. Karakteristik responden

a) Jenis kelamin

Responden dalam penelitian ini berjumlah 102 orang. Hasil analisa data diperoleh hasil bahwa responden laki-laki berjumlah 56 orang dengan total responden 102 sehingga menghasilkan persentase sebesar 54,9% sedangkan responden yang berjenis kelamin perempuan berjumlah 46 orang. Berikut *pie chart* distribusi frekuensi responden berdasarkan jenis kelamin.

Diagram 3.1 Persentase jenis kelamin responden



Pie chart di atas menunjukkan bahwa responden berjenis kelamin laki-laki sebesar 54,90 % dan respon dan berjenis kelamin perempuan sebesar 45,10 %.

b) Umur

Responden dalam penelitian ini berjumlah 102 orang. Berikut tabel sebaran distribusi frekuensi responden berdasarkan umur. Tabel di atas menunjukkan bahwa mayoritas responden berasal dari rentang umur 15 – 24 tahun berjumlah 64 orang. secara representatif dihitung adalah $64 / 102 \times 100\%$ menghasilkan frekuensi 62,7%. Responden berasal dari rentang umur 25 – 34 tahun berjumlah 18 orang dihitung $18 / 102 \times 102\%$ menghasilkan 17,6% begitu seterusnya yang lain dihitung dengan cara yang sama, responden berasal dari rentang umur 35 – 44 tahun berjumlah 13 orang, pengguna berasal dari rentang umur 45 – 54 tahun berjumlah 2 orang dan responden berumur sama atau lebih dari 55 tahun berjumlah 5 orang

Tabel 3.8 Pengolahan data jumlah responden berdasarkan umur

No	Umur	Frekuensi	F relatif

1	15-24	64	62,70%
2	25-34	18	17,60%
3	35-44	13	12,70%
4	45-54	2	2,00%
5	> 55	5	4,90%
	Total	102	100%

c) Pekerjaan

Responden dalam penelitian ini berjumlah 102 orang. Jumlah terbesar adalah pelajar dengan frekuensi 58 orang yang jika dipersen berdasarkan jumlah adalah $58/102 \times 100\%$ hasilnya 56,9%. Pekerjaan terbesar kedua pengguna bus ini adalah PNS terdiri dari 16 orang yang secara representatif diolah $16/102 \times 100\%$ berkisar di angka 15,7%. Pekerjaan lain pun sama dihitung dengan rumus yang sama Berikut tabel sebaran distribusi frekuensi responden berdasarkan jenis pekerjaan.

Tabel 3.9 Pengolahan data jumlah responden berdasarkan pekerjaan

No	Pekerjaan	Frekuensi	F relatif
1	Pelajar	58	56,9%
2	TNI/POLRI	0	0,0%
3	PNS	16	15,7%
4	Pegawai Swasta	13	12,7%
5	Wirausaha	13	12,7%

6	Lain Lain	2	2,0%
	Total	102	100%

Sebagian besar pengguna transjogja adalah mahasiswa dan pelajar. Hal ini terlihat dari persentase responden tertinggi berstatus sebagai mahasiswa atau pelajar yaitu 56,9 %. Faktor utama yang mempengaruhi penggunaan dikalangan mahasiswa atau pelajar adalah faktor umur yang belum memperbolehkan mereka memiliki SIM ataupun karena faktor pendatang baru dijogja sehingga membutuhkan transportasi massal sebagai alternatif transportasi ketika belum memiliki kendaraan pribadi.

d) Keputusan Pengguna

Proses keputusan pengguna terhadap pembelian ataupun penggunaan suatu barang atau jasa melalui beberapa tahapan. Proses keputusan pengguna terhadap pembelian suatu produk diawali oleh adanya kesadaran atas pemenuhan kebutuhan dan keinginan. Selanjutnya jika sudah disadari adanya kebutuhan dan keinginan, maka konsumen akan mencari informasi mengenai keberadaan produk yang diinginkannya.

Proses pencarian informasi ini akan dilakukan dengan mengumpulkan semua informasi yang berhubungan dengan produk yang diinginkan. Dari berbagai informasi yang diperoleh, konsumen melakukan seleksi atas alternatif-alternatif yang tersedia. Proses seleksi inilah yang disebut sebagai tahap evaluasi informasi. Dengan menggunakan berbagai kriteria yang ada di dalam benak konsumen, salah

satu merek produk dipilih untuk dibeli. Dibelinya merek produk tertentu, proses evaluasi belum berakhir karena konsumen akan melakukan evaluasi pasca pembelian. Proses evaluasi ini akan menentukan apakah konsumen merasa puas atau tidak atas keputusan pembeliannya. Seandainya konsumen merasa puas, maka kemungkinan untuk melakukan pembelian di masa yang akan datang, sementara itu jika konsumen merasa tidak puas akan keputusan pembeliannya, dia akan mencari kembali berbagai informasi produk yang dibutuhkannya. Proses ini akan terus berulang sampai konsumen merasa terpuaskan atas keputusan pembeliannya (Sutisna, 2001 : 15 –16). Keputusan pengguna mendapat kategori baik..

Hal ini ditunjukkan dalam hasil analisis data yang menyatakan bahwa keputusan pengguna dalam kategori tinggi yaitu sebesar 79,4 %. Hasil tersebut menunjukkan bahwa Trans Jogja berperan dalam pemenuhan kebutuhan transportasi masyarakat.

Tabel 3.10 Kategorisasi keputusan penggunaan Trans Jogja

No	Kategori	Frekuensi	Persentase
1	Tinggi	81	79,4
2	Sedang	21	20,6
3	Rendah	0	0,0
	Total	102	100,0

Dari hasil kuesioner responden 81 orang responden menjawab akan menggunakan kembali bus trans jogja sebagai sarana transportasi yang artinya

nilai kemungkinan untuk keputusan pembelian ulangnya tinggi dengan jawaban 'ya'. Jumlah ini secara kumulatif adalah 79,4 %. Sementara itu 21 orang responden menjawab tidak tahu atau netral yang artinya keputusan pembeliannya dalam kategori sedang bisa iya atau tidak menggunakan kembali bus transjogja. Jumlah pengguna dengan keputusan pembelian netral ini adalah 20,6 % dari keseluruhan. Dan untuk kategori yang menjawab 'tidak' akan menggunakan kembali bus transjogja dari 102 responden adalah 0 atau tidak ada responden yang tidak akan menggunakan kembali bus trans jogja.

g. Indikator Service

Indikator ini digunakan untuk menilai kinerja bus trans jogja apakah pelayanannya memadai dan memuaskan penumpang sehingga mempengaruhi keputusan penggunaan transportasi ini oleh masyarakat dan pada akhirnya dapat mengurangi kemacetan.

Tujuan utama didirikannya Bus Trans Jogja ini adalah mengurangi kemacetan dengan cara mengurangi jumlah angka kendaraan pribadi dari masyarakat yang melakukan kegiatan di Kota Yogyakarta dan DIY. Untuk mencapai tujuan tersebut, pemerintah diharapkan memperhatikan 5 (lima) faktor yang dapat membuat masyarakat beralih dari menggunakan kendaraan pribadi menjadi menggunakan Bus Trans Jogja yaitu: aksesibilitas, kapasitas, ketepatan waktu, keamanan dan kenyamanan, serta tarif/harga.

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang diberikan kepada 102 responden, dimana responden merupakan pengguna jasa Bus Trans Jogja data yang peneliti

dapatkan dari 27 pertanyaan yang telah diklasifikasikan ke dalam 5 (lima) variabel, sebagai berikut:

Tabel 3.11 Hasil Persentase kuesioner berdasarkan variabel

Alternatif Jawaban	Nilai	Aksesibilitas dan kesesuaian kebutuhan		Kapasitas dan pelayanan		Keterpatan Waktu		Keamanan dan Kenyamanan		Tarif /Harga	
		Respon	Total	Respon	Total	Respon	Total	Respon	Total	Respon	Total
		nden	Nilai	nden	Nilai	nden	Nilai	nden	Nilai	nden	Nilai
Sangat Baik	4	28	112	2	8	0	0	38	152	29	116
Baik	3	65	195	67	201	20	60	46	138	40	120
Tidak Baik	2	6	12	21	42	39	78	16	32	30	90
Sangat Tidak Baik	1	3	3	12	12	43	43	2	2	3	3
Jumlah		102	322	102	263	102	181	102	324	102	329
Jumlah keseluruhan			408		408		408		408		408
Persentase			78.9 %		64.4 %		44%		79.4 %		80%

Interpretasi dan analisis atas hasil tersebut berdasarkan 5 (lima) faktor yang dapat membuat masyarakat beralih dari menggunakan kendaraan pribadi menjadi menggunakan Bus Trans Jogja adalah:

- 1) Aksesibilitas dan Kesesuaian dengan kebutuhan

Terdapat 3 (tiga) poin penting yang berkaitan dengan aksesibilitas suatu angkutan umum, yaitu kemudahan untuk mencapai halte angkutan umum, kemudahan untuk mendapatkan angkutan umum penumpang, dan kemudahan perjalanan ke daerah tujuan dengan menggunakan fasilitas angkutan umum. Dalam kuesioner ini pertanyaan tentang aksesibilitas ada dalam no 15,16,18,22 dan 27. Berdasarkan hasil kuesioner 28 orang menyatakan aksesibilitas dan kesesuaian kebutuhan pelayanan trans jogja sangat baik dengan bobot nilai 4. Untuk yang berpendapat baik ada 65 responden dengan bobot nilai 3. Sementara sisanya adalah berpendapat tidak baik 6 orang dengan bobot nilai 2 dan sangat tidak baik 3 orang dengan bobot nilai 1. Hasil yang diharapkan dalam kuesioner ini adalah semua orang menjawab sangat baik yaitu dengan total bobot nilai 408, maka dengan rincian hasil diatas didapat bobot nilai 322 atau 78,9% dari harapan. Hasil ini dinilai memuaskan karena berada diatas angka 70 %.

2) Kapasitas dan pelayanan petugas

Dalam hal kapasitas dan pelayanan petugas, Bus Trans Jogja merupakan bus sedang dengan kapasitas 35 orang. Berdasarkan hasil observasi yang telah peneliti lakukan, Bus Trans Jogja pada hari kerja memiliki penumpang \pm 20 orang namun apabila di luar hari kerja, Bus Trans Jogja hanya diisi oleh \pm 7 orang. Kapasitas dari Bus Trans Jogja pernah melebihi kapasitas yang telah ada, namun hanya pada hari-hari tertentu. Dalam kuesioner ini pertanyaan tentang kapasitas dan pelayanan petugas ada dalam no 2,3,6,7,11,13,17 dan 2. Berdasarkan hasil kuesioner 2 orang menyatakan kapasitas dan pelayanan petugas trans jogja sangat

baik dengan bobot nilai 4. Untuk yang berpendapat baik ada 67 responden dengan bobot nilai 3. Sementara sisanya adalah berpendapat tidak baik 21 orang dengan bobot nilai 2 dan sangat tidak baik 12 orang dengan bobot nilai 1. Hasil yang diharapkan dalam kuesioner ini adalah semua orang menjawab sangat baik yaitu dengan total bobot nilai 408, maka dengan rincian hasil di atas didapat bobot nilai 263 atau 64,4% dari harapan. Hasil ini dinilai cukup memuaskan karena berada di atas angka 60 %.

3) Ketepatan Waktu

Ketepatan waktu yang dimaksud adalah lama penumpang menunggu di halte, lama perjalanan hingga sampai ketempat tujuan, dan kesesuaian waktu keberangkatan awal yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Dalam kuesioner ini pertanyaan tentang Ketepatan waktu ada dalam no 1,23,24 dan 25. Berdasarkan hasil kuesioner **tidak ada** satupun responden yang menyatakan Ketepatan waktu trans jogja sangat baik dengan bobot nilai 4. Untuk yang berpendapat baik ada 20 responden dengan bobot nilai 3. Sementara sisanya adalah berpendapat tidak baik 39 orang dengan bobot nilai 2 dan sangat tidak baik 43 orang dengan bobot nilai 1. Hasil yang diharapkan dalam kuesioner ini adalah semua orang menjawab sangat baik yaitu dengan total bobot nilai 408, maka dengan rincian hasil di atas didapat bobot nilai 181 atau 44% dari harapan. Hasil ini dinilai cukup buruk karena berada dibawah angka 50 %. Berdasarkan 3 (tiga) hal tersebut, responden menilai Bus Trans Jogja tidak efektif dengan nilai 44%. Beberapa hal yang dikeluhkan masyarakat adalah Bus Trans Jogja sering terkena kemacetan pada

kawasan Jalan Solo sehingga membuat waktu perjalanan mereka lebih lama dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi. Selain itu, keberangkatan Bus Trans Jogja di setiap Halte terkadang tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan, yaitu setiap 15 menit.

Dari hasil observasi, terdapat 2 (dua) permasalahan yang muncul dari segi ketepatan waktu Bus Trans Jogja yaitu Bus Trans Jogja sering terjebak kemacetan di kawasan Jalan Solo dan tidak konsistennya jadwal keberangkatan Bus Trans Jogja setiap harinya.

Salah satu penyebab kemacetan adalah jumlah kendaraan pribadi yang terus bertambah. Kemacetan di Kota Yogyakarta akan bisa dikurangi apabila adanya kebijakan yang saling mendukung antara pemerintah provinsi dengan pemerintah pusat. Selain memaksimalkan penggunaan kendaraan umum, solusi yang peneliti rekomendasikan adalah pembatasan jumlah kendaraan pribadi dengan kebijakan menetapkan pajak kendaraan yang tinggi. Dalam hal ini pemerintah dapat membuat kebijakan mengenai kenaikan atas tarif progresif bagi masyarakat yang memiliki kendaraan lebih dari satu. Dengan ketentuan bahwa kepemilikan dengan nama atau alamat yang sama.

Hal ini akan bisa membuat masyarakat enggan untuk memiliki kendaraan pribadi dan akan membuat masyarakat beralih menggunakan angkutan umum. Permasalahan kedua yang timbul adalah tidak konsistennya jadwal keberangkatan Bus Trans Jogja setiap harinya. Berdasarkan hasil publikasi pemerintah provinsi

DIY, jadwal keberangkatan Bus Trans Jogja di setiap halte adalah setiap 15 menit. Berdasarkan hasil wawancara dengan responden, Bus Trans Jogja tidak tentu dalam keberangkatan di setiap haltenya. Hal ini sebaiknya menjadi pertimbangan bagi pihak pengelola Bus Trans Jogja dalam mengontrol keberangkatan yang dilakukan oleh Bus Trans Jogja.

4) Keamanan dan Kenyamanan

Faktor keamanan dan kenyamanan merupakan hal yang sangat penting bagi masyarakat. Adapun 4 (empat) hal penting terkait dengan keamanan dan kenyamanan, yaitu kesigapan petugas bus dalam memberikan pelayanan, fasilitas yang tersedia, kebersihan dan kerapian ruangan bus, serta rasa aman yang diberikan saat menaiki Bus Trans Jogja ini.

Dalam kuesioner ini pertanyaan tentang Keamanan dan Kenyamanan ada dalam no 4,5,8,9,10,12,19 dan 21. Berdasarkan hasil kuesioner 38 responden yang menyatakan Keamanan dan Kenyamanan Trans Jogja sangat baik dengan bobot nilai 4. Untuk yang berpendapat baik ada 46 responden dengan bobot nilai 3. Sementara sisanya adalah berpendapat tidak baik 16 orang dengan bobot nilai 2 dan sangat tidak baik 2 orang dengan bobot nilai 1. Hasil yang diharapkan dalam kuesioner ini adalah semua orang menjawab sangat baik yaitu dengan total bobot nilai 408, maka dengan rincian hasil di atas didapat bobot nilai 324 atau 79,4% dari harapan. Hasil ini dinilai baik karena mencapai angka hampir 80 % berdasarkan hasil observasi, Bus Trans Jogja ini memiliki fasilitas AC, audio serta

keramahtamahan pengemudi dan pramujsa memberikan kenyamanan dan keamanan tersendiri bagi pengguna jasa Bus Trans Jogja. Berdasarkan hasil pengolahan data kuesioner dan observasi, Bus Trans Jogja memiliki keamanan dan kenyamanan yang sangat baik sehingga dapat dikatakan bahwa Bus Trans Jogja sangat efektif bila ditinjau dari segi keamanan dan kenyamanan.

5) Tarif/Harga

Tarif/Harga Bus Trans Jogja ini adalah Rp 3.500,- untuk kalangan umum dan Rp 2.700,- untuk pelajar dengan menggunakan seragam atau dengan menunjukkan kartu tanda pelajar. Berdasarkan hasil observasi dan olahan data kuesioner, Bus Trans Jogja memiliki tarif yang sangat terjangkau dan sesuai dengan pelayanan yang diberikan sehingga Bus Trans Jogja sangat efektif bila ditinjau dari segi tarif/harga.

Dalam kuesioner ini pertanyaan tentang tarif ada dalam no 26. Berdasarkan hasil kuesioner 29 responden yang menyatakan tarif trans jogja sangat baik dengan bobot nilai 4. Untuk yang berpendapat baik ada 40 responden dengan bobot nilai 3. Sementara sisanya adalah berpendapat tidak baik 30 orang dengan bobot nilai 2 dan sangat tidak baik 3 orang dengan bobot nilai 1. Hasil yang diharapkan dalam kuesioner ini adalah semua orang menjawab sangat baik yaitu dengan total bobot nilai 408, maka dengan rincian hasil diatas didapat bobot nilai 329 atau 80% dari harapan. Hasil ini dinilai baik karena sudah mencapai angka 80 %.