



## **ANALISIS EFEKTIVITAS KINERJA LAYANAN TRANS JOGJA PADA BEBERAPA KORIDOR**

Ilman Nur Kholis  
20/458663/GE/09346

### **INTISARI**

Trans Jogja merupakan satu-satunya angkutan massal yang ada di Kota Yogyakarta. Trans Jogja telah beroperasi dari tahun 2008 dengan hanya dua koridor pada permulaannya, yakni koridor 1A dan 1B. Saat ini Trans Jogja memiliki total 18 koridor yang beroperasi di wilayah Kota Yogyakarta dan sekitarnya. Meskipun telah beroperasi cukup lama, saat ini pengguna Trans Jogja masih terbilang cukup sedikit. Berdasarkan hal ini, penelitian dilakukan untuk mengukur efektivitas operasional Trans Jogja sebagai angkutan umum perkotaan. Koridor yang digunakan sebagai unit analisis dalam penelitian ini adalah koridor 3B, 2B, 5A, dan 6A. Koridor tersebut dipilih berdasarkan jumlah pemberhentiannya 3B dan 2B memiliki pemberhentian terbanyak, sedangkan sisanya merupakan koridor dengan pemberhentian sedikit. Pengukuran dilakukan kepada tujuh variabel, yaitu *load factor*, waktu sirkulasi, waktu antara (*headway*), waktu tunggu, waktu perjalanan, kecepatan perjalanan, dan jumlah armada. Standarisasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Pengumpulan data yang dilakukan menggunakan *checklist* observasi dan juga wawancara *in depth* yang kemudian diolah menggunakan metode deskriptif analitik.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada ketujuh variabel yang diukur hampir semua variabel pada masing-masing koridor memiliki nilai yang baik dan sesuai dengan standar yang digunakan. Namun untuk variabel *load factor* tidak ada satupun koridor yang memenuhi. Nilai *load factor* terbaik ditunjukkan oleh koridor 3B dengan rata-rata 40%, diikuti oleh koridor 2B dengan rata-rata 37%, dan yang terakhir koridor 6A dan 5A dengan rata-rata masing-masing 27% dan 23%. Hasil akhir pengukuran efektivitas didapatkan bahwa koridor 3B menjadi yang paling baik diantara keempat koridor. Meskipun memiliki hasil pengukuran yang cukup baik, berdasarkan persepsi masyarakat yang didapatkan, Trans Jogja dirasa masih belum bisa diandalkan untuk dijadikan transportasi sehari-hari. Beberapa hal yang menjadi pertimbangan masyarakat adalah waktu yang dihabiskan pada perjalanan Trans Jogja masih sangat jauh apabila dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Kedua masih cukup banyak wilayah belum terjangkau halte Trans Jogja. Ketiga banyak masyarakat yang masih bingung dengan koridor yang harus mereka pakai sampai jadwal kedatangan bus Trans Jogja yang tidak menentu. Rekomendasi pengembangan Trans Jogja yang paling utama adalah menambah jangkauan layanan dengan menambah halte, khususnya di wilayah sekitar fasilitas pendidikan. Saat ini pengguna terbanyak Trans Jogja merupakan siswa sekolah menengah. Arah kedua adalah membuat jalur khusus Trans Jogja yang diharapkan mampu mempercepat laju perjalanan Trans Jogja dan mempersingkat waktu perjalanan. Yang ketiga melakukan pengiklanan terhadap layanan Trans Jogja dan aplikasi Trans Jogja secara massif untuk meningkatkan *awareness* masyarakat.

Kata Kunci : Trans Jogja, Efektivitas, Persepsi, Angkutan, Koridor



## **ANALYSIS OF TRANS JOGJA SERVICE PERGORMANCE EFFECTIVENESS ON SEVERAL CORRIDORS**

by

Ilman Nur Kholis  
20/458663/GE/09346

### **ABSTRACT**

*Trans Jogja is the only mass transportation in Yogyakarta city. Trans Jogja has been operating since 2008 with only two corridors at the beginning, which is corridor 1A and 1B. Nowadays Trans Jogja has a total of 18 corridors operating in the Yogyakarta City area and its surroundings. Even though it has been operating for quite a long time, currently there are still quite a few Trans Jogja users. Based on this, research was conducted to measure the operational effectiveness of Trans Jogja as urban public transportation. The corridors used as units of analysis in this research are corridors 3B, 2B, 5A, and 6A. The corridors were selected based on the number of shelter it has. 3B and 2B has the most shelter, while the rest are corridors with the fewest shelter. Measurements were made on seven variables, namely load factor, circulation time, headway time, waiting time, travel time, travel speed and number of fleet. The standardization used in this research is the Decree of the Director General of Land Transportation Number: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Data collection was carried out using an observation checklist and also in-depth interviews which were then processed using analytical descriptive methods.*

*The results of the research show that almost all variables in each corridor have good values and are in accordance with the standards used. However, for the load factor variable, none of the corridors meets the requirements. The best load factor value is shown by corridor 3B with an average of 40%, followed by corridor 2B with an average of 37%, and finally corridors 6A and 5A with an average of 27% and 23% respectively. Overall, corridor 3B proved to be the most effective among the four corridors. Despite these relatively positive results, public perception indicates that Trans Jogja is still not seen as a reliable mode of daily transportation. Key issues highlighted by the public include the significantly longer travel times of Trans Jogja compared to private vehicles, the lack of coverage in certain areas, confusion over which corridors to use, and inconsistent bus arrival schedules. Key recommendations for improving Trans Jogja include expanding service coverage by adding more bus stops, especially near educational facilities, as the majority of users are high school students. Another recommendation is to establish dedicated lanes for Trans Jogja buses to improve travel speed and reduce journey times. Finally, promoting Trans Jogja services and its mobile application more extensively is crucial for raising public awareness.*

**Keywords :** Trans Jogja, Efectivity, Perception, Transportation, Corridors