

Evaluasi Kinerja Bus Aptb 07 Tanah Abang - Bekasi (Via Bekasi Barat)

The Evaluation of Service Performance of APTB 07 Bus (Via West Bekasi)

¹Urfi Amaliah, ²Tonny Judiantono

^{1,2}*Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Bandung,
Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116*

email: ¹urfamaliah@gmail.com, ²tjudiantono@yahoo.com

Abstract. APTB bus (Transjakarta Feeder Buses) is border transportation which is directly integrated with Transjakarta bus. This bus has the same characteristics as Transjakarta bus. APTB bus is intended for towns directly adjacent to Jakarta, such as Bekasi, Depok, Bogor, Tangerang and South Tangerang. In fact, however, the interests of bus passenger for APTB 07 Bus with the route of Tanah Abang - Bekasi (Via West Bekasi) decrease due to the bus often looks empty and deserted of passengers. Therefore, the evaluation of service performance of APTB 07 Bus (Via West Bekasi) is done by the users which is analyzed using "Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat SK No. 687/AJ.206/DRJD/2002" with nine parameters such as load factor, travel speed, headway, Time Travel, Time Service, Frequency, Number of Vehicles in Operation, Waiting Time and begin-end's travel. And analyzes the causes of decrease in the public interests to use the APTB 07 Bus Via West Bekasi using frequency analysis (proportion). The results of the evaluation based on Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat SK No. 687/AJ.206/DRJD/2002 is the APTB 07 Bus Via West Bekasi has good service performance, but there are some things that should be improved such as headway, frequency, Number of Vehicles in Operation and waiting time. However, the public has decreased interests in using the APTB 07 Bus Via West Bekasi because of poor headway, inappropriate service time, the number of operating vehicles, poor bus outreach and expensive.

Keywords: APTB, Bus, Evaluation, Performance, Service, Interests

Abstrak. Bus APTB (Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway) merupakan angkutan perbatasan yang terintegrasi langsung dengan Bus Transjakarta. Bus ini mempunyai karakteristik yang sama seperti Bus Transjakarta. Bus APTB diperuntukkan untuk kota-kota yang berbatasan langsung dengan Provinsi DKI Jakarta, yaitu Bekasi, Depok, Bogor, Tangerang dan Tangerang Selatan. Tetapi pada kenyataannya dilapangan Bus APTB 07 dengan Rute Tanah Abang - Bekasi (Via Bekasi Barat) mengalami penurunan minat penumpang karena Bus sering terlihat kosong dan sepi penumpang. Oleh karena itu dilakukan evaluasi kinerja pelayanan dari Bus APTB 07 (Via Bekasi Barat) berdasarkan user (pengguna) yang dianalisis menggunakan SK Dirjen No. 687/AJ.206/DRJD/2002 dengan parameter penilaian yaitu Load Factor, Kecepatan Perjalanan, Headway, Waktu Perjalanan, Waktu Pelayanan, Frekuensi, Jumlah Kendaraan yang Beroperasi, Waktu Tungguan Awal-Akhir Perjalanan serta menganalisis penyebab penurunan minat masyarakat untuk menggunakan Bus APTB 07 Via Bekasi Barat berdasarkan kriteria dari user dengan menggunakan analisis frekuensi (Proporsi). Hasil keseluruhan dari evaluasi menurut SK Dirjen No. 687/AJ.206/DRJD/2002 adalah Bus APTB 07 Via Bekasi Barat mempunyai kinerja pelayanan yang baik, tetapi ada beberapa hal yang harus diperbaiki yaitu Headway, Frekuensi Pelayanan, Jumlah Kendaraan dan Waktu Tunggu. Tetapi menurut masyarakat, penurunan minat untuk menggunakan Bus APTB 07 Via Bekasi Barat karena headway yang buruk, waktu pelayanan yang tidak sesuai, jumlah kendaraan yang beroperasi, jangkauan pelayanan bus yang buruk dan tarif bus yang dianggap mahal.

Kata Kunci: APTB, Bus, Evaluasi, Kinerja, Pelayanan, Minat

A. Pendahuluan

Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) adalah bus yang digunakan untuk mendukung pergerakan antar kota yang diintegrasikan dengan bus-bus yang beroperasi di dalam sistem jaringan bus Transjakarta (Busway). Bus APTB diperuntukan untuk kota-kota yang berbatasan langsung dengan Provinsi DKI Jakarta, yaitu Bekasi, Depok, Bogor, Tangerang dan Tangerang Selatan.

Kota Bekasi dilewati oleh tiga trayek dan lima rute dari Bus APTB. Dari ketiga trayek dan kelima rute tersebut, Bus APTB 07 dengan Trayek Tanah Abang - Terminal Bekasi dengan Rute Tanah Abang - Bekasi (via Bekasi Barat) dan Trayek Tanah Abang - Terminal Bekasi dengan Rute Tanah Abang - Bekasi (via Bekasi Timur) menjadi trayek dan rute yang pertama diresmikan oleh Pemerintah Kota Bekasi dan Pemerintah Kota DKI Jakarta, karena jalan yang di lalui Bus APTB pada rute ini yaitu jalan yang selalu dilalui oleh masyarakat untuk menuju Kota Jakarta dengan menggunakan angkutan pribadi. Dapat dikatakan pula bahwa jumlah pergerakan dan potensi pergerakan pada ruas – ruas jalan ini sangat besar. Dalam rute ini terdapat penegasan jurusan yang akan dilalui yaitu “Via Bekasi Barat” atau “Via Bekasi Timur”, ini artinya Bus APTB 07 yang akan menuju kota DKI Jakarta harus keluar dari Kota Bekasi melewati pintu tol Bekasi Barat atau pintu tol Bekasi Timur.

Dinas Perhubungan Provinsi Jakarta mendistribusikan 19 unit Bus untuk kedua Rute APTB 07, tetapi untuk APTB 07 Via Bekasi Barat mendapatkan 10 unit bus dan jumlah ini lebih banyak dari Bus APTB 07 Via Bekasi Timur. Sehingga Bus APTB 07 “Via Bekasi Barat” lebih menjadi pilihan masyarakat untuk melakukan transportasi daripada Bus APTB 07 “Via Bekasi Timur”.

Namun setelah pengopersian Bus APTB, terjadi penurunan minat masyarakat untuk menggunakan Bus APTB 07 Tanah Abang – Bekasi (Via Bekasi Barat). Bus APTB 07 Via Bekasi Barat yang telah beroperasi terlihat sepi dan terkadang kosong dari penumpang. Dengan adanya indikasi penurunan minat masyarakat terhadap Bus APTB 07 Via Bekasi Barat maka perlu dilakukan evaluasi terhadap kinerja dari bus APTB 07 Via Bekasi Barat. Dilihat dari kepentingannya maka hal paling utama untuk dievaluasi adalah berdasarkan user atau penumpang dari bus, karena penumpang yang sangat merasakan bagaimana kinerja dari bus tersebut.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumus masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana kinerja Bus APTB 07 Rute Tanah Abang - Bekasi (Via Bekasi Barat) dalam menunjang pergerakan/perpindahan penduduk?
2. Apa penyebab kurangnya minat penumpang Bus APTB 07 Rute Bekasi – Tanah Abang (Via Bekasi Barat)?

B. Landasan Teori

1. Angkutan Perbatasan

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, Angkutan perbatasan adalah angkutan kota atau angkutan perdesaan yang memasuki wilayah kecamatan yang berbatasan langsung pada Kabupaten atau kota lainnya baik yang melalui satu Propinsi maupun lebih dari satu Propinsi. Pelayanan angkutan perbatasan diselenggarakan dengan karakteristik sebagai berikut:

- a. Mempunyai jadwal tetap atau tidak berjadwal.

- b. Belum terlayani trayek AKAP atau trayek AKDP.
- c. Dilayani dengan mobil bus atau mobil penumpang umum
- d. Berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan perbatasan.

Selain karakteristik pelayanan angkutan, dalam keputusan menteri ini diatur juga mengenai Pelayanan angkutan perbatasan dilaksanakan dalam trayek. Trayek yang dimaksud adalah trayek yang menghubungkan antara:

- a. Kota dengan Kecamatan yang berbatasan langsung pada wilayah Kabupaten
 - b. Kabupaten dengan kecamatan yang berbatasan langsung pada wilayah Kota
 - c. Kota dengan Kecamatan yang berbatasan langsung pada wilayah Kota lain
 - d. Kabupaten dengan kecamatan yang berbatasan langsung pada wilayah kabupaten lain
2. Evaluasi Angkutan Umum Berdasarkan *Stakeholder* Transportasi

Operator (pengusaha) adalah pihak yang berkonsentrasi dalam operasi sistem angkutan umum dan melaksanakan keputusan sehari-hari yang berkaitan dengan kondisi spesifik karakteristik pelayanan, seperti penjadwalan, penentuan plafon operasi dan perawatan armada.

User (pengguna) adalah pihak yang sebenarnya membuat keputusan perjalanan di dalam suatu sistem angkutan umum, yang dipengaruhi oleh besarnya biaya yang harus mereka keluarkan untuk melakukan perjalanan (ongkos) dan biaya lain yang tidak terukur melalui nilai uang, seperti waktu menunggu, jarak dan lama perjalanan.

regulator (pemerintah) adalah pihak yang mengontrol interaksi antara operator dan user. Regulator inilah yang mengkaji performansi sistem dari segi teknik operasional maupun ekonomi finansial dan memberikan spesifikasi bagi penyediaan dan operasional sistem transportasi umum.

Sudut pandang dari *Stakeholder* Transportasiditunjukkan dalam **Tabel 1** di bawah ini:

Tabel 1.SpesifikasiKepentinganMasing-MasingPihak

Stakeholder	Kepentingan	Variabel
Operator	Meminimumkan biaya operasi dan memaksimumkan keuntungan	<ol style="list-style-type: none"> a. Biaya <ul style="list-style-type: none"> • Biaya investasi dan operasi kendaraan • Pemeliharaan armada b. Pendapatan <ul style="list-style-type: none"> • Memaksimumkan frekuensi perjalanan. • Memaksimumkan jumlah penumpang • Menambah jumlah rit
User	Meminimumkan disutilitas	<ol style="list-style-type: none"> a. Disutilitas <ul style="list-style-type: none"> • Ongkos • Waktu Perjalanan • Waktu tunggu • Keandalan

Stakeholder	Kepentingan	Variabel
		<ul style="list-style-type: none"> • Aksesibilitas • Keamanan • Kenyamanan
Regulator	Mimaksimumkan fungsi transportasi dalam mendukung berbagai aktivitas sosial ekonomi masyarakat	a. Biaya <ul style="list-style-type: none"> • Investasi infrastruktur & subsidi • Biaya ekonomi sistem transportasi • Biaya sosial sistem transportasi • Dampak lingkungan b. Utilitas <ul style="list-style-type: none"> • Pertumbuhan ekonomi • Nilai tata guna lahan • Tingkat pelayanan sistem jaringan

C. Metode Penelitian

1. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran yang digunakan untuk evaluasi kinerja Bus APTB 07 Via Bekasi Barat ini dimulai dari Bus Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB), setelah itu mengidentifikasi permasalahan dari Bus APTB yaitu kosongnya bus dari penumpang khususnya pada Rute Tanah Abang – Bekasi (Via Bekasi Barat). Karena kosongnya bus dari penumpang lalu dilakukan evaluasi terhadap kinerja dari bus APTB dengan rute tersebut. Evaluasi dilakukan berdasarkan kepentingan dari user. Evaluasi yang dilakukan mencakup standar kinerja pelayanan dari Bus APTB dan mengidentifikasi penyebab kurangnya minat penumpang dalam menggunakan bus APTB. Hasil dari evaluasi tersebut yaitu bagaimana kinerja dari Bus APTB 07 Rute Tanah Abang – Bekasi (Via Bekasi Barat).

2. Metode Pendekatan

Metode pendekatan kuantitatif dipilih untuk evaluasi kinerja Bus APTB 07 Via Bekasi Barat karena evaluasi ini terdiri atas perhitungan-perhitungan berdasarkan parameter penilaian dan perhitungan hasil kuisioner serta mempunyai posisi sebagai objekfitas sehingga data diuji secara validitas dan reabilitas.

3. Metoda Pengumpulan Data

Ada dua tipe data yang perlu dikumpulkan yaitu data primer dan data sekunder. **Tabel 2** menunjukkan kebutuhan data, sumber dan kegunaannya. Data dikumpulkan melalui survey on board pada bus APTB dan wawancara.

Tabel 2. Kebutuhan Data, Sumber dan Kegunaannya

No	Jenis Data	Sumber	Kegunaan
1	Data mengenai kebijakan, berupa : <ul style="list-style-type: none"> • Peraturan pemerintah mengenai penyelenggaraan Bus APTB • Peraturan Pemerintah tentang penetapan trayek Bus APTB 	Dishub Provinsi DKI Jakarta (sekunder)	<ul style="list-style-type: none"> • untuk mengetahui landasan hukum tentang penyelenggaraan Bus APTB
2	Data mengenai Bus APTB, berupa :	Dishub	<ul style="list-style-type: none"> • Untuk mengetahui

No	Jenis Data	Sumber	Kegunaan
	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah penumpang seluruh trayek Bus APTB • Jumlah armada Bus APTB • Jumlah rute dari Bus APTB • Gambaran umum dari Bus APTB 	Provinsi DKI Jakarta (sekunder)	karakteristik dari Bus APTB
3	Data mengenai kinerja pelayanan, berupa : <ul style="list-style-type: none"> • Load Factor • Kecepatan Perjalanan • Headway • Waktu Perjalanan • Waktu Pelayanan • Frekuensi • Jumlah Kendaraan yang Beroperasi • Waktu Tunggu • Akhir dan Awal Perjalanan 	Survei lapangan (Primer)	<ul style="list-style-type: none"> • untuk mengetahui kinerja pelayanan Bus APTB 07 Via Bekasi Barat berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No.SK. 687/AJ.206/DRJD/2002
4	Data mengenai persepsi pengguna terhadap Bus , berupa: <ul style="list-style-type: none"> • Kuisisioner untuk bukan pengguna dari Bus APTB 07 Via Bekasi Barat • Kuisisioner untuk pengguna dari Bus APTB 07 Via Bekasi Barat 	Survei lapangan (Primer)	<ul style="list-style-type: none"> • untuk mengetahui penyebab kurangnya minat masyarakat

D. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Analisis Kinerja Pelayanan Berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No.SK. 687/AJ.206/DRJD/2002

Untuk analisis kinerja pelayanan, Bus APTB 07 Via Bekasi Barat mempunyai 4 kendaraan yang setiap harinya beroperasi. Pengamatan dilakukan di dalam tiga bus yang berbeda (On Board). Setelah pengamatan berhasil dilakukan, maka disusun data-data hasil survey primer dan dilakukan perhitungan terhadap parameter - parameter penilaian untuk mengetahui bagaimana kinerja dari unit Bus APTB 07 Tanah Abang-Bekasi (Via Bekasi Barat). Hasil perhitungannya, yaitu:

Tabel 3. Hasil Pehitungan Nilai Kinerja

No	Parameter Penilaian	Standar Penilaian			Hasil Analisis	Nilai Kinerja
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)		
1	Loadfactor,jamsibuk(%)	>100	80-100	<80	23	3
2	Loadfactor,diluarjamsibuk(%)	>100	70-100	<70	20	3
3	Kecepatanperjalanan(km/jam)	<5	5-10	>10	39,4	3

No	Parameter Penilaian	Standar Penilaian			Hasil Analisis	Nilai Kinerja
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)		
4	Headway(menit)	>15	10-15	<10	45	1
5	Waktuperjalanan(menit/km)	>12	6-12	<6	2,8	3
6	Waktupelayanan(jam)	<13	13-15	>15	17	3
7	Frekuensi Pelayanan(kend/jam)	<4	4-6	>6	2	1
8	Jumlahkendaraan yang beroperasi (%)	<82	82-100	100	80	1
9	Waktutunggu(menit)	>30	20-30	<20	22,5	1
10	Akhirdanawalperjalanan	05.00 - 18.00	05.00 - 20.00	05.00 - >20.00	05:00-22:00	3
Total Nilai Kinerja						22

Total kinerja yang diperoleh oleh unit Bus APTB 07 Via Bekasi Barat yaitu sebesar 20. Maka Angka 22 dicocokkan ke dalam kriteria penilaian dengan tetap mengacu kepada Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK. 687/AJ.206/DRJD/2002. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada **Tabel 4**.

Tabel 4. Kriteria Penilaian Kinerja

No	Kriteria	Total Nilai
1	Baik	18,00 – 24,00
2	Sedang	12,00 – 17,99
3	Buruk	> 12,00

Setelah seluruh perhitungan, penilaian dan pencocokan nilai kriteria berhasil, maka dapat disimpulkan bahwa kinerja dari unit Bus APTB 07 Tanah Abang-Bekasi (Via Bekasi Barat) adalah **Baik**.

2. Survey Trayektori

a. Trayektori Bus APTB 07 Tanah Abang – Bekasi (Via Bekasi Barat)

Survey trayektori Bus APTB 07 Tanah Abang – Bekasi (Via Bekasi Barat) dilakukan secara bertahap selama dua hari di waktu pagi hari, siang hari dan juga sore hari. Survey dilakukan pada hari Minggu 3 April 2016 dan Senin 4 April 2016. Pada pagi hari survey dilaksanakan pada jam 06:00 – 09:00, siang hari pada jam 11:00 – 13:00 dan sore hari jam 17:00 – 20:00.

Berdasarkan keseluruhan hasil perhitungan dan grafik hasil perhitungan, apabila masyarakat menggunakan Bus APTB 07 Via Bekasi Barat maka mereka akan merasakan waktu tempuh perjalanan

yang lebih singkat dan terhindar dari kemacetan panjang karena Bus APTB 07 Via Bekasi Barat menggunakan jalur khusus transjakarta. Selain itu kecepatan bus yang selalu stabil sehingga tidak membahayakan penumpang.

b. Trayektori Bus Mayasari Bhakti Rute Tanah Abang – Bekasi

Survey trayektori Bus Mayasari Bhakti Rute Tanah Abang – Bekasi dilakukan secara bertahap selama dua hari di waktu pagi hari, siang hari dan juga sore hari. Survey dilakukan pada hari Minggu 29 Mei 2016 dan Senin 30 Mei 2016. Pada pagi hari survey dilaksanakan pada jam 06:00 – 09:00, siang hari pada jam 11:00 – 13:00 dan sore hari jam 17:00 – 20:00.

Berdasarkan keseluruhan hasil perhitungan dan grafik hasil perhitungan, apabila masyarakat memilih Bus Mayasari Bhakti, maka masyarakat akan merasakan waktu tempuh yang lebih lama dan kecepatan yang tidak stabil karena Bus Mayasari dapat berhenti dimana saja untuk menaikkan penumpang. Selain itu, masyarakat akan merasakan pemberhentian bus yang lebih lama karena bus tersebut berhenti (ngetem) di beberapa lokasi dan juga akan merasakan kemacetan karena jalur Bus Mayasari Bhakti yang melewati jalan arteri dan jalan tol dalam kota yang sering terjadi kemacetan panjang.

c. Trayektori Sepeda Motor Rute Tanah Abang – Bekasi

Survey trayektori Sepeda Motor Bhakti Rute Tanah Abang – Bekasi dilakukan secara bertahap selama dua hari di waktu pagi hari dan siang hari. Survey dilakukan pada hari Jumat 20 Mei 2016 dan Sabtu 21 Mei 2016. Pada pagi hari survey dilaksanakan pada jam 06:00 – 09:00 dan siang hari pada jam 11:00 – 13:00.

Berdasarkan keseluruhan hasil perhitungan dan grafik hasil perhitungan, apabila masyarakat memilih sepeda motor, maka masyarakat akan merasakan waktu tempuh yang lebih pendek karena menggunakan rute terpendek untuk menuju Tanah Abang dengan kecepatan yang stabil karena pengendalian sepeda motor bisa mengatur kecepatan dengan leluasa. Serta waktu pemberhentian hanya terjadi apabila ada kemacetan dan lampu lalu lintas. Kemacetan juga bisa dirasakan karena sepeda motor melewati jalan arteri yang biasa terjadi kemacetan panjang.

3. Analisis Frekuensi (Proporsi)

Analisis frekuensi (proporsi) diolah menggunakan data hasil tabulasi kuisioner. Kuisioner dibagikan kepada 68 responden bukan pengguna Bus APTB 07 Via Bekasi Barat dan 68 orang responden pengguna Bus APTB 07 Via Bekasi Barat. Responden yang menjawab pernyataan dalam kuisioner berlatar belakang sebagai pekerja dan pedagang. Kuisioner yang dibagikan menggunakan skala likert dengan bobot skala yaitu:

Tabel 5. BobotSkalaLikert

No	Keterangan	Bobot
1	Sangat Setuju (SS)	1
2	Setuju (S)	2
3	Netral (N)	3
4	Tidak Setuju (TS)	4
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	5

- a. Analisis Frekuensi (Proporsi) untuk Kuisisioner Bukan Pengguna Bus APTB 07 Via Bekasi Barat

Dari hasil penentuan frekuensi dan proporsi untuk kuisisioner bukan pengguna Bus APTB 07 (Via Bekasi Barat), maka hasil analisisnya dapat dilihat pada **Tabel 6.**

Tabel 6. HasilPerhitunganAnalisisProporsi

No	Pernyataan	Hasil Analisis
1	Bus APTB 07 memberikan kemudahan bagi saya untuk mencapai tempat tujuan	100% tidak setuju
2	Saya hanya bisa mendapatkan Bus APTB 07 pada halte-halte yang telah disediakan	100% setuju
3	Saya mengetahui bahwa jam operasional Bus APTB 07 adalah jam 05:00 - 22:00	98% tidak setuju
4	Saya bisa menggunakan layanan Bus APTB 07 pada jam 5 pagi	62% setuju
5	Saya masih bisa menggunakan layanan Bus APTB 07 pada > jam 8 malam	56% tidak setuju
6	Jika saya ingin menggunakan APTB 07, saya harus menunggu >15 Menit	100% setuju
7	Bus APTB mempunyai unit bus yang sedikit	93% setuju
8	Saya mengetahui ada alternatif bus umum lain yaitu Bus Mayasari Bhakti pada koridor ini (Tanah Abang – Bekasi)	100% setuju
9	Saya pernah menggunakan Bus Mayasari Bhakti pada koridor ini sebagai alternatif angkutan menuju tempat tujuan	100% setuju
10	Dengan menggunakan Bus Mayasari Bhakti waktu perjalanan saya lebih singkat	53% tidak setuju
11	Saya membayar ongkos Bus Mayasari Bhakti sebesar Rp. 10.000,-	100% setuju
12	Jika saya ingin menggunakan Bus Mayasari Bhakti, saya menunggu <10 Menit	77% setuju
13	Saya bisa mendapatkan Bus Mayasari Bhakti dimana saja tanpa harus mendatangi halte bus terdekat	100% setuju
14	Secara keseluruhan saya memilih transportasi umum lain sebagai moda transportasi untuk mencapai tujuan	100%% setuju

- b. Analisis Frekuensi (Proporsi) untuk Kuisisioner Pengguna Bus APTB 07

Dari hasil penentuan frekuensi dan proporsi untuk kuisisioner pengguna Bus APTB 07 (Via Bekasi Barat), maka hasil analisisnya dapat dilihat pada **Tabel 7.**

Tabel 7.Hasil Perhitungan Analisis Proporsi 1

No	Pernyataan	Hasil Analisis
PERNYATAAN UMUM		
1	Bus APTB 07 memberikan kemudahan bagi saya untuk mencapai tempat tujuan	100% setuju
2	Saya hanya bisa mendapatkan Bus APTB 07 pada halte-halte yang telah disediakan	100% setuju
3	Saya mengetahui bahwa jam operasional Bus APTB 07 adalah jam 05:00 - 22:00	100% setuju
4	Saya bisa menggunakan layanan Bus APTB 07 pada jam 5 pagi	92% setuju
5	Saya masih bisa menggunakan layanan Bus APTB 07 pada > jam 8 malam	95% tidak setuju
6	Jika saya ingin menggunakan APTB 07, saya harus menunggu >15 Menit	100% setuju
7	Bus APTB mempunyai unit bus yang sedikit	100% setuju
8	Saya mengetahui ada alternatif bus umum lain yaitu Bus Mayasari Bhakti pada koridor ini (Tanah Abang – Bekasi)	78% setuju
9	Saya pernah menggunakan Bus Mayasari Bhakti pada koridor ini sebagai alternatif angkutan menuju tempat tujuan	61% setuju
10	Dengan menggunakan Bus Mayasari Bhakti waktu perjalanan saya lebih singkat	100% tidak setuju
11	Saya membayar ongkos Bus Mayasari Bhakti sebesar Rp. 10.000,-	100% setuju
12	Jika saya ingin menggunakan Bus Mayasari Bhakti, saya menunggu <10 Menit	100% setuju
13	Saya bisa mendapatkan Bus Mayasari Bhakti dimana saja tanpa harus mendatangi halte bus terdekat	100% setuju
14	Secara keseluruhan saya memilih transportasi umum lain sebagai moda transportasi untuk mencapai tujuan	100% tidak setuju
PERYATAAN KHUSUS		
15	Bus APTB 07 berjalan dengan kecepatan rendah	100% setuju
16	Waktu tempuh perjalanan saya menjadi lebih pendek	97% setuju
17	Saya selalu mendapatkan tempat duduk di dalam bus pada pagi dan sore hari	100% setuju
18	Saya selalu mendapatkan tempat duduk di dalam bus pada siang hari	100% setuju
19	Supir mengemudikan bus dengan kecepatan yang tidak membahayakan	92% setuju
20	Dalam waktu satu jam saya menemukan Bus APTB 07 < 4 unit bus	100% setuju
21	Saya membayar ongkos Bus APTB 07 sebesar Rp. 13.000,-	100% setuju
22	Secara keseluruhan saya tetap memilih Bus APTB 07 sebagai moda transportasi untuk mencapai tujuan	100% setuju

4. Kriteria User Berdasarkan Kinerja Bus APTB 07 Rute Tanah Abang – Bekasi (Via Bekasi Barat)

Setelah melakukan analisis frekuensi (proporsi) akan didapatkan

beberapa kriteria dari responden-responden tersebut. Dari beberapa kriteria yang responden inginkan, terdapat beberapa kriteria yang tidak sesuai. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 8 dan Tabel 9**

Tabel 8. Kriteria Pengguna Bus APTB 07 Via Bekasi Barat

No	Kriteria	Keterangan
1	Bus APTB memberikan kemudahan untuk mencapai tujuan	Tercapai
2	Menunggu Bus APTB di Halte yang telah disediakan	Tercapai
3	Jam operasional Bus APTB telah di informasikan kepada pengguna bus	Tercapai
4	Tersedia Bus APTB pada jam 5 pagi	Tercapai
5	Tersedia Bus APTB pada > jam 8 malam	Tidak tercapai, menurut responden Bus APTB sudah tidak tersedia pada lebih dari jam 8 malam
6	Waktu menunggu Bus APTB sebentar	Tidak tercapai, menurut responden waktu menunggu Bus APTB >15 menit
7	Unit bus yang beroperasi sedikit	Tidak tercapai, menurut responden unit bus APTB sedikit karena waktu menunggu dari bus aptb yang >15 menit
8	Bus APTB aman dan nyaman	Tercapai
9	Dengan menggunakan APTB waktu tempuh menjadi lebih pendek	Tercapai
10	Bus APTB tidak terlalu penuh oleh penumpang	Tercapai
11	Supir mengendarai bus dengan baik dan tidak membahayakan	Tercapai
12	Dalam waktu satu jam tersedia > 4 unit Bus	Tidak tercapai, karena menurut responden dalam waktu satu jam unit bus aptb < 4 unit

Tabel 9.KriteriaBukanPengguna Bus APTB 07 Via Bekasi Barat

No	Kriteria	Keterangan
1	Bus APTB memberikan kemudahan untuk mencapai tujuan	Tidak Tercapai, menurut responden Bus APTB tidak memberikan kemudahan untuk mencapai tujuan
2	Menunggu Bus APTB di Halte yang telah disediakan	Tidak Tercapai, responden ingin memberhentikan bus dimana saja dan ini juga menjadi alasan Bus APTB tidak memberikan kemudahan
3	Jam operasional Bus APTB telah di informasikan kepada pengguna bus	Tidak tercapai, menurut responden mereka tidak mengetahui jam operasional dari Bus APTB
4	Tersedia Bus APTB pada jam 5 pagi	Tercapai
5	Tersedia Bus APTB pada > jam 8 malam	Tidak tercapai, menurut responden Bus APTB sudah tidak tersedia pada lebih dari jam 8 malam
6	Waktu menunggu Bus APTB sebentar	Tidak tercapai, menurut responden waktu menunggu Bus APTB >15 menit
7	Unit bus yang beroperasi sedikit	Tidak tercapai, menurut responden unit bus APTB sedikit karena waktu menunggu dari bus aptb yang >15 menit

5.Perbandingan Hasil Analisis Kinerja Pelayanan dan Hasil Analisis Frekuensi (Proporsi)

Hasil analisis kinerja pelayanan dan analisis frekuensi (proporsi) akan diperbandingkan sehingga akan dapat kesimpulan yang jelas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 10** dan **Tabel 11**.

Tabel 10.PerbandinganHasilAnalisisdenganVariabelSesuai SK DirjenPerhubunganDarat

No	Variabel	Analisis SK Dirjen	Analisis Proporsi	
			Pengguna APTB 07	Bukan Pengguna APTB 07
1	<i>Load factor</i> , jam sibuk	Baik	Baik	(Tidak ditanyakan)
2	<i>Load factor</i> ,di luar jam sibuk	Baik	Baik	(Tidak ditanyakan)
3	Kecepatan perjalanan	Baik	Baik	(Tidak ditanyakan)
4	<i>Headway</i>	Buruk	Buruk	Buruk
5	Waktu Perjalanan	Baik	Baik	(Tidak ditanyakan)
6	Waktu Pelayanan	Baik	Buruk	Buruk
7	Frekuensi Pelayanan	Buruk	Buruk	Buruk
8	Jumlah Kendaraan yang Beroperasi	Buruk	Buruk	Buruk
9	Waktu Tunggu	Buruk	Buruk	(Tidak ditanyakan)
10	Akhir dan awal perjalanan	Baik	Baik	Buruk

Tabel 11. Perbandingan Hasil Analisis dengan Variabel Tambahan

No	Variabel	Analisis Proporsi	
		Pengguna APTB 07	Bukan Pengguna APTB 07
1	Jangkauan Pelayanan	Baik	Buruk
2	Kemudahan Mengakses APTB 07	Baik	Baik
3	Tarif Bus APTB 07	Baik	Buruk
4	Pengetahuan Moda Transportasi Umum Lainnya (Mayasari Bhakti)	Baik	Baik
5	Waktu Perjalanan Transportasi Lainnya (Mayasari Bhakti)	Buruk	Buruk
6	Waktu Tunggu Transportasi Lainnya (Mayasari Bhakti)	Baik	Baik
7	Kemudahan Mengakses Transportasi Umum Lainnya (Mayasari Bhakti)	Baik	Baik
8	Tarif Transportasi Umum Lainnya (Mayasari Bhakti)	Baik	Baik
9	Peralihan Ke Moda Transportasi Umum Lainnya (Mayasari Bhakti)	Buruk	Baik

E. Kesimpulan

1. Kesimpulan Kinerja Angkutan Umum Bus APTB 07 Tanah Abang -Bekasi (Via Bekasi Barat)

Tabel 12. Hasil Pehitungan Nilai Kinerja

No	Parameter Penilaian	Penilaian Hasil Perhitungan
1	<i>Loadfactor</i> , jamsibuk(%)	Baik
2	<i>Loadfactor</i> , diluar jamsibuk(%)	Baik
3	Kecepatan perjalanan(km/jam)	Baik
4	<i>Headway</i> (menit)	Kurang
5	Waktu perjalanan(menit/km)	Baik
6	Waktu pelayanan(jam)	Baik
7	Frekuensi Pelayanan(kend/jam)	Kurang
8	Jumlah kendaraan yang beroperasi(%)	Kurang
9	Waktu tunggu(menit)	Kurang
10	Akhir dan awal perjalanan	Baik

Bus APTB 07 Tanah Abang – Bekasi (Via Bekasi Barat) dinyatakan mempunyai kinerja yang baik berdasarkan ketentuan SK. 687/AJ.206/DRJD/2002, tetapi tetap ada beberapa hal yang harus diperbaiki untuk mempertahankan kinerja atau membuat kinerja menjadi lebih baik. Hal yang harus diperbaiki yaitu Kecepatan Perjalanan, Headway, Frekuensi Pelayanan, Jumlah Kendaraan dan Waktu Tunggu. Hal ini harus diperbaiki karena mendapatkan hasil penilaian yang kurang.

2. Kesimpulan Penyebab Kurangnya Minat Penumpang Bus APTB 07 Tanah

Abang - Bekasi (Via Bekasi Barat)

Penyebab kurangnya minat masyarakat (pengguna dan bukan pengguna) tidak menggunakan Bus APTB 07 Via Bekasi Barat yaitu:

- a. Headway yang Buruk
 - b. Waktu Pelayanan yang Tidak Sesuai
 - c. Jumlah kendaraan yang beroperasi
 - d. Jangkauan pelayanan Bus APTB 07 dianggap buruk, karena Bus APTB 07 hanya berhenti di halte yang telah ditentukan sedangkan Bus Mayasari Bhakti bisa berhenti dimana saja
 - e. Tarif Bus APTB 07 di anggap mahal, karena Bus APTB 07 mempunyai tarif Rp. 13.000 sedangkan Bus Mayasari Bhakti mempunyai tarif sebesar Rp. 10.000
3. Hubungan antara Hasil Kinerja Angkutan Umum dan Penyebab Kurangnya Minat Penumpang

Tabel 13. Kesamaan Hasil Penilaian

No	Variabel	Penilaian Kinerja Angkutan Umum	Penyebab Kurangnya Minat Penumpang
1	Headway	Kurang	Penyebab Penumpang Tidak Naik APTB 07
2	Jumlah Kendaraan yang Beroperasi	Kurang	Penyebab Penumpang Tidak Naik APTB 07
3	Frekuensi Pelayanan	Kurang	Penyebab Penumpang Tidak Naik APTB 07

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. 2015. Buku Statistik Transportasi DKI Jakarta. Jakarta: BPS
- Damarjati. 1995. Istilah-Istilah Pariwisata. Jakarta: Gramedia
- Giannopoulos, GA. 1989. Bus Planning Operation in Urban Area: A Practical Guide. Greece: University of Thessal Niki
- Harries, S. 1976. State-of-the-art Review of Urban. Transportation Concepts and Public Attitudes. Washington: US Department of Transportation
- Indri Nurvia. 2007. Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat Pelayanan Busway (Studi Kasus Busway Transjakarta Koridor 1). Tesis Magister. Program Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro.
- Kementerian Perhubungan. 2002. Surat Keputusan Direktorat Jenderal Angkutan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Kinerja Pelayanan. Kementerian Perhubungan: Jakarta
- Kementerian Perhubungan. 2002. Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Kementerian Perhubungan: Jakarta
- Kementerian Perhubungan. 2003. Keputusan Menteri Nomor 35 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum. Kementerian Perhubungan: Jakarta

- Khisty, C. J, Lall, B.K. 1998. *Transportation Engineering an Introduction* edition 2. New York
- Margareth E. dan B. Tri Mardiyati. 2013. *Analisis Kinerja Angkutan Umum Pada Rute Rencana Terminal – Kampus Universitas Timor Kota Kefamenanu Provinsi NTT*. Makalah disajikan pada The 16th International Symposium. Surakarta, Jawa Tengah, Indonesia. November 1st – 2nd.
- Miro, Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga
- Morlok, Edward K. 1978. *An Introduction to Transportation Engineering and Planning* (terj.). Jakarta: Erlangga
- Novian, H. 2012. *Studi Persepsi Pengguna Transjakarta Pada Koridor II (Pulogadung-Harmoni)*. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Nomor 1. Jakarta. Hal 37-50
- Pemerintah Daerah Kota Bekasi. 2011. *Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 13 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi Tahun 2011-2031*. Pemerintah Daerah: Bekasi
- Republik Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 41 tentang Angkutan Jalan*. Sekretariat Negara: Jakarta
- Rizqi Luthfiana dan Iwan Pratoyo. 2012. *Kinerja Pelayanan Bus Batik Solo Trans di Kota Surakarta. Tugas Akhir. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Sekolah Arsitektur Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan, Institut Teknologi Bandung*.
- Siswoyo, M.P. 2008. *Kebijakan dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum*. Tesis Magister. Fakultas Teknik, Universitas Negeri Semarang.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: CV. Alfabeta
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB