

ANALISIS TINGKAT EFEKTIVITAS TRANS SARBAGITA SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK DI PROVINSI BALI

Ni Putu Citra Wulandari¹
I Ketut Sudiana²

^{1,2}Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas
Udayana (Unud), Bali, Indonesia
e-mail: citraawuland@gmail.com

ABSTRAK

Transportasi publik merupakan tempat yang diperuntukkan masyarakat untuk melakukan mobilisasi agar kemacetan dapat berkurang. Salah satu contoh transportasi publik di kota Denpasar adalah Bus Trans Sarbagita, yang telah beroperasi memberi pelayanan dari bulan Agustus 2011. Agar transportasi publik dapat berjalan dengan lancar maka terdapat kriteria untuk melihat efektivitasnya, diantaranya: aksesibilitas, kapasitas, ketepatan waktu, dan harga tiket. Sampel pada penelitian ini berjumlah 100 responden, yang menggunakan Bus Sarbagita terdiri dari pelajar, pekerja, dan masyarakat umum, yang dilakukan secara *accidental sampling* dengan menggunakan metode observasi, wawancara terstruktur, dan wawancara mendalam. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif, untuk mengetahui efektif tidaknya Bus Sarbagita. Berdasarkan hasil penelitian diperoleh bahwa tingkat efektivitas program Bus Sarbagita tergolong cukup efektif. Berdasarkan indikator aksesibilitas, kapasitas, dan harga tiket tergolong sangat efektif, sedangkan dari segi ketepatan waktu sangat tidak efektif.

Kata Kunci: Transportasi Publik, Efektivitas.

ABSTRACT

Public transportation is a place that is intended for people to mobilize so that congestion can be reduced. One example of public transportation in the city of Denpasar is Trans Sarbagita Bus, which has been operating to provide services from August 2011. In order for public transportation to run smoothly then there are criteria to see its effectiveness, including: accessibility, capacity, timeliness, and ticket prices. The samples in this study were 100 respondents, using Sarbagita Bus consisting of students, workers, and general public, conducted by accidental sampling using observation method, structured interview, and in-depth interview. This study uses quantitative descriptive method, to know effective or not Sarbagita Bus. Based on the research result, it is found that the effectiveness of Bus Sarbagita program is quite effective. Based on the indicators of accessibility, capacity, and ticket prices are very effective, while in terms of timeliness is not effective.

Keywords: Public Transportation, Effectivity.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersama dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor (Abdul, 2006). Dengan tersedianya infrastruktur ekonomi jalan darat yang menembus isolasi wilayah, dapat membawa pengaruh yang signifikan terhadap tumbuhnya kegiatan-kegiatan ekonomi baru dikalangan masyarakat (Mesak, 2013).

Secara umum, sebagian besar sektor infrastruktur telah berkembang signifikan, namun tetap dibutuhkan ekspansi baru serta juga perbaikan pada fasilitas-fasilitas yang telah ada (Peter, 2015). Pembangunan infrastruktur pada sektor transportasi merupakan salah satu poin vital dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi suatu Negara, yang dimana transportasi sebagai wadah untuk mengantarkan arus barang dan jasa ke berbagai wilayah (Bambang, 2012). Sehubungan dengan pembangunan di bidang ekonomi dan bidang lainnya perlu didukung dengan pembangunan dan perbaikan dalam sektor transportasi. Kemajuan dan perbaikan dalam sektor transportasi pada umumnya tercermin dalam kualitas pelayanan yang diberikan oleh instansi sebagai pemberi pelayanan jasa transportasi (Rio, 2015).

Transportasi merupakan unsur yang sangat berpengaruh dalam roda perekonomian. Semua aspek kehidupan bangsa tergantung pada sektor yang satu ini, yang berfungsi sebagai pendorong, penunjang dan penggerak pertumbuhan perekonomian (Haryono, 2010). Maka dari itu, transportasi memegang peranan sangat penting dalam berbagai kegiatan dalam menggerakkan berbagai macam

sektor seperti, perekonomian, perindustrian, pariwisata, dan lain sebagainya. Agar sektor tersebut dapat berjalan dengan lancar, pemerintah membuat pelayanan transportasi massal dikalangan masyarakat agar perjalanan yang ditempuh lebih singkat dan efisien. Dengan begitu masyarakat dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari seperti melakukan perjalanan bekerja, sekolah, serta berpergian lebih mudah karena dengan menggunakan transportasi publik lebih cepat dan hemat yang dapat dijangkau oleh setiap masyarakat.

Penduduk merupakan modal dasar pembangunan. Penduduk yang banyak dan berkualitas merupakan investasi yang berharga bagi suatu negara (Wycliffe, 2013). Menurut Nizza (2017), penduduk pada dasarnya bersifat *mobile*. Bersifat *mobile* berarti penduduk dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lainnya untuk melakukan kegiatan.

Sering dengan berkembangnya waktu, angka pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi, dan mobilisasi masyarakat yang sangat tinggi, memerlukan sarana transportasi yang memadai sehingga membuat masyarakat harus jeli memilih jenis angkutan publik yang akan digunakan. Jumlah penduduk di Kota Denpasar pada tiap tahunnya mengalami peningkatan, sehingga apabila masyarakat berpergian menggunakan transportasi pribadi akan meningkatkan kemacetan di jalan raya, dan mengakibatkan terjadinya masalah yang mengancam lingkungan disebabkan oleh lalu lintas (Johan, 2013). Masalah tersebut membawa dampak negatif, dengan memperkenalkan kebijakan transportasi untuk meredakan kondisi ini dapat dilakukan melalui meningkatkan infrastruktur lalu lintas untuk menarik orang untuk

menggunakan transportasi publik, sehingga dapat mengurangi dampak negatif dari eksternalitas (Claudia, 2017) .

Tingkat kepadatan penduduk berpengaruh signifikan terhadap pelayanan transportasi di suatu wilayah. Tanpa adanya transportasi yang memadai maka pembangunan disegala bidang akan terhambat, sehingga sektor transportasi dapat dikatakan sebagai *derived demand* artinya sektor transportasi yang bertambah karena dibutuhkan untuk melayani masyarakat dalam kegiatan ekonomi (Alimuddin, 2013). Hal tersebut merupakan pekerjaan rumah bagi pemerintah untuk menggerakkan pembangunan agar tidak mengalami penghambatan, dan dapat lebih unggul dari daerah lainnya.

Menurut Michael (2011), menggunakan evaluasi UU 25/2009 tentang Layanan Publik sebagai sarana untuk menilai apakah pengaturan politik baru telah meningkatkan pengaruh warga atas negara. Diadopsi pada bulan Juli 2009, undang-undang tersebut memperkenalkan berbagai peraturan untuk layanan publik sebagai jasa penyedia layanan.

Berdasarkan tulisan yang dipublikasikan dari Board of Trade of Metropolitan Montreal (2004), transportasi publik merupakan tempat yang diperuntukkan masyarakat untuk melakukan mobilisasi agar kemacetan dapat berkurang, sehingga perjalanan lebih cepat dan mudah. Menurut Diana (2010), menggunakan sektor publik memberikan manfaat yang penting terhadap kehidupan manusia dan kualitas hidup. Dengan menggunakan sektor publik lebih terjamin akan ketertiban, perencanaan tata ruang, dan pencegahan dan pengendalian bencana.

Selain dapat menekan biaya perjalanan, dan perjalanan lebih cepat, penggunaan transportasi publik yang sebagai mobilitas penduduk sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi karena dapat meningkatkan efisiensi pasar tenaga kerja. Hal tersebut sejalan dengan penelitian dari Bouf (2007), yang mengatakan selain dapat mengurangi kemacetan penggunaan transportasi publik sangat relevan untuk distribusi moda transportasi yang berkelanjutan, sebagai memenuhi kewajiban mobilitas sosial dan mengurangi eksternalitas.

Menggunakan transportasi publik dapat memenuhi kebutuhan pokok dan multifungsi peran untuk memastikan kelayakan dan keberlanjutan masyarakat perkotaan (Brendon, 2004). Masyarakat dapat memilih moda transportasi yang diinginkan, dengan kenyamanan dan keamanan diutamakan. Kedua hal tersebut merupakan hal terpenting yang dilakukan oleh penyedia jasa transportasi. Ketergantungan masyarakat dengan transportasi publik umumnya sangat berkorelasi dengan kualitas layanan dalam meningkatkan permintaan (Hensher, 2008). Menurut Hensher (2009), layanan kualitas transportasi publik adalah hal terpenting permintaan perjalanan bagi pengguna. Untuk itu pemerintah meluncurkan transportasi yang nyaman dan aman serta dapat dinikmati oleh setiap kalangan masyarakat. Dengan menggunakan transportasi publik selain dapat mengurangi kemacetan, juga dapat berperan penting dalam mengembangkan daerah perkotaan secara berkelanjutan untuk mengantarkan penumpang (Amanda, 2014). Hal tersebut merupakan strategi yang dapat memberikan prioritas lebih tinggi untuk menghilangkan kemacetan dan meningkatkan transportasi arteri daripada melayani lokalitas kebutuhan penghuni kampung. Dalam hal ini

mencerminkan ketegangan perencanaan daerah metropolitan besar, antarakebutuhan infrastruktur untuk skala besar untuk meningkatkan efisiensi ekonomi kota, dan kebutuhan yang sama pentingnya untuk menyediakan layanan secara adil (Dean, 1990).

Salah satu contoh transportasi publik di kota Denpasar adalah Trans Sarbagita, yang telah beroperasi memberi pelayanan dari bulan Agustus 2011. Adapun alasan alasan yang mendasari kemunculan program transportasi publik terintegrasi pertama di Bali ini adalah adanya permasalahan kemacetan yang semakin parah di Bali Selatan (kawasan Sarbagita) utamanya di Kota Denpasar dan Kabupaten Badung. Upaya mengatasi persoalan kemacetan ditempuh pemerintah dengan berbagai upaya seperti membangun jalan tol di atas laut, membangun underpass di kawasan Simpang Dewa Ruci serta meluncurkan program transportasi Bus Trans Sarbagita (Putra, 2016). Kemacetan yang terjadi pada wilayah Denpasar dan Badung menyebabkan terjadinya peningkatan waktu perjalanan, pemborosan energi serta pencemaran udara yang selanjutnya dapat menyebabkan degradasi produktivitas masyarakat dan kualitas lingkungan.

Selain itu, pemerintah tidak bisa melakukan pengaturan yang bersifat pembatasan penggunaan kendaraan pribadi, maka pemerintah menyiapkan pilihan (alternatif) kepada masyarakat berupa angkutan umum yang baik (tepat waktu, aman dan menjangkau pusat-pusat kegiatan) (www.dishubinkom.baliprov.go.id). Hal tersebut merupakan tantangan sendiri bagi pemerintah untuk menjalankan rencananya agar masyarakat beralih menggunakan transportasi publik dan tetap menggunakannya dalam melakukan berpergian ke tempat yang ingin dituju dengan

waktu yang singkat dan hemat. Dengan demikian, Program Trans Sarbagita menjadi salah satu program yang diharapkan mampu menggiring masyarakat beralih menggunakan transportasi publik, pogram ini hadir selain untuk menjawab persoalan kemacetan di Bali Selatan juga sebagai respon pemerintah Provinsi Bali terhadap minimnya jumlah transportasi publik di Bali (Metro Bali, 10 April 2013).

Pengoperasian Trans Sarbagita merupakan salah satu upaya menerapkan tata kelola transportasi modern dengan tujuan menyediakan dan menyelenggarakan sarana transportasi massal menuju masa depan transportasi Bali yang lebih baik, nyaman dan manusiawi (Surung, 2014).

Sejak diluncurkannya transportasi publik Trans Sarbagita terlihat antusias dari masyarakat untuk menggunakan Trans Sarbagita dalam melakukan berpergian baik bekerja maupun belajar, sebab Trans Sarbagita sangat berbeda dari transportasi publik yang lainnya karena lebih nyaman dan aman, serta biaya yang dikeluarkan sangat murah dari pada menggunakan transportasi umum lainnya maupun menggunakan transportasi pribadi. Adapun jumlah penumpang Trans Sarbagita dapat ditunjukkan pada tabel 1.

Tabel 1.
Rata-Rata Jumlah Penumpang Trans Sarbagita Perhari
Pada Tahun 2011-2017 (Orang)

Tahun	Target (Orang)	Realisasi (Orang)	Efektivitas (%)
2011	2500	639	25,56
2012	2500	1.123	44,92
2013	2500	2.202	88,08
2014	2500	2.255	90,2
2015	2500	2.321	92,84
2016	2500	2.419	96,76
2017	2500	2.065	82,6

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Bali, UPT Trans Sarbagita, 2018

Tabel 1 menjelaskan mengenai jumlah penumpang Bus sarbagita perharinya berdasarkan realisasi dan target yang telah ditetapkan dari tahun 2011 sampai dengan 2017. Adapun UPT Trans Sarbagita menetapkan target 2500 orang perharinya, pada tahun 2011 rata-rata jumlah penumpang perhari sebanyak 639 orang. Di tahun 2011 ini penumpang sangat sedikit dikarenakan Bus sarbagita baru saja beroperasi dan berjalan hanya 5 bulan dari bulan Agustus hingga Desember. Lalu pada tahun 2012 jumlah penumpang Bus Sarbagita mengalami peningkatan yang sangat tinggi dengan jumlah penumpang sebanyak 1.123 orang. Pada tahun 2013 penumpang Bus Sarbagita meningkat sebesar 1.079 orang dari tahun sebelumnya dengan jumlah penumpang sebanyak 2.202 orang. Ditahun 2014 juga mengalami peningkatan dengan jumlah penumpang sebanyak 2.255 orang. Pada tahun 2015 jumlah penumpang Bus Sarbagita sebanyak 2.321 orang, dan ditahun 2016 penumpang mengalami peningkatan jumlah penumpang berjumlah 2.419 orang yang dimana jumlah penumpang pada tahun ini sangat tinggi dari pada tahun sebelumnya. Tetapi tahun 2017 jumlah penumpang mengalami penurunan sebesar 354 orang, dengan penumpang sebanyak 2.065 orang. Penurunan jumlah penumpang di tahun 2017 tersebut, disebabkan banyaknya transportasi berbasis aplikasi online seperti, gojek, grab, uber, dan lain sebagainya yang sangat memanjakan masyarakat karena terdapat berbagai macam fitur dan promosi yang ditawarkan. Serta waktu menunggu tidak terlalu lama, berkisar selama 5 hingga 10 menit gojek ataupun grab tersebut tiba menjemput.

Apabila dalam pengoperasian Trans Sarbagita berjalan dengan efektif dan efisien, maka kerja pemerintah berhasil dalam menyediakan sarana transportasi

publik untuk masyarakat. Hal tersebut merupakan salah satu program pemerintah, yang dimana pemerintah menjalankan fungsi pemerintahannya guna menunjang optimalnya kerja instansi (Rukini, 2016).

Banyak alasan menyebabkan Trans Sarbagita semakin disukai masyarakat, diantaranya adalah jadwal operasi yang konsisten, pelayanan supir dan pramujasa yang ramah dan simpatik, bus yang bersih dan nyaman, mampu mengurangi kemacetan, halte yang memadai dan tarif yang jelas serta terjangkau oleh kalangan masyarakat. Agar penumpang dapat berpindah dari satu halte ke halte lainnya diperlukan bus untuk mengantarkan penumpang. Adapun jumlah bus yang disediakan dapat ditunjukkan pada tabel 2.

Tabel 2.
Jumlah Bus Trans Sarbagita Tahun 2017

Ukuran Bus	Jumlah Bus (Unit)	Kapasitas Penumpang (Orang)
Bus Besar	15	35
Bus Sedang	10	50

Sumber: Data diolah, 2018

Dalam melakukan kegiatan operasional bus sarbagita untuk mengantarkan penumpang dari melalui halte yang tersedia, tersedia bus besar sebanyak 15 unit bus yang melayani daerah Batu Bulan sampai Nusa Dua, dan juga terdapat bus ukuran sedang yang berjumlah 10 unit bus yang melayani kota. Untuk mengoperasikan bus-bus tersebut terdapat sopir dan pramujasa untuk melayani penumpang ketempat tujuan, jumlah sopir bus dalam pengoperasian bus sarbagita berjumlah 32 orang dan pramujasa berjumlah 32 orang.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi efektif tidaknya suatu angkutan umum adalah (1) Aksesibilitas : Suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau susahya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1987). Aksesibilitas bagi pengguna angkutan umum penumpang dapat berupa kemudahan untuk mencapai rute angkutan umum dengan berjalan kaki baik dari awal maupun akhir perjalanan, kemudahan untuk mendapatkan angkutan umum penumpang dan kemudahan perjalanan ke daerah tujuan dengan menggunakan fasilitas angkutan umum (Isfandiar, dkk., 2001); (2) Kapasitas: jumlah penumpang yang sesuai atau ideal. Dalam kapasitas angkutan umum sangat penting mengingat hal ini berkaitan dengan keamanan dan kenyamanan dalam menggunakan angkutan umum. Kapasitas ini juga menunjukkan minat masyarakat akan angkutan umum ; (3) Tarif/harga, harga yang terjangkau dan sesuai dengan pelayanan yang diberikan. Apabila harga yang ditentukan terjangkau dan sesuai dengan pelayanan yang diberikan, maka tentu akan menarik minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum; (4) Ketepatan waktu. Hal ini berkaitan dengan waktu menunggu di halte, kesesuaian antara waktu keberangkatan/kedatangan angkutan umum dengan jadwal yang telah ditetapkan sebelumnya (Putrayasa, 2014).

Berdasarkan ulasan yang telah dipaparkan, penulis dapat mengambil permasalahan mengenai tingkat efektivitas Trans Sarbagita sebagai transportasi publik di Provinsi Bali.

Kemudian Subagyo (2000) dalam Wycliffe dan Marhaeni (2013) mengemukakan, efektivitas merupakan kesesuaian *output* dengan tujuan yang

ditetapkan. Tingkat efektivitas program mewujudkan kemampuan pemerintah daerah dalam mewujudkan program yang telah direncanakan. Tingkat efektivitas dapat dievaluasi terkait dengan variabel *input*, *proses*, dan *output*. Adapun pengukuran rasio efektivitas menurut kriteria Litbang Depdagri Republik Indonesia tahun 1991 sebagai berikut: 1) Rasio efektivitas dibawah 40 persen adalah sangat tidak efektif. 2) Rasio efektivitas antara 40-59,99 persen adalah tidak efektif. 3) Rasio efektivitas dibawah 60-79,99 persen adalah cukup efektif. 4) Rasio efektivitas diatas 80 persen adalah sangat efektif.

Aksesibilitas didefinisikan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan ‘mudah’ atau ‘susah’nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Setiap lokasi geografis yang berbeda memiliki tingkat aksesibilitas yang berbeda hal ini disebabkan perbedaan kegiatan dari masing-masing tata guna lahan.

Berdasarkan Dinas Perhubungan Republik Indonesia, kapasitas yang mencukupi dapat diartikan bahwa kapasitas (jumlah) sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara penumpang-kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.

Aksesibilitas menyediakan ukuran kinerja antara tata guna lahan dengan sistem transportasi. Penghuni perumahan lebih tertarik dengan aksesibilitas menuju tempat kerja, sekolah, toko, pelayanan kesehatan dan tempat rekreasi. Pedagang

lebih memperhatikan aksesibilitas menuju konsumen sedangkan para pemilik industri bergantung dengan aksesibilitas ke pasar tenaga kerja dan penyediaan bahan baku transportasi (J. Black, Urban Transport Planning, 1981).

Kelompok populasi yang berbeda pada saat yang berbeda akan tertarik pada aksesibilitas ke tempat pekerjaan, pendidikan, belanja, pelayanan kesehatan dan fasilitas rekreasi. Pedagang akan lebih tertarik pada aksesibilitas untuk pelanggan, sedangkan industri lebih tertarik pada aksesibilitas untuk tenaga kerja dan bahan mentah (Ofyar Z. Tamin, Perencanaan & Pemodelan Transportasi, 2000).

Indikator aksesibilitas secara sederhana dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lainnya, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya jika berjauhan aksesibilitas antara keduanya rendah. Selain jarak dan waktu, biaya juga merupakan beberapa indikator aksesibilitas. Apabila antar kedua tempat memiliki waktu tempuh yang pendek maka dapat dikatakan kedua tempat itu memiliki aksesibilitas yang tinggi. Biaya juga dapat menunjukkan tingkat aksesibilitas. Biaya disini dapat merupakan biaya gabungan yang menggabungkan waktu dan biaya sebagai ukuran untuk hubungan transportasi (Ofyar, 2000).

Aksesibilitas menjadi kunci penting terhadap kebijakan tata guna lahan dimana tata guna lahan yang memiliki aksesibilitas tinggi akan mempunyai nilai lahan yang lebih baik. Fakta ini telah menjadikan pendorong utama bagaimana suatu daerah perkotaan dikembangkan dan berpengaruh langsung terhadap kebijakan tentang tata guna lahan saat ini (John Edward Jr, Transportation Planning Handbook, 1992).

Kebijakan tata ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi. Ruang merupakan kegiatan yang “ditempatkan” di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan suatu ruang kegiatan dengan ruang kegiatan lainnya. Antara ruang kegiatan dan transportasi terjadi hubungan yang disebut siklus penggunaan ruang transportasi. Bila akses transportasi kesuatu ruang kegiatan diperbaiki, ruang kegiatan tersebut menjadi lebih menarik, dan biasanya menjadi lebih berkembang. Dengan perkembangan ruang tersebut, meningkat pula kebutuhan akan transportasi. Peningkatan ini kemudian menyebabkan kelebihan beban pada transportasi, yang harus ditanggulangi, dan siklus akan terulang kembali bila aksesibilitas diperbaiki (Ofyar Z. Tamin, Perencanaan & Pemodelan Transportasi, 2000).

Kapasitas adalah hasil produksi (output) maksimal dari sistem pada periode tertentu (Heizer). Menurut Tani Handoko, kapasitas adalah ukuran kemampuan produktif suatu fasilitas. Kapasitas biasanya dinyatakan dalam angka per satuan waktu, misalnya jumlah yang dapat diproduksi setiap minggu, setiap bulan, atau setiap tahun. Untuk beberapa perusahaan, pengukuran kapasitas dapat dilakukan secara langsung. Ukuran kapasitasnya merupakan jumlah maksimal unit yang dapat diproduksi pada jangka waktu tertentu (Subagyo, 2008).

Kapasitas dijadikan patokan (*rated capacity*) adalah ukuran kapasitas dengan fasilitas tertentu yang sudah digunakan secara maksimal. Kapasitas yang dijadikan patokan tersebut akan selalu kurang atau sama dengan kapasitas riilnya (Subagyo, 2008).

Berdasarkan Dinas Perhubungan Republik Indonesia, kapasitas yang mencukupi dapat diartikan bahwa kapasitas (jumlah) sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara penumpang-kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.

Harga adalah segala sesuatu yang diberikan oleh konsumen untuk mendapatkan keunggulan yang ditawarkan oleh bauran pemasaran perusahaan (Cannon,dkk, 2008:176). Pengertian lain harga adalah sejumlah uang yang ditagihkan atas sesuatu produk atau jasa atau jumlah dari nilai yang ditukarkan para konsumen untuk memperoleh manfaat dari memiliki atau menggunakan suatu produk atau jasa (kotler dan Amstrong,2008:345). Sedangkan menurut Laksana (2008:151), harga adalah jumlah uang yang diperlukan sebagai penukar berbagai kombinasi produk dan jasa.

Menurut Tjiptono (2008:151), harga adalah satuan moneter atau kurang ukuran lainnya (termasuk barang dan jasa lainnya) yang ditukarkan agar memperoleh hak kepemilikan atau penggunaan suatu barang dan jasa. Dari beberapa konsep dari para ahli dapat diambil kesimpulan bahwa harga adalah sesuatu yang diberikan konsumen sebagai timbal balik dari pemberian barang dan jasa.

Harga merupakan nilai, yang dinyatakan dalam satuan mata uang atau alat tukar, terhadap sesuatu barang tertentu. Dalam kenyataannya besar kecilnya nilai

atau harga itu tidak hanya ditentukan oleh faktor fisik saja yang diperhitungkan, akan tetapi faktor-faktor psikologis dan faktor-faktor lain berpengaruh pula terhadap harga. Dengan demikian dapatlah diartikan pula bahwa harga adalah sejumlah uang yang dibutuhkan untuk mendapatkan sejumlah barang beserta jasa-jasa tertentu atau kombinasi dari keduanya.

Menurut Nyström (2005) dalam jurnalnya yang berjudul *Delay Analysis of a Freight Train – an Improvement Case Study From a Steel Company*, yang dimaksud dengan ketepatan waktu (*Punctuality*) adalah sejauh mana kedatangan dan keberangkatan sesuai dengan waktu yang disepakati oleh stakeholder. Ketepatan waktu dalam penelitian ini membahas mengenai penjadwalan transportasi.

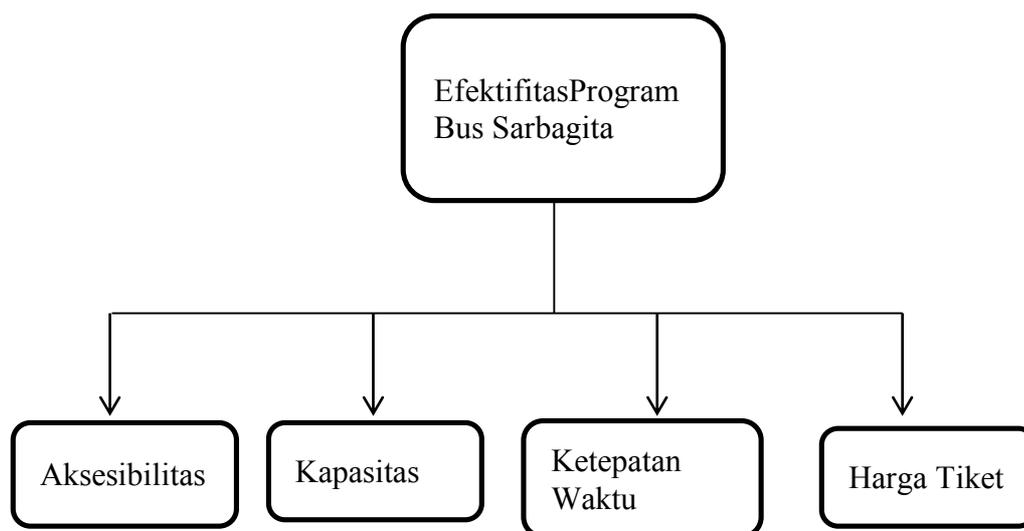
Menurut Harris dan Ramsey dalam Nyström (2005), faktor yang mempengaruhi ketepatan waktu adalah karena adanya perbedaan infrastruktur dari jalur (*track*) yang dibuat untuk dilalui oleh alat transportasi. Infrastruktur yang dimaksud dalam penelitian ini adalah mengenai perbedaan struktur tanah dari setiap daerah yang dijadikan sebagai jalur transportasi. Sedangkan menurut Higgins et al. dalam Nyström (2005), terjadinya keterlambatan adalah karena ketepatan waktu berhubungan dengan sarana, prasarana, termasuk penjadwalan pemberhentian.

Dari beberapa konsep dari para ahli dapat diambil kesimpulan bahwa harga adalah sesuatu yang diberikan konsumen sebagai timbal balik dari pemberian barang dan jasa.

Aksesibilitas dalam transportasi publik dapat diartikan sebagai jarak yang ditempuh oleh transportasi publik tersebut untuk mengantar penumpang dalam

kegiatan mobilisasi antar kota yang menjangkau tempat umum seperti: tempat kerja, sekolah, toko, rumah sakit, dan tempat rekreasi. Sedangkan kapasitas dapat diartikan sebagai jumlah penumpang yang dapat dimuat dalam satu Bus Sarbagita untuk melakukan perjalanan ke kota lain. Selanjutnya, ketepatan waktu diartikan sebagai penumpang yang menunggu di halte sesuai dengan jadwal dan dalam perjalanan menjadi lebih cepat yang dari pada menggunakan transportasi pribadi. Sedangkan harga tiket yang dimaksudkan adalah sejumlah uang yang diberikan konsumen kepada produsen sebagai balas jasa untuk melakukan perjalanan. Apabila komponen komponen tersebut dapat berjalan baik dan lancar, dan masyarakat yang sebagai pengguna merasakan lebih efektif dan efisien dalam menggunakan transportasi publik bus sarbagita, maka program bus sarbagita dapat berjalan efektif.

Menurut Nyström (2005) dalam jurnalnya yang berjudul *Delay Analysis of a Freight Train – an Improvement Case Study From a Steel Company*, yang dimaksud dengan ketepatan waktu (Punctuality) adalah sejauh mana kedatangan dan keberangkatan sesuai dengan waktu yang disepakati oleh stakeholder. Ketepatan waktu dalam penelitian ini membahas mengenai penjadwalan transportasi.



Gambar 1. Kerangka Konseptual

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif, dengan menggunakan uji matematik sederhana untuk mengetahui efektivitas dari program TransSarbagita. Adapun komponen yang dianalisis dalam penelitian ini terdiri dari aksesibilitas, kapasitas, ketepatan waktu, dan harga tiket.

Lokasi yang dipilih dalam penelitian ini adalah wilayah sarbagita yang terdiri dari beberapa daerah maupun kota diantaranya Kota Denpasar, Badung, Gianyar, dan Tabanan. Sebab berdasarkan pertimbangan dipilihnya daerah sarbagita (Denpasar, Badung, Gianyar, dan Tabanan) karena pada wilayah tersebut dilalui oleh bus sarbagita yang mengantarkan penumpang , dan sering terjadi kemacetan pada daerah tersebut.

Obyek dalam penelitian ini yaitu Bus sarbagita yang telah beroperasi untuk melihat efektif atau tidak efektifnya program Trans Sarbagita, dan kesempatan kerja terhadap peningkatan pendapatan. Variabel yang digunakan untuk mengukur efektivitas berupa kesempatan kerja, variabel proses, variabel input, dan variabel

output yang terdiri dari aksesibilitas, kapasitas, harga tiket, ketepatan waktu, dan peningkatan pendapatan.

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono,2014:167). Populasi pada penelitian ini adalah pengguna dari bus sarbagita yang terdiri dari pelajar, pekerja, dan masyarakat umum.

Dalam menentukan sampel menggunakan *accidental sampling*, ketika bertemu dengan responden yang menggunakan bus sarbagita. Responden berjumlah 100 responden, dimana responden tersebut menggunakan Bus Sarbagita lebih dari 1 kali.

Metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini berupa studi pustaka, wawancara, dan wawancara mendalam. Studi pustaka yaitu teknik pengumpulan data yang tidak langsung ditunjukkan pada subyek penelitian, namun melalui dokumen. Dokumen yang digunakan berupa buku-buku, jurnal, artikel, maupun sumber bacaan lainnya. Wawancara adalah teknik pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan langsung oleh pewawancara kepada responden. Dengan demikian jawaban yang diperoleh bisa meliputi semua variabel dengan keterangan lengkap dan mendalam. Wawancara mendalam dilakukan terhadap informan untuk melengkapi hasil kuisioner sehingga didapat gambaran permasalahan dari variabel yang diteliti pada obyek.

Dalam penelitian ini menggunakan data kuantitatif, yang dijelaskan menggunakan perhitungan yang berupa angka, seperti: aksesibilitas, kapasitas,

harga, ketepatan waktu, pendapatan, dan kesempatan kerja. Dan data kualitatif, yang berarti data yang tidak dapat dinyatakan dalam bentuk angka dan tidak memiliki satuan hitung. Data yang dikumpulkan adalah data berupa penjelasan dari responden sesuai dengan pertanyaan dalam kuisisioner.

Untuk mengetahui efektivitas program TransSarbagita dikalangan masyarakat Kota Denpasar digunakan rasio efektivitas. Menurut Subagyo (2000:26), rasio efektivitas menggunakan metode statistik sederhana dengan formula sebagai berikut:

$$\text{Efektivitas} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

Efektivitas : ukuran berhasilnya atau tidaknya program Bus Sarbagita.

Realisasi: pencapaian pelaksanaan program Bus Sarbagita dari masing-masing indikator.

Target : sasaran program Bus sarbagita dari masing-masing indikator

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Efektivitas dari transportasi publik Trans Sarbagita dilihat dari beberapa indikator yang mempengaruhi efektif tidaknya pelayanan angkutan umum, diantaranya; aksesibilitas, kapasitas, ketepatan waktu, dan harga tiket. Untuk mengetahui efektif tidaknya program bus sarbagita dari indikator tersebut dapat ditunjukkan sebagai berikut.

Efektifitas program Trans Sarbagita berdasarkan indikator aksesibilitas dapat diketahui melalui mudahnya masyarakat untuk mencapai halte, dan halte berada pada tempat yang strategis untuk mencapai tempat tujuan. Distribusi

frekuensi jawaban responden dari indikator aksesibilitas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3.
Distribusi Frekuensi Jawaban Responden Dari Indikator Aksesibilitas

Indikator	Jawaban Ya		Jawaban tidak		Jumlah Jawaban	
	Orang	%	Orang	%	Orang	%
Aksesibilitas	87	87	13	13	100	100

Sumber: Data diolah, 2018

Kemudahan menuju ke tempat-tempat umum maupun fasilitas umum dengan bus sarbagita dapat dijangkau oleh setiap masyarakat yang hendak ingin berpergian. Dimana aksesibilitas ini dari 100 responden yang ada 87 orang menyatakan bahwa bus sarbagita telah melalui tempat umum yang telah tersedia seperti contoh: rumah sakit, sekolah, terminal, serta tempat umum lainnya. Sedangkan 13 responden memilih jawaban tidak karena responden yang menjawab tidak tersebut merasa aksesibilitas untuk menjangkau tempat tempat yang ada kurang.

Berdasarkan Tabel distribusi frekuensi jawaban responden berdasarkan indikator aksesibilitas, maka efektifitas pelaksanaannya dapat dihitung sebagai berikut.

$$\begin{aligned}
 \text{Efektifitas program} &= \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100 \% \\
 &= \frac{87}{100} \times 100 \% \\
 &= 87\%
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan pada indikator aksesibilitas, dapat dilihat bahwa tingkat efektifitas pelaksanaan program Bus Sarbagita tergolong sangat efektif yaitu sebesar 87% persen sesuai dengan kriteria Litbang depdagri.

Efektifitas program Trans Sarbagita berdasarkan indikator kapasitas dapat diketahui berdasarkan muat tidaknya Trans Sarbagita untuk menampung penumpang pada satu bus. Distribusi frekuensi jawaban responden dari indikator kapasitas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.
Distribusi Frekuensi Jawaban Responden dari Indikator Kapasitas

Indikator	Jawaban Ya		Jawaban tidak		Jumlah Jawaban	
	Orang	%	Orang	%	Orang	%
Kapasitas	88	88	12	12	100	100

Sumber: Data diolah, 2018

Dalam setiap bus Trans Sarbagita dapat menampung penumpang sebanyak 37 orang, yang tersedia sebanyak 20 bangku penumpang dan 17 berdiri dengan bantuan pegangan. Berdasarkan tabel distribusi jawaban responden berdasarkan kapasitas menyatakan bahwa 64 responden atau 100 persen responden memilih jawaban ya, karena kapasitas yang tersedia dapat menampung penumpang, sebab tidak pernah terjadi kelebihan penumpang dalam menaiki bus sarbagita. Sedangkan tidak ada responden yang menyatakan tidak.

Berdasarkan tabel distribusi jawaban responden berdasarkan kapasitas maka efektifitas pelaksanaan progmr, dapat dihitung sebagai berikut.

$$\begin{aligned}
 \text{Efektifitas program} &= \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100 \% \\
 &= \frac{88}{100} \times 100\% \\
 &= 88\%
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan pada indikator kapasitas, dapat dilihat bahwa tingkat efektifitas pelaksanaan program Bus sarbagita tergolong sangat efektif yaitu sebesar 88% persen sesuai dengan kriteria Litbang depdagri.

Efektifitas program Trans Sarbagita berdasarkan indikator ketepatan waktu dapat diketahui berdasarkan tepat tidaknya bus sarbagita untuk menjemput penumpang di halte, dengan lama waktu menunggu yang tidak terlalu lama. Distribusi frekuensi jawaban responden dari indikator ketepatan waktu dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5.
Distribusi Frekuensi Jawaban Responden dari Indikator Ketepatan Waktu

Indikator	Jawaban Ya		Jawaban tidak		Jumlah Jawaban	
	Orang	%	Orang	%	Orang	%
Tepat Waktu	6	6	94	94	100	100

Sumber: Data diolah, 2018

Program Trans Sarbagita memiliki waktu keberangkatan setiap 1 jam sekali dari posko keberangkatan, yang dimana ini bertentangan dengan efektifitas dari pelayanan transportasi publik yang berjalan maksimal setiap 10-15 menit sekali berdasarkan menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, 1997(dalam Marla,dkk. 2014). Dari lamanya melakukan keberangkatan setiap 1 jam sekali menjadikan indikator dari ketepatan waktu berjalan tidak efektif, dimana sebanyak 94 responden yang menjawab tidak tepat waktu. Responden yang menjawab tidak tepat waktu ini menunggu bus yang akan datang menjemput dengan rata-rata waktu 20-45 menit. Sedangkan responden yang menjawab tepat waktu sebesar 6 responden yang menunggu di halte selama 10-15 menit.

Berdasarkan tabel distribusi jawaban responden berdasarkan ketepatan waktu maka dapat dihitung sebagai berikut.

$$\begin{aligned}
 \text{Efektifitas program} &= \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100 \% \\
 &= \frac{6}{100} \times 100\% \\
 &= 6 \%
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan pada indikator ketepatan waktu, dapat dilihat bahwa tingkat efektivitas pelaksanaan program Trans Sarbagita tergolong sangat tidak efektif yaitu sebesar 6% persen sesuai dengan kriteria Litbang depdagri.

Efektifitas program Trans Sarbagita berdasarkan indikator harga tiket dapat diketahui berdasarkan kesesuaian harga yang diberikan berdasarkan karcis yang telah diterima penumpang, dan ketetapan yang telah diberlakukan oleh pihak Trans Sarbagita. Distribusi frekuensi jawaban responden dari indikator harga tiket dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 6.

Distribusi Frekuensi Jawaban Responden dari Indikator Harga Tiket						
Indikator	Jawaban Ya		Jawaban tidak		Jumlah Jawaban	
	Orang	%	Orang	%	Orang	%
Harga Tiket	100	100	0	0	100	100

Sumber: Data diolah, 2018

Pemberiaan harga untuk penumpang yang menggunakan Trans Sarbagita dikenakan tarif sebesar Rp 2.500 untuk pelajar, dan Rp 3.500 untuk umum, yang dibayarkan oleh penumpang dan pihak bus sarbagita memberikan tiket/karcis bagi penumpang yang telah membayar. Dari tabel distribusi frekuensi jawaban dari responden berdasarkan harga tiket diketahui bahwa sebanyak 100 responden atau 100% mengatakan telah diberikan harga tiket yang telah sesuai dengan harga yang telah ditetapkan (karcis), dan tidak ada responden yang menjawab tidak.

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi jawaban responden berdasarkan harga tiket maka efektivitas pelaksanaan program Trans Sarbagita dari indikator harga tiket, dapat dihitung sebagai berikut.

$$\text{Efektifitas program} = \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100 \%$$

$$\begin{aligned} &= \frac{100}{100} \times 100\% \\ &= 100\% \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan pada indikator harga tiket, dapat dilihat bahwa tingkat efektifitas pelaksanaan program Trans Sarbagita tergolong sangat efektif yaitu sebesar 100% persen sesuai dengan kriteria Litbang depdagri.

Berdasarkan hasil perhitungan efektivitas transportasi publik Trans Sarbagita ditinjau dari indikator berdasarkan aksesibilitas, kapasitas, ketepatan waktu, dan harga tiket maka dapat dihitung efektivitas program sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Efektifitas program} &= \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100 \% \\ &= \frac{87+88+6+100}{100 \times 4} \times 100\% \\ &= \frac{281}{400} \times 100\% \\ &= 70,25\% \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, di dapat bahwa tingkat efektivitas pelaksanaan program Trans Sarbagita adalah sebesar 70,25 persen berada pada rasio 60-79,99 persen berdasarkan kriteria litbang depdagri sehingga pengoperasian transportasi publik bus sarbagita dapat dikatakan cukup efektif.

Hal ini sejalan dengan penelitian dari Marla,dkk (2014), yang menyatakan bahwa Hasil analisis angkutan umum baik segi efektivitas dan efisiensi cukup baik, meskipun ada beberapa indikator yang menjadi pusat perhatian pengguna angkutan umum yaitu tingkat kenyamanan dalam menggunakan angkutan umum di Kawasan Tembalang. Selain itu, hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian dari Septin dan Eva (2016), yang menyatakan bahwa efektivitas pelayanan transportasi bus damri bandara rute Gresik – Bandara Juanda PP dinyatakan efektif. Hal tersebut

dapat dilihat dari perolehan prosentase sebesar 78,65% yang berada dalam kelas interval 61% - 80% dengan kategori efektif.

SIMPULAN DAN SARAN

Tingkat efektivitas Bus Sarbagita dari dari indikator aksesibilitas, kapasitas, ketepatan waktu, dan harga tiket terbilang cukup efektif, dengan persentase sebesar 70,25%.Efektivitas bus sarbagita berdasarkan ketepatan waktu terbilang sangat tidak efektif, dengan persentase keefektifan ketepatan waktu sebesar 6%.

Tingkat efektivitas dari Bus Sarbagita tergolong cukup efektif berdasarkan indikator aksesibilitas, kapasitas, ketepatan waktu, dan harga tiket. Pada indikator ketepatan waktu belum efektif karena keberangkatan Bus Sarbagita 1 jam sekali. Hal ini perlu adanya perubahan jam keberangkatan yang setiap 15 menit sekali agar masyarakat tidak terlalu lama menunggu dan nantinya akan meningkatkan efektivitas program Bus Sarbagita tersebut.Pemerintah hendaknya memberi sosialisasi lebih kepada masyarakat pentingnya menggunakan transportasi publik Bus Sarbagita, dan meningkatkan biaya pajak kendaraan pribadi agar masyarakat beralih menggunakan Bus Sarbagita.

REFRENSI

- Abdul, Kadir. 2006. Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau* 1 (3), hal.121-132.
- Alimuddin.2013. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua Di Kota Makassar. *Jurnal Ilmiah Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin*.

- Amanda, Stathopoulos dan Edoardo Marcucci. 2014. *De Gustibus Disputandum Est: Non-Linearity in Public Transportation Service Evaluation Quality*. *International Journal of Sustainable Transportation*, 8:pp.47-68.
- Bambang, Susantono, dan Mohammed Ali Berawi. 2012. Perkembangan Kebijakan Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Berbasis Kerja Sama Pemerintah Swasta Di Indonesia. *Jurnal Transportasi*, 12 (2), hal.93-102.
- Black, J. and Conroy, M, (1977). Accessibility Measures and the Social Evaluation of Urban Structure, *Environment and Planning A*, 9, pp. 1013-1031.
- Board of Trade of Metropolitan Montreal. 2004. *Public Transit: A powerful Economic-Development engine for the Metropolitan Montreal Region*. Collaboration with Secor Consulting.
- Brendon, Hemilly. 2004. Trends Affecting Public Transit Effectiveness. A study prepared for the American Public Transportation Association.
- Bouf D, Hensher DA. 2007. The Dark Side Of Making Transit Irresistible: The Example of France. *Journal Transport Policy* 14(6):523–532.
- Diana, Marieta, Alin,dkk. 2010. Efficiency, Effectiveness And Performace of The Public Sector. *Journal of Rumanian Journal of Economic Forecasting*, vol.4.
- Dean, Forbes. 1990. *Jakarta Towards 2005: Planning Mechanism And Issues*. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 26(3):h:111-120.
- Haryono, Sigit. 2010. Analisis Kualitas Angkutan Umum (Bus Kota) Di Kota Yogyakarta. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 7 (1).
- Hensher DA, Mulley C, Yahya N. 2009. Passenger experience with quality-enhanced bus service: The tyne and wear “superoute” services. *Journal Transportation* 37(2), pp.239–256.
- Hensher, DA. 2008. Assessing systematic sources of variation in public transport elasticities: some comparative warnings. *Journal of Transp Res Apolicy Pract*,4(2), pp.131-142.
- Marla,Ayu.K,dkk. 2014. *Evaluasi Efektifitas Dan Efisiensi Angkutan Umum Di Kawasan Tembalalang*. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro.
- Mesak, Iek. 2013. Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Rakyat di Pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat (Studi Kasus di Distrik Ayamaru, Aitinyo, dan Aifat). *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 6(1):h: 30-40.
- Michael, Buehler. 2011. *Indonesia’s Law On Public services: Changing State-Society Relations or Countiuing Politcs as Usual?*. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 47(1):h:65-86.

- Nizza, Al Husna, dan Muhammad Halley Yudhistira. 2017. Studi Empirik Interaksi Strategis Pemerintah Daerah Di Indonesia. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 10(2):h: 113-124.
- Nyström B, Kumar U. 2005. Delay Analysis of a Freight Train –an Improvement case study from a steel company. The World Congress on Railway Research. 28 September -1 October 2003 : Edinburgh.Luleå(SE):Luleå University of Technology.
- Claudia,N.Berg, Uwe Deichmann, dkk. 2017. Transport Policies and Development. *The Journal of Development Studies*, 54(3) pp.465-480.
- Isfandiar, Wahyu dan Dewanti. (2001). Tinjauan Aksesibilitas Penumpang Angkutan Umum Menuju dan Meninggalkan Pusat Kota (Studi Kasus Kota Yogyakarta), Simposium Transportasi ke-4, Denpasar.
- Johan, Holmgren. 2013. An Analysis Of Tthe Determinants Of Local Public Transport Demand Focusing The Effect Of Income Change. *Journal of European Transport Research*, 5(2), pp.101-107.
- Peter, McCawley. 2015. *Infrastructure Policy in Indonesia, 1965-2015: A Surey*. *Journal Bulletin of Economic Studies*, 51(2), pp.263-285.
- Putra, I Gusti Agung Bagus Angga. 2016. Studi Evaluasi Program Bus Trans Sarbagita Pemerintah Provinsi Bali. *JurnalKebijakan dan Manajemen Publik*, 4(1).
- Putrayasa,I Made Agus, dan Ni Kadek Sri Maharani.2014. Efektivitas Bus Trans Sarbagita Trayek Kota – GWK Dalam Mengurangi Kemacetan Di Kota Denpasar Dan Kabupaten Badung. *Soshum Jurnal Sosial dan Humaniora*, 4 (1), hal.12-23.
- Rio, Bagus Firmansyah Al Rasyid. 2015. Kualitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Deskriptif Tentang Kualitas Pelayanan Jasa Angkutan Umum Perum Damri Unit Angkutan Bus Khusus Gresik-Bandara Juanda). *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, 3 (2), hal.97-106.
- Rukini. 2016. Model Regresi logistik pada Kelulusan Ujian Sertifikasi Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 9(1):h: 80-84.
- Subagyo,Achmad. 2008. *Studi Kelayakan Teori dan Aplikasi*.Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Sugiyono. 2014. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Surung, Ni Putu Diah Wulandari, 2014. Faktor-faktor yang mempengaruhi Penggunaan Jasa Transportasi Umum `Trans Sarbagita` (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Udayana. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 7(1):h:1-6.
- Septin, Aukhaina Yuslika, dan Eva Hany Fanida. 2016. Efektivitas Pelayanan Transportasi Di Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia (Damri) Surabaya (Studi

Kasus Pada Bus Damri Angkutan Pemadu Moda Rute Gresik – Bandara Juanda Pulang Pergi). *Jurnal Kajian Manajemen Publik*.

Wycliffe, Timotius heryendi, dan Marhaeni, Anak Agung I Gusti Ngurah. 2013. Efektivitas Program Usaha Peningkatan Pendapatan Keluarga Sejahtera (UPPKS) di Kecamatan Denpasar Barat. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 6 (2), hal.78-85.