
ANALISIS PENYEDIAAN TRANSPORTASI UMUM MASA DEPAN SEBAGAI ALTERNATIF PRASARANA TRANSPORTASI BANDAR UDARA DEO (DOMINE EDUARD OSOK)

Okty Diana Wulan Sari¹ dan Renhard Hu²

¹Okty Diana Wulan Sari, Universitas Sains dan Teknologi Jayapura, oktydiana.ustj@gmail.com

²Renhard Hu, Universitas Sains dan Teknologi Jayapura, Renhardhu95@gmail.com

ABSTRAK

Dengan Semakin meningkatnya pertumbuhan penduduk dan tingkat permintaan aksesibilitas jasa transportasi orang yang cukup tinggi di kota sorong membuat adanya tuntutan penataan Perencanaan sistem transportasi angkutan kota yang menyeluruh. Angkutan penumpang dengan angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Dimana penentuan tarif yang diberlakukan harus disesuaikan dengan Biaya Operasional Kendaraan tersebut. Dimana dari hasil penelitian ini akan dilakukan analisa biaya operasional kendaraan representatif Perencanaan Moda Transportasi Bus Dari Bandara Deo Ke Aimas Kabupaten Sorong Provinsi Papua Barat.

Perencanaan jalur trayek yang akan dilintasi Moda Transportasi Bus ini, sangatlah penting dan harus melihat beberapa faktor untuk melakukan Perencanaan Trayek. Yaitu : Pola tata guna lahan, pola pergerakan penumpang angkutan umum, kepadatan penduduk, daerah pelayanan, dan karakteristik jaringan. Setelah melihat faktor – faktor tersebut. Maka telah ditentukan 13 wilayah yang menjadi trayek dari Bus Bandara ini.

Yang termasuk dalam rencana yaitu biaya operasional kendaraan yang diperhitungkan yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Untuk kajian tingkat pelayanan dilakukan survei terhadap pengguna jasa. Berdasarkan hasil analisa biaya pokok per Bus-Km adalah Rp. 2.821,622 hal ini tentu saja mempengaruhi tarif yang harus diberlakukan untuk Perencanaan Moda Transportasi Bus Dari Bandara Deo Ke Aimas Kabupaten Sorong Provinsi Papua Barat. Yaitu jenis tarif progresive 2 rute, dimana setiap rute mempunyai jarak 12 Km dan 43 Km sehingga dapat memudahkan masyarakat, untuk perhitungan tarif adalah Biaya Pokok x Jarak/Km.

Selain itu Perencanaan Moda Transportasi Bus Dari Bandara Ke Aimas Kabupaten Sorong Provinsi Papua Barat ini juga harus menciptakan hubungan yang saling menguntungkan satu sama lain dengan moda transportasi lainnya yang ada di Bandara DEO (Domine Eduard Osok) Sorong.

Kata kunci: *Perencanaan Moda Transportasi Bus, Trayek, Tempat Henti, Biaya Operasional Kendaraan, Tarif*

1. PENDAHULUAN

Salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat adalah dengan cara menanam investasi seperti membangun proyek prasarana dan sarana. Dalam pembangunan prasarana dan sarana transportasi, untuk mencapai sasaran pertumbuhan ekonomi dan mengembangkan potensi yang dimiliki suatu daerah dimana sasaran pembangunan sarana dan prasarana tersebut untuk mempertahankan tingkat pelayanan, meningkatkan aksesibilitas pelayanan yang meliputi aspek keselamatan, kelancaran dan kenyamanan serta keamanan pelayanan transportasi, maka perlu dilaksanakan pembangunan, rehabilitasi atau pengembangan

prasarana transportasi baik pada transportasi jalan, kereta api, angkutan sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut maupun angkutan udara.

Berdasarkan judul yang dikemukakan, maka disini penulis merumuskan masalah yang ada sehingga menjadi bahan kajian di dalam penulisan yaitu:

1. Adanya sarana transportasi khusus bandara seperti taksi bandara yang menjadi salah satu moda transportasi di Bandara Deo yang mempunyai tarif yang kurang memuaskan.
2. Adanya persaingan dalam penawaran jasa angkutan umum yang ditandai dengan bermunculan kendaraan-kendaraan sewa (*Car Rental*)
3. Adanya peningkatan jumlah penumpang pesawat yang terjadi di bandara DEO (Domine Eduard Osok)

Tujuan Penelitian

1. Menganalisa jumlah penumpang yang membutuhkan angkutan umum di Bandara Deo Kota Sorong.
2. Menganalisa pengalihan penumpang yang turun dari pesawat udara ke moda transportasi bus.
3. Menganalisa penentuan tempat perhentian yang akan dilalui Bus dari Bandara ke Aimas Kabupaten Sorong.
4. Merencanakan trayek yang akan dilalui Bus dari Bandara Deo Ke Aimas Kabupaten Sorong
5. Merencanakan BOK angkutan Bus dan tarif angkutan bus dari Bandara Deo ke Aimas Kabupaten Sorong

2. TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia, hewan atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia dan atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari.

Terminal

Terminal merupakan salah satu bentuk pengembangan dari jenis fasilitas perpindahan penumpang. Menurut fungsi fasilitas, jika diibaratkan suatu ruas jalan memerlukan fasilitas perpindahan penumpang dalam bentuk tempat henti *shelter*/halte bus dan area *bus stop*, maka ruas jalan dapat disamakan dengan kota sedangkan *shelter*/ halte dapat disamakan dengan terminal.

Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya; namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan. Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan gedung, untuk memfasilitasi kendaraan pemakai gedung.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan. Masalah yang dihadapi dalam perlintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang yang berlalu-lalang menggunakan jalan tersebut.

Persoalan Lalu Lintas dan Angkutan

Lalu lintas atau lalu-lalang kendaraan dan orang di jalanan terjadi karena adanya proses perpindahan geografi orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Perangkutan memang memberikan manfaat geografi bagi mobilitas orang dan atau barang.

Pilihan Moda Transportasi

Pada umumnya di daerah perkotaan terdapat dua pilihan moda untuk mobil dan salah satu bentuk transport umum (biasanya bus), ongkos atau tingkat pelayanan yang mungkin berbeda-beda pula. Pemilihan moda di hipotesiskan akan tergantung pada karakteristik moda yang mencerminkan biaya yang disamaratakan ini mempengaruhi pemilihan moda antar kota dengan cara yang sama. walaupun pada banyak kota besar mungkin terdapat dua atau lebih bentuk transport umum, dengan

Trayek Pelayanan

Permintaan akan angkutan adalah permintaan turunan. Permintaan ini tumbuh bukan karena kebutuhan akan angkutan sebagai barang konsumsi melainkan akibat adanya kebutuhan akan

sesuatu yang lain, yang tercermin pada kegiatan masyarakat dalam memenuhi atau mendapatkan kebutuhan yang sebenarnya yang menempati suatu ruang wilayah.

Moda Angkutan

Pilihan moda adalah pembagian atau proporsi jumlah perjalanan ke dalam cara atau moda angkutan yang berbeda. Untuk berpergian atau melakukan perjalanan, seseorang berhak menentukan pilihan moda yang akan digunakannya sesuai dengan kemampuan dan selernya.

Prasarana

Jaringan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan terdiri atas ruang lalu lintas berupa *jalan* (termasuk jembatan), dan simpul lalu lintas yang berwujud terminal.

1. Jalan

Dalam penataan jaringan jalan, agar tersusun jaringan jalan yang baik, harus diperhatikan tata jenjang (hirarki) jaringan. Tata jenjang jaringan jalan akan mengarah pada susunan sistem pelayanan jasa angkutan jalan yang kemudian menjadi sistem sirkulasi lalu lintas jalan.

2. Simpul Jasa Angkutan

Simpul jasa angkutan adalah prasarana angkutan jalan yang dapat berupa terminal atau sekedar perhentian. Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilitas orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antarmoda secara lancar dan tertib.

Sarana

Sarana adalah kendaraan atau moda angkutan umum yaitu suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri atas kendaraan bermotor (yakni kendaraan yang dapat digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu) dan kendaraan tidak bermotor (yakni kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia atau hewan).Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, artinya sesuai dengan rancangan peruntukannya.

Peranan Angkutan Umum

Pada umumnya kota yang pesat perkembangannya adalah kota yang berada pada jalur sistem angkutan. Sejarah perkembangan sejumlah kota besar didunia menjadi bukti besarnya peranan angkutan terhadap perkembangan kota yang bersangkutan begitu pula dengan wilayah papua yang sedang berkembang saat ini.

Biaya Angkutan

Pengelolaan sistem lalu lintas dan angkutan adalah mengefisienkan penggunaan prasarana sarana angkutan.Kebutuhan memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain terpenuhi, dan lalu lintas berjalan lancar, aman, murah, dan nyaman.

Biaya angkutan dapat di pilah menjadi :

1. Biaya Internal, yaitu biaya langsung maupun tak langsung yang berkaitan dengan kegiatan perangkutan misalnya biaya BBM, pajak kendaraan
2. Biaya Eksternal, yaitu biaya di luar kegiatan perangkutan namun timbul sebagai akibat dari kegiatan perangkutan (misalnya: pencemaran, santunan kecelakaan).

Tarif Jasa Angkutan

Tarif adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan Pemerintah. Harga jasa angkutan yang ditentukan mengikuti sistem tarif, berlaku secara umum dan tidak ada ketentuan lain yang mengikat perusahaan angkutan dan pemilik barang atau penumpang kecuali apa yang sudah diatur dalam buku tarif (Siregar M, 1995; 1).

Sistem Tarif Angkutan Kota

Di bagi menjadi 2 yaitu:

1. Tarif Rata (*flat fare*)

Tarif semacam ini biasanya diterapkan pada layanan jasa angkatan jarak pendek dan menengah, pada umumnya trayek dalam kota. Cara ini sangat memudahkan bagi penyedia jasa maupun pemakai jasa.

2. Tarif Progresif

Sistem tarif progresif menganut konsep semakin jauh jarak layanan, makin tinggi tarif jasa angkutan. Dalam hal ini ada tarif minimal, dan tambahan selanjutnya sesuai dengan besaran tarif per unit jarak. Sistem sesuai diterapkan pada layanan jarak jauh, baik bagi angkutan perkotaan maupun angkutan antarkota.

Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan

Tarif angkutan umum penumpang kota merupakan hasil perkalian antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata – rata satu perjalanan (tarif BEP) dan tambahan 10% untuk jasa keuntungan perusahaan, rumusnya adalah :

$$\text{- Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata – rata}) + 10\% \quad (1)$$

$$\text{- Tarif BEP} = \text{tarif pokok} \times \text{jarak rata – rata} \quad (2)$$

$$\text{- Tarif Pokok} = \text{total biaya pokok} \quad (3)$$

$$\text{- Faktor pengisian} \times \text{kapasitas kendaraan} \quad (4)$$

$$\text{- Km yang ditempuh} = \text{Jarak trayek} \times \text{jumlah perjalan dalam satu pertahun hari operasi dalam satu bulan} \times \text{jumlah bulan dalam satu tahun} \quad (5)$$

Rencana Operasi Kendaraan

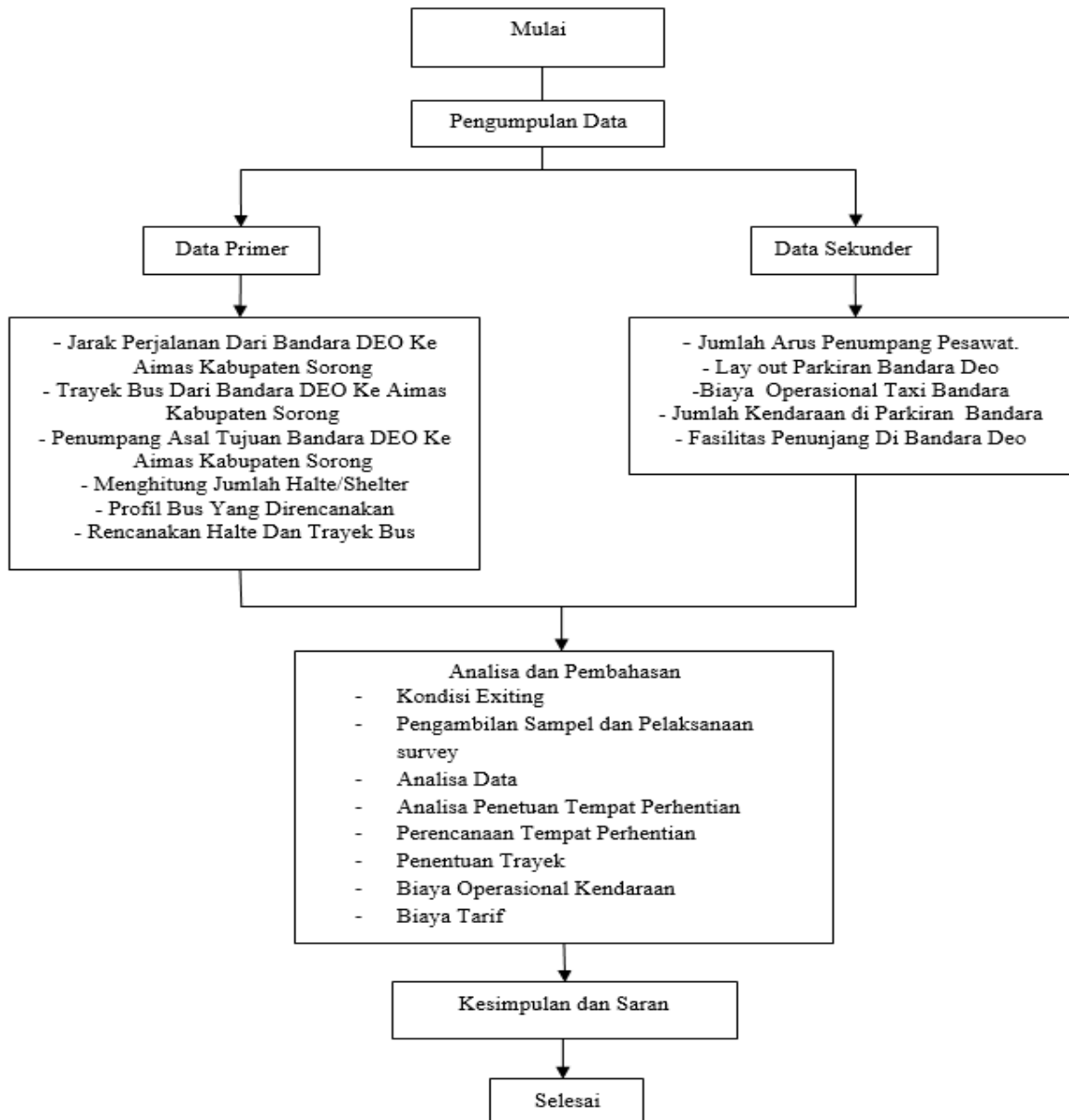
1. Waktu putar (T_r), yaitu waktu perjalanan pulang pergi pada suatu rute tertentu (waktu perjalanan dari titik akhir rute sampai titik awal rute). Waktu putar diperoleh berdasarkan hasil survei dilapangan dan dirumuskan. $T_r = 2 (T_o + T_t)$ Keterangan : T_t : waktu berhenti untuk menurunkan penumpang dan menaik;
2. Jarak rute (L), yaitu panjang dari titik awal rute sampai titik akhir rute akhir dalam kilometer
3. Waktu operasi (T_o), yaitu waktu perjalanan dari titik awal rute sampai titik akhir rute. Biasanya waktu operasi diperoleh berdasarkan dari hasil survei dilapangan.
4. Kecepatan operasi (V_o), kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik akhir rute dan dirumuskan : $V_o = 60 \times L / T_o$ (km/jam) (6)
5. Kecepatan komersial (V_c), yaitu kecepatan pulang pergi pada suatu rute (kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik akhir rute dan tiba kembali sampai di titik awal rute) Dirumuskan : $V_c = 120 \times L / T_o$ (7)
dengan Keterangan L adalah Panjang Rute: T_o adalah Waktu Operasi
6. Kapasitas kendaraan (C_v), yaitu kapasitas tempat duduk yang tersedia dan kapasitas tempat berdiri yang di ijinakan pada suatu kendaraan.
7. Load Factor (L_f), yaitu rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dalam kendaraan terhadap jumlah kapasitas tempat duduk penumpang didalam kendaraan pada periode waktu tertentu.

$$L_f = \frac{\text{jumlah penumpang yang diangkut} \times 100\%}{\text{Kapasitas tempat duduk penumpang}} \quad (8)$$

3. METODE PENELITIAN

Langkah Penelitian

Bagan alur penelitian dapat dilihat pada gambar 1, sebagai berikut:



Gambar 1. Bagan Alur Penelitian

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Data Penumpang

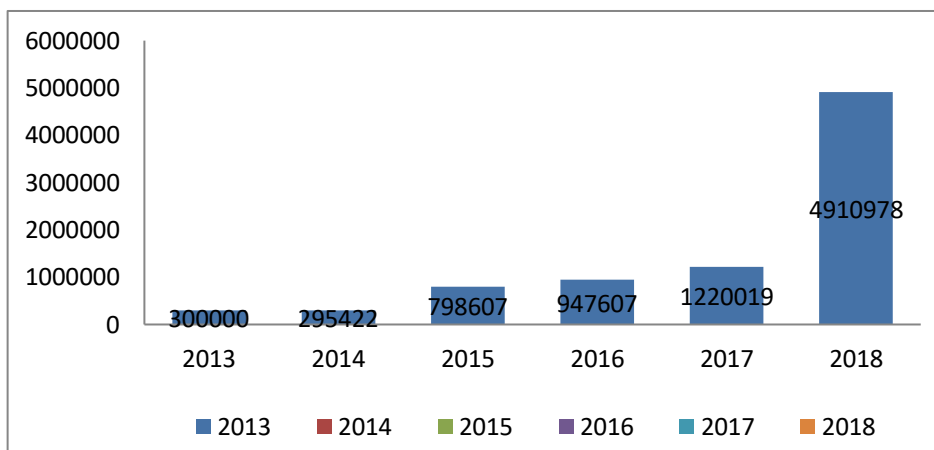
Perencanaan Moda Transportasi Bus Dari Bandara DEO (Domine Eduard Osok) Ke Aimas Kabupaten Sorong Provinsi Papua Barat ini, untuk memberikan penawaran kepada masyarakat pengguna fasilitas Bandara DEO untuk dapat memilih Moda Transportasi yang diinginkan. Dan merencanakan jalur trayek yang akan dilintasi Moda Transportasi Bus.dengan melakukan

peramalan jumlah penumpang dari tahun 2019 sampai 2028 maka diketahui bahwa akan terjadi peningkatan jumlah penumpang yang sangat banyak di Bandara DEO.

Tabel 1. Data Penumpang Bandara Udara Domine Eduard Osok Kota Sorong

No	Tahun	Penumpang (Jiwa)			Total	Pesawat		Total
		Datang	Berangkat	Transit		Datang	Berangkat	
1	2014	122.522	135.698	37.202	295.422	1.898	1.904	3.802
2	2015	337.713	361.515	99.379	798.607	6.495	6.522	13.017
3	2016	426.674	420.955	99.379	947.008	7.441	7.456	14.897
4	2017	546.768	530.206	143.045	1.220.019	8.517	8.650	17.167
5	2018	2.410.059	2.256.270	244.649	4.910.978	21.081	20.450	41.531

(Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Udara /Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2019)



Gambar 2. Grafik Jumlah Penumpang Bandara Deo Kota Sorong Provinsi Papua Barat

Tabel 2. Prakiraan Arus Penumpang Sampai Tahun 2028

No	Tahun	Ui	Xi
1.	2019	3	4,448,859
2.	2020	4	5,386,970
3.	2021	5	6,325,081
4.	2022	6	7,263,192
5.	2023	7	8,201,303
6.	2024	8	9,139,414
7.	2025	9	11,953,747
8.	2026	10	11,015,636
9.	2027	11	10,077,525
10.	2028	12	12,891,858

(Sumber: Hasil Analisa Trend Regerensi, 2019)



Gambar 3. Grafik Ramalan Jumlah Penumpang

Dari hasil analisa dan perencanaan yang telah penulis lakukan, penulis mengambil hasil bahwa akan terjadi peningkatan jumlah penumpang dan peningkatan pergerakan penumpang, Hal ini dapat mengakibatkan tingkat kesibukan pada Bandara DEO Kota Sorong dan peningkatan jumlah penumpang di tahun 2028 dengan ramalan Trend Regresi Linier jumlah sebanyak 12,891,858 penumpang.

Penentuan Trayek

Dari hasil pengamatan dan analisa yang telah penulis lakukan, maka penulis merencanakan jalur trayek yang dilalui Moda Transportasi Bus Dari Bandara Deo Ke Aimas Kabupaten Sorong ini, yang akan melintas 13 titik tempat yang akan menjadi pemberhentian moda transportasi bus ini yang terdiri dari 3 rute.

Tabel 3. Perencanaan Jalur Trayek Moda Transportasi Bus dari Bandara DEO (Domine Eduard Osok) Ke Aimas – Klamono Kabupaten Sorong Provinsi Papua Barat

Asal	Waktu			Tujuan
	Berangkat Dan Tiba	Interval	Tunggu	
Bandara DEO	06:00 – 06:10	5 Menit	5 Menit	Km 7
Km 7	06:10 – 06:20	5 Menit	5 Menit	Km 8
Km 8	06:20 – 06:32	7 Menit	5 Menit	Km 9
Km 9	06:32 – 06:42	5 Menit	5 Menit	Km 10
Km 10	06:42 – 06:53	6 Menit	5 Menit	Halte Perumnas
Halte Perumnas	06:53 – 07:06	8 Menit	5 Menit	Halte Victory
Halte Victory	07:06 – 07:23	12 Menit	5 Menit	Halte Km 12
Halte Km12	07:23 – 07:38	10 Menit	5 Menit	Halte Moyo Permai
Halte Moyo Permai	07:38 – 07:47	4 Menit	5 Menit	Taman Wisata Alam
Taman Wisata Alam	07:47 – 07:57	5 Menit	5 Menit	Halte Km 18
Halte Km 18	07:57 – 08:07	5 Menit	5 Menit	Tugu Pawibili
Tugu Pawibili	08:07 – 08:15	3 Menit	5 Menit	Alun-Alun Aimas
Alun-Alun Aimas	07:15 – 08:07	52 Menit	30 Menit	Klamono
Jumlah		127 Menit	80 Menit	207 Menit

(Sumber: Hasil Analisa, 2019)

Penentuan Tempat Henti

Dari hasil perencanaan tempat henti yang telah penulis lakukan, maka penulis merencanakan tempat henti disetiap ruas jalan yang akan dilalui oleh moda transportasi bus yang direncanakan dari bandara DEO – Aimas Kabupaten Sorong yang akan melintasi 13 titik tempat henti tersebut. Berikut ini adalah jarak antar tempat perhentian yang dipilih sesuai dengan Tata Guna Lahan berdasarkan keputusan Peraturan DIRJEN Perhubungan Darat Nomor : 271/HK.105/DRJD/96.

Tabel 4. Penentuan Jarak Antar Tempat Henti (Bandara DEO Ke Aimas Kabupaten Sorong Provinsi Papua Barat)

No	Tempat Perhentian	Sta	Jarak (Km)
1.	Bandara DEO Kota Sorong	Sta 0.00	0.00
2.	Halte Km 7	Sta 1+05	1.05
3.	Halte Km 8	Sta 2+76	1.71
4.	Halte Km 9	Sta 5+26	2.50
5.	Halte Km 10	Sta 8+52	3.46
6.	Halte Perumnas	Sta 12+4	3.88
7.	Halte Kampus Victory	Sta 16+96	4.56
8.	Halte Km 12	Sta 21+92	4.96
9.	Halte Moyo Permai	Sta 27.67	5.75
10.	Taman Wisata Alam Km 14	Sta 34+99	7.32
11.	Kampus Stain Sorong	Sta 44+54	9.55
12.	Halte Km 18	Sta 54+94	10.4
13.	Halte Tugu Pawibili	Sta 65+84	10.9
14.	Alun – Alun Aimas Kabupaten Sorong	Sta 77+84	12.0
15.	Klamono	Sta 111+94	34.1

(Sumber: Hasil Survei, 2019)

Tabel 5. Penentuan Jarak Antar Tempat Henti (Aimas Kabupaten Sorong Ke Bandara DEO Kota Sorong Provinsi Papua Barat)

No	Tempat Perhentian	Sta	Jarak (Km)
1.	Klamono	Sta 0.00	0.00
2.	Alun-Alun Aimas Kabupaten Sorong	Sta 34+1	34.1
3.	Halte Tugu Pawibili	Sta 2+76	10.9
4.	Halte Km 18	Sta 5+26	10.4
5.	Kampus Stain Sorong	Sta 8+52	9.55
6.	Taman Wisata Alam	Sta 12+4	7.32
7.	Halte Moyo Permai	Sta 16+96	5.75
8.	Halte Km 12	Sta 21+92	4.96
9.	Halte Kampus Victory	Sta 27+67	4.56
10.	Halte Perumnas	Sta 34+99	3.88

No	Tempat Perhentian	Sta	Jarak (Km)
11.	Halte Km 10	Sta 44+54	3.56
12.	Halte Km 9	Sta 54+94	2.50
13.	Halte Km 8	Sta 65+84	1.71
14.	Bandara DEO Kota Sorong	Sta 77+84	1.05
15.	Bandara DEO Kota Sorong	Sta 111+94	12.0

(Sumber: Hasil Survei, 2019)

Biaya Operasional Kendaraan

Dari hasil perhitungan BOK yang dipenulis lakukan maka didapatkan hasil yang dibagi dalam biaya langsung sebesar Rp. 2.798,645 dan biaya tak langsung sebesar Rp. 230.17, sehingga didapatkan hasil biaya pokok sebesar Rp. 2.821.662/Km.

Tabel 6. Rekapitulasi Biaya Pokok/Pnp-Km

Komponen Biaya	Rp/Bus-Km	Rp/Pnp-Km	%
a. Biaya Langsung			
a. Penyusutan	Rp. 387.8	Rp.10.18	13%
b. Gaji dan tunjangan awak bus	Rp. 614.75	Rp.16.17	20%
c. BBM	Rp. 4.915	Rp. 0.12	0%
d. Ban	Rp. 480	Rp.17,14	21%
e. Servis kecil	Rp. 639.63	Rp. 16.83	20%
f. Servis besar	Rp. 125.33	Rp. 3.30	3%
g. Pemeriksaan umum (upah,suku cadang & bodi	Rp. 19.12	Rp. 0.50	0%
h. Penambahan oli mesin	Rp. 240.55	Rp. 6.33	8%
i. Cuci Bus	Rp. 68.40	Rp. 1.8	1%
j. Retribusi terminal	Rp. 6.83	Rp. 0.17	0%
k. STNK/pajak kendaraan	Rp. 6.83	Rp. 0.58	0%
l. KIR	Rp. 22.40	Rp. 0.28	0%
m. Suku cadang dan body	Rp. 10.75	Rp. 4.68	6%
Jumlah (a)	Rp. 2.798.645	Rp. 78.08	92%
b. Biaya Tidak Langsung			
i. Biaya pegawai selain awak bus	Rp. 79.84	Rp. 2.10	3%
ii. Biaya pengolahan	Rp. 150.33	Rp. 3.95	5%

Jumlah (b)	Rp. 230.17	Rp. 6.05	8%
Jumlah Total	Rp. 2.821.662	Rp.83.13	100%

(Sumber: Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan, 2019)

Tarif

Dari hasil analisa data yang telah dilakukan dalam perhitungan BOK maka didapatkan Biaya Pokok sebesar Rp. 2.821.622. untuk menentukan tarif adalah Biaya Pokok x Jarak

Dari hasil rumus diatas maka ditentukan jenis tarif yang diberlakukan untuk Perencanaan Moda Transportasi Bus ini adalah Tarif Progresif, dan dibagi dalam 3 rute dengan tarif Rp. 35.000,00 dengan jarak 12 Km, dan Rp. 68.000,00 dengan jarak 24 Km, serta tarif Rp. 122.000,00 dengan jarak 43 Km.

Tabel 7. Penentuan Rute Jarak dan Tarif

Rute	Jarak	Tarif x Jarak	Tarif
Rute 1	12 Km	Rp. 2.821.622 x 12 Km	Rp. 35.000.00
Rute 2	24 Km	Rp. 2.821.622 x 24 Km	Rp. 68.000.00
Rute 3	43 Km	Rp. 2.821.622 x 43 Km	Rp. 122.000.00

(Sumber: Hasil Data Lapangan, 2019)

Dimana tarif yang berlaku saat ini untuk taksi bandara adalah berdasarkan jarak yang ditempuh dengan tidak bergantung pada banyaknya penumpang. sehingga dapat dibandingkan dengan rencana biaya moda transportasi bus yang akan diberlakukan di Bandara DEO (Domine Eduard Osok) Ke Aimas Kabupaten Sorong Provinsi Papua Barat.

5. PENUTUP

Kesimpulan

Dari hasil analisa dan pembahasan yang telah dilakukan, dapat dibuat suatu kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari hasil analisa jumlah penumpang yang ada pada parkir Bandara Deo Kota Sorong Provinsi Papua Barat penulis mengambil kesimpulan bahwa akan terjadi peningkatan jumlah penumpang dan pergerakan penumpang, hal ini dapat mengakibatkan tingkat kesibukan pada bandara deo kota sorong dan peningkatan jumlah penumpang di tahun 2028 sebanyak 12,891,858 penumpang
2. Dengan merencanakan jalur trayek yang dilewati moda transportasi bus dari bandara deo ke aimas kabupaten sorong ini, dapat membatu masyarkat membuat pilihan untuk menggunakan moda transportasi yang di inginkan. Dan rencana trayek yang akan dilewati bus ini. Ada 13 titik yaitu : 1.Km 7 2.Km 8, 3.Km 9 4.Km 10 5.Halte Perumnas 6.Halte Victory 7.Halte Km 12 8.Halte Moyo Permai 9.Taman Wisata Alam 10.Halte Km 18 11.Tugu Pawibili 12.Alun-Alun Aimas 13. Klamono. Semua titik ini dapat menjangkau seluruh daerah yang ada di kota sorong dan kabupaten sorong provinsi papua barat.

3. Hasil dari perencanaan tempat henti yang dilakukan oleh penulis adalah 12 titik tersebut yang akan dilalui oleh moda transportasi bus dari bandara deo ke aimas kabupaten sorong provinsi papua barat.
4. Hasil dari perhitungan rencana BOK adalah, total biaya untuk variabel biaya tetap dan biaya tidak tetap adalah Rp. 2.821,622/ Bus-Km/ Pnp.
5. Hasil dari penentuan tarif adalah. Biaya pokok x jarak. Sehingga mendapat hasil tarif yang berlaku. Dan jenis tarif yang berlaku untuk Moda Transportasi Bus Dari Bandara DEO ke Aimas Kabupaten Sorong ini adalah tarif progresif. Dan dibagi menjadi tiga Rute yaitu rute pertama Rp. 35.000,00 dan rute kedua Rp. 68.000.00 rute ketiga Rp. 122.000,00

Saran

1. Mengelola dan memfungsikan kembali halte – halte yang tidak lagi digunakan sehingga dapat memberikan pelayanan yang lebih baik untuk kenyamanan tunggu penumpang, pengguna jasa angkutan bus ini dari Bandara DEO ke Aimas Kabupaten Sorong Provinsi Papua Barat.
2. Dari dinas terkait membangun kerja sama dengan pihak Penerbangan dan perhubungan udara.
3. Perlu adanya perhatian dari pemerintah dalam hal ini dinas terkait untuk Perencanaan Moda Transportasi Bus tersebut di Bandara Deo mengingat jarak tempat tinggal penumpang yang jauh dan tarifnya juga tidak memuaskan.
4. Perencanaan moda transportasi bus dari bandara deo ke aimas kabupaten sorong ini sangat bagus untuk di terapkan dan apabila dikemudian hari dapat kekeliruan dapat dilakukan sebagai bahan evaluasi.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Bambang Pudjianto.2002. ATP dan WTP Terhadap Biaya Angkutan Umum Juga Berkorelasi Dengan Peningkatan Pendapatan Perkapital Penduduk Serta Seberapa Besar Alokasi Pendapatannya Untuk Biaya Angkutan Umum.
- Edward K. Morlok .1984. Pengantar teknik dan Perencanaan Transportasi.
- Jems Yusman Mofu .2007. Tugas Akhir Perencanaan Bus Khusus Dari Bandara Sentani Ke Terminal Mesran Jayapura.
- Ofyar Z. Tamin .2003. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Contoh Soal Dan Aplikasi, Edisi Kesatu.
- Siregar, M, .1995. Harga Jasa Angkutan Yang Di Tentukan Mengikuti Sistem Tarif.
- Supriyadi, .1991. Kebijakan Tarif Yang Berlaku Di Indonesia.
- Suardjoko P. Warpani .2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Zaini Noer, .1999. Kebijakan Penentuan Tarif Khususnya Dalam Sistem Angkutan Kota.
- [http://www.google.co.id/search= Penppertian-Transportasi-2010](http://www.google.co.id/search=Penppertian-Transportasi-2010)= Telusuri.