

PERENCANAAN FREKUENSI BUS SIAP OPERASI DAN HEADWAY PADA PERUSAHAAN BUS ANTAR KOTA

Lis Lesmini
ITL TRISAKTI
lies.1969@yahoo.com

Subandi
ITL TRISAKTI
andiahnaf@yahoo.com

Dwi Darmawan
ITL TRISAKTI
dwidarmawannn17@gmail.com

ABSTRACT

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui : Pengaruh perencanaan frekuensi bus siap operasi terhadap pengawasan jumlah penumpang, Pengaruh headway terhadap pengawasan jumlah penumpang, dan Pengaruh perencanaan frekuensi bus siap operasi dan headway terhadap pengawasan jumlah penumpang. Pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaruh perencanaan frekuensi bus siap operasi dan headway terhadap pengawasan jumlah penumpang pada PT. Primajasa Perdanarayutama. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, lokasi penelitian di PT Primajasa Perdanarayutama, Cawang, Jakarta Timur. Penelitian dilakukan selama 2 bulan dari Januari sampai dengan Maret 2018. Populasi penelitian berupa data perencanaan, evaluasi bus siap operasi dan pelaksanaan jumlah penumpang. Populasi tercatat ada 48 minggu. Untuk menentukan jumlah sampel menggunakan rumus Slovin dan dari hasil perhitungan dengan rumus tersebut didapatkan jumlah sampel $32,4 \approx 32$. Jadi, jumlah sampel dalam penelitian ini adalah sebanyak 32 data sekunder yaitu data perencanaan frekuensi bus siap operasi dan headway terhadap pengawasan jumlah penumpang di Primajasa Perdanarayutama. Teknik sampling menggunakan probability sampling. Pengumpulan Data menggunakan Wawancara Tidak Terstruktur dan Penelitian Lapangan (*Field Research*) serta Penelitian Kepustakaan (*Library Research*). Data yang diperoleh diuji melalui uji validitas, reliabilitas, deskriptif variabel, uji koefisien korelasi, koefisien penentu, t table dan uji hipotesis. Teknik Analisis Data menggunakan Analisis Regresi Linear Sederhana dan Analisis Korelasi sederhana. Dari hasil analisis dan pembahasan menunjukkan persamaan regresi berganda yaitu $Y = 2318.301 + 2231.636 X_1 + (-60.779) X_2$ yang berarti mempunyai pengaruh positif. Koefisien korelasi (r) sebesar 0,805 yang berarti mempunyai pengaruh yang rendah. Koefisien determinasi sebesar 65% yang artinya 765% dari pelaksanaan jumlah penumpang ditentukan oleh perencanaan dan evaluasi bus siap operasi sedangkan 35% ditentukan oleh factor lainnya.

Kata Kunci : Perencanaan, Frekuensi, Headway

PENDAHULUAN

Didalam industri jasa transportasi kita mengenal tiga jenis transportasi yaitu : Transportasi Darat, Transportasi Laut, dan Transportasi Udara. Salah satu jenis transportasi darat adalah bus, dimana bus yang beroperasi di Indonesia ada tiga jenis tipe transportasi yang berdasarkan pada daerah atau wilayah yang dilaluinya, seperti : Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), dan Pariwisata. Jasa transportasi bus merupakan

bentuk pelayanan jasa yang diberikan kepada penumpang untuk mengantarkan penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan memberikan tingkat pelayanan dan kepuasan yang terbaik dalam perjalanan.

PT. Primajasa Perdana Raya Utama adalah Perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi darat, khususnya menyediakan Bus AKAP (antar Kota Antar Propinsi). Untuk memenuhi semua kebutuhan akan jasa pengangkutan penumpang yang sangat meningkat

khususnya transportasi angkutan darat, Perusahaan harus dapat meningkatkan pelayanan terhadap penumpang baik kuantitas maupun kualitas penataan fasilitas kelengkapan pool pada khususnya di pool Cililitan trayek Jakarta – Bandung. PT. Primajasa Perdanarayutama merupakan perusahaan penyedia jasa transportasi darat. PT. Primajasa Perdanarayutama memiliki banyak pool di beberapa kota diantaranya di Ibu Kota Jakarta, Bandung, Garut, dan Tasikmalaya. PT. Primajasa Perdanarayutama ini menyediakan bus penghubung antar kota antar daerah, taksi, dan bus pariwisata. Salah satu trayek yang diminati penumpang yaitu Jakarta – Tasikmalaya. Dalam menjalani pengoperasiannya, perusahaan mengalami kendala yaitu terbatasnya jumlah bus siap operasi, yang mengakibatkan tidak maksimalnya jumlah penumpang yang dapat diangkut.

Peningkatan perolehan penumpang di pool cililitan pada waktu atau pada kondisi tertentu berpengaruh terhadap frekuensi bus yang beroperasi, akan tetapi keterbatasan jumlah armada yang beroperasi mengakibatkan kurangnya frekuensi bus yang beroperasi dengan ini maka, perolehan penumpang menjadi belum maksimal. Dari data yang diperoleh jumlah bus yang beroperasi sebanyak 4.870 bus, jumlah frekuensi bus operasi sebanyak 6.389 rit, jumlah penumpang sebanyak 181.669 orang.

Bus Siap Operasi adalah jumlah armada yang dimiliki oleh sebuah perusahaan untuk melayani penumpang. Ketersediaan bus siap operasi ini masih sangat terbatas tergantung jadwal keberangkatan armada yang dapat berubah sesuai dengan kondisi di lapangan. Hal ini dapat berpengaruh pada jumlah bus yang beroperasi,.

Jarak antara keberangkatan bus yang satu dengan berikutnya (Headway) pada waktu normal adalah 45 menit akan tetapi jika terjadi peningkatan jumlah penumpang atau pada waktu tertentu maka headway disesuaikan dengan kondisi yang ada.

Dengan demikian sangat tergantung pada jumlah angkutan yang tersedia, sistem operasi yang digunakan, pelayanan angkutan terhadap penumpang dan mentaati customer service untuk kelancaran keluar masuknya bus-bus dan calon penumpang. Hal ini akan mempengaruhi tidak maksimalnya jumlah penumpang yang dapat diangkut dan dapat mempengaruhi pendapatan perusahaan. Maka perlu dibuat perencanaan serta evaluasi bus siap operasi agar dapat koordinasikan dengan baik sehingga bus-bus yang beroperasi terhindar dari masalah. Jadwal keberangkatan armada saat ini masih terbilang cepat sehingga belum dapat menampung penumpang terutama untuk penumpang yang ingin melakukan keberangkatan pada malam hari dapat membuat calon penumpang menunggu lama (waktu tunggu). Waktu tunggu merupakan hal yang tidak diinginkan oleh penumpang, karena waktu tunggu menambah waktu perjalanan dan seringkali waktu tunggu dianggap sebagai waktu yang hilang. Dalam banyak situasi perjalanan di perkotaan, nilai waktu tunggu lebih besar dari nilai waktu di dalam kendaraan. Hal itu disebabkan oleh tidak produktifnya waktu tunggu (Rahmadiensyah, 2014).

Berdasarkan hal diatas maka sangatlah penting bagi perusahaan untuk membuat perencanaan jadwal dan frekuensi bus siap operasi dan headway agar dapat berjalan optimal.

KAJIAN PUSTAKA

Perencanaan adalah melihat bahwa program dan penemuan sekarang dapat dipergunakan untuk meningkatkan kemungkinan pencapaian tujuan diwaktu yang akan datang (Effendy, 2014a). Menurut (Arsyad, 2002) Perencanaan atau Planning adalah proses penyusunan dan penetapan tujuan dan bagaimana menempuhnya atau proses identifikasi ke mana anda akan menuju dan bagaimana cara anda menempuh tujuan Perencanaan menurut (Effendy, 2014) adalah melihat bahwa program dan penemuan sekarang

yang dapat dipergunakan untuk meningkatkan kemungkinan pencapaian tujuan diwaktu yang akan datang. Tujuan perencanaan menurut (Usman, 2011) yaitu untuk Standart Pengawasan, yaitu mencocokkan pelaksanaan dengan perencanaannya, mengetahui kapan pelaksanaan dan selesainya suatu kegiatan, mengetahui siapa saja yang terlibat (struktur organisasinya), baik kualifikasinya maupun kuantitasnya, mendapatkan kegiatan yang sistematis termasuk biaya dan kualitas pekerjaan, meminimalkan kegiatan-kegiatan yang tidak produktif dan menghemat biaya, tenaga dan waktu, memberikan gambaran yang menyeluruh mengenai kegiatan pekerjaan, menyerasikan dan memadukan beberapa sub kegiatan, mendeteksi hambatan kesulitan yang bakal ditemui dan mengarahkan pada pencapaian tujuan. Sedangkan manfaat perencanaan sebagai berikut:

- Standar pelaksanaan dan pengawasan,
- Pemilihan berbagai alternatif terbaik,
- Penyusunan skala prioritas, baik sasaran maupun kegiatan,
- Menghemat pemanfaatan sumber daya organisasi,
- Membantu manajer menyesuaikan diri dengan perubahan lingkungan,
- Alat untuk memudahkan dalam berkoordinasi dengan pihak terkait, dan
- Alat untuk meminimalkan pekerjaan yang tidak pasti

Menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat (Dirjen Perhubungan Darat, 2002) tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum diwilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur, menjelaskan pengertian dari frekuensi adalah jumlah rit dalam kurun waktu tertentu (per jam, per hari). Frekuensi adalah jumlah perjalanan dalam satuan waktu tertentu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi atau frekuensi rendah. Frekuensi tinggi berarti banyak perjalanan dalam periode

waktu tertentu. Secara relative frekuensi rendah berarti sedikit perjalanan selama periode waktu tertentu. Kemudian yang menjadi dasar penentuan jadwal pada angkutan penumpang adalah : a. Waktu antara (headway) b. Jumlah armada dan c. Jam perjalanan dari/ke asal/tujuan serta waktu singgah pada tempat-tempat pemberhentian.

Headway adalah waktu antara satu kendaraan dengan kendaraan lain yang berurutan di belakangnya pada satu rute yang sama. Headway makin kecil menunjukkan frekuensi semakin tinggi, sehingga akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah. Hal ini merupakan kondisi yang menguntungkan bagi penumpang, namun di sisi lain akan menyebabkan proses bunching atau saling menempel antar kendaraan dan ini akan mengakibatkan gangguan pada arus lalu lintas lainnya. Untuk menghindari efek bunching ditetapkan minimum headway sebesar 1 menit.

Konsep headway lainnya yang sering digunakan adalah headway jarak, yaitu jarak antara bagian depan suatu kendaraan dengan bagian depan kendaraan berikutnya pada suatu saat tertentu. Perhitungan headway menggunakan rumus :

$$H = \frac{60 \text{ menit} \times C \times f}{JP}$$

Dengan : H = waktu antara (headway)

C = kapasitas kendaraan

F = load factor

JP = jumlah penumpang per jam pada periode pengamatan

Armada adalah asset berupa kendaraan mobil bus/Mobil Penumpang Umum (MPU) yang merupakan tanggung jawab perusahaan, baik yang dalam keadaan siap guna dalam konservasi.. sedangkan Siap Guna (SG) adalah sejumlah mobil bus/MPU yang disiapkan untuk pelayanan angkutan penumpang umum, termasuk bus/MPU yang sedang dalam

perawatan dibengkel. Siap Guna Operasi (SGO) adalah sejumlah mobil bus/MPU yang secara teknis telah diperiksa dan dinyatakan laik jalan oleh petugas teknis tetapi kelengkapan administrative belum sempurna dan pengertian Siap Operasi adalah mobil bus/MPU yang beroperasi langsung untuk memproduksi jasa angkutan.

Menurut Yoeti yang dikutip oleh (Majid, 2015) penumpang jasa angkutan merupakan pembeli produk dan jasa - jasa pada suatu perusahaan. pelanggan tersebut dapat berupa seseorang (individu) dapat pula sebagai suatu perusahaan.

Penumpang terbagi menjadi dalam tiga bagian, antara lain: Penumpang dewasa, Penumpang yang dikategorikan berumur lebih dari 12 tahun Penumpang anak – anak. Dalam Undang – Undang nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 dalam ketentuan umum butir dua puluh lima menjelaskan Penumpang adalah orang yang berada dikendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, lokasi penelitian adalah di PT Primajasa Perdanarayautama, Cawang, Jakarta Timur, DKI Jakarta. Penelitian dilakukan selama 2 bulan dari bulan Januari sampai dengan Maret 2018. Dalam penelitian ini yang menjadi populasi berupa data perencanaan, evaluasi bus siap operasi dan pelaksanaan jumlah penumpang. Populasi tercatat ada 48 minggu. Untuk menentukan jumlah sampel menggunakan rumus Slovin dan dari hasil perhitungan dengan rumus tersebut didapatkan jumlah sampel $32,4 \approx 32$. Jadi, jumlah sampel dalam penelitian ini adalah sebanyak 32 data sekunder yaitu data perencanaan frekuensi bus siap operasi dan headway terhadap pengawasan jumlah penumpang di Primajasa Perdanarayautama.

Teknik Pengumpulan Data menggunakan Wawancara Tidak Terstruktur dan Penelitian Lapangan (*Field*

Research) serta Penelitian Kepustakaan (*Library Research*) yaitu melalui literatur dan buku – buku jurnal, dan sumber – sumber tertulis lainnya, seperti Laporan Bulanan Perhitungan Pengoperasian dan Pendapatan dan Rencana Kerja Operasi periode bulan Januari sampai dengan November pada Tahun 2017 bidang transportasi darat bus AKAP PT. Primajasa Perdanarayautama, Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dijalan Dengan Kendaraan Umum, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2009 Pasal 29 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dijalan dengan Kendaraan Umum. Data yang diperoleh diuji melalui uji validitas, reliabilitas, deskriptif variabel, uji koefisien korelasi, koefisien penentu, t table dan uji hipotesis. Teknik Analisis Data menggunakan Analisis Regresi Linear Sederhana dan Analisis Korelasi sederhana.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Angkutan umum merupakan sarana transportasi yang penting dalam mendukung kegiatan dan mobilitas penduduk. Salah satu angkutan umum yang sesuai untuk mengatasi berbagai masalah perkotaan adalah bus kota dan bus antar kota. Akan tetapi, kebanyakan di negara-negara yang sedang berkembang jenis angkutan umum ini biasanya masih dikelola secara tradisional dan tidak berstruktur serta tidak terorganisasi dengan baik sehingga dalam perkembangannya menjadi tidak efisien dan tidak dapat mengakomodasi kepentingan publik. Untuk memberikan suatu system pelayanan angkutan umum yang efektif di perkotaan diperlukan perencanaan yang efisien, manajemen yang tepat, dan pemikiran yang inovatif dalam memberikan pelayanan yang menarik bagi masyarakat pengguna jasa, sehingga bisa diharapkan menjadi alternatif bagi para

pengguna mobil atau kendaraan pribadi. Kualitas pelayanan angkutan umum yang belum baik mendorong masyarakat yang mampu untuk lebih senang menggunakan kendaraan pribadi yang memiliki banyak nilai lebih.

Aspek yang diukur dari kuantitas pelayanan angkutan umum adalah frekuensi dan faktor muat, sedangkan kualitas pelayanan angkutan umum mencakup waktu, kenyamanan dan keselamatan perjalanan. Indikator kinerja pelayanan angkutan umum berdasarkan sudut pandang operator (perusahaan atau Koperasi) dan penumpang, dengan ukuran sudut pandang dari masing-masing berbeda. Kuantitas pelayanan angkutan umum merupakan fungsi dari frekuensi dan kapasitas kendaraan yang meliputi (1) frekuensi adalah jumlah perjalanan dalam suatu waktu tertentu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi atau rendah; (2) headway, waktu antara suatu kendaraan dengan kendaraan berikutnya; (3) jumlah kendaraan; dan (4) load factor, perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk pada satuan waktu tertentu. (Hariyono, 2015)

Frekuensi pelayanan (F , kendaraan per jam) adalah jumlah kendaraan atau rangkaian kendaraan yang melewati suatu titik pada suatu trayek (rute) dalam satu jam. Nilai frekuensi dihitung dengan menggunakan persamaan 1 yang ditentukan oleh waktu antara (headway) (H , detik) dua kendaraan (rangkainan kendaraan) yang berurutan. (Kusuma et al., 2007).

Penelitian yang dilakukan oleh Payaman Manik dan Indra Suwarlan menyebutkan bahwa jumlah perjalanan bus yang beroperasi setiap harinya berkembang terus dari waktu ke waktu dan ada hal – hal yang mempengaruhi. Diantaranya adalah jumlah armada, Headway, Lay Over Time dan keadaan di jalan. Oleh karena itu, jumlah armada harus benar diperhitungkan, keadaan jalan yang steril dari kendaraan pribadi sehingga keberangkatan dan kedatangan bus dapat berjalan dengan baik. Dari Hasil analisis yang telah dilakukan

diperoleh bahwa jumlah bus siap operasi memberikan pengaruh terhadap jumlah yang diangkut. (Manik, 2015).

PT. Primajasa Perdana Raya Utama didirikan, pada tanggal 6 September 1991, yang dipimpin oleh H. Amir Mahpud, SE sebagai direktur utama PT. Primajasa Perdana Raya Utama menyelenggarakan kegiatan pokok perusahaannya itu dalam bidang Angkutan Umum (Public Transportation) yang meliputi Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), Taksi, Pariwisata dan Angkutan Karyawan. PT. Primajasa Perdana Raya Utama masih mempunyai hubungan dengan perusahaan besar yaitu Group Mayasari Bhakti Utama sebagai salah satu pelopor perusahaan Angkutan Umum Bus Kota di Jakarta sejak tahun 1967 dan yang terbesar sampai dengan sekarang dipimpin oleh H. Mahpud sebagai Presiden Direktur Perusahaan yang tergabung didalamnya antara lain :

- a. PT. Mayasari Bhakti Utama
- b. PT. Mayasari Bhakti (Bus Kota)
- c. PT. Prima jasa Perdana Raya Utama (Bus Luar Kota, Taksi, Pariwisata, Angkutan Karyawan)
- d. PT. Maya Gapura Intan (MGI – Bus AKDP)
- e. PT. Maya Raya (Bus AKDP)
- f. PT. Cahaya Bhakti Utama (Bus AKAP)
- g. PT. Do'a Ibu (Bus AKAP)
- h. PT. Trans Batavia (Busway)

Sebagai perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi, maka perencanaan frekuensi bus siap operasi dan headway pada PT. Primajasa sangat penting guna meningkatkan pendapatan perusahaan dan memaksimalkan penumpang yang bisa diangkut, oleh karenanya perlu dibuat perencanaan frekuensi bus siap operasi serta headway yang baik agar dapat dikoordinasikan dengan baik sehingga bus-bus yang beroperasi terhindar dari masalah. Pada PT. Primajasa setiap harinya kendaraan yang tersedia atau siap operasi menunjukkan adanya kenaikan dan penurunan, hal ini dikarenakan berubahnya

jadwal yang tidak menentu sesuai keadaan di lapangan sehingga mempengaruhi jumlah penumpang yang diangkut dan kadangkala menyebabkan penumpang menunggu. Terutama untuk penumpang untuk keberangkatan malam hari.

Berikut data sekunder yang digunakan tertuju pada data perencanaan frekuensi bus siap operasi dan headway terhadap pengawasan jumlah penumpang Tahun 2017.

Tabel 1 Frekuensi (X1), Headway (X2), Pengawasan Jumlah Penumpang (Y)

NO		FREKUENSI (XI)	Headway (X2)	Pengawasan jumlah penumpang (Y)
1	Januari	6,1	157,5	11.325
2	Februari	4.4	228	6.010
3	Maret	6,4	150	11.358
4	April	6,8	140	16.265
5	Mei	7	140	16.363
6	Juni	6.8	140	14.607
7	Juli	6.8	140	17.114
8	Agustus	7.2	132	16.120
9	September	6.5	147,5	17.807
10	Oktober	7,2	132	17.716
11	November	6.9	140	15.199
12	Desember	7.2	134	20.939
	Jumlah	79,3	2,16	181,669

Sumber: PT. Primajasa Perdanarayutama 2017 (Diolah Penulis)

Dari tabel dapat dijelaskan bahwa sbb :

1. Jumlah penumpang terbanyak adalah pada terdapat bulan Desember yaitu sebanyak 20.939 orang dengan frekwensi 134 dan headway 7.2.
2. Sedangkan jumlah penumpang paling sedikit ada pada bulan Februari yaitu total 6.010 orang dengan frekwensi sebanyak 4.4 dan headway 228.
3. Jumlah frekwensi terbanyak ada pada bulan Oktober dan Desember, sedangkan headway terbanyak pada bulan Januari sebanyak 157 dan headway paling kecil ada pada bulan Agustus dan Oktober.

Dari table diatas bisa terlihat bahwa semakin besar jumlah frekwensi maka semakin kemudian semakin kesil jumlah headway semakin banyak jumlah penumpang yang dapat diangkut. Oleh karenanya diperlukan perencanaan frekwensi dan headway bus siap operasi

agar dapat mengangkut penumpang lebih banyak lagi dan penumpang tidak perlu menunggu lama.

Hasil Perhitungan dengan menggunakan SPSS :

1. Analisa Pengaruh fungsional antara variabel Perencanaan Bus Siap Operasi (X₁) dan variabel Pelaksanaan Jumlah Penumpang (Y)

Persamaan regresi linier $Y = -2487.777 + (3794.972) X_1$. Persamaan regresi tersebut menunjukkan bahwa pada angka konstansta Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) sebesar -2487.777 artinya Setiap penambahan satu satuan Perencanaan frekuensi bus siap operasi (X₁) berpengaruh menurunkan Pelaksanaan Jumlah Penumpang (Y) sebesar 3794.972 satuan.

Perhitungan korelasi dengan program SPSS menghasilkan angka korelasi (r_{y1}) antara Perencanaan frekuensi bus siap operasi (X_1) dengan Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) adalah -0,197. Uji t signifikansi dilakukan dengan olah data menggunakan SPSS menghasilkan data, dimana diperoleh angka $t_{hitung} (-1,303) < t_{tabel (0,05;48)} (1,67)$ dan angka signifikansi $(0,200) > 0,05$. Hasil uji t menunjukkan bahwa korelasi antara Perencanaan frekuensi bus siap operasi (X_1) dengan Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) adalah sangat tidak berarti (tidak signifikan). Hubungan tersebut menunjukkan bahwa meskipun pada tingkat respon sangat lemah, apabila variabel Perencanaan frekuensi bus siap operasi (X_1) naik, maka tidak mempengaruhi kenaikan atau penurunan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y).

Koefisien Determinasi, Korelasi antara variabel Perencanaan frekuensi bus siap operasi (X_1) dengan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) adalah -0,197. Dengan demikian koefisien determinasi adalah $r_{y1}^2 = 0,813^2 = 0,66 \times 100 = 66\%$. Angka koefisien determinasi tersebut mengandung makna bahwa 66% dari Kepuasan Pelanggan ditentukan oleh Perencanaan, sedangkan 34% lainnya ditentukan oleh faktor lainnya.

Korelasi Parsial, Korelasi antara variabel Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi (X_1) dengan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) adalah 0,813, menghasilkan korelasi parsial 3794.972. Angka tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara variabel perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi (X_1) dengan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) turun sebesar 1.000. Bila dikontrol oleh Headway (X_2).

2. Pengaruh Headway (X2) Terhadap Pengawasan Jumlah Penumpang (Y)

Pada PT. Primajasa Perdanarayutama.

Pengaruh fungsional antara variabel Headway (X_2) dan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) ditunjukkan oleh persamaan regresi linear yaitu $Y = 8709 + (-134) X_2$, Persamaan regresi tersebut menunjukkan bahwa pada angka konstansta Pengawasan Jumlah Penumpang sebesar 8709. Artinya Setiap penambahan satu Headway akan berpengaruh meningkatkan Pengawasan Jumlah Penumpang sebesar -132 satuan.

Adapun Perhitungan korelasi dengan program SPSS menunjukkan bahwa angka korelasi (r_{y1}) antara Headway (X_2) dengan Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) adalah -0,805. Uji t signifikansi dilakukan dengan olah data menggunakan SPSS diperoleh angka $t_{hitung} (-9,187) < t_{tabel (0,05;48)} (1,67)$ dan angka signifikansi $(0,000) < 0,05$. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa angka korelasi -0,805 adalah hubungan positif antara Headway (X_2) dengan Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) dengan tingkat lemah. Dari hasil uji t di atas menunjukkan bahwa korelasi antara Headway (X_2) dengan Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) adalah sangat lemah. Hubungan tersebut menunjukkan bahwa meskipun pada tingkat respon yang lemah, tetapi apabila Headway (X_2) naik, maka Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) juga naik. Sebaliknya, apabila Headway (X_2) turun, maka Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) juga turun.

Koefisien Determinasi, Korelasi antara variabel Headway (X_2) dengan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) adalah -0,805. Dengan demikian koefisien determinasi adalah $r_{y1}^2 = -0,805^2 = 0,65 \times 100 = 65\%$. Angka koefisien determinasi tersebut mengandung makna bahwa 65% dari Pelaksanaan Jumlah Penumpang ditentukan oleh Evaluasi Bus Siap Operasi, sedangkan 35% lainnya

ditentukan oleh faktor lainnya. Korelasi antara variabel Headway (X_2) dengan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) adalah $-0,805$, menghasilkan korelasi parsial 3794.972 . Angka tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara variabel Headway (X_2) dengan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) turun sebesar 3794.971 , bila dikontrol oleh Perencanaan (X_1).

3. Analisa Pengaruh Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi (X_1) serta Headway (X_2) Terhadap Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) PT Primajasa Perdanarayutama.

Pengaruh fungsional antara variabel Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi (X_1) dan Headway (X_2) dengan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) ditunjukkan oleh persamaan regresi linier yaitu $Y = 2318.301 + 2231.636 X_1 + (-60.779) X_2$. Persamaan regresi tersebut menunjukkan bahwa tanpa Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi dan Headway diperoleh angka konstanta Pengawasan Jumlah Penumpang sebesar 2318.301 . sementara itu setiap penambahan satu satuan Perencanaan akan menurun sebesar 2231.636 satuan Pengawasan Jumlah Penumpang dan penambahan satu satuan Headway akan meningkatkan -60.779 satuan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang, angka regresi tersebut menunjukkan bahwa Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi serta Headway berpengaruh secara bersama-sama terhadap Pengawasan Jumlah Penumpang.

Korelasi Berganda,

Perhitungan korelasi dengan program SPSS menunjukkan bahwa angka korelasi (r_{y1}) antara Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi (X_1) dan Headway (X_2) dengan Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) adalah $0,825$. Sementara Uji Signifikansi Korelasi

Berganda, dari hasil pengujian menggunakan SPSS diperoleh angka $F_{hitung} (48,203) < F_{tabel(0,05;48)} (1,67)$ dan angka signifikan $(0,000) < (0,05)$. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa angka korelasi $0,000$ adalah hubungan positif antara Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi (X_1) dan Headway (X_2) terhadap Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) dengan lemah.

Dari hasil uji t di atas menunjukkan bahwa korelasi antara Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi (X_1) dan Headway (X_2) terhadap Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) adalah tidak berarti (signifikan). Hubungan tersebut menunjukkan bahwa pada tingkat respon yang sangat lemah, yaitu apabila secara bersama-sama apabila variabel Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi (X_1) dan Headway (X_2) naik, maka variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) juga naik. Sebaliknya, apabila variabel Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi (X_1) dan Headway (X_2) turun, maka variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y) juga turun.

Koefisien Determinasi,

Korelasi antara variabel Perencanaan (X_1) serta Evaluasi Bus Siap Operasi (X_2) terhadap variabel Pelaksanaan Jumlah = $0,825^2 = 0,68 \times 100 = 68\%$. Angka koefisien determinasi tersebut mengandung makna bahwa 68% dari Pelaksanaan Jumlah Penumpang ditentukan oleh Variabel Perencanaan Frekuensi serta Headway sedangkan 32% lainnya ditentukan oleh faktor lainnya, menunjukkan bahwa: *Pertama*, hubungan secara bersama-sama antara variabel Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi (X_1) dan Headway (X_2) dengan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y), dengan koefisien korelasi (R_{y12}) = $0,825$ dan koefisien determinasi (R_{y12}^2) = $0,68 = 68\%$. *Kedua*, hubungan antara variabel Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi

(X_1) dan Pengawasan Jumlah Penumpang (Y), dengan koefisien korelasi (r_{y2}) = 0,813 dan koefisien determinasi (r_{y2}^2) = 0,66 = 66%. Ketiga, hubungan antara variabel Headway (X_2) dan variabel Pengawasan Jumlah Penumpang (Y), dengan koefisien korelasi (r_{y1}) = 0,805 dan koefisien determinasi (r_{y1}^2) = 0,65 = 65%

SIMPULAN

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Pengaruh Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi terhadap Pengawasan Jumlah Penumpang, ditunjukkan oleh adanya persamaan regresi $Y = -2487.777 + (3794.972) X_1$. Kekuatan hubungan diantara Perencanaan terhadap Pelaksanaan Jumlah Penumpang bersifat negatif dan berada ditingkat kekuatan yang ditunjukkan oleh koefisien korelasi $r_{y1} = 0,825$,
2. Pengaruh Headway terhadap Pengawasan Jumlah Penumpang ditunjukkan oleh persamaan regresi $Y = 8709 + (-134) X_2$. Kekuatan hubungan diantara Headway dengan Pengawasan Jumlah Penumpang bersifat positif dan pada tingkat sangat rendah ditunjukkan oleh koefisien korelasi $r_{y2} = 0,813$.
3. Pengaruh Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi dan Headway secara bersama-sama terhadap Pengawasan Jumlah Penumpang ditunjukkan oleh persamaan regresi ganda $Y = 2318.301 + 2231.636 X_1 + (-60.779) X_2$. Kekuatan hubungan diantara Perencanaan Frekuensi Bus Siap Operasi dan Headway terhadap Pengawasan Jumlah Penumpang bersifat positif dan berada di tingkat rendah ditunjukkan oleh koefisien korelasi ganda $R_{y1,2} = 0,805$.

DAFTAR PUSTAKA

Arsyad, M. A. (2002). *Media*

Pembelajaran. Jakarta: Rajawali Pers.

Dirjen Perhubungan Darat. (2002). Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur. In *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat SK.687/AJ.206/DRJD/2002*, tentang Pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur. Jakarta, Indonesia.

Effendy, U. (2014a). *Asas Manajemen*. Jakarta: Rajawali.

Effendy, U. (2014b). *Asas Manajemen*. In *Asas Manajemen*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Hariyono, D. W. (2015). Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum di Surabaya Implementation of Passenger Transport with Public Transport in Surabaya. *Jurnal Manajemen Trransportasi & Logistik (JMTranslog)*, 02 No. 02(Juli 2015), 177–190.

Kusuma, G. P., Sipil, J. T., Parahyangan, U. K., Sutandi, A. C., Pengajar, S., Sipil, J. T., ... Parahyangan, U. K. (2007). Estimasi Pelayanan Operasional Bus Lane. *Jurnal Transportasi*, 7(2), 127–136.

Majid, S. . (2015). *Customer Service Dalam Bisnis Jasa Transportasi* (Cetakan ke). Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Manik, P. (2015). Pengaruh Jumlah Bus Siap Operasi Dengan Jumlah Penumpang Diangkut Pada Pt . Jakarta Mega Trans. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 1 No. 3(Mei 2015), 459–480.

Rahmadiensyah, R. H. (2014). WAKTU TUNGGU PENUMPANG. In *The*

*17th FSTPT International Symposium,
Jember University, 22-24 August 2014
(pp. 555–564). Jember.*

Usman, H. (2011). Manajemen. Teori,
Praktek dan Riset Pendidikan. In
*Manajemen. Teori, Praktek, dan Riset
Pendidikan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.