

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini peneliti akan membahas mengenai latar belakang pemilihan topik, urgensi penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, ruang lingkup materi mengenai topik yang dibahas, dan ruang lingkup wilayah studi penelitian. Pada bab ini peneliti juga akan membahas manfaat penelitian, kerangka berpikir dan sistematika penulisan laporan.

1.1 Latar Belakang

Tujuan keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan transportasi umum yang baik, aman, dan layak bagi masyarakat (Tamin, 1999). Pentingnya ketersediaan fasilitas-fasilitas transportasi umum untuk melayani aktivitas dalam memenuhi peningkatan permintaan merupakan aspek penting dalam mengatasi permasalahan transportasi yang ada saat ini. (Warpani, 2002). Transportasi sangat memegang peranan penting dalam pembangunan dan pengembangan infrastruktur kawasan perkotaan. Pentingnya peranan transportasi harus diimbangi dengan keterlibatan/partisipasi aktif dari pihak terkait didalamnya. (Warpani, 2002).

Dalam ruang lingkup transportasi umum, terdapat tiga pihak yang terlibat, yaitu *operator* (pengelola), *regulator* (pemerintah), dan *user* (pengguna). Hubungan yang kondusif dan kesinambungan harus tercipta di dalamnya untuk menghindari adanya permasalahan pada komponen sistem transportasi tersebut. Masalah transportasi juga sering terjadi karena adanya interaksi yang sangat intensif antar komponen sistem transportasi. Interaksi tersebut berada pada kondisi di luar kontrol sehingga terjadi ketidakseimbangan akibat ketidaksesuaian antara *transport supply* (ketersediaan transportasi) dan *transport demand* (permintaan transportasi) (Tamin, 1999). Pada dasarnya hal tersebut dapat menyebabkan pergerakan manusia dan barang menjadi tidak efisien dan efektif. Permasalahan angkutan antara lain; tidak adanya jadwal yang tetap, pola rute yang memaksa,

kelebihan penumpang pada saat jam sibuk, cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan, serta kondisi internal dan eksternal yang buruk (Tamin, 1999).

Provinsi Sumatera Selatan khususnya pada Kota Palembang merupakan provinsi yang diarahkan menjadi PKN (Pusat Kegiatan Nasional). Arah pengembangan Kota Palembang sendiri diprioritaskan sebagai Kota Internasional yang perlu ditunjang oleh sarana infrastruktur dan transportasi yang sesuai dengan daya dukung dan daya tampung wilayah (Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, 2017). Pergerakan dan pembangunan suatu kota yang mengalami kemajuan di tiap tahunnya akan berdampak pada peningkatan titik kemacetan di beberapa wilayah di pusat kota, sehingga diperlukan upaya dalam mengurangi potensi tingkat kemacetan tersebut. Pergerakan roda perekonomian suatu kota juga selalu diiringi dengan pergerakan manusia yang ada didalamnya sehingga sangat jelas akan ada peningkatan *traffic* kendaraan pribadi jika tidak adanya moda transportasi yang sesuai dengan yang dibutuhkan masyarakat. (World Resources Institute, 2016)

Kota Palembang merupakan kota metropolitan dengan wilayah yang terbagi dalam dua bagian, yaitu wilayah Seberang Ulu dan wilayah Seberang Ilir. Kedua wilayah tersebut dipisahkan oleh Sungai Musi dengan Seberang Ilir merupakan wilayah dengan keberadaan pusat Kota Palembang dan Seberang Ulu merupakan wilayah *peri-urban* (pinggiran) Kota Palembang. (RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032). Kawasan *peri-urban* (pinggiran) di Kota Palembang yang terletak pada bagian wilayah Seberang Ulu membutuhkan moda Transportasi yang layak dan efisien agar bisa berfungsi sebagai moda penggerak dan penghubung kawasan wilayah tersebut. Salah satu moda angkutan umum yang ada di Kota Palembang cukup beragam salah satunya yaitu Bus Transit yang biasa disebut dengan Bus Trans Musi.

Bus Transit di Kota Palembang merupakan sebuah sistem transportasi berbasis bus yang beroperasi dalam suatu koridor tertentu dengan memanfaatkan salah satu jalur pada jalan utama sebagai jalur trayek pada koridor tersebut. Bus Transit di Kota Palembang terbagi dalam dua jenis Bus Transit yaitu Bus Trans Musi milik Pemerintah Kota Palembang (Bus Biru) yang dinaungi oleh PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dan Bus Trans Musi BTS (Buy The Service)/bus merah yang dinaungi oleh PT. Trans Musi Palembang Jaya (TMPJ).

Bus Trans Musi BTS (Buy The Service) merupakan program baru dari Kementerian Perhubungan guna meminimalisir dampak yang diakibatkan karena kemacetan serta tidak tertatanya sistem transportasi publik yang baik. (Kementerian Perhubungan, 2016). Dari kedua jenis Bus Transit tersebut tetap memiliki fungsional yang sama yaitu sebagai penggerak dan penghubung kawasan utama dan kawasan *peri-urban*, sebagai penghubung pusat pelayanan dan sub-pusat pelayanan Kota Palembang, serta sebagai simpul utama antar moda; terminal, stasiun, bandara, dan sungai (RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032). Saat ini jalur kedua Bus Transit tersebut belum memiliki jalur khusus sehingga trayek pada kedua jenis Bus Transit di Kota Palembang masih menjadi satu dengan jalan utama kendaraan pribadi dan umum lainnya.

Jumlah koridor Bus Trans Musi Pemerintah Kota Palembang (Bus Biru) berjumlah 9 koridor, 6 koridor diantaranya sudah tidak aktif sehingga hanya tersisa 3 koridor aktif yaitu pada koridor 2, 3, dan 7. Pada koridor 3 Bus Trans Musi Pemerintah Kota Palembang (bus biru) merupakan salah satu koridor yang menghubungkan kawasan *peri-urban* (pinggiran) di Kota Palembang yaitu pada halte PS Mall hingga halte Terminal Plaju, sedangkan pada Bus Trans Musi BTS (Buy The Service)/bus merah memiliki 4 koridor aktif salah satunya pada koridor 3 yang memiliki fungsional sebagai penggerak kawasan pinggiran di Kota Palembang yang menghubungkan halte Terminal Plaju hingga halte Terminal Jakabaring. Wilayah *peri-urban* di Kota Palembang membutuhkan moda transportasi yang efektif dan efisien untuk mendukung pergerakan masyarakat sehari-hari. Hal ini dikarenakan rata-rata penduduk yang ada di wilayah *peri-urban* di Kota Palembang merupakan penduduk dengan rerata penghasilan menengah kebawah. (SK Walikota Palembang Nomor 488 Tahun 2014). Maka dari itu diperlukan evaluasi kinerja Bus Transit (Bus Trans Musi) sebagai moda angkutan perkotaan yang mendukung pergerakan kawasan *peri-urban* (pinggiran) di Kota Palembang.

1.2 Urgensi Penelitian

Pertumbuhan penduduk di kawasan *Peri-Urban* Kota Palembang terus meningkat, sehingga diperlukan moda angkutan perkotaan yang dapat mendukung

pergerakan kawasan tersebut yang harus disesuaikan dengan kebutuhan dan karakteristik yang ada agar lebih efektif dan efisien. Karena target dari *supply* (ketersediaan) *demand* (permintaan) akan bus transit akan semakin meningkat (Robert L. Bertini, 2003 & Ramon Munoz, Razkin, 2009).

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah penulis paparkan. Rumusan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja pelayanan koridor 3 Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/bus biru (PS Mall-T.Plaju) dan koridor 3 Bus Transit Buy The Service/bus merah (T.Plaju-Jakabaring) di Kota Palembang berdasarkan perspektif *regulator*?
2. Bagaimana kinerja operasional dan pembiayaan Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/bus biru (PS Mall-T.Plaju) dan koridor 3 Bus Transit Buy The Service/bus merah (T.Plaju-Jakabaring) di Kota Palembang berdasarkan perspektif *operator*?
3. Bagaimana kinerja pelayanan Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/bus biru (PS Mall-T.Plaju) dan koridor 3 Bus Transit Buy The Service/bus merah (T.Plaju-Jakabaring) di Kota Palembang berdasarkan perspektif *user*?

Dari rumusan masalah diatas, dapat dirumuskan pertanyaan penelitian **“Bagaimana hasil evaluasi Bus Transit sebagai moda angkutan perkotaan yang mendukung pergerakan kawasan *peri-urban* di Kota Palembang berdasarkan perspektif *operator, regulator, dan user*?”**

1.4 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari Penelitian ini adalah **Mengidentifikasi Bus Transit sebagai moda angkutan perkotaan yang mendukung pergerakan kawasan *peri-urban* (pinggiran) berdasarkan *perspektif operator, regulator, dan user* di Kota Palembang**

Berdasarkan tujuan tersebut dapat dicapai dengan sasaran dari penelitian ini yaitu sebagai berikut;

1. Teridentifikasinya kinerja pelayanan koridor 3 Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (PS Mall-T.Plaju) dan koridor 3 Bus Transit Buy The Service (T.Plaju-Jakabaring) di Kota Palembang berdasarkan perspektif *regulator*?
2. Teridentifikasinya kinerja operasional dan pembiayaan Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (PS Mall-T.Plaju) dan koridor 3 Bus Transit Buy The Service (T.Plaju-Jakabaring) di Kota Palembang berdasarkan perspektif *operator*?
3. Teridentifikasinya kinerja pelayanan Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (PS Mall-T.Plaju) dan koridor 3 Bus Transit Buy The Service (T.Plaju-Jakabaring) di Kota Palembang berdasarkan perspektif *user*?

1.5 Ruang Lingkup

Pada subab ini, peneliti akan membahas mengenai ruang lingkup materi, keterbatasan penelitian, dan ruang lingkup wilayah yang menjadi lokasi studi pada penelitian ini.

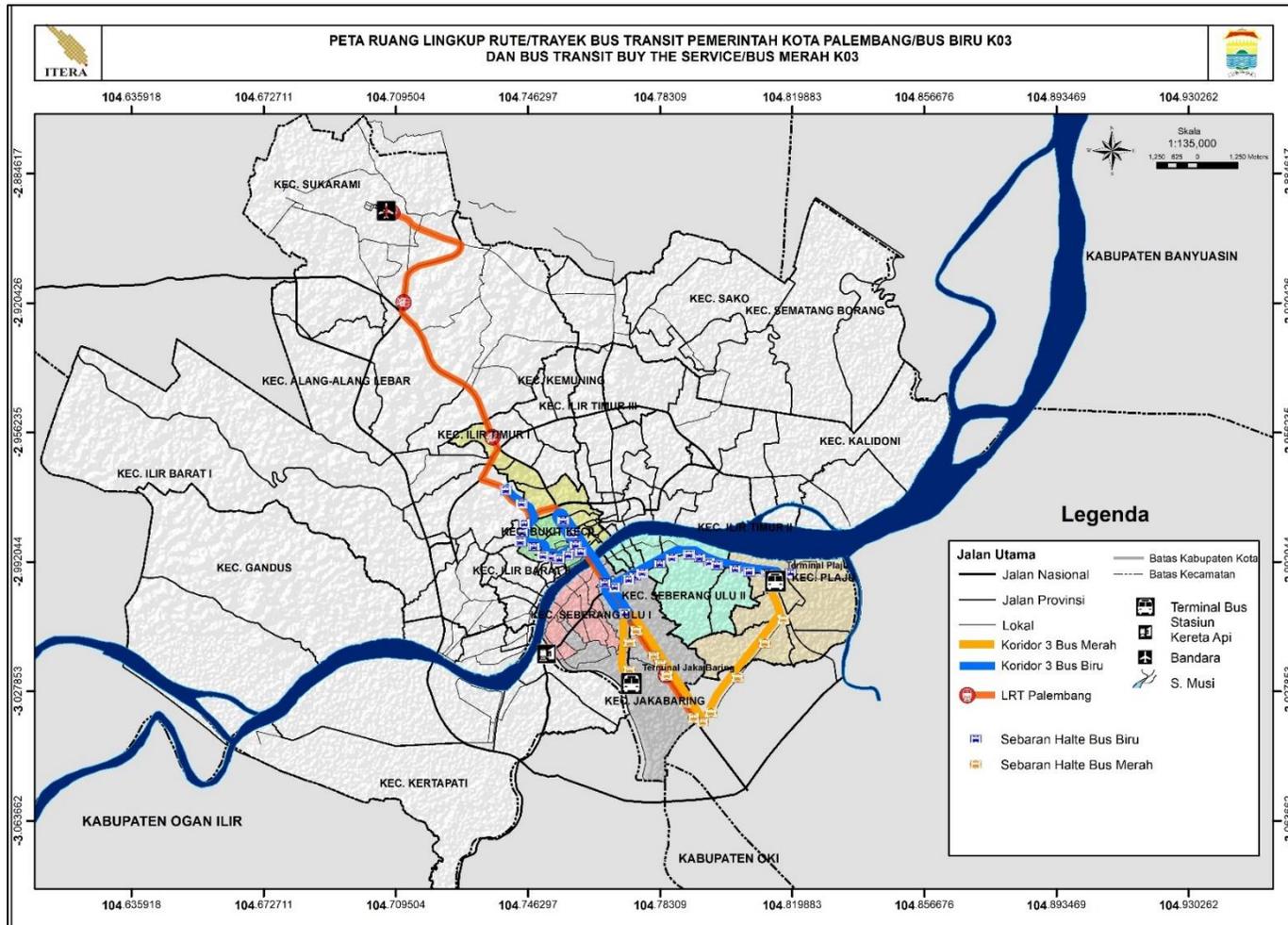
1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Agar lebih terarah, maka ruang lingkup materi dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kinerja pelayanan berdasarkan perspektif regulator meliputi kinerja layanan yaitu analisis daerah cakupan dan hierarki pelayanan
2. Kinerja operasional meliputi analisis *headway*, *occupancy rate*, ritasi, jadwal, waktu tunggu, load factor dan kinerja finansial meliputi analisis BOK (Biaya Operasional Kendaraan) dan penetapan tarif
3. Kinerja pelayanan berdasarkan perspektif user (pengguna) meliputi perspektif terhadap pelayanan dengan analisis IPA dan mengidentifikasi finansial layanan dengan analisis ATP dan WTP untuk mengidentifikasi kemampuan dan kemauan pengguna untuk membayar layanan.
4. Strategi dan arah pengembangan Bus Trans Musi sebagai *Bus Rapid Transit* (BRT) sesuai dengan arahan yang ada pada dokumen RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang Lingkup wilayah pada penelitian ini adalah Kota Palembang, tepatnya pada Koridor 3 Bus Trans Musi Pemerintah Kota Palembang/bus biru dengan rute trayek PS Mall – Terminal Plaju dan Koridor 3 Bus Buy The Service (BTS)/bus merah dengan rute trayek Terminal Plaju – Pasar Induk Jakabaring, yang dapat dilihat pada peta berikut;



Sumber: RTRW Kota Palembang, 2012-2032

GAMBAR 1. 1
PETA RUANG LINGKUP WILAYAH PENELITIAN

1.7 Keaslian Penelitian

Berikut merupakan judul penelitian terdahulu yang juga digunakan sebagai sumber serta referensi bagi peneliti dalam mencari variabel dan indikator dalam penelitian. Tabel 1.1 dibawah menunjukkan tabel penelitian terdahulu yang hampir mirip namun memiliki perbedaan konsep pada penulisan penelitian ini;

TABEL I. 1
TABEL PENELITIAN TERDAHULU

No	Nama Penulis	Judul	Metode	Gap
1	Sigit Haryono	Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Bus Kota)	Analisis kualitas Layanan	Penelitian tersebut membahas kualitas pelayanan angkutan umum bus kota dengan analisis tingkat pelayanan operasional Sedangkan pada penelitian ini membahas tingkat pelayanan operasional Bus Transit
2	Taty Yuniarti	Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), <i>Ability To Pay</i> (ATP), dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP)	Analisis BOK, ATP, dan WTP	Penelitian tersebut berisikan tentang analisis kinerja finansial (BOK) dan tarif (ATP dan WTP) pada bus ATMO Kota Surakarta untuk penelitian ini juga berisikan analisis kinerja finansial Bus Transit di Kota Palembang
3	Robert L. Bertini	Bus Rapid Transit: Alternatif Untuk Negara Berkembang	Analisis Operasional Pelayanan	Penelitian tersebut membahas mengenai analisis kinerja operasional Bus Rapid Transit di Kota Bogota, Kolombia. Untuk penelitian ini membahas mengenai kinerja operasional Bus Transit di Kota Palembang dengan acuan standar pada penelitian terdahulu
4	Revy Safitri	Identifikasi Angkutan Umum Berdasarkan <i>Ability To Pay</i> (ATP) dan <i>Willingness To Pay</i> (WTP)	Analisis ATP dan WTP	Pada Penelitian tersebut membahas mengenai Analisis Tingkat Pelayanan Terhadap User Bus Transit di Kota Pagkal Pinang dengan analisis ATP dan WTP
5	Ofyar. Z. Tamin	<i>Identifikasi Angkutan Umum dan Ability to Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)</i> . Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT).	Analisis ATP dan WTP	Penelitian tersebut membahas Analisis Tingkat Pelayanan Terhadap User Bus Transit (Studi Kasus Bus Trans Jakarta). Pada penelitian ini membahas tingkat pelayanan terhadap User Bus Transit dengan studi kasus Kota Palembang

No	Nama Penulis	Judul	Metode	Gap
6	Rima Norma Octaviantari, Risdiyanto	Analisis Importance Performance Anlalysis (IPA) Bus Trans Jogja. Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT).	Analisis IPA	Pada penelitian tersebut membahas Tingkat Kepentingan dan Kinerja Pelayanan dengan analisis IPA berdasarkan persepsi pengguna Bus Trans Jogja. Pada penelitian ini menggunakan analisis IPA pada pengguna Bus Transit di Kota Palembang
7	Ardi Suhendra, Dwi Prasetyo	Kajian Tingkat Kepuasan Pengguna Trans Metro Koridor 2 Menggunakan Important Performance Analysis (IPA)	Analisis IPA	Pada penelitian tersebut membahas mengenai Dampak Tingkat Kepentingan dan Kinerja Pelayanan dengan metoda IPA Bus Trans Metro Kota Bandung
8	Salwa, Nabila Antiqasari	Evaluasi Kinerja Bus Rapid Transit di Kota Bandar Lampung (Studi Kasus Rajabasa – Panjang)	Analisis Operasional, BOK, Catchment Area, ATP & WTP. IPA	Pada penelitian tersebut membahas evaluasi kinerja Bus Trans di Kota Bandar Lampung pada masa pandemi saat ini
9	Ilham Maradona	Evauasi Kinerja Bus Transit Kota Palembang Pendukung CBD (Central Business District) Kota Palembang (Studi kasus Bus Transmusi Koridor 1,2, dan 7)	Analisis Operasional, BOK, Catchment Area, ATP & WTP. IPA	Pada penelitian tersebut membahas mengenai kinerja Bus Transit di Kota Palembang sebagai pendukung CBD sedangkan pada Penelitian ini sebagai pendukung <i>Peri-Urban</i> dengan studi kasus yang berbeda satu sama lain

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2020

1.8 Manfaat Penelitian

Maanfaat Penelitian merupakan sebuah kegunaan yang naninya dapat digunakan sebagai acuan maupun dasar dalam perencanaan. Adapun manfaat dilakukannya penelitian ini tertuju pada manfaat akademis dan manfaat praktisi:

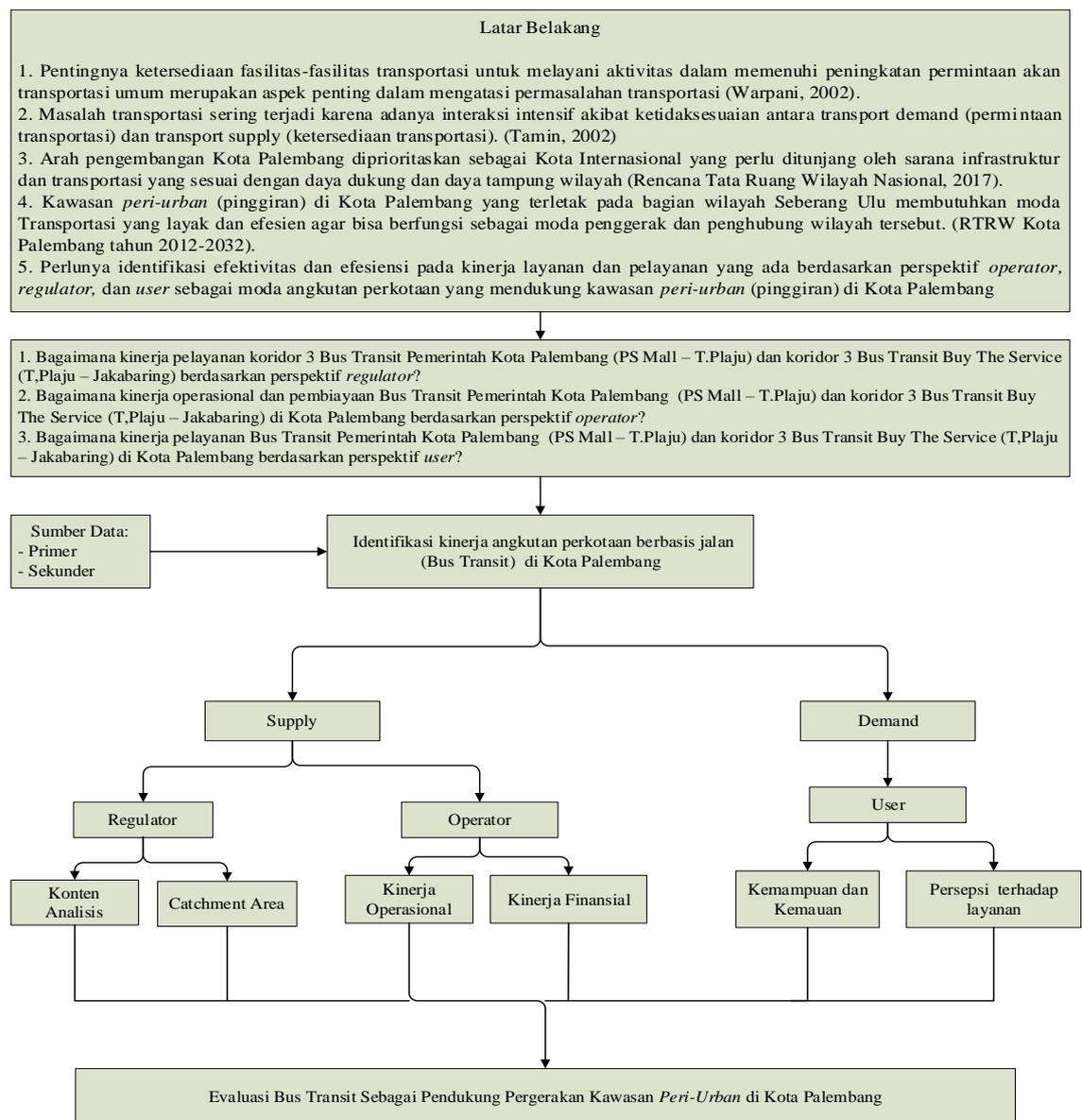
1.8.1 Manfaat Akademis

Pada manfaat akademis yang dihasilkan dari penelitian ini yaitu diharapkan bahwa penelitian ini dapat bermanfaat untuk menambah ilmu pengetahuan dan wawasan pembaca mengenai pelayanan publik khususnya mengenai kajian kinerja Layanan Angkutan Bus Trans Musi di Kota Palembang terhadap wilayah peri urban (pinggiran) sebagai moda angkutan perkotaan yang juga memiliki fungsional memenuhi kebutuhan masyarakat menengah kebawah.

1.8.2 Manfaat Praktisi

Pada manfaat praktisi yang dihasilkan dari penelitian ini yaitu pada hasil penelitian ini dapat dijadikan masukan dan informasi bagi Dinas Perhubungan Provinsi Kota Palembang atau dinas terkait lainnya sebagai bahan perbaikan pengembangan terkait dengan efektivitas pelayanan publik Bus Trans Musi di Kota Palembang.

1.9 Kerangka Pemikiran



Sumber: Hasil Analisis Peneliti. 2021

GAMBAR 1. 2
KERANGKA BERPIKIR

1.10 Metodologi Penelitian

Pada bagian ini membahas mengenai metoda penelitian yang digunakan oleh peneliti untuk menunjang pengumpulan dan analisis data secara rinci dan sistematis. Bagian metode penelitian ini akan membahas mengenai metoda pengumpulan data, teknik pengambilan sampel, teknik analisis data, dan metoda analisis data.

1.10.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini bersifat deduktif kuantitatif. Bersifat deduktif yaitu metode berpikir deduktif adalah suatu metode berpikir yang menerapkan hal yang umum terlebih dahulu untuk seterusnya dihubungkan ke dalam bagian yang khusus. Hal ini adalah suatu sistem penyusunan fakta yang telah diketahui sebelumnya untuk dinilai dan dikaji lebih lanjut guna mencapai suatu kesimpulan yang logis (John Dewey, 2003). Pendekatan pada penelitian ini adalah dengan pendekatan kuantitatif yaitu merupakan penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme untuk meneliti populasi atau sampel tertentu dan pengambilan sampel secara random dengan pengumpulan data menggunakan instrumen, analisis data bersifat statistik. (Sugiyono 2015:14).

1.10.2 Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang digunakan pada penelitian ini meliputi lingkup *operator*, *regulator*, dan *user*. Variabel pada *operator* (pengelola) yaitu kinerja operasional dan kinerja finansial. Kinerja operasional meliputi *headway*, *occupancy rate*, ritasi, jadwal operasional, waktu tempuh, dan *load factor*, sedangkan pada kinerja finansial meliputi analisis biaya operasional kendaraan (BOK) pendapatah dan tarif. Variabel pada *regulator* (Pemerintah) yaitu kinerja layanan (service area) yang meliputi *catchment area* (daerah cakupan) dan hierarki pelayanan. Dan variabel terakhir yaitu pada *user* meliputi analisis *importance performance analysis* (IPA), analisis *ability to pay* (ATP) dan analisis *willingness to pay* (WTP).

TABEL I. 2
VARIABEL PENELITIAN

Indikator	Variabel	Sub Variabel	
Operator	Operasional	<i>Headway</i>	
		<i>Occupancy Rate</i>	
		Ritasi harian	
		Jadwal	
		Waktu Tunggu	
		<i>Load Factor</i>	
	Finansial	Biaya Operasional Kendaraan (BOK)	
		Pendapatan	
		Tarif	
Regulator	<i>Catchment Area</i>	Jarak cakupan halte	
	Hierarki Pelayanan	<i>Content Analysis</i>	RTRW
			Tatrawil
			Tatralok
Pengguna (User)	Persepsi terhadap pelayanan	IPA	1. Keamanan saat didalam Bus (KK1)
			2. Kenyamanan saat didalam Bus (KK2)
			3. Keamanan saat menunggu di halte/pemberhentian (KK3)
			4. Kenyamanan saat menunggu di halte/perhentian (KK4)
			5. Kenyamanan terhadap layanan yang ada (KK5)
			6. Kemudahan layanan dalam penggunaan moda Bus Transit (R1)
			7. Tingkat pelayanan terhadap pelanggan/pengguna Bus Transit (R2)
			8. Tingkat efektivitas waktu pelayanan (R3)
			9. Keandalan (Reliability) layanan atau kemampuan dalam penyediaan layanan yang ada (R4)
			10. Tingkat efektivitas frekuensi (jumlah) pelayanan (R5)
			11. Biaya Perjalanan (Penerapan Sistem Pembayaran Digital; E-Money)* (KJ1)
			12. Efisiensi waktu tempuh dari tiap rute yang ada (KJ2)
			13. Penilaian terhadap moda transportasi lain (Angkot, Bus Kota, LRT, dll) (KJ3)

Indikator	Variabel	Sub Variabel	
	Persepsi Terhadap Finansial	ATP	Penghasilan keluarga per bulan
			Alokasi biaya transportasi
			Intensitas perjalanan
			Jumlah anggota keluarga
			Produk yang ditawarkan
			Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan,
			Maksud pengguna terhadap angkutan
		WTP	Penghasilan pengguna perbulan
			Penghasilan keluarga per bulan
			Alokasi biaya transportasi

Sumber: Hasil Analisis Peneliti. 2021

1.10.3 Lokasi dan Waktu Penelitian

Pemilihan lokasi penelitian mempertimbangkan kawasan yang memiliki dampak pergerakan yang signifikan terhadap pusat kota yaitu di kawasan *peri urban* (pinggiran) Kota Palembang. Trayek yang menjadi fokus penelitian yaitu koridor 3 Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/bus biru dengan rute PS Mall – Terminal Plaju & koridor 3 Bus Buy The Service (BTS)/Bus Merah dengan rute Terminal Plaju – Pasar Induk Jakabaring.

Waktu penelitian terbagi menjadi 2 bagian, yaitu waktu penelitian pada *weekday* (hari kerja) dan waktu penelitian pada *weekend* (hari libur). Pada pelaksanaan penelitian ini nantinya juga akan dilakukan pada waktu puncak/waktu sibuk (*peakhours*) yaitu pada saat pagi hari (pukul 6-7 pagi), pada saat siang hari (pukul 12-1 siang), dan pada saat sore hari (pukul 5-6 sore). (Tamin, 1999)

1.10.4 Metoda Pengumpulan Data

Data merupakan salah satu elemen penting khususnya dalam melakukan uji penelitian, karena suatu penelitian dapat dikatakan valid jika memiliki data-data yang valid. Oleh karena itu metoda pengumpulan data merupakan suatu tahapan yang paling penting dalam suatu penelitian. Dalam penelitian, terdapat istilah data

primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer dan sekunder dilakukan dengan beberapa teknik metode pengumpulan data. Adapun metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Wawancara, merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara bertanya langsung kepada responden atau informan.
- b. Kuesioner, merupakan suatu cara untuk memperoleh informasi dengan memberikan daftar yang berisikan rangkaian pertanyaan mengenai suatu masalah kepada responden yang akan dijadikan sampel.
- c. Metode Studi Kepustakaan, merupakan metode teknik pengumpulan data dengan cara menggunakan penelitian penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan sebagai paduan.
- d. Dokumentasi, merupakan teknik pengumpulan data dalam penelitian ini yang dilakukan dengan menggunakan informasi tertulis baik dari instansi terkait maupun berasal dari internet yang berhubungan dengan penelitian untuk memperoleh data sekunder.

Dalam identifikasi ini menggunakan data primer dan data sekunder dalam menunjang analisis pembahasan yang akan dilakukan. Kebutuhan pengumpulan data primer dan data sekunder dalam menunjang penelitian yang akan dilakukan dapat dilihat pada tabel berikut ini;

TABEL I. 3
KEBUTUHAN DATA PRIMER DAN SEKUNDER PENELITIAN

Indikator	Metoda Pengambilan Data	
	Data Primer	Data Sekunder
Operator	Wawancara Pendapatan/Pemasukan Harian PT Bus Trans Musi Kota Palembang, Observasi sarana dan prasarana penunjang	Data operasional PT Trans Musi Kota Palembang sebagai operator dari layanan bus transit Kota Palembang
Regulator	Wawancara kedudukan Bus Transit , Observasi Catchment Area (Daerah Cakupan)	Dinas Perhubungan, dokumen Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) Provinsi Sumatera Selatan, dan data Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) Kota Palembang
User	Kuesioner Pengguna Bus Transit	-

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2020

A. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dilapangan dengan melakukan pengamatan dan pencatatan serta melakukan wawancara dengan pihak tertentu untuk mendukung keakuratan analisa tersebut. Adapun data primer yang diperoleh secara langsung dari lokasi lapangan antara lain:

- Data wawancara, observasi lapangan, dan kuesioner

Data wawancara diperoleh secara langsung dari stakeholder terkait untuk mengidentifikasi dan melihat kedudukan Bus Transit di Kota Palembang yang termuat dalam dokumen perencanaan serta pemasukan dan pendapatan harian pihak regulator. Data observasi lapangan diperoleh untuk mengetahui daerah cakupan halte/pemberhentian. Sedangkan kuesioner pengguna untuk mengetahui beberapa sasaran indikator yang melibatkan langsung responden dalam penelitian tersebut. Data yang dibutuhkan berupa indikator yang selanjutnya dapat dianalisis menggunakan analisis IPA serta analisis ATP dan WTP

- Data kuesioner Standar Pelayanan Minimal (SPM)

Untuk mendapatkan standar pelayanan angkutan umum data kuesioner, pelayanan yang dibuat harus disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Darat Republik Indonesia No. 98 tahun 2013, tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek didefinisikan sebagai persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan.

B. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diambil atau didapatkan dari pihak lain. Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini antara lain:

- a. Data operasional kendaraan meliputi data kinerja operasional dan data kinerja finansial kendaraan
- b. Data kinerja layanan kendaraan meliputi data catchment area (daerah cakupan pelayanan) dan data hierarki/kedudukan pelayanan.
- c. Data rute angkutan kendaraan yaitu data lintasan atau jalur yang lalui angkutan umum penumpang tersebut

- d. Data panjang rute yaitu jarak rute dari titik keberangkatan sampai dengan titik akhir tujuan pada koridor 3&3
- e. Data waktu pelayanan yaitu waktu dimana angkutan umum penumpang melayani operasional pengangkutan penumpang
- f. Jumlah armada yang terdaftar dan aktif beroperasi saat ini

1.10.5 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang ada pada populasi tersebut. (Sugiyono,2011:18). Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *random sampling*, yaitu metode pengambilan sampel dengan prosedur yang ditujukan pada pengumpulan data primer pada kuesioner dan observasi lapangan. Teknik Pengambilan Sampel pada penelitian ini terdiri dari *Probability sampling* dan *NonProbability sampling*;

1. *Probability sampling*, Merupakan suatu teknik sampling yang memberikan peluang atau kesempatan yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel, Setiap elemen dalam populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih atau teknik pengambilan sampel berdasarkan siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dan bersedia untuk dijadikan responden.
2. *Non probability sampling* adalah teknik yang tidak memberikan peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel.

Dalam penentuan teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *non probability sampling* dengan jumlah sampel yang dicari menggunakan rumus perhitungan *Slovin*, yaitu:

$$n = \frac{N}{1 + N e^2}$$

Keterangan:

n = Ukuran sampel

e = Nilai signifikansi/margin of 10%

N= Jumlah populasi

Jumlah Penduduk Kota Palembang Tahun 2019 sebanyak 1.662.893 jiwa. Margin of error sebesar 10% (0,1) sehingga diperoleh perhitungan sampel penelitian sebagai berikut:

$$n = \frac{1.662.893}{(1 + (1.662.893 \cdot (0,01)))}$$

$$n = \frac{1.662,893}{1 + (16.628,93)}$$

$$n = 99,99 = \mathbf{100 \text{ sampel}}$$

Sehingga diperoleh sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 100 sampel pada masing-masing koridor bus transit di Kota Palembang. Dengan 2 koridor yaitu pada koridor 3 Bus Trans Musi Pemkot Kota Palembang dan koridor 3 Bus Transit Buy The Service dengan total semua koridor membutuhkan 200 sampel untuk memenuhi metoda penelitian analisis *user*

1.10.6 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan langkah berikutnya yang digunakan untuk mengolah data primer maupun data sekunder yang telah diperoleh. Teknik analisis ini berguna untuk mempresentasikan seluruh data yang didapat. Oleh karena itu teknik analisis data merupakan salah satu hal penting dalam mencapai sasaran yang ada dalam penelitian ini. Berikut merupakan teknik analisis yang digunakan dalam penelitian yang dijelaskan dari masing masing sasaran mengenai evaluasi bus transit sebagai moda angkutan perkotaan pendukung pergerakan kawasan peri-urban di Kota Palembang, yaitu sebagai berikut:

1. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif merupakan analisis yang dilakukan untuk menilai karakteristik dari sebuah data. Analisis ini berguna untuk mendeskripsikan suatu keadaan atau masalah agar lebih mudah dipahami. Dalam analisis deskriptif, data-data yang disajikan berbentuk tabel, diagram, grafik, dan lain-lain. Hal ini bertujuan untuk memudahkan memahami data-data yang disajikan. Pada penelitian ini, analisis akan digunakan untuk mengevaluasi hasil observasi data primer dan sekunder untuk mengidentifikasi kinerja operator,

regulator, dan perspektif *user* terhadap kinerja pelayanan Bus Transit di Kota Palembang

2. Analisis Deskriptif Kualitatif dan Kuantitatif

Analisis Deskriptif Kualitatif adalah prosedur yang menghasilkan data deskriptif yaitu berupa ucapan atau tulisan dan perilaku yang dapat diamati dari subjek. Pendekatan ini langsung menunjukkan latar dan individu-individu dalam latar tersebut secara keseluruhan, tidak dipersempit menjadi variabel yang terpidah atau menjadi hipotesis, tetapi dipandang sebagai sesuatu keseluruhan. Analisis Deskriptif Kuantitatif merupakan pendekatan dengan tujuan untuk menggambarkan secara sistematis dan menjelaskan fakta-fakta terkait hubungan antar variabel yang dicari. (Bogdan dan Taylor dalam Ahmadi, 2014). Pada analisis deksriptif kualitatif digunakan untuk menganalisis peran yaitu Pemerintah (*regulator*) yang memiliki fungsional sebagai pengambil keputusan dan pemangku kebijakan dalam pengoperasian Bus Transit di Kota Palembang. Sedangkan pada analisis deskriptif kuantitatif digunakan untuk menganalisis kinerja operasional Bus Transit dan kinerja finansial berdasarkan perspektif pengguna (*user*).

3. Analisis Statistik Deskriptif

Teknik analisis statistik deskriptif merupakan analisis yang mendeskripsikan data-data yang telah diperoleh yang diolah menggunakan cara-cara penyajian data dengan distribusi frekuensi, grafik, dan diagram. (Sugiyono, 2008). Teknik analisis deskriptif digunakan untuk mengolah data hasil olah kuesioner yang telah dibagikan kepada masyarakat yang merupakan pengguna dari Bus Transit yang ada di Kota Palembang. Data hasil kuesioner tersebut dapat dilihat perspektif dominan dalam bentuk persentase hasil kuesioner terstruktur mengenai variabel karakteristik yang digunakan dalam penelitian.

1.10.7 Metoda Analisis Data

Metoda analisis data merupakan metoda yang digunakan untuk menunjang penelitian ini agar dapat menjawab tujuan dan rumusan masalah yang telah dirumuskan. Metoda analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut;

1.10.7.1 Analisis Catchment Area (Daerah Cakupan)

A. Catchment Area (Daerah Cakupan)

Pemilihan area cakupan harus memperhatikan hal berikut; (Robert L, Bertini, 2003 & Ramon Munoz, Razkin, 2009)

- Pemilihan area cakupan (standar 500m) dengan radius pelayanan simpul transportasi (halte, terminal, dan rambu).
- Pemilihan area kontrol harus memperhitungkan klaster yang ada di sekitarnya
 - Area kontrol harus memiliki sub-kelas yang sama (properti perumahan, kantor, ritel atau industri) ke area tangkapan yang dipasangkan
 - lahan area kontrol harus memiliki lokasi dan atribut struktur yang serupa (jenis unit, usia, kualitas dkk) dengan properti area tangkapan yang dipasangkan
 - lahan area kontrol tidak boleh mendapat manfaat dari implementasi BRT (setidaknya 1 km dari stasiun)
 - lahan area kontrol tidak boleh mendapat manfaat dari efek eksternal signifikan lainnya, implementasi jalan raya.
 - Analisis kontrol area atau cakupan area menggunakan software Arc GIS

1.10.7.2 Analisis Operasional

Pada analisis operasional meliputi analisis pelayanan, antara lain waktu antara (*headway*), tingkat okupansi (*occupancy rate*), jumlah perjalanan bolak-balik (ritasi), jadwal operasional, waktu tunggu, dan faktor muat (*load factor*). (Bowersox, 1981 & World Bank).

A. *Headway* (waktu antara) adalah interval waktu antara dua transit unit yang berurutan yakni pada bus datang dan bus berangkat. Semakin kecil nilai *Headway* menunjukkan frekuensi kendaraan semakin tinggi sehingga akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah, ini merupakan kondisi yang menguntungkan bagi penumpang, disisi lain akan mengakibatkan kelebihan jumlah kendaraan (Kurniawan , 2008). Dirumuskan sebagai berikut (Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 2010):

$$H = \frac{60xCxLf}{P}$$

Dimana:

H = Headway (menit)

C = Kapasitas Kendaraan (Penumpang)

LF = Load Factor

P = Jumlah penumpang per jam pada waktu terpadat

- B. *Occupancy rate* (tingkat okupansi) adalah frekuensi pergerakan/perjalanan bus dalam satu hari pelayanan dengan mempertimbangkan jarak perjalanan isi penumpang dan jarak perjalanan trayek. (Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 2010):

$$\text{Occupancy rate} = \frac{\text{Jarak Perjalanan Isi Penumpang}}{\text{Panjang Perjalanan PerHari}} \times 100 \%$$

Dengan hubungan tingkat okupansi adalah sebagai berikut :

TABEL I. 4
TINGKAT OKUPANSI

Tingkat Okupansi (%)	Kondisi Pelayanan
100	Sangat baik
80	Baik
60	Sedang
40	Kurang
20	Sangat kurang
0	Tidak ada

Sumber: Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 2010

- C. Ritasi (jumlah perjalanan) (Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 2010):

Jumlah rit diperoleh dari perhitungan rumus:

Jumlah rit = Jumlah bus SO x frekuensi/hari x hari operasi/bulan x bulan operasi/tahun

- D. Jadwal operasional

Penentuan jadwal didasarkan oleh:

- Waktu antara (headway)
- Jumlah armada
- Jam perjalanan dari/ke asal tujuan, serta waktu singgah pada tempat-tempat perhentian.

- E. Waktu tunggu adalah waktu waktu tunggu pengguna bus transit di halte pemberhentian rata-rata 5—10 menit dan maksimum 10-20 menit.
- F. *Load factor (Faktor Muat)* adalah rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut terhadap jumlah kapasitas tempat duduk penumpang yang ada di dalam kendaraan. (Warpani, 1990)

$$Lf = \frac{Jp}{c}$$

Dimana :

Lf: Load Factor (%)

Jp: Banyak penumpang sepanjang satu lintasan rute sekali jalan

c : Kapasitas Kendaraan

1.10.7.3 Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan (BOK) adalah besaran biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Biaya operasional kendaraan (BOK) bergantung dari jumlah dan tipe kendaraan yang memakai jalan yang dinilai termasuk tujuan dari perjalanan tersebut (trip classification). Biaya operasional kendaraan (BOK) dipengaruhi oleh geometri alinemen jalan, yaitu jika melalui jalan dengan banyak rintangan dan jarak yang jauh akan mempengaruhi penggunaan biaya bahan bakar dan perawatan kendaraan, jadi BOK akan dihasilkan lebih tinggi. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) terbagi atas biaya langsung dan tidak langsung: (Saraswati,dkk, 2019).

A. Biaya Langsung

Biaya langsung merupakan biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas:

1) Biaya Tetap

Biaya yang tidak berubah (tetap) walaupun terjadi perubahan terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai ke tingkat tertentu

- Penyusutan

$$\frac{\text{harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{prod. per tahun} \times \text{masa penyusutan}} = \dots \text{ per bus per KM}$$

- Bunga modal kendaraan produktif

- Bunga modal per tahun

$$\frac{\frac{n+1}{2} \times \text{harga kendaraan} \times \text{tingkat bunga per tahun}}{\text{masa penyusutan}} = \dots \text{ per tahun}$$

- Bunga modal per bus – km

$$\frac{\text{bunga modal per tahun}}{\text{produksi bus km per tahun}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Awak bus (supir dan kondektur)

- Gaji dan tunjangan awak bus
- Tunjangan kerja operasi
- Tunjangan sosial

Sehingga biaya per bus-km yaitu

$$\frac{\text{biaya awak bus per tahun}}{\text{prod. bus per km per tahun}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Cuci bus

$$\frac{\text{biaya cuci bus per bulan}}{\text{prod. bus per km per bulan}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- STNK

$$\frac{\text{biaya STNK}}{\text{prod. bus per km per tahun}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Kir

$$\frac{\text{biaya Kir per tahun}}{\text{prod. bus per km per tahun}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Asuransi

- Asuransi kendaraan/tahun
- Asuransi awak bus/tahun

$$\frac{\text{jumlah biaya asuransi per tahun}}{\text{prod. bus per km per tahun}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- AC

- Biaya penyusutan

$$\frac{\text{harga AC}}{\text{masa penyusutan}} = \text{Rp } \dots$$

- Biaya AC per bus per km

$$\frac{\text{biaya AC per tahun}}{\text{prod. bus per km per tahun}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Biaya AC per pnp km

$$\frac{\text{biaya AC per bus km}}{\text{kapasitas pnp per bus}} = \dots \text{ pnp. km}$$

2) Biaya Tidak Tetap

Biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

- Bahan Bakar Minyak (BBM)

$$\frac{\text{pemakaian BBM per bus per hari}}{\text{Km tempuh per hari}} = \dots \text{ bus per km}$$

- Ban per bus-km

$$\frac{\text{jumlah pemakaian ban } \times \text{ harga ban per buah}}{\text{Km daya tahan ban}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Servis Kecil

Biaya servis kecil/bus-km:

$$\frac{\text{biaya servis kecil}}{\text{km periode servis}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Servis Besar

$$\frac{\text{biaya servis besar}}{\text{km periode servis}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Pemeriksaan (general overhaul)

- Biaya Pemeriksaan pertahun

$$\frac{\text{Km per tahun}}{\text{km pemeriksaan}} \times \text{biaya pemeriksaan} = \dots \text{ per tahun}$$

- Biaya pemeriksaan umum per bus per km

$$\frac{\text{biaya pemeriksaan per bus per tahun}}{\text{prod. bus per km per tahun}} = \dots \text{ bus per km}$$

- Penambahan Oli

$$\frac{\text{penambahan oli per hari } \times \text{ harga oli per liter}}{\text{km tempuh per hari}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Suku Cadang dan Bodi
- Retribusi Terminal

B. Biaya Tidak Langsung

Biaya Tidak langsung merupakan biaya yang berkaitan secara tidak langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas:

1) Biaya Tetap

- Biaya pegawai selain awak kendaraan
 - a. Gaji / upah
 - b. Uang lembur
 - c. Tunjangan sosial;

- Tunjangan perawatan kesehatan
- Pakaian dinas
- Asuransi kecelakaan
- Biaya pengelolaan
- Biaya pengelolaan merupakan jumlah biaya dari:
 - Penyusutan bangunan kantor
 - Penyusutan pool dan bengkel
 - Penyusutan inventaris/alat kantor
 - Penyusutan sarana bengkel
 - Biaya administrasi kantor
 - Biaya pemeliharaan kantor
 - Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
 - Biaya listrik dan air
 - Biaya telepon dan telegram
 - Biaya perjalanan dinas awak kendaraan
 - Pajak perusahaan
 - Izin trayek
 - Izin usaha

2) Biaya Tidak Tetap

- Biaya pemasaran
- Biaya lain-lain

1.10.7.4 Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP)

A. *Ability to Pay* (ATP)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa angkutan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna. Besar ATP adalah rasio anggaran untuk untuk transportasi dengan intensitas perjalanan (Tamin, 1999) Besaran ini menunjukkan kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP adalah:

1. Penghasilan keluarga per bulan

Bila pendapatan total keluarga semakin besar, tentunya semakin banyak uang yang dimilikinya sehingga akan semakin besar alokasi biaya transportasi

2. Alokasi biaya transportasi

Semakin besar alokasi biaya transportasi yang disediakan sebuah keluarga, maka secara otomatis akan meningkatkan kemampuan membayar perjalanannya,

3. Intensitas perjalanan

Semakin besar intensitas perjalanan keluarga tentu akan semakin panjang pula jarak (panjang) perjalanan yang ditempuhnya maka akan semakin banyak alokasi dana dari penghasilan keluarga per bulan yang harus disediakan.

4. Jumlah anggota keluarga

Semakin banyak jumlah anggota keluarga tentunya akan semakin banyak intensitas perjalanannya, semakin panjang jarak yang ditempuhnya dan secara otomatis akan semakin banyak alokasi dana dari penghasilan keluarga per bulan yang harus disediakan.

Untuk menganalisis kemampuan membayar dari masyarakat pada dasarnya dilakukan dengan pendekatan travel budget, dengan asumsi bahwa setiap keluarga akan selalu mengalokasikan sebagian dari penghasilannya untuk kebutuhan akan aktivitas pergerakan, baik yang menggunakan kendaraan pribadi maupun yang menggunakan angkutan umum.

Besarnya biaya perjalanan atau tarif merupakan salah satu pertimbangan masyarakat dalam memilih moda angkutan untuk memenuhi kebutuhannya. Jika tarif yang harus dibayar mempunyai proporsi yang besar dari tingkat pendapatannya maka masyarakat akan memilih moda yang lebih murah, tetapi jika tidak ada pilihan lain maka ia akan menggunakan moda tersebut secara terpaksa. Secara eksplisit tampak bahwa pendapatan merupakan faktor yang mempengaruhi daya beli atas jasa pelayanan angkutan umum. Selanjutnya diperhitungkan persentase alokasi dana untuk transportasi untuk setiap keluarga dari total pendapatannya. Setelah dilakukan perhitungan terhadap persentase alokasi biaya transportasi keluarga, maka kemudian diperhitungkan ATP tiap keluarga.

$$ATP \text{ umum} = \frac{It \cdot Pp \cdot Pt}{Tt}$$

Dimana:

I_t : Total pendapatan keluarga per bulan (Rp/Kel/Bulan)

P_p : Persentase pendapatan untuk transportasi pribadi/bulan dari total pendapatan keluarga

P_t : Persentase pendapatan untuk transportasi publik keluarga/bulan

T_t : Total panjang perjalanan keluarga per bulan per trip (trip/kel/bulan)

B. *Willingness to Pay* (WTP)

Willingness To Pay (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada perspektif pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut (Tamin, 1999). Dalam permasalahan transportasi WTP dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah:

1. Produk yang ditawarkan/disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi. Semakin banyak jumlah armada angkutan yang melayani tentunya lebih menguntungkan pihak pengguna.
2. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan. Dengan produksi jasa angkutan yang besar, maka tingkat kualitas pelayanan akan lebih baik, dengan demikian dapat dilihat pengguna tidak berdesak-desakkan dengan kondisi tersebut tentunya konsumen dapat membayar yang lebih besar.
3. Utilitas atau maksud pengguna terhadap angkutan tersebut. Jika manfaat yang dirasakan konsumen semakin besar terhadap suatu pelayanan transportasi yang dirasakannya tentunya semakin besar pula kemauan membayar terhadap tarif yang berlaku, demikian sebaliknya jika manfaat yang dirasakan konsumen rendah maka konsumen akan enggan untuk menggunakannya, sehingga kemauan membayarnya pun akan semakin rendah.
4. Bila seseorang mempunyai penghasilan yang besar maka tentunya kemauan membayar tarif perjalanannya semakin besar hal ini disebabkan oleh alokasi biaya perjalanannya lebih besar, sehingga akan memberikan kemampuan dan kemauan membayar tarif perjalanannya semakin besar.

$$MWTP = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n WTP_i$$

Dimana:

MWTP : Rata-rata WTP

WTP_i : Nilai WTP maksimum responden ke-i

n : Ukuran sampel

1.10.7.5 Analisis Importance Performance Analysis (IPA)

Metode ini mengaitkan antara tingkat kepentingan (Importance) suatu atribut yang dimiliki obyek tertentu dengan kenyataan atau kinerja (performance) yang dirasakan oleh pengguna. Importance Performance Analysis juga digunakan untuk melihat sejauh mana tingkat kepuasan pengguna serta harapan pengguna terhadap tingkat layanan Bus Trans Musi. Metode ini merupakan suatu teknik pengukuran atribut atau indikator dari tingkat kepentingan dan kinerja layanan yang berguna untuk mengetahui pengembangan program layanan yang diberikan secara efektif terhadap pada pengguna jasa (konsumen).

Hasil dari penilaian tingkat kepentingan dan hasil penilaian tingkat kinerja akan diperoleh suatu perhitungan mengenai tingkat kesesuaian antara tingkat kepentingan dan tingkat kinerja oleh penyedia jasa. Tingkat kesesuaian merupakan hasil perbandingan antara bobot skor kinerja dengan bobot skor kepentingan, sehingga tingkat kesesuaian inilah yang akan menentukan skala prioritas yang akan dipakai dalam penanganan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan konsumen. Rumus untuk mengetahui tingkat kesesuaian adalah sebagai berikut; (John Martila and John C. James yang dikutip oleh J. Supranto, 2006).

$$TKi = \frac{Xi}{Yi} \times 100\%$$

Dengan :

TK_i = Tingkat Kesesuaian Responden

X_i = Skor Penilaian Kinerja

Y_i = Skor Penilaian Kepentingan

Nilai dari tingkat kepentingan dan tingkat kinerja untuk setiap item dari atribut/ penilaian indikator dapat dihitung dengan rumus berikut;

a. Perhitungan tingkat kinerja :

$$\bar{X}_i = \frac{\sum_{i=1}^k x_i}{n}$$

b. Perhitungan tingkat kepentingan

$$\bar{Y}_i = \frac{\sum_{i=1}^k y_i}{n}$$

Dengan:

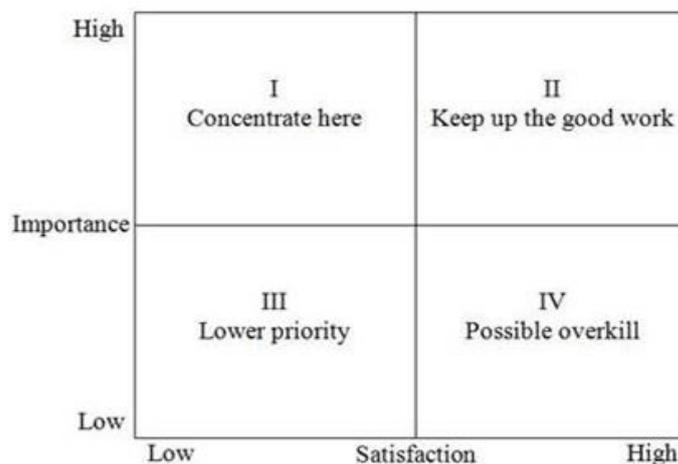
\bar{X}_i adalah bobot skor rata-rata tingkat kepuasan/kinerja item ke-i

\bar{Y}_i adalah bobot skor rata-rata tingkat kepentingan item ke-i

n adalah jumlah responden

Hubungan antara tingkat kepuasan/kinerja dan tingkat kepentingan ditentukan dengan menggunakan diagram kartesius. Diagram kartesius merupakan suatu bangun yang dibagi atas empat bagian yang dibatasi oleh dua buah garis yang berpotongan tegak lurus pada titik-titik (x, y) , dimana x adalah rata-rata dari rata-rata skor tingkat kinerja atau kepuasan konsumen seluruh faktor atau atribut dan y merupakan rata-rata dari rata-rata skor tingkat kepentingan seluruh faktor yang mempengaruhi kepuasan konsumen.

Untuk menginterpretasikan grafik IPA, maka grafik IPA dibagi menjadi empat buah kuadran berdasarkan hasil pengukuran importance performance sebagaimana terlihat pada Gambar



Sumber: John Martila and John C. James yang dikutip oleh J. Supranto, 2006

GAMBAR 1. 3
DIAGRAM KARTESIUS KUADRAN IPA (IMPORTANCE PERFORMANCE ANALYSIS)

Diagram kartesius Importance Performance Analysis (IPA) di atas terdiri dari empat kuadran, yaitu:

- a. Kuadran I, menunjukkan bahwa atribut-atribut/ indikator yang ada sangat penting bagi konsumen, akan tetapi pihak dari pengelola belum melaksanakan sesuai dengan keinginan konsumen, sehingga menimbulkan rasa tidak puas.
- b. Kuadran II, menunjukkan bahwa atribut-atribut/ indikator yang ada dianggap penting oleh konsumen dan juga kinerja yang ada telah dilaksanakan dengan baik dan dapat memuaskan pelanggan.
- a. Kuadran III, menunjukkan bahwa atribut-atribut yang memang dianggap oleh konsumen kurang penting dan kurang puas dimana kinerja pelayanan yang ada di anggap biasa saja.
- b. Kuadran IV, menunjukkan bahwa atribut-atribut yang dianggap kurang penting, tetapi kinerja yang ada dijalankan dengan sangat baik oleh pengelola atau sangat memuaskan.

Untuk menentukan dan menghitung pembobotan serta menentukan posisi pada diagram kartesius Importance Performance Analysis menggunakan skala linkert. Skala ini digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan perspektif pengguna dari Bus Trans Musi tentang tingkat layanan yang diberikan. Berikut bobot penilaian pada skala linkert:

- b. Penilaian pada tingkat kepentingan pelayanan terhadap pengguna Bus Trans Musi adalah sebagai berikut:
 - SP : Sangat Penting (bobot 5)
 - P : Penting (bobot 4)
 - CP: Cukup Penting (bobot 3)
 - KP: Kurang Penting (bobot 2)
 - TP: Tidak Penting (bobot 1)
- c. Penilaian terhadap tingkat kinerja/kepuasan pelayanan terhadap pengguna Bus Trans Musi adalah sebagai berikut:
 - SB : Sangat Baik (bobot 5)
 - B : Baik (bobot 4)
 - CB: Cukup Baik (bobot 3)
 - KB: Kurang Baik (bobot 2)
 - TB: Tidak Baik (bobot 1)

Dalam analisis IPA digunakan beberapa atribut untuk menentukan nilai standar pelayanan minimal. Atribut yang digunakan bersumber dari jurnal yang dibuat oleh Jason Cao and Xiaoshu Cao dalam sebuah jurnal yang berjudul *Comparing Importance Analysis and Three Factor Theory in Assessing Rider Satisfaction with Transit*. Berdasarkan dari sumber jurnal tersebut diperoleh atribut pelayanan jasa yang digunakan dalam penyebaran kuesioner IPA terhadap Bus Transit yang ada di Kota Palembang. Berikut merupakan atribut pelayanan jasa yang akan digunakan dalam penelitian ini;

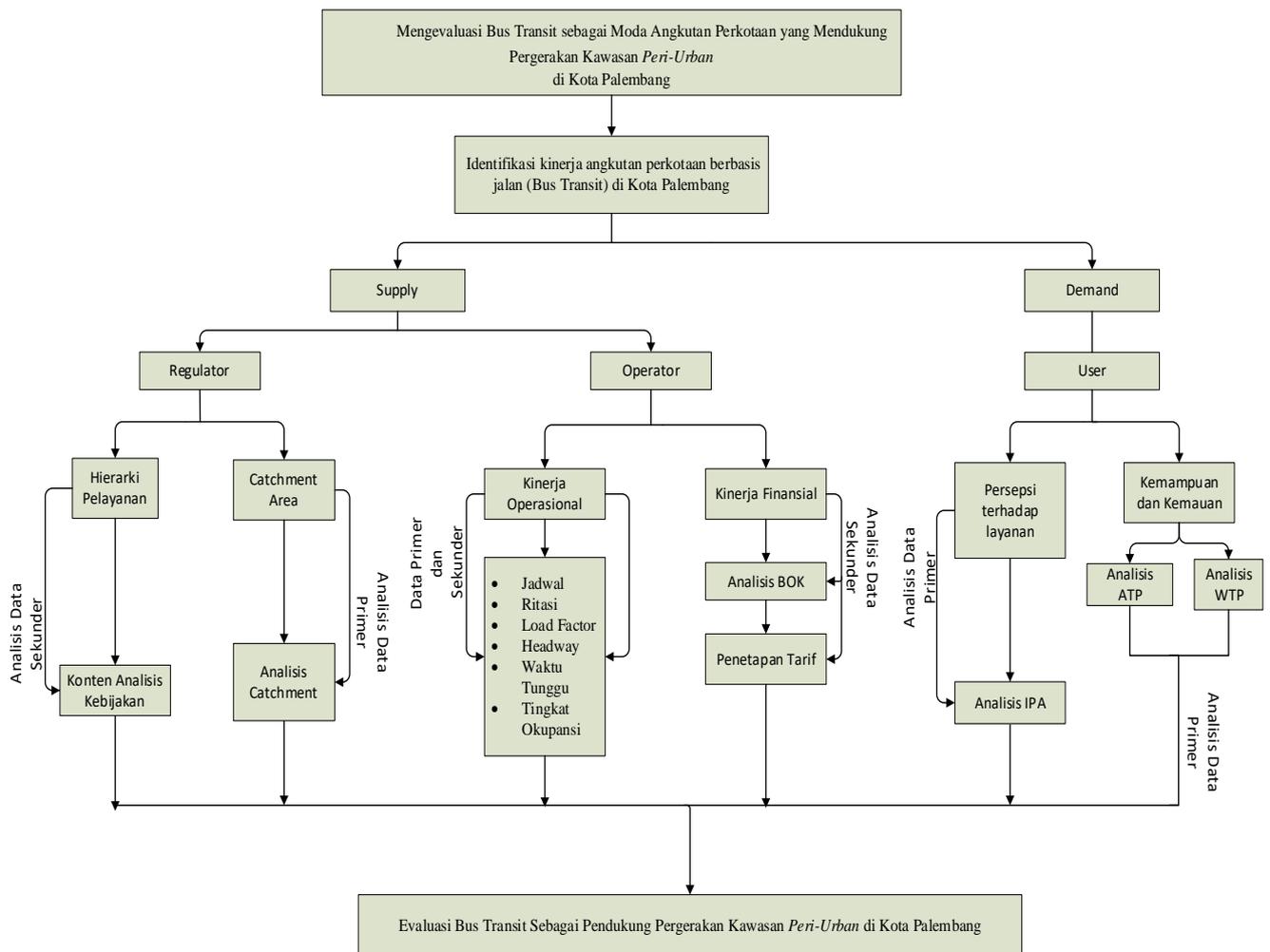
TABEL I. 5
ATRIBUT PELAYANAN ANALISIS IPA

No	Dimensi	Atribut
1	Keamanan & Kenyamanan (KK)	Keamanan saat didalam Bus (KK1)
2		Kenyamanan saat didalam Bus (KK2)
3		Keamanan saat menunggu di halte/pemberhentian (KK3)
4		Kenyamanan saat menunggu di halte/perhentian (KK4)
5		Kenyamanan terhadap layanan yang ada (KK5)
6	Reliability (R)	Kemudahan layanan dalam penggunaan moda Bus Transit (R1)
7		Tingkat pelayanan terhadap pelanggan/pengguna Bus Transit (R2)
8		Tingkat efektivitas waktu pelayanan (R3)
9		Keandalan (Reliability) layanan atau kemampuan dalam penyediaan layanan yang ada (R4)
10		Tingkat efektivitas frekuensi (jumlah) pelayanan (R5)
11	Keterjangkauan (KJ)	Biaya Perjalanan (Penerapan Sistem Pembayaran Digital; E-Money)* (KJ1)
12		Efisiensi waktu tempuh dari tiap rute yang ada (KJ2)
13		Penilaian terhadap moda transportasi lain (Angkot, Bus Kota, LRT, dll) (KJ3)

Sumber: Jason Cao and Xiaoshu Cao, *Comparing Importance Analysis and Three Factor Theory in Assessing Rider Satisfaction with Transit*. 2021

1.10.8 Kerangka Metoda Analisis

Kerangka metoda analisis adalah perumusan metoda analisis apa saja yang digunakan hingga output penelitian. Kerangka metoda analisis dari penelitian ini bisa dilihat pada gambar berikut



Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2020

GAMBAR 1. 4
KERANGKA METODA ANALISIS

1.11 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi uraian mengenai studi yang dilakukan mencakup latar belakang, rumusan masalah, urgensi penelitian, ruang lingkup studi, serta sistematika penulisan hasil studi.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi kajian literatur serta teori-teori dasar yang relevan yang dapat mendukung topik penelitian yang nantinya akan menjadi dasar dalam pembahasan pada penelitian ini. Adapun hal-hal yang akan dibahas pada bab ini yakni tinjauan teori mengenai transportasi, angkutan umum, Bus Rapid Transit (BRT), Bus Transit, Operator, Regulator, dan User.

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum wilayah studi baik dari segi fisik, sosial, kependudukan serta gambaran umum transportasi yang ada pada wilayah studi.

BAB IV ANALISIS

Bab ini secara umum menjelaskan tentang hasil analisis yang telah dilakukan terkait dengan kinerja pelayanan dan finansial yang dikaitkan dengan standar dan parameter ideal Bus Transit berdasar pada tiga (3) perspektif, yaitu *regulator*, *operator*, dan *user* dari Bus Transit yang diteliti dalam penelitian ini..

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Secara umum pada bab ini akan membahas mengenai kesimpulan dan rekomendasi dari temuan penelitian serta hasil evaluasi yang telah didapatkan untuk menjadi masukan serta arahan dalam pengembangan moda angkutan Bus Transit.

Halaman ini sengaja dikosongkan