

KAJIAN EFEKTIFITAS PELAYANAN BUS KAMPUS DI IPB DRAMAGA (Studi Kasus: Koridor 01, 03, dan 04)

Oke Riswanto

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Ibn Khaldun Bogor

E-mail: oriswanto@gmail.com

ABSTRAK

Kampus Institut Pertanian Bogor (IPB) yang berada di Dramaga sedang mencanangkan *Green Campus*, rektor mengeluarkan kebijakan berupa SK Rektor IPB Nomor 205/IT3/LK/2015 tentang pelaksanaan gerakan *green campus* 2020 di lingkungan IPB yang salah satunya adalah *green transportation*. Moda utama transportasi dalam kampus sesuai prioritasnya ialah berjalan kaki, bersepeda, bus kampus, dan mobil listrik. Bus kampus sendiri merupakan salah satu sarana transportasi untuk menunjang aktivitas warga kampus. Tujuan penelitian mengetahui kinerja bus kampus di IPB Dramaga pada tahun 2018 dan menganalisa dan menghitung efektifitas kinerja bus kampus di IPB Dramaga dalam memenuhi standar pelayanan minimum angkutan umum. Bus IPB beroperasi pada pukul 06.00 hingga pukul 18.00 dengan jumlah armada sebanyak 7 armada bus. Pelayanan bus kampus IPB hingga saat ini dibagi menjadi 3 koridor yaitu Koridor 1 sepanjang 1.8 km dengan Rute Koridor dari GWW menuju FKH via Asrama Puttri, Koridor 3 sepanjang 1.5 km dengan Rute Koridor dari GWW menuju FKH via LSI/Perpustakaan, dan Koridor 4 sepanjang 1.2 km dengan Rute Koridor dari GWW menuju FKH via Rektorat. Pelayanan jasa angkutan bus kampus di IPB dikenakan biaya jasa sebesar 1000 rupiah pada setiap pemakaian jasa. Aspek yang ditinjau mengacu kepada Standar Pelayanan yang telah diatur oleh Negara tersebut ditetapkan di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 141 paragraf 2 tentang Standar Pelayanan Angkutan Orang. Adapun penjelasan selengkapnya tentang Standar Pelayanan tersebut terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Kata-kata kunci: Bus kampus; standar pelayanan; *green transportation*.

ABSTRACT

The Bogor Institute of Agriculture (IPB) campus in Dramaga is launching the Green Campus, the chancellor issued a policy in the form of IPB Rector's Decree Number 205 / IT3 / LK / 2015 regarding the implementation of the green campus movement in IPB 2020, one of which is green transportation. on campus according to its priorities are walking, cycling, campus buses, and electric cars. The campus bus itself is one of the means of transportation to support campus activities. The purpose of the research is to know the performance of campus buses in IPB Dramaga in 2018 and analyze and calculate the effectiveness of campus bus performance in Dramaga's IPB in meeting the minimum service standards of public transport. The IPB bus operates from 6:00 to 18:00 with a total fleet of 7 bus fleets. The IPB campus bus service is currently divided into 3 corridors, namely 1.8 km along Corridor 1 with the Corridor Route from GWW to FKH via Puttri Boarding, Corridor 3 along 1.5 km with Corridor Route from GWW to FKH via LSI / Library, and Corridor 4 along 1.2 km with the Corridor Route from GWW to FKH via the Rector. Campus bus transportation services at IPB are subject to a service fee of 1000 rupiah for each service use. Aspects that are reviewed refer to the Service Standards that have been regulated by the State stipulated in the Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation in article 141 paragraph 2 concerning the Standard of People's Transport Services. The full explanation of the Service Standards is contained in the Minister of Transportation Regulation of the Republic of Indonesia Number PM 29 of 2015 concerning Amendments to the Minister of Transportation Regulation Number PM 98 of 2013 concerning Minimum Service Standards for People with Public Vehicles in Routes.

Key words: *Campus bus; service standard; green transportation.*

PENDAHULUAN

Bus kampus merupakan salah satu sarana transportasi untuk menunjang aktivitas warga kampus, yang mengantarkan warga kampus dari gedung satu ke gedung lainnya. Selain untuk mendukung program *green*

transportation, moda transportasi berperan dalam mendukung warga kampus untuk mencapai tempat tujuan tepat pada waktunya atau sesuai dengan jadwal keberangkatan yang terdapat di setiap halte. Waktu sangatlah

penting terutama bagi warga kampus yang akan menjalani aktivitas perkuliahan, sehingga waktu tempuh dari halte menuju gedung perkuliahan harus sesuai dengan jadwal yang ditentukan, agar warga kampus dapat memperkirakan waktu tempuh dari halte ke tempat tujuan. Waktu Tempuh adalah lama waktu yang terpakai dalam perjalanan untuk menempuh suatu jarak tertentu.

Kampus Institut Pertanian Bogor (IPB) pada tahun 2020 mencanangkan *Green Campus*, rektor mengeluarkan kebijakan berupa SK Rektor IPB Nomor 205/IT3/LK/2015 tentang pelaksanaan gerakan *green campus* 2020 di lingkungan IPB. Sebuah kampus hijau yang merupakan komunitas pendidikan tinggi yang meningkatkan efisiensi energi, konservasi sumber daya dan meningkatkan kualitas lingkungan dengan mendidik untuk menciptakan hidup sehat dan lingkungan belajar yang kondusif secara berkelanjutan, untuk mencapai tujuan tersebut, gerakan *Green Campus* di IPB akan diimplementasikan melalui 4 elemen, yang salah satunya adalah *green transportation*. Moda utama transportasi dalam kampus sesuai prioritasnya ialah berjalan kaki, bersepeda, bus kampus, dan mobil listrik (Syaiful, 2005; Syaiful, 2012; Syaiful, 2015; Ngadimo dan Syaiful, 2014).

Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Mengetahui kinerja bus kampus di IPB Dramaga pada tahun 2018
- Menganalisa dan menghitung efektifitas kinerja bus kampus di IPB Dramaga dalam memenuhi standar pelayanan minimum angkutan umum dalam trayek.

Batasan penelitian

Batasan masalah untuk studi kasus efektifitas pelayanan bus kampus di IPB Dramaga adalah mengevaluasi kinerja bus kampus di IPB Dramaga yang melayani koridor 01, koridor 03, dan koridor 04, dengan aspek yang ditinjau mengacu kepada Standar Pelayanan yang telah diatur oleh Negara tersebut ditetapkan di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 141 paragraf 2 tentang Standar Pelayanan Angkutan Orang. Adapun penjelasan selengkapnya tentang Standar Pelayanan tersebut terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar

Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, standar yang digunakan adalah Standar Pelayanan Minimal Angkutan Perkotaan.

Jaringan Transportasi

Sistem transportasi adalah untuk menggerakkan lalu lintas dari suatu tempat ke tempat lain. Seorang penumpang bermaksud untuk pergi dari suatu tempat yakni suatu asal ke tempat yang lain, yakni suatu tujuan; sama halnya dengan angkutan barang. Karena pelayanan transportasi tidak selalu ada di setiap tempat dari jenis dan kualitas yang sama, maka penting untuk diikuti sertakan dalam setiap analisis karakteristik lokalisasi prasarana yang menetap dari sistem tersebut yaitu terminal, ruas jalan dan persimpangan jalan. Ini dilakukan dengan menggunakan konsep jaringan.

Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan (*travel time*) adalah waktu total diperlukan untuk melewati suatu panjang jalan tertentu, termasuk waktu-berhenti dan tundaan pada simpang. Waktu perjalanan tidak termasuk berhenti untuk istirahat atau perbaikan kendaraan (MKJI, 1997; Dian Anggraini dan Syaiful, 2013).

Waktu Perjalanan merupakan ukuran kinerja sistem yang penting dalam bidang transportasi. Sebenarnya waktu perjalanan yang masing-masing dibutuhkan pengguna jalan untuk melintasi ruas jalan dipengaruhi oleh banyak faktor seperti volume lalu lintas, kondisi cuaca, perilaku pengendara dan karakteristik kendaraan. Estimasi waktu perjalanan merupakan proses perhitungan rata-rata pengguna jalan sewaktu berdasarkan pada kondisi lalu lintas.

Kecepatan

Kecepatan adalah tingkat pergerakan lalu-lintas atau kendaraan tertentu yang sering dinyatakan dalam kilometer per jam. Terdapat dua kategori kecepatan rata-rata. Yang pertama adalah kecepatan waktu rata-rata yaitu rata-rata dari sejumlah kecepatan pada lokasi tertentu. Yang kedua adalah kecepatan ruang rata-rata atau kecepatan perjalanan yang mencakup waktu perjalanan dan hambatan. Kecepatan ruang rata-rata dihitung berdasarkan jarak perjalanan dibagi waktu perjalanan pada jalan tertentu. Kecepatan merupakan besaran jarak yang ditempuh oleh suatu kendaraan yang dibagi waktu tempuh (km/jam). Semakin cepat kecepatan yang dapat disediakan suatu sistem, maka semakin

singkat waktu yang diperlukan untuk mencapai tempat tujuan.

Angkutan

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Sedangkan angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek.

Standar Pelayanan Angkutan Umum

Pelayanan yang efektif dapat diukur dengan mengacu pada standar pelayanan yang diatur oleh negara secara sah dalam suatu Undang-Undang agar dapat dilaksanakan oleh aparaturnegara dalam penyelenggaraan pelayanan publik yang baik dan nyaman. Standar Pelayanan untuk Angkutan Umum yang telah diatur oleh Negara tersebut ditetapkan di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 141 paragraf 2 tentang Standar Pelayanan Angkutan Orang. Adapun uraian selengkapnya tentang Standar Pelayanan tersebut terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Dijelaskan dalam Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang tersebut terdapat beberapa penjelasan dari jenis pelayanan yang dicantumkan dalam Standar yang dikeluarkan oleh Pemerintah, yaitu sebagai berikut:

Keamanan

1) Identitas kendaraan

Nomor kendaraan dan nama trayek berupa stiker yang ditempel pada bagian depan dan belakang kendaraan.

2) Identitas awak kendaraan

a. Bagi Pengemudi

- mengenakan pakaian seragam dan dilengkapi dengan identitas nama pengemudi dan perusahaan;

- menempatkan papanj kartu identitas nama pengemudi, nomor induk pengemudi dan nama perusahaan di ruang pengemudi.

b. Bagi Kondektur, mengenakan pakaian seragam dan dilengkapi dengan identitas nama kondektur dan perusahaan.

3) Lampu kendaraan

Berfungsi sebagai sumber cahaya di dalam mobil bus untuk memberikan keamanan bagi pengguna jasa.

4) Kaca film

Lapisan pada kaca kendaraan guna mengurangi cahaya matahari secara langsung.

5) Lampu isyarat tanda bahaya

Lampu sebagai pemberi informasi adanya keadaan bahaya di dalam kendaraan.

B. Keselamatan

1) Awak kendaraan

- Standar Operasional Prosedur (SOP) pengoperasian kendaraan

Pengemudi Wajib:

a. mengutamakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.

b. mengangkut penumpang yang memiliki tiket atau membayar sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan.

c. mengangkut penumpang dengan tidak melebihi kapasitas yang ditentukan.

d. memindahkan penumpang dalam perjalanan ke kendaraan lain yang sejenis dalam trayek yang sama tanpa dipungut biaya tambahan jika kendaraan mogok, rusak, kecelakaan, atau atas perintah petugas.

e. menggunakan lajur jalan yang telah ditentukan atau menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah

f. menaikkan dan/atau menurunkan penumpang ditempat yang ditentukan.

g. menutup pintu selama kendaraan berjalan

h. mematuhi batas kecepatan paling tinggi untuk angkutan umum, dan

i. melayani lintas sesuai izin trayek yang diberikan

- Kompetensi

Pengemudi memiliki pengetahuan, keterampilan, dan perilaku sebagai berikut:

a. pengetahuan tentang rute yang dilayani, tata cara mengangkut orang, dan tata cara berlalu-lintas

- b. keterampilan mengemudi kendaraan sesuai dengan jenis kendaraan
- c. sikap dan perilaku yang baik, hormat dan ramah terhadap penumpang.
- Kondisi Fisik
- a. badan dalam keadaan sehat mental dan fisik serta tidak dalam pengaruh narkoba dan alkohol.
- b. pengemudi wajib istirahat paling lama 15 (lima belas) menit setelah mengemudikan kendaraan selama 2 (dua) jam berturut-turut.
- 2) Sarana
- a. Peralatan keselamatan.
Fasilitas keselamatan dalam keadaan darurat, dipasang ditempat yang mudah dicapai dan dilengkapi dengan keterangan tata cara penggunaan berbentuk stiker, paling sedikit meliputi;
- alat pemecah kaca
 - alat pemadam api ringan, dan
 - alat penerangan
- b. Fasilitas kesehatan
fasilitas kesehatan yang digunakan untuk penanganan darurat kecelakaan dalam mobil bus, berupa perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K).
- c. Informasi tanggap darurat
Informasi dalam keadaan darurat berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan ditempel pada tempat yang strategis dan mudah terlihat di dalam kendaraan.
- d. Fasilitas pegangan penumpang berdiri
Fasilitas pegangan (*handgrip*) bagi penumpang berdiri untuk bus sedang dan bus besar.
- e. Pintu masuk dan atau keluar penumpang
Pintu masuk dan atau keluar penumpang harus tertutup pada saat kendaraan berjalan.
- f. Ban
Ban depan tidak diperbolehkan menggunakan ban vulkanisir.
- g. Rel korden (gorden) di jendela
Posisi rel gorden yang terpasang tidak mengganggu evakuasi apabila terjadi keadaan darurat (pada saat kaca harus dipecahkan).
- h. Alat pembatas kecepatan
Alat pembatas kecepatan yang dipasang pada kendaraan angkutan umum
- i. Pintu keluar masuk pengemudi, sekurang-kurangnya untuk bus sedang
Untuk mesin bus yang berada di belakang tidak ada pintu pengemudi. Untuk mesin di depan, pintu hanya boleh digunakan teknisi.
- j. Kelistrikan untuk audio visual yang memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI)
Kabel listrik untuk fasilitas penunjang
- k. Sabuk keselamatan
Sabuk keselamatan minimal 2 (dua) titik (jangkar) pada semua tempat duduk.
- 3) Prasarana
Fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (*pool*)
Befungsi sebagai tempat peristirahatan kendaraan, dan juga tempat pemeliharaan dan perbaikan kendaraan.
- C. Kenyamanan
- 1) Daya angkut
Kendaraan beroperasi mengangkut penumpang sesuai daya angkut yang diizinkan.
- 2) Fasilitas pengatur suhu ruangan
Fasilitas yang dipersyaratkan untuk mewujudkan kondisi ruangan penumpang kendaraan.
- 3) Fasilitas kebersihan
Berupa tempat sampah.
- 4) Larangan merokok
Berupa stiker dan dengan gambar dan/atau tulisan "Dilarang Merokok".
- D. Keterjangkauan
- 1) Tarif
Biaya yang dikenakan pada pengguna jasa untuk satu kali perjalanan. Untuk kelas Non Ekonomi, harga tiket sesuai dengan pelayanan. Untuk kelas Ekonomi, dapat diberikan dengan subsidi.
- E. Kesetaraan
- 1) Tempat duduk prioritas
Tempat duduk di mobil bus yang diperuntukkan bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak dan wanita hamil.
- 2) Ruang tempat kursi roda
Ruang yang dikhususkan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda.
- F. Keteraturan
- 1) Informasi pelayanan
Informasi yang berisi:
- a. Keberangkatan
 - b. Kedatangan
 - c. Tarif
 - d. Trayek yang dilayani
- 2) Waktu berhenti di halte
Waktu yang diperlukan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- 3) *Headway*
Jarak antar kendaraan.
- 4) Kinerja operasional
- a. Memberikan kepastian besarnya suplai pelayanan pada rute yang ditetapkan.
 - b. Agar kendaraan beroperasi dengan biaya ekonomis dan efisien.

Untuk mengukur setiap kategori dalam Standar Pelayanan Angkutan Umum yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek penulis menggunakan skala Likert, dengan Skala Likert, variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel.

Skala Likert adalah skala yang digunakan untuk mengukur persepsi, sikap atau pendapat seseorang atau kelompok mengenai sebuah peristiwa atau fenomena sosial, berdasarkan definisi operasional yang telah ditetapkan oleh peneliti. Skala ini merupakan suatu skala psikometrik yang biasa diaplikasikan dalam angket dan paling sering digunakan untuk riset yang berupa survei, termasuk dalam penelitian survei deskriptif.

Bus Kampus IPB Dramaga

Bus kampus di IPB mulai diterapkan sesuai SK Rektor IPB Nomor 241/IT3/LK/2015 pada tanggal 29 September 2015 tentang *Green* Transportasi kampus. Dan dimulai dengan pengelolaan kendaraan transportasi kampus. IPB memiliki tujuh unit bus kampus dengan bahan bakar gas yang merupakan hibah dari PT Sinar Mas. Program *Green Transportation* khususnya bus kampus yang beroperasi ditiga koridor.

Bus IPB beroperasi pada pukul 06.00 hingga pukul 18.00 dengan jumlah armada sebanyak 7 armada bus. Pelayanan bus kampus IPB hingga saat ini dibagi menjadi 3 koridor yaitu Koridor 01 dengan Rute Koridor dari GWW menuju FKH via Asrama Putri, Koridor 03 dengan Rute Koridor dari GWW menuju FKH via LSI/Perpustakaan, dan Koridor 04 dengan Rute Koridor dari GWW menuju FKH via Rektorat. Pelayanan jasa angkutan bus kampus di IPB dikenakan biaya jasa sebesar 1000 rupiah pada setiap pemakaian jasa.



Gambar 1 Bus Kampus

METODE PENELITIAN

Tempat dan Waktu Penelitian

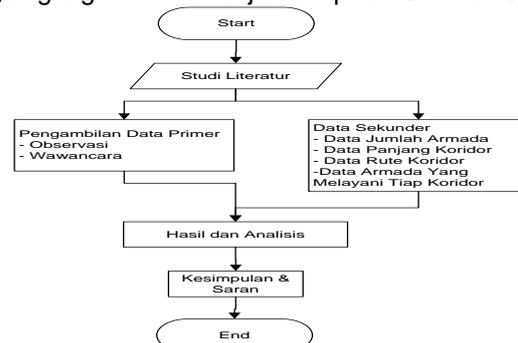
Waktu penelitian ini dimulai pada minggu keempat bulan Maret 2018 dan diperkirakan selesai pada minggu keempat bulan Juli 2018. Pengambilan data dilakukan selama 2 hari, dengan menggunakan beberapa metode pengambilan data untuk mendapatkan perbandingan data. Tempat penelitian bertempat di Kampus IPB Dramaga Bogor yaitu di koridor yang dilayani oleh bus kampus terdiri dari koridor 01, koridor 03, dan koridor 04. Peta lokasi ditunjukkan pada Gambar 2.



Gambar 2 Peta Lokasi

Bagan Alir Penelitian

Dalam kegiatan Analisis Kinerja Bus Kampus di IPB Dramaga ini, metode analisis yang digunakan ditunjukkan pada Gambar 3.



Gambar 3. Bagan Alir Penelitian

HASIL DAN BAHASAAN

Inventarisasi Bus Kampus

Jumlah Armada

Pelayanan bus dalam kampus terbagi dalam tiga koridor dan pada kondisi normal memiliki delapan armada bus. Bus akan datang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dan berhenti hanya di halte-halte yang telah disediakan. Saat ini pelayanan dengan bus hanya sebanyak 7 unit untuk melayani tiga koridor, satu unit bus digunakan sebagai cadangan bila ada kerusakan pada tujuh unit bus operasional.

Tabel 2. Jumlah Armada Bus Kampus IPB Dramaga

| Koridor | Rute yang dilalui | Jumlah halte yang dilalui | Jenis Kendaraan | Jumlah Armada |
|---------|---|---------------------------|-----------------|---------------|
| 01 | GWW menuju FKH melalui Astri | 12 | Bus Kecil | 4 |
| 03 | GWW menuju FKH melalui LSI/Perpustakaan | 8 | Bus Kecil | 2 |
| 04 | GWW menuju FKH melalui Rektorat | 6 | Bus Kecil | 1 |
| JUMLAH | | 26 | JUMLAH | 7 |

Panjang Koridor

Panjang koridor yang dilayani bus kampus berdasarkan data dari PT. BLST ditunjukkan pada Tabel 3.

Tabel 3. Panjang Koridor Bus Kampus IPB Dramaga

| Koridor | Rute yang dilalui | Panjang Koridor (KM) |
|---------|---|----------------------|
| 01 | GWW menuju FKH melalui Astri | 1.79 |
| 03 | GWW menuju FKH melalui LSI/Perpustakaan | 1.53 |
| 04 | GWW menuju FKH melalui Rektorat | 1.19 |
| JUMLAH | | 4.51 |

Kinerja Bus Kampus IPB Dramaga Tahun 2018

Keamanan

Tabel 4. Standar Keamanan Kendaraan Pada Bus Kampus IPB Dramaga

| No | Perssepsi | Responden | Skor | Total Skor |
|-------|-------------------|-----------|-------|------------|
| 1 | Sangat Baik | 23 | 5 | 115 |
| 2 | Baik | 29 | 4 | 116 |
| 3 | Cukup Baik | 16 | 3 | 48 |
| 4 | Tidak Baik | 5 | 2 | 10 |
| 5 | Sangat Tidak Baik | 2 | 1 | 2 |
| Total | | 75 | | 291 |
| Hasil | | | 77.6% | |

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan dari 75 responden, pada indikator keamanan ini mendapatkan persentase skor jawaban sebesar 77.6%. Sehingga dapat dikatakan bahwa pelayanan angkutan bus kampus IPB Dramaga telah menerapkan standar keamanan, seperti adanya nomor kendaraan, pengemudi maupun kernet angkutan bus kampus IPB Dramaga mengenakan pakaian seragam dan dilengkapi dengan identitas nama, dan pada semua angkutan bus kampus IPB Dramaga telah terdapat lapisan pada kaca yang berfungsi untuk mengurangi cahaya matahari secara langsung

Keselamatan

Tabel 5. Standar Keselamatan Pada Bus Kampus IPB Dramaga

| No | Perssepsi | Responden | Skor | Total Skor |
|-------|-------------------|-----------|--------|------------|
| 1 | Sangat Baik | 12 | 5 | 60 |
| 2 | Baik | 28 | 4 | 112 |
| 3 | Cukup Baik | 26 | 3 | 78 |
| 4 | Tidak Baik | 6 | 2 | 12 |
| 5 | Sangat Tidak Baik | 3 | 1 | 3 |
| Total | | 75 | | 265 |
| Hasil | | | 70.67% | |

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan dari 75 responden, pada indikator keselamatan ini mendapatkan persentase skor jawaban sebesar 70.67%. Sehingga dapat dikatakan bahwa pelayanan angkutan bus kampus IPB Dramaga telah menerapkan standar keselamatan, seperti pengemudi tertib dalam berlalu-lintas, menutup pintu selama kendaraan berjalan, mengetahui rute yang dilayani, bersikap baik kepada penumpang,

dan telah menyediakan beberapa fasilitas keselamatan.

Kenyamanan

Tabel 6. Standar Kenyamanan Pada Bus Kampus di IPB Dramaga

| No | Perssepsi | Responden | Skor | Total Skor |
|-------|-------------------|-----------|-------|------------|
| 1 | Sangat Baik | 16 | 5 | 80 |
| 2 | Baik | 30 | 4 | 120 |
| 3 | Cukup Baik | 22 | 3 | 66 |
| 4 | Tidak Baik | 6 | 2 | 12 |
| 5 | Sangat Tidak Baik | 1 | 1 | 1 |
| Total | | 75 | | 279 |
| Hasil | | | 74.4% | |

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan dari 75 responden, pada indikator kenyamanan ini mendapatkan skor jawaban sebesar 74.4%. Sehingga dapat dikatakan bahwa pelayanan angkutan bus kampus IPB Dramaga sudah berjalan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015.

Keterjangkauan

Tabel 7. Standar Keterjangkauan Bus Kampus IPB Dramaga

| No | Perssepsi | Responden | Skor | Total Skor |
|-------|-------------------|-----------|--------|------------|
| 1 | Sangat Baik | 16 | 5 | 75 |
| 2 | Baik | 30 | 4 | 148 |
| 3 | Cukup Baik | 22 | 3 | 54 |
| 4 | Tidak Baik | 6 | 2 | 8 |
| 5 | Sangat Tidak Baik | 1 | 1 | 1 |
| Total | | 75 | | 286 |
| Hasil | | | 76.27% | |

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan dari 75 responden, pada indikator keterjangkauan ini mendapatkan persentase skor jawaban sebesar 76.27%. Sehingga dapat dikatakan bahwa pelayanan angkutan bus kampus IPB Dramaga sudah berjalan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015. Hal ini dapat diketahui bahwa pihak pengelola yaitu PT. BLST menerapkan harga sebesar Rp. 1000,- untuk satu kali jalan di setiap koridor.

Kesetaraan

Tabel 8. Standar Kesetaraan Pada Bus Kampus IPB Dramaga

| No | Perssepsi | Responden | Skor | Total Skor |
|-------|-------------------|-----------|--------|------------|
| 1 | Sangat Baik | 0 | 5 | 0 |
| 2 | Baik | 0 | 4 | 0 |
| 3 | Cukup Baik | 11 | 3 | 33 |
| 4 | Tidak Baik | 43 | 2 | 86 |
| 5 | Sangat Tidak Baik | 21 | 1 | 21 |
| Total | | 75 | | 140 |
| Hasil | | | 37.33% | |

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan dari 75 responden, pada indikator kesetaraan

ini mendapatkan persentase skor jawaban sebesar 37.33% yaitu nilai terendah dari semua indikator yang di teliti. Sehingga dapat dikatakan bahwa pelayanan angkutan bus kampus IPB Dramaga belum sepenuhnya sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015. Dalam indikator kesetaraan ini berdasarkan observasi yang dilakukan oleh peneliti, dapat diketahui bahwa belum tersedia kursi prioritas bagi penumpang penyandang cacat/difabel di dalam angkutan bus kampus IPB Dramaga.

Keterangan

Tabel. 9. Standar Keteraturan Pada Bus Kampus IPB Dramaga

| No | Perspepsi | Responden | Skor | Total Skor |
|-------|-------------------|-----------|--------|------------|
| 1 | Sangat Baik | 16 | 5 | 80 |
| 2 | Baik | 34 | 4 | 136 |
| 3 | Cukup Baik | 11 | 3 | 33 |
| 4 | Tidak Baik | 9 | 2 | 18 |
| 5 | Sangat Tidak Baik | 5 | 1 | 5 |
| Total | | 75 | | 272 |
| Hasil | | | 72.53% | |

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan dari 75 responden, pada indikator keteraturan ini mendapatkan persentase skor jawaban sebesar 72.53%. Sehingga dapat dikatakan bahwa pelayanan angkutan bus kampus IPB Dramaga sudah berjalan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015

Persentase Kuisisioner Dari Standar Pelayanan Bus Kampus

Untuk mengetahui Interval dari Skala Likert sebagai acuan penilaian agar lebih spesifik dan interpretasi persen agar mengetahui penilaian dengan metode mencari Interval skor persen (I)

$$I = 100 / \text{Jumlah Skor}$$

$$\text{Maka} = 100 / 5 = 20$$

$$\text{Hasil (I)} = 20$$

Hasil perhitungan Interval diatas adalah intervalnya jarak dari terendah 0 % hingga tertinggi 100%, berikut kriteria interpretasi skornya berdasarkan interval

Tabel 10. Interval Skala Likert

| No | Persentase | Kategori |
|----|--------------|-------------------|
| 1 | 0% - 19,99% | Sangat Tidak Baik |
| 2 | 20% - 39,99% | Tidak Baik |
| 3 | 40% - 59,99% | Cukup Baik |
| 4 | 60% - 79,99% | Baik |
| 5 | 80% - 100% | Sangat Baik |

Berdasarkan penelitian tentang efektifitas standar pelayanan bus kampus IPB dengan

menggunakan pengukuran efektifitas melalui indikator dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yang meliputi: Keamanan, Keselamatan, Kenyamanan, Keterjangkauan, Kesetaraan dan Keteraturan, ditunjukkan pada tabel 11.

| No | Standar | Persentase | Kategori |
|-----------|----------------|------------|------------|
| 1 | Keamanan | 77.6 % | Baik |
| 2 | Keselamatan | 70.6 % | Baik |
| 3 | Kenyamanan | 74.27% | Baik |
| 4 | Keterjangkauan | 76.27 % | Baik |
| 5 | Kesetaraan | 37.33 % | Tidak Baik |
| 6 | Keteraturan | 72.53 % | Baik |
| Rata-Rata | | 68.13 % | Baik |

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan dari 75 responden, pada semua indikator Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek mendapatkan persentase rata-rata skor jawaban sebesar 68.13% yang berada pada kategori baik. Sehingga dapat dikatakan bahwa pelayanan angkutan bus kampus IPB Dramaga sudah berjalan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

KESIMPULAN

Adapun penjelasan selengkapnya terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek dapat disimpulkan bahwa efektifitas pelayanan angkutan bus kampus IPB Dramaga sudah berjalan dengan baik. Hal tersebut dapat dilihat dari perolehan data yang kemudian diolah secara sistematis yang menunjukkan bahwa persentase skor jawaban variabel efektifitas pelayanan angkutan bus kampus IPB Dramaga adalah sebesar 68.13% dan termasuk dalam kelas interval 60%-79.99% yang berarti masuk dalam kategori Baik.

Hasil tersebut dari perolehan perhitungan skor jawaban pada masing-masing indikator pengukuran variabel efektifitas pelayanan angkutan bus kampus IPB Dramaga yang

sebagian besar berada pada kategori Baik dan terdapat satu indikator yang berada dalam kategori Tidak Baik. Indikator pertama yaitu keamanan memperoleh persentase skor jawaban sebesar 77.6% dalam kategori Baik, indikator yang kedua yaitu keselamatan memperoleh persentase skor jawaban sebesar 70.6% dalam kategori Baik, indikator ketiga yaitu kenyamanan memperoleh persentase skor jawaban sebesar 74.27% dalam kategori Baik, indikator keempat yaitu keterjangkauan memperoleh persentase skor jawaban sebesar 76.27% dalam kategori Baik, indikator kelima yaitu kesetaraan memperoleh persentase skor jawaban sebesar 37.33% dalam kategori Tidak Baik, dan indikator keenam yaitu keteraturan memperoleh persentase skor jawaban sebesar 72.53% dalam kategori Baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Fina Mustaina, 2017. Pelayanan Bus Kampus Terhadap Mahasiswa Universitas Riau Di Pekanbaru
http://rri.co.id/jakarta/post/berita/384573/metropolitan/ipb_disumbang_lima_bus_pt_sinar_mas.html
- Khisty, dan Lall., (2003). Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi. Terjemahan oleh Miro, Erlangga, Jakarta.
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997, Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Morlok, E. K. 1985. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga
- Nazir, Moh. 2005. Metode Penelitian. Ghalia Indonesia, Bogor.
- Peraturan Menteri Perhubungan No.98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimam Angkutan Dalam Trayek
- Peraturan Menteri Perhubungan No.29 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimam Angkutan Dalam Trayek
- SK Rektor IPB, (2015), tentang Green Transportation, Nomor 241/IT3/LK/2015 pada tanggal 29 September 2015
- Tamin, O.Z. (1997). "Perencanaan dan Pemodelan Transportasi", Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.
- Undang – undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Uswatul Fitroh, 2015. Efektivitas Pelayanan Angkutan Bus Sekolah Gratis Oleh Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kota Blitar
- Warpani, Suwarjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB
- Weksi Budiaji, 2013. Skala Pengukuran Dan Jumlah Respon Skala Likert.
- Syaiful, Syaiful, 2005, Analisis Kebisingan Arus Lalu Lintas Dan Geometri Jalan Di Kawasan Simpang Lima Kota Semarang. Masters thesis, program Pascasarjana Universitas Diponegoro. Diponegoro University, Semarang: INSTITUTIONAL REPOSITORY.
- Syaiful (2012), STUDI KASUS TENTANG TINGKAT KEBISINGAN YANG DITIMBULKAN KENDARAAN BERMOTOR DI BOGOR (Kajian di Depan Rumah Sakit Azra Jalan Pajajaran Kota Bogor), ISSN 2302-4240, Vol 1, No 1 (2012).
<http://ejournal.uika-bogor.ac.id/index.php/ASTONJADRO/article/view/785>
- Dian Anggraini, Syaiful (2013), Analisis Konsep Parkir pada Plaza Ekalokasari Bogor, ISSN 2302-4240, Vol 2, No 2 (2013).
<http://ejournal.uika-bogor.ac.id/index.php/ASTONJADRO/article/view/794>
- Ngadimo, Syaiful (2014), Analisis Polusi Suara Yang Ditimbulkan Kecepatan Kendaraan Bermotor (Kajian di Depan Rumah Sakit Bunda Jalan Margonda Raya Kota Depok), ISSN 2302-4240, Vol 3, No 1 (2014).
<http://ejournal.uika-bogor.ac.id/index.php/ASTONJADRO/article/view/803>
- Syaiful (2015). Tingkat Resistensi Polusi Suara di Depan RSIA Sentosa Bogor, Jurnal Astonjadro, ISSN 2302-4240, Vol 4, No 2 (2015).
<http://ejournal.uika-bogor.ac.id/index.php/ASTONJADRO/article/view/828>