

Evaluasi Kinerja Dan Tarif Angkutan Umum Perkotaan Di Kabupaten Kuningan (Studi Kasus Trayek Angkot 04 Sadamantra – Pramuka)

Delviona Jasmine Sussendyo¹, Mira Lestira Hariani²

^{1,2}Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Swadaya Gunung Jati Cirebon

¹delvionajs2000@gmail.com*, ²Mira.Hariani0103@ugj.ac.id

Abstract

Route 04 City Transport is public transportation that operates in Kuningan Regency. This transportation is operated to reduce traffic density and facilitate the people mobility. The aim of the research is to evaluate the performance and tariffs for Route 04 City Transport whether they meet the requirements or not and to find out what is the passenger's perception of the performance of the services provided. The methods used in this research are observation, interviews, questionnaires, and collecting primary data on operational performance and tariffs referring to the Director General of Land Transportation's method SK/687/AJ.206/DRJD/2002 as well as WTP (Willingness To Pay), and service performance referring to the Importance – Performance Analysis (IPA) method. The results obtained in this research are that there are 3 indicators that do not meet the requirements, namely load factor, service time and fleet availability level. The result of the tariff analysis refer to analysis vehicle operational costs if the tariff with a load factor of 70% is charged at Rp.4.250,44/person and the tariff with load factor of 21,59% is charged at Rp.13.780,9/person and the WTP is mostly desired passengers pay the lowest fare namely IDR 3.000,00. The service performance result obtained using the IPA method contain several attributes that must be maintained, namely in quadrant II and several attributes that must be improved, namely in quadrant I, quadrant III, and quadrant IV

Keywords: Performance Evaluation, Public Transport, Public Transit Service and Public Transport Tariff

Abstrak

Angkutan Kota Trayek 04 merupakan transportasi umum yang beroperasi di Kabupaten Kuningan. Angkutan ini dioperasikan guna mengurangi kepadatan lalu lintas dan memudahkan pergerakan masyarakat dalam beraktifitas. Tujuan dari penelitian ini yaitu mengevaluasi kinerja dan tarif Angkutan Kota Trayek 04 apakah telah memenuhi syarat atau belum dan untuk mengetahui bagaimana persepsi pengguna jasa terhadap kinerja pelayanan yang diberikan. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah observasi, wawancara, kuesioner, dan pengumpulan data primer kinerja operasional dan tarif mengacu pada metode Dirjen Perhubungan Darat SK.687/AJ.206/DRJD/2002 serta WTP (Willingnes To Pay), dan Kinerja Pelayanan mengacu pada metode Importance – Performance Analysis (IPA). Hasil yang diperoleh pada penelitian ini yaitu terdapat 3 indikator yang belum memenuhi syarat yaitu faktor muat, waktu pelayanan dan tingkat ketersediaan armada. Hasil analisis tarif yang mengacu pada biaya operasional kendaraan jika tarif dengan faktor muat 70% dikenakan sebesar Rp.4.250,44/pnp dan tarif dengan faktor muat sebesar 21,59% dikenakan sebesar Rp.13.780,9/pnp serta pada WTP sebagian besar keinginan penumpang membayar tarif terendah yaitu sebesar Rp.3.000,00. Hasil kinerja pelayanan yang diperoleh dengan metode IPA terdapat beberapa atribut yang harus dipertahankan yaitu pada kuadran II dan beberapa atribut yang harus ditingkatkan yaitu pada kuadran I, kuadaran III, dan Kuadran IV.

Kata kunci: Evaluasi Kinerja, Angkutan Umum, pelayanan angkutan umum, Tarif Angkutan Umum.

Diterima Redaksi : 30-07-2024 | Selesai Revisi : 13-08-2024 | Diterbitkan Online : 13-08-2024

A. Pendahuluan

Transportasi yaitu suatu fasilitas yang dapat digunakan oleh masyarakat dan memiliki peranan penting dalam pertumbuhan perekonomian suatu Negara[1] Namun dalam beberapa tahun terakhir, perekonomian mengalami penurunan disegala bidang termasuk bidang jasa transportasi yang diakibatkan oleh persebaran virus corona (Covid – 19) diseluruh penjuru dunia. Akibat wabah tersebut para usaha jasa transportasi umum seperti angkutan kota, angkutan desa, dan bus merasakan pendapatan yang menurun drastis hingga berkurangnya penumpang

Seluruh masyarakat dihimbau untuk membatasi kontak langsung (bersosialisasi) satu sama lain diranah publik dan menghentikan segala aktivitas dimulai dari aktivitas sekolah, kerja, berbelanja, hingga beribadah serta menghentikan pergerakan transportasi jarak jauh. Dan dibebberapa bulan akhir tahun 2022 pandemi Covid – 19 mulai mereda dan pemerintah mulai memperbolehkan masyarakat untuk kembali beraktivitas seperti biasanya, dan seluruh Negara termasuk Indonesia mulai bangkit melakukan perbaikan dalam pertumbuhan ekonomi disegala bidang.

Kabupaten Kuningan menjadi salah satu pintu gerbang masuk Jawa Barat dari arah timur dan merupakan kabupaten yang memiliki banyak destinasi wisata. Berbagai fasilitas umum seperti sekolah, perkantoran, pusat perbelanjaan, destinasi wisata, tempat ibadah, terminal menjadikan Kabupaten Kuningan sebagai tempat kegiatan bagi masyarakat Kabupaten Kuningan sendiri. Untuk memenuhi segala kebutuhan aktivitas masyarakat, pemerintah Kabupaten Kuningan menyediakan angkutan umum sebagai sarana yang sesuai bagi kemudahan dan kebutuhan masyarakat. Angkutan kota di Kabupaten Kuningan terdapat beberapa trayek diantaranya angkutan dalam kota yaitu Angkutan Kota Trayek 04 (Sadamantra – Jl.Pramuka).

Seiring waktu ke waktu moda transportasi mengalami perkembangan yang cukup pesat, persaingan perusahaan dibidang pelayanan jasa membuat angkutan perkotaan mulai mengalami penurunan kualitas pelayanan serta penurunan penumpang, hal ini dikarenakan munculnya ojek dan taksi online serta meningkatnya penggunaan transportasi pribadi.

Kenaikan tarif angkutan perkotaan juga menjadi kendala bagi pengguna jasa hal ini tentu dapat mempengaruhi pendapatan para pemilik dan pengemudi angkutan umum serta akan menurunkan minat pengguna jasa angkutan umum. Kenaikan tarif ini dipengaruhi beberapa faktor seperti kenaikan harga BBM dan adanya biaya operasional kendaraan (BOK) yang dikeluarkan oleh penyedia jasa.

Angkutan Kota Trayek 04 jurusan Sadamantra – Jl.Pramuka merupakan angkutan yang banyak digunakan oleh masyarakat Kabupaten Kuningan. Disedikannya angkutan ini oleh Pemerintah

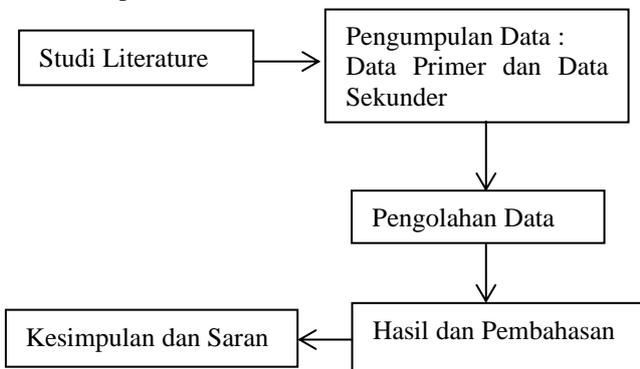
Kabupaten Kuningan yaitu dimaksudkan untuk memudahkan masyarakat berpergian dan menjalani aktifitasnya. Namun, sejak pasca pandemi Covid – 19 masyarakat mulai beralih menggunakan kendaraan pribadi maupun ojek online karena masyarakat berpikir menggunakan transportasi tersebut waktu lebih efisien, praktis, hemat, aman, dan nyaman. Hal tersebut membuat Angkutan Kota Trayek 04 mengalami penurunan penumpang dari waktu ke waktu serta mengalami penurunan pendapatan. Terlebih, di Tahun 2022 Pemerintah Kabupaten Kuningan memberlakukan kenaikan tarif transportasi umum karena diakibatkan kenaikan harga BBM, hal ini juga mempengaruhi kinerja operasional dan pelayanan Angkutan Kota Trayek 04 menurun.

Penelitian sejenis yang terkait dengan evaluasi dan tarif angkutan yang sudah banyak dilakukan yaitu referensi [1] yaitu Evaluasi Kinerja Angkutan Umum BRT Trans Jateng Koridor 1, hasil yang diperoleh pada penelitian ini yaitu faktor muat rute Purwokerto – Purbalingga sebesar 34,82% dan rute Purbalingga – Purwokerto sebesar 38,39%, headway yaitu sebesar 14 menit 22 detik, kecepatan perjalanan bus asal Purwokerto yaitu 28,73 km/jam dan bus asal Purbalingga 28,28 km/jam, waktu sirkulasi bus Purwokerto yaitu 173,14 menit dan bus Purbalingga yaitu 175,29 menit, hasil tarif yaitu biaya pokok kondisi eksisting Rp.4.112,19. Referensi [2] yaitu Evaluasi Kinerja dan Jumlah Armada Angkutan Umum di Kabupaten Malang (Studi Kasus jalur Angkutan Trayek Lawang – Arjosari), hasil yang diperoleh dalam penelitian ini yaitu faktor muat untuk trayek LA belum memenuhi standard, frekuensi rata – rata yang diperoleh 4-6 kendaraan, headway melebihi nilai yang disyaratkan 10 – 15 menit. Kecepatan perjalanan rata – rata yang didapat yaitu ≤ 20 km/jam, tarif yang dikeluarkan masyarakat Kabupaten Malang masih tergolong rendah dari standard yang telah ditentukan. Referensi [3] yaitu Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Kota Samarinda (Studi Kasus Trayek B), hasil yang diperoleh yaitu evaluasi terhadap kinerja pelayanan dikatakan cukup baik dengan hasil persentase sebesar 61%, untuk beberapa variabel perlu dilakukan perbaikan guna kinerja pelayanan dilakukan dengan baik dan optimal yaitu identitas kendaraan, identitas pengemudi, informasi tanggap darurat, kebersihan angkutan, informasi pelayanan trayek, informasi tarif, informasi jadwal keberangkatan, peralatan keselamatan, serta fasilitas kesehatan. Referensi [4] yaitu Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Lyn C Kabupaten Bojonegoro Sebelum Pandemi Covid-19, berdasarkan hasil kinerja operasional yang didapat beberapa nilai variabel masih belum memenuhi standar yaitu faktor muat, headway, waktu tunggu, frekuensi, waktu pelayanan, serta waktu perjalanan dan hasil untuk kinerja pelayanan yang di diperoleh yaitu terdapat 7 atribut pada kuadran I seperti ketersediaan informasi layanan, ketersediaan informasi lampu isyarat tanda bahaya, lamanya waktu

menunggu angkutan, lamanya waktu antara satu angkutan dengan angkutan lainnya, ketersediaan pengatur suhu ruangan, ketersediaan fasilitas kebersihan dan ketersediaan peralatan keselamatan. Referensi [5] yaitu Evaluasi Kinerja Operasional dan Pelayanan pada Angkutan Kota (Angkot) Trayek F Kota Samarinda, hasil yang diperoleh pada penelitian ini adalah kinerja operasional dengan parameter faktor muat didapat hasil 34%, headway sebesar 69 menit nilai tersebut belum memenuhi syarat, dan untuk kinerja pelayanan didapatkan 3 kategori dengan nilai baik yaitu parameter keamanan, kenyamanan, dan kesetaraan sedangkan 2 parameter lainnya didapatkan 2 kategori dengan nilai cukup yaitu keselamatan dan keteraturan. Referensi [6] yaitu Analisis Kinerja Angkutan Umum Penumpang di Kota Sorong – Papua Barat (Studi Kasus Trayek A), hasil pada penelitian ini yaitu Angkutan umum di Kota Sorong Trayek A di hari kerja, akhir pekan dan hari libur dikategorikan baik, kebutuhan armada pada hari libur, akhir pekan dan hari libur yaitu 12 kendaraan dalam satu siklus dan 46 kendaraan untuk waktu sibuk dan headway sebesar 4,6 menit. Referensi [7] yaitu Evaluasi Tarif dan Kinerja Angkutan Pedesaan di Kabupaten Ngada, hasil yang diperoleh yaitu biaya tarif yang diperoleh untuk kecamatan Aimere dengan metode Bina Marga yaitu Rp.11.696,69 dan metode Dishub yaitu Rp.14.571,74, biaya tarif untuk kecamatan Golewa Selatan tarif berdasarkan Bina Marga yaitu Rp.9.718,64 dan berdasarkan Dishub yaitu Rp.11.623,35. Dan nilai ATP lebih besar dari nilai WTP yang artinya kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar jasa. Berdasarkan standar pelayanan kinerja angkutan umum (mikrolet) untuk trayek angkutan Kecamatan Aimere dan Kecamatan Golewa Selatan dikategorikan baik.

B. Metode Penelitian

1. Alur penelitian



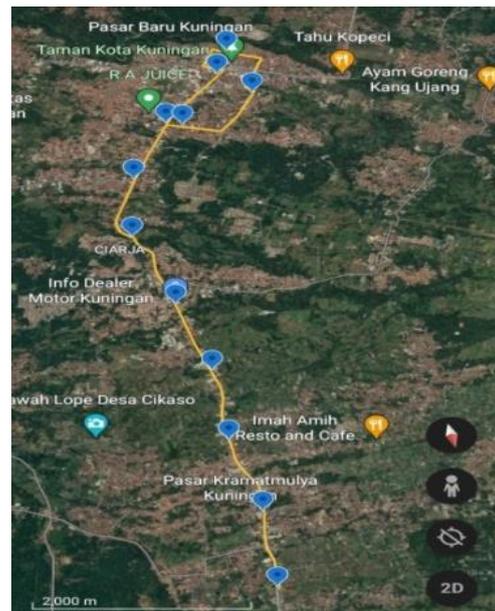
Gambar 1. Alur Penelitian

Dalam penelitian ini, metode yang digunakan yaitu metode deskriptif kuantitatif. Metode deskriptif kuantitatif adalah metode yang digunakan untuk mengumpulkan berbagai data berupa angka dan banyaknya sampel, kemudian

dianalisis dan dihitung. Hasil analisis dan perhitungan tersebut akan dijelaskan secara deskriptif. Metode ini dilakukan untuk mengumpulkan data – data yang dibutuhkan seperti data primer dan data sekunder dengan apa adanya yang berlangsung pada survey penelitian. Data primer yang dikumpulkan yaitu seperti jalur yang dilewati Angkutan Kota Trayek 04, waktu antar kendaraan, waktu tempuh kendaraan, jumlah penumpang, survey kuesioner persepsi pengguna terhadap objek penelitian. Untuk data sekunder didapatkan dari instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Kuningan, data yang dikumpulkan berupa peta trayek, jumlah armada yang diizinkan beroperasi, daftar jalur yang dilintasi angkutan umum, serta daftar transportasi umum yang ada di Kabupaten Kuningan. Setelah seluruh data didapatkan kemudian diolah dan dianalisis serta dijelaskan hasil dari analisis tersebut.

2. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian dibagi menjadi 18 segmen. Lokasi yang diambil adalah tempat – tempat atau kawasan yang dilintasi oleh Angkutan Kota Trayek 04, dan jalur yang dilalui dimulai dari Terminal Sadamantra hingga kembali ke Terminal Sadamantra. Waktu Penelitian dilaksanakan pada Jam 06.00 – 18.00 WIB.

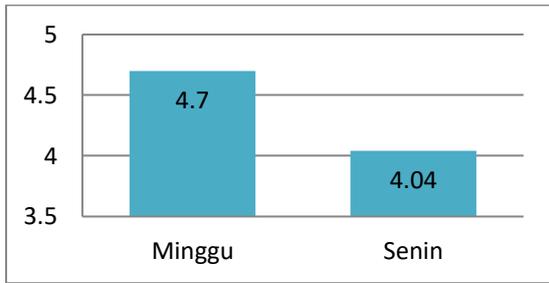


Gambar 2. Peta Lokasi Penelitian

C. Hasil dan Pembahasan

1. Kinerja Operasional

a. Waktu Antara (*Headway*)



Gambar 3. Rata – rata Headway di Hari Minggu dan Senin

Hasil analisis yang diperoleh dari pengolahan data headway angkutan kota trayek 04 di Hari Minggu didapatkan jumlah headway sebanyak 142 dengan rata – rata waktu headway yaitu 4,7 menit. Jumlah armada yang beroperasi yaitu sebanyak 40 kendaraan. Headway angkutan kota trayek 04 di Hari Senin didapatkan jumlah headway sebanyak 163 dengan rata – rata waktu headway yaitu 4,04 menit. Jumlah armada yang beroperasi yaitu sebanyak 54 kendaraan.

b. Frekuensi

Tabel 1. Nilai Frekuensi Angkot Trayek 04 di Hari Minggu, 11 Juni 2023

Jam	Jml Kend. Beroperasi	
	Keberangkatan	Kedatangan
06.00-07.00	6	7
07.00-08.00	11	11
08.00-09.00	14	14
09.00-10.00	19	17
10.00-11.00	18	20
11.00-12.00	16	13
12.00-13.00	13	10
13.00-14.00	11	11
14.00-15.00	15	8
15.00-16.00	9	9
16.00-17.00	6	13
17.00-18.00	4	4
Minimum	4	4
Maksimum	19	20
Rata - rata	12	11,4
Rata-rata total	12	

Berdasarkan hasil analisis frekuensi Angkutan Kota Trayek 04 yang diperoleh bahwa pada hari Minggu, 11 Juni 2023 dengan nilai frekuensi tertinggi yaitu pada jam 09.00 – 10.00 dengan jumlah kendaraan yang melintas yaitu 19 kend/jam, dan nilai frekuensi terendah yaitu pada jam 17.00 – 18.00 dengan jumlah kendaraan yang melintas yaitu 4 kend/jam. Nilai frekuensi rata –

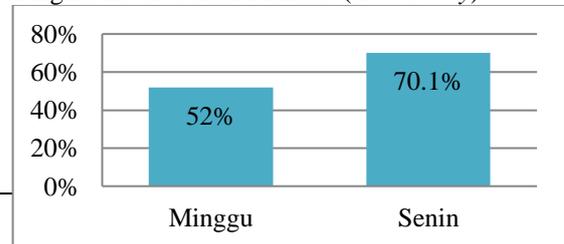
rata pada Angkutan Kota Trayek 04 yaitu 12 kend/jam.

Tabel 2. Nilai Frekuensi Angkot Trayek 04 di Hari Senin, 12 Juni 2023

Jam	Jml Kend. Beroperasi	
	Berangkat	Datang
06.00-07.00	10	11
07.00-08.00	14	17
08.00-09.00	19	14
09.00-10.00	13	12
10.00-11.00	18	13
11.00-12.00	11	12
12.00-13.00	15	11
13.00-14.00	15	16
14.00-15.00	15	13
15.00-16.00	12	14
16.00-17.00	15	15
17.00-18.00	6	6
Minimum	6	6
Maksimum	19	17
Rata - rata	13,6	12,8
Rata-rata total	13,2	

Berdasarkan hasil analisis frekuensi Angkutan Kota Trayek 04 yang diperoleh bahwa pada hari Senin, 12 Juni 2023 dengan nilai frekuensi tertinggi yaitu pada jam 08.00 – 09.00 dengan jumlah kendaraan yang melintas yaitu 19 kend/jam dan nilai frekuensi terendah yaitu pada jam 17.00 – 18.00 dengan jumlah kendaraan yang melintas yaitu 6 kend/jam. Nilai frekuensi rata – rata pada Angkutan Kota Trayek 04 yaitu 13,2 kend/jam

c. Tingkat Ketersediaan Armada (Avalibility)



Gambar 4. Grafik Tingkat Ketersediaan Armada di Hari Minggu & Senin

Berdasarkan hasil analisis perhitungan tingkat ketersediaan armada (availability) Angkutan Kota Trayek 04 bahwa pada Hari Minggu dan Hari Senin jumlahnya berbeda. Rata – rata tingkat ketersediaan armada dihari minggu yaitu sebesar 52% dan rata – rata tingkat ketersediaan armada di dihari senin sebesar 70,1%

d. Waktu Pelayanan

Waktu pelayanan Angkutan Kota Trayek 04 berkisar 12 jam/hari, beroperasi dimulai dari pukul 06.00 – 18.00. Waktu tersebut menyesuaikan dengan aktivitas yang dilakukan oleh pengguna angkutan umum dan bila beroperasi lebih dari 12 jam per harinya dapat mengakibatkan pengemudi angkutan umum tidak mendapatkan penumpang karena berkurangnya aktivitas pengguna serta banyaknya orang lebih memilih kendaraan pribadi untuk berpergian dimalam hari sehingga waktu pelayanan 12 jam/hari dikatakan cukup untuk angkutan kota trayek 04.

e. Waktu Sirkulasi

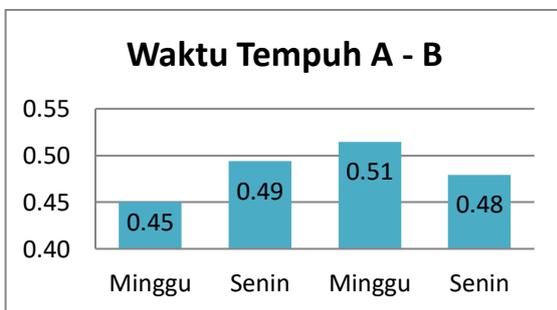
Tabel 3. Rata – rata Waktu Sirkulasi

Rata – rata Hasil Waktu Sirkulasi (menit)			
Minggu	Senin	Minggu	Senin
57,3	61,2	62,8	57,9

Berdasarkan hasil analisis perhitungan yang diperoleh nilai waktu sirkulasi rata - rata di hari Minggu, 09 Juli 2023 yaitu 57,3 menit, waktu sirkulasi rata – rata di hari Senin, 10 Juli 2023 yaitu 61,2 menit, waktu sirkulasi rata – rata di hari Minggu, 16 Juli 2023 yaitu 62,8 menit dan waktu sirkulasi rata – rata di hari Senin, 17 Juli 2023 yaitu 57,9 menit. Dapat disimpulkan waktu sirkulasi pada Angkutan Kota Trayek 04 dikategorikan baik.

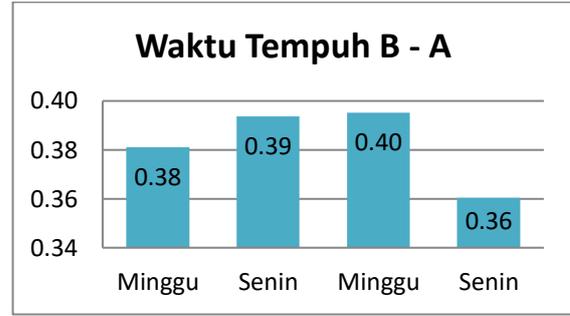
f. Waktu Tempuh

Hasil waktu tempuh Angkutan Kota Trayek 04 yang diambil dari sejumlah kendaraan diambil waktu rata – rata untuk mengetahui waktu tempuh yang diperoleh dari perjalanan titik A menuju B dan dari titik B menuju A.



Gambar 5. Grafik Rata – rata Waktu Tempuh A ke B

Waktu tempuh rata – rata di Hari Minggu, 09 Juli 2023 dari titik A ke B yaitu 0,45 jam atau 27 menit. Untuk Hari Senin, 10 Juli 2023 dari titik A ke B yaitu 0,49 jam atau 29,6. Untuk hari Minggu, 16 Juli 2023 dari titik A ke B yaitu 0,51 jam atau 30,9 menit. Untuk hari Senin, 17 Juli 2023 dari titik A ke B yaitu 0,48 jam atau 28,8 menit

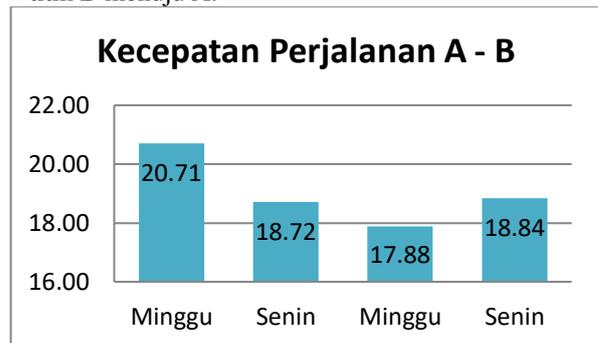


Gambar 6. Grafik Rata – rata Waktu Tempuh B ke A

Waktu tempuh rata – rata di Hari Minggu, 09 Juli 2023 dari titik B ke A yaitu 0,38 jam atau 22,9 menit. Untuk Hari Senin, 10 Juli 2023 dari titik B ke A yaitu 0,39 jam atau 23,6 menit. Untuk hari Minggu, 16 Juli 2023 dari titik B ke A yaitu 0,40 atau 23,7 menit. Untuk hari Senin, 17 Juli 2023 dari titik B ke A yaitu 0,36 jam atau 21,6 menit.

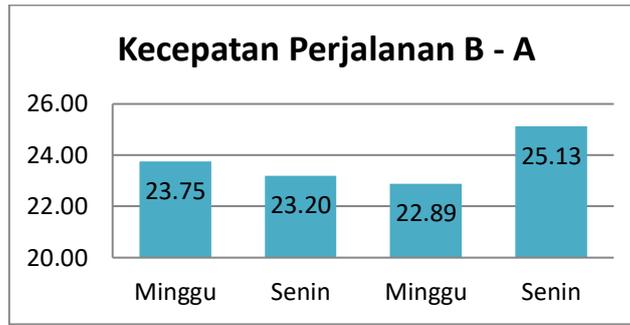
g. Kecepatan Perjalanan

Setiap angkutan menempuh kecepatan yang relatif berbeda yaitu dipengaruhi beberapa faktor seperti kecepatan laju pengemudi yang mengemudi, kondisi lalu lintas, jarak rute yang ditempuh. Hasil kecepatan perjalanan Angkutan Kota Trayek 04 yang diambil dari sejumlah kendaraan diambil nilai rata – rata untuk mengetahui kecepatan yang diperoleh dari perjalanan titik A menuju B dan dari titik B menuju A.



Gambar 7. Grafik Kecepatan Perjalanan A – B

Kecepatan perjalanan rata – rata Angkutan Kota Trayek 04 di Hari Minggu, 09 Juli 2023 dari titik A ke B yaitu 20,71 km/jam. Untuk kecepatan perjalanan rata – rata di Hari Senin, 10 Juli 2023 dari titik A ke B yaitu 18,72 km/jam. Untuk kecepatan perjalanan rata – rata di Hari Minggu, 16 Juli 2023 yaitu 17,88 km/jam, dan untuk kecepatan perjalanan rata – rata di Hari Senin, 17 Juli 2023 dari A ke B yaitu 18,84 km/jam.



Gambar 8. Grafik Kecepatan Perjalalanan B – A

Kecepatan perjalanan rata – rata Angkutan Kota Trayek 04 di Hari Minggu, 09 Juli 2023 yaitu dari titik B ke A yaitu 23,75 km/jam. Untuk kecepatan perjalanan rata – rata di Hari Senin, 10 Juli 2023 dari B ke A yaitu 23,20 km/jam. Untuk kecepatan perjalanan rata – rata di Hari Minggu, 16 Juli 2023 yaitu dari B ke A yaitu 22,89 km/jam, dan untuk

kecepatan perjalana rata – rata di Hari Senin, 17 Juli 2023 yaitu dari B ke A yaitu 25,13 km/jam.

h. Faktor Muat (Load Factor)

Faktor muat didapat dari hasil survey yang telah dilakukan yang pengambilan datanya berada dalam angkutan dengan mencatat banyaknya penumpang yang naik dan turun disetiap segmen yang dilalui.

Tabel 4. Faktor Muat Trayek 04

FAKTOR MUAT TRAYEK 04 (%)								
No	Minggu		Senin		Minggu		Senin	
	No.Kend	A-B-A	No.Kend	A-B-A	No.Kend	A-B-A	No.Kend	A-B-A
1.	E 1980 YC	29,53	E 1997 YA	24,07	E 1964 YM	18,52	E 1975 YJ	29,17
2.	E 1970 YI	29,17	E 1980 YC	20,37	E 1924 YI	19,44	E 1910 YB	33,8
3.	E 1931 YL	37,5	E 1957 YE	27,31	E 1953 YE	29,63	E 1900 YA	26,85
4.	E 1917 YC	20,37	E 1907 YD	12,5	E 1957 YE	13,89	E 1983 YN	11,11
5.	E 1906 YQ	18,06	E 1948 YC	5,56	E 1977 YA	18,52	E 1928 YO	19,44
6.	E 1967 YA	9,26	E 1966 YL	14,35	E 1929 YL	7,87	E 1992 YH	12,5
7.	E 1925 YJ	4,17	E 1945 YE	6,48	E 1904 YB	22,69	E 1983 YE	21,3
8.			E 1964 YF	13,43			E 1940 YO	18,52
Σ	21,15		15,51		18,64		21,59	

Dari hasil analisis pada tabel diketahui bahwa faktor muat rata – rata setiap segmen pada Angkutan Kota Trayek 04 di Hari Minggu, 09 Juli 2023 yaitu sebesar 21,15%. Untuk faktor muat rata – rata Hari Senin, 10 Juli 2023 yaitu sebesar

15.51%. untuk faktor muat rata – rata di Hari Minggu, 16 Juli 2023 yaitu sebesar 18,64% dan untuk faktor muat rata – rata di Hari Minggu, 17 Juli 2023 yaitu sebesar 21.59%.

i. Tarif

1) Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Tabel 4. Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan (BOK Angkutan Kota Trayek 04)

Komponen Biaya	Biaya Rp/kend Tahun	Biaya (Rp/km)
	Biaya Tetap	
Penyusutan kendaraan	Rp.20.800.000,00	Rp.632,27
Izin Trayek	Rp.90.000,00	Rp.2,69
Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)	Rp.650.000,00	Rp.19,47
Retribusi Terminal	Rp.2.000,00	Rp.21,57
KIR	Rp.240.000,00	Rp.7,19

Asuransi kendaraan	Rp.260.000,00	Rp.7,79
Total biaya tetap	Rp.23.492.000,00	Rp.690,98
Biaya tidak tetap		
Bahan Bakar Minyak	Rp.43.200.000,00/tahun	Rp.1.294,49
Biaya Pemakaian Ban	Rp.2.200.000,00/tahun	Rp.88,00
Service Kecil	Rp.240.000,00	Rp.86,29
Service Besar	Rp.660.000,00	Rp.59,33
Biaya Awak Kendaraan	Rp.25.200.000,00/tahun	Rp.756,22
Cuci kendaraan	Rp.0,00	Rp.0,00
Total biaya tidak tetap	Rp.71.500.000,00	Rp.2.284,33
Total BT + BTT	Rp.92.992.000,00	Rp.2.975,31
Total biaya per pnp (LF = 70%)		Rp.4.250,44
Total biaya per pnp (LF = 21,59%)		Rp.13.780,9

Berdasarkan hasil total perhitungan BOK untuk angkutan umum perkotaan 04 yaitu dikenakan tarif angkot per penumpang sebesar Rp.2.975,31.

2) WTP (*Willingness To Pay*)



Gambar 9. Grafik Analisa Kenaikan Tarif WTP

Dari analisis survey kuesioner yang telah dilakukan pada responden Angkutan Umum Perkotaan Trayek 04, diperoleh hasil persentase WTP minimum sebanyak 93% responden

bersedia membayar tarif sebesar 3000 rupiah dan persentase WTP maksimum sebanyak 11% responden bersedia membayar tarif sebesar 12000 rupiah.

Tabel 6 Analisa WTP

Kenaikan Tarif	Frekuensi (%)
Rp.3000	93%
Rp.4000	86%
Rp.5000	83%
Rp.6000	53%
Rp.7000	50%
Rp.8000	19%
Rp.9000	17%
Rp.10000	14%

Rp.11000	11%
Rp.12000	11%

hasil persentase banyaknya penumpang paling tinggi dalam keinginan membayar tarif yaitu Rp.3.000,00 sebanyak 93%, dan hasil persentase yang paling kecil dalam keingin membayar yaitu Rp.12.000,00 sebanyak 11% artinya kebersediannya penumpang dalam membayar tarif hanya bersedia membayar

sesuai dengan ketentuan yang berlaku atau bahkan membayar dengan tarif yang lebih rendah. Adapun sedikitnya penumpang yang juga bersedia dalam membayar tarif angkot dengan tarif yang cukup tinggi.

2. Evaluasi

Tabel 7. Hasil Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Kota Trayek 04

No	Indikator	Standar Dirjen Perhubungan Darat	Hasil Analisis		Keterangan
			Minggu	Senin	
1	Waktu Antara (<i>Headway</i>)	5 – 10 menit	4,7 menit	4,04 menit	Memenuhi Syarat
2	Frekuensi	4 – 6 kend/jam	11 kend/jam	13 kend/jam	Memenuhi Syarat
3	Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	70%	<70%	<70%	Tidak Memenuhi Syarat
4	Waktu Tempuh Angkot	60 – 90 menit	54,6 menit	50,4 menit	Memenuhi Syarat
5	Waktu Tunggu Penumpang	5 – 10 menit	3,2 menit	2,4 menit	Memenuhi Syarat
6	Kecepatan Perjalanan Angkot	10 – 30 km/jam	20,71 km/jam	18,72 km/jam	Memenuhi Syarat
7	Waktu Pelayanan	13 – 15 jam/hari	12 jam/hari	12 jam/hari	Tidak Memenuhi Syarat
8	Jumlah angkot yang beroperasi	82 – 100%	52%	70,1%	Tidak Memenuhi Syarat
9.	Tarif	BOK Rp. 2.975,31	LF 70% Rp.4.250,44	LF 21,59% Rp.13.780,9	Belum memenuhi syarat

- Waktu antara (*headway*) menurut Dirjen Perhubungan Darat Tahun 2002 nilai rata – rata waktu antara yang memenuhi syarat yaitu 5 – 10 menit dan hasil waktu antara (*headway*) yang diperoleh untuk angkutan kota trayek 04 dihari minggu yaitu 4,7 menit dan hari senin yaitu 4,04 menit maka sudah memenuhi syarat.
- Frekuensi menurut Dirjen Perhubungan Darata Tahun 2002 yang memenuhi syarat yaitu 4-6 kendaraan/jam dan hasil yang diperoleh untuk angkutan kota trayek 04 yaitu dihari minggu yaitu 11 kend/jam dan hari senin yaitu 13 kend/jam, maka sudah memenuhi syarat

- Faktor muat (*load factor*)
- Waktu tempuh menurut Dirjen Perhubungan Darat Tahun 2002 yang yang baik yaitu 60 – 90 menit. Hasil waktu tempuh untuk Angkutan Kota Trayek 04 di Hari Minggu 54,6 menit dan Hari Senin 50,4 menit artinya rata – rata waktu tempuh Angkot telah memenuhi syarat dan waktu yang ditempuh tergolong cukup singkat.
- Waktu tunggu penumpang menurut Dirjen Perhubungan Darat Tahun 2002 yaitu 5 – 10 menit. Hasil analisis waktu tunggu penumpang Angkutan Kota Trayek 04 telah memenuhi syarat yaitu di hari minggu 3,2 menit dan hari

senin 2,4 menit. supir angkot tidak membutuhkan waktu yang lama untuk menunggu penumpang (ngetem) dan pada penelitian berlangsung supir akan langsung jalan bila ada penumpang yang naik.

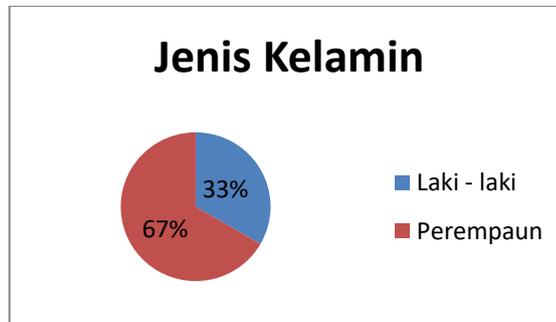
- Kecepatan perjalanan kendaraan menurut Dirjen Perhubungan Darat 2002 yang telah disyaratkan yaitu 10 – 30km/jam. Hasil rata – rata kecepatan perjalanan untuk Angkutan Kota Trayek 04 yaitu Hari Minggu 20,71 km/jam dan Hari Senin 18,72 km/jam maka dikategorikan telah memenuhi syarat
- Waktu pelayanan menurut Dirjen Perhubungan Darat Tahun 2002 yaitu 13 – 15 jam/hari. Waktu pelayanan untuk Angkutan Kota Trayek 04 yaitu 12 jam/hari maka dikatakan tidak memenuhi syarat, akan tetapi bila dilihat dari aktivitas banyaknya penumpang tidak sampai malam hari maka waktu pelayanan cukup memenuhi syarat dan untuk menghindari supir angkot tidak mendapatkan penumpang sama sekali.

- Jumlah armada yang beroperasi menurut Dirjen Perhubungan Darat Tahun 2002 yaitu 80 – 100%. Hasil analisis ketersediaan kendaraan yang beroperasi tidak memenuhi syarat di Hari Minggu hanya 52% dan Hari Senin 70,1% Angkutan Kota Trayek 04 yang beroperasi, akan tetapi bila dilihat dari waktu operasi pelayanan angkot yang hanya 12 jam/hari maka untuk ketersediaan angkot beroperasi dikatakan cukup.
- Hasil total perhitungan BOK untuk angkutan umum perkotaan 04 tersebut yaitu tarif angkot per penumpang sebesar Rp.2.975,31. Berdasarkan tarif angkot per penumpang jika faktor muat sebesar 70% maka tarif yang dikeluarkan sebesar Rp.4.250,44 Pada hasil analisis faktor muat didapatkan nilai rata – rata yaitu 21,59% bila BOK berdasarkan rata – rata faktor muat tersebut maka tarif yang angkot per penumpang yaitu sebesar Rp.13.780,9/pnp. Hasil tersebut masih belum memenuhi syarat Dirjen Perhubungan Darat Tahun 2002.

3. Kinerja Pelayanan

a. Karakteristik Responden

1) Jenis Kelamin Responden

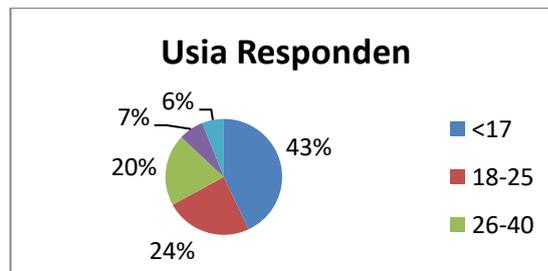


Gambar 10. Grafik Data Gender Responden

Berdasarkan data pada yang diperoleh bahwa sebanyak 67% responden didominasi

oleh perempuan, dan 33% responden adalah laki – laki.

2) Usia Responden



Gambar 11 Grafik Data Usia Responden

Pada grafik menunjukkan bahwa sebanyak 43% responden berusia 17 tahun atau <17 tahun, 24% berusia 18-25 tahun, 20% berusia 26-40 tahun, 7% responden berusia 41-49 tahun, dan 6% berusia >50%.

b. Metode *Importance – Performance Analysis* (IPA)

1) Tingkat Kesesuaian responden

Tabel 6. Tingkat Kesesuaian Responden

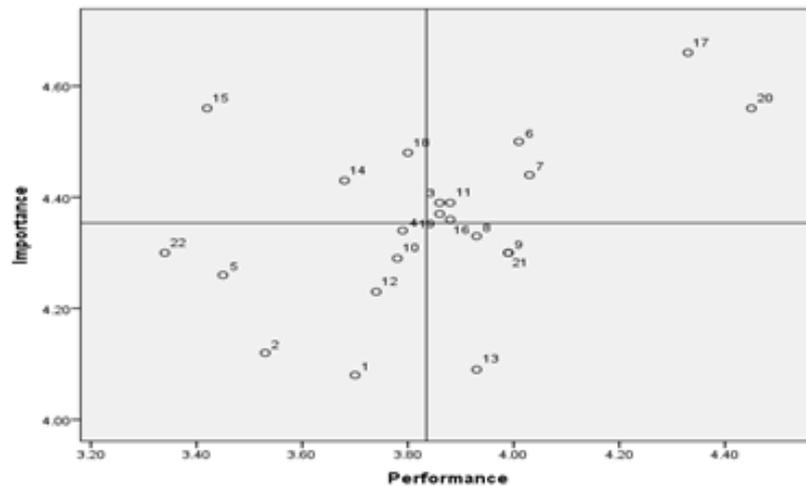
No.	Pertanyaan	Tingkat Kesesuaian		
		Performance (X1)	Importance (Y1)	Hasil (TKi)
A. KENYAMANAN				
1.	Sopir Angkot 04 Ramah	370	408	90,69
2.	Angkot 04 terlihat terawat dan layak digunakan	353	412	85,68
3.	Ruangan didalam angkot 04 bersih (tidak ada sampah)	386	439	87,93
4.	Kursi pada angkot 04 layak diduduki dan tidak ada kerusakan	379	434	87,33
5.	Penumpang angkot 04 tidak duduk berdesak – desakkan	345	426	80,99
B. KEAMANAN & KESELAMATAN				
6.	Sopir angkot 04 mengendarai dengan aman	401	450	89,11
7.	Sopir angkot 04 tidak mengendarai secara ugal – ugalan	403	444	90,77
8.	Sopir angkot 04 menunggu penumpang naik dan benar – benar duduk sebelum jalan	393	433	90,76
9.	Sopir angkot 04 menunggu penumpang naik dan benar – benar turun sebelum jalan	399	430	92,79
10.	Sopir angkot 04 tidak menurunkan paksa penumpang sebelum sampai ke tempat tujuan	378	429	88,11
C. KETERATURAN				
11.	Angkot 04 tidak menerobos jalan saar lampu merah menyala	388	439	88,38
12.	Angkot 04 tidak mengganggu jalan kenadaraan lain	374	423	88,42
13.	Sopir angkot 04 tidak memaksa nyalip kenadaraan lain	393	409	96,09
14.	Sopir angkot 04 tidak nge – tem lama dan langsung jalan	368	443	83,07
D. KETERJANGKAUAN				
15.	Angkot 04 mudah ditemui (sepanjang Jl. Sadamantra – Jl. Pramuka)	342	456	75
16.	Angkot 04 narik setiap hari (jam 6 pagi – jam 6 sore)	388	436	88,99
17.	Angkot 04 melewati tempat – tempat penting (Sekolah. Kantor, dll)	433	466	92,92
18.	Sopir angkot 04 menurunkan penumpang sesuai dengan tempat yang diinginkan penumpang	380	448	84,82
19.	Tarif angkot 04 terjangkau	386	437	88,33
E. KESETARAAN				
20.	Angkot 04 dapat ditumpangi oleh semua orang	445	456	97,59
21.	Tarif angkot 04 terjangkau dan sesuai untuk para pelajar maupun orang dewasa	399	430	92,79
22.	Tarif angkot 04 jarak jauh/dekat dikenakan tarif yang sama (tidak ada tambahan lain)	334	430	77,67
Σ	Jumlah total skor pertanyaan	8437	9578	88,09

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, untuk pertanyaan dengan tingkat kesesuaian terendah berdasarkan persepsi pengguna jasa yaitu Angkot 04 mudah ditemui (sepanjang Jl. Sadamantra – Jl.Pramuka) serta Tarif angkot 04 jarak jauh/dekat dikenakan tarif yang sama (tidak ada tambahan lain), dan pertanyaan dengan tingkat kesesuaian tertinggi berdasarkan persepsi pengguna jasa yaitu Angkot 04 dapat ditumpangi oleh semua orang serta Sopir angkot 04 tidak memaksa menyalip kendaraan lain. Hasil perhitungan data pada tabel diatas didapatkan nilai tingkat kesesuaian total sebesar 88,09% artinya nilai tersebut

berada diatas rata – rata mendekati 100%, maka tingkat kesesuaian terhadap tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan pengguna Angkutan Umum Perkotaan 04 ini dikategorikan baik.

2) Diagram Matrix

Pada setiap kuadran menggambarkan situasi yang berbeda. Pemetaan berdasarkan tingkat kepentingan dan kepuasan memungkinkan Angkot 04 untuk segera memperbaiki atribut penting berdasarkan persepsi penumpang/responden.



Gambar 12. Diagram Kartesius

a) Kuadran I (Prioritas Tinggi)

Faktor – faktor yang terletak pada kuadran I ini dianggap sebagai faktor yang penting dan menjadi prioritas utama oleh pengguna, namun pada saat ini tingkat kepuasan pelayanan yang diberikan belum memuaskan pengguna tetapi tingkat harapannya tinggi sehingga pengelola wajib meningkatkan kinerja pelayanan pada kuadran I. Indikator yang perlu diperbaiki, antara lain:

- Atribut nomor 14, sopir angkot 04 tidak nge-tem lama dan langsung jalan.
- Atribut nomor 15, angkot mudah ditemui (sepanjang Jl Sadamantra – Jl.Pramuka).
- Atribut nomor 18, sopir angkot 04 menurunkan penumpang sesuai dengan tempat yang diinginkan penumpang.

b) Kuadran II (Pertahankan)

Pada kuadran II menunjukkan atribut pertanyaan yang tingkat kepentingan dan tingkat kepuasannya dianggap telah memenuhi sesuai apa yang diinginkan oleh pengguna jasa. Atribut pertanyaan yang harus dipertahankan dan tingkatkan kembali kualitasnya, antara lain :

- Atribut nomor 3, ruangan didalam angkot 04 bersih (tidak ada sampah).
- Atribut nomor 6, sopir angkot 04 mengendarai dengan aman.
- Atribut nomor 7, sopir angkot 04 tidak mengendarai secara ugal – ugalan.
- Atribut nomor 11, angkot 04 tidak menerobos jalan saat lampu merah menyala
- Atribut nomor 16, angkot 04 narik setiap hari (jam 6 pagi – jam 6 sore).

- Atribut nomor 17, angkot 04 melewati tempat – tempat penting (sekolah, kantor, dll).
- Atribut nomor 19, tariff angkot 04 terjangkau.
- Atribut nomor 20, angkot 04 dapat ditumpangi oleh semua orang.

c) Kuadran III (Prioritas Rendah)

Pada kuadran III ini bahwa atribut atau pertanyaan pada kuadran ini dikategorikan sebagai prioritas rendah, dimana tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan rendah, sehingga diabaikan oleh pengguna jasa. Berikut indikator yang termasuk pada kuadran III, antara lain:

- Atribut nomor 1, sopir angkot 04 ramah.
- Atribut nomor 2, angkot 04 terlihat terawat dan layak digunakan.
- Atribut nomor 4, kursi pada angkot 04 layak diduduki dan tidak ada kerusakan.
- Atribut nomor 5, penumpang angkot 04 tidak duduk berdesak – desakkan.
- Atribut nomor 10, sopir angkot 04 tidak menurunkan paksa penumpang sebelum sampai ke tempat tujuan.
- Atribut nomor 12, angkot 04 tidak mengganggu jalan kendaraan lain.
- Atribut nomor 22, tarif angkot 04 jarak jauh/dekat dikenakan tarif yang sama (tidak ada tambahan lain).

d) Kuadran IV (Berlebihan)

Pada kuadran ini menunjukkan bahwa atribut atau pertanyaan dalam kuadran ini bisa dikatakan berlebihan dikarenakan tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan rendah dan dianggap kurang penting oleh pengguna jasa. Berikut atribut atau pertanyaan yang termasuk pada kuadran IV, antara lain:

- Atribut nomor 8, sopir angkot 04 menunggu penumpang naik dan benar – benar duduk sebelum jalan.
- Atribut nomor 9, sopir angkot 4 menunggu penumpang benar – benar turun sebelum kembali jalan.
- Atribut nomor 13, sopir angkot 04 tidak memaksa nyalip kendaraan lain.
- Atribut nomor 21, tarif angkot 04 terjangkau dan sesuai untuk para pelajar maupun orang dewasa.

Dari hasil penelitian yang diperoleh maka rekomendasi yang dapat diberikan yaitu:

1. Kinerja Operasional

- Sebaiknya untuk Dinas Perhubungan Kabupaten Kuningan dapat mengatur kembali perizinan operasi armada atau dapat mengatur waktu pelayanan agar kinerja operasional angkutan dapat berjalan dengan maksimal.
- Mengatur pergerakan angkutan terlebih pada Angkutan Kota Trayek 04 seperti mengatur waktu keberangkatan antara angkutan yang paling depan dengan angkutan yang berada dibelakangnya, agar setiap pengemudi angkutan mendapatkan penumpang dengan adil.
- Untuk memenuhi kebutuhan angkutan maka tarif yang direkomendasikan berdasarkan perhitungan BOK dengan faktor muat 21,59% adalah Rp.13.301,38/pnp untuk masyarakat umum dan rekomendasi tarif untuk pelajar yaitu sekitar Rp.10.000,00, jika harga tarif kurang dari harga tersebut maka pengemudi angkutan akan merugi. Tetapi rekomendasi tarif tersebut juga sangat mahal untuk para pengguna terutama untuk pelajar dan hal ini juga dapat mengakibatkan para pengemudi angkutan kehilangan penggunanya atau sepi penumpang. dikarenakan tujuan tersedianya angkutan adalah untuk mempermudah pergerakan masyarakat sehingga kenaikan tarif juga tidak bisa terlalu tinggi. Maka dari itu, disarankan untuk pemerintah dapat memberikan subsidi kepada pengemudi, karena jika tarif terlalu mahal akan berpengaruh terhadap elastisitas faktor muat penumpang pada angkutan.

2. Kinerja Pelayanan

- Direkomendasikan untuk Pemerintah Kabupaten Kuningan menyediakan halte untuk para pengguna transportasi umum, terlebih agar dapat memudahkan sopir Angkutan Kota Trayek 04 mendapatkan penumpang.
- sopir angkot 04 diupayakan untuk mengendarai dengan kecepatan yang stabil agar penumpang tetap aman dan nyaman selama perjalanan.
- sebaiknya untuk angkot 04 tertib dalam beroperasi yaitu menyesuaikan jalur trayek

yang ada agar mendapatkan penumpang yang lebih banyak.

D. Kesimpulan

Berdasarkan data penelitian dan hasil analisis yang telah dilakukan mengenai Evaluasi Kinerja dan Tarif Angkutan Kota Trayek 04, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kinerja Operasional

- a) Pada evaluasi kinerja operasional Angkutan Kota Trayek 04 yang belum memenuhi Indikator Standar Dirjen Perhubungan Darat Tahun 2002 terdapat 3 indikator yaitu faktor muat dengan rata – rata tertinggi sebesar 21,59% nilai tersebut dikategorikan tidak memenuhi syarat karena kurang dari 70%, waktu pelayanan Angkutan Kota Trayek 04 setiap harinya yaitu 12 jam/hari waktu tersebut tidak memenuhi indikator standar dengan waktu pelayanan ideal yaitu 13 – 15 jam/hari, serta tingkat ketersediaan armada (*availability*) yang diperoleh yaitu di Hari Minggu sebesar 52% dan di Hari Senin 70,1% banyaknya armada yang beroperasi tersebut belum memenuhi syarat karena tingkat ketersediaan armada yang harus diperoleh yaitu sekitar 80 – 100%

- b) Dari Hasil perhitungan BOK yang telah dilakukan, BOK yang dihasilkan berdasarkan factor muat sebesar 21,59% yaitu sebesar Rp.13.301,38/pnp sedangkan tarif yang telah ditentukan oleh Pemerintah Kabupaten Kuningan sebesar Rp.3.000,00 untuk pelajar dan Rp.7.000,00 untuk masyarakat umum, hal ini dapat dikatakan tarif Angkutan Kota Trayek 04 tidak sesuai dan sopir mengalami kerugian karena belum bisa memenuhi kebutuhan angkot.

2. Kinerja Pelayanan

Dari hasil analisis penelitian terhadap kinerja pelayanan menggunakan metode IPA bahwa terdapat beberapa atribut yang memang perlu dan dipertahankan yaitu pada kuadran II dan beberapa atribut yang harus diperbaiki dan ditingkatkan yaitu pada kuadran I, kuadran III, dan Kuadran IV.

Daftar Pustaka

- [1] A. U. Hakim and M. Fauziah, “Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus Rapid Transit (Brt) Trans Jateng Koridor 1 Purwokerto - Purbalingga,” *Pros. CEEDRiMS*, pp. 319–326, 2021, [Online]. Available: <https://publikasiilmiah.ums.ac.id/xmlui/handle/11617/12724>
- [2] Dessy Arif Setiawan, M. Dr. Ir. Nusa Sebayang, and M. Ir. Eding Iskak Imananto,

- “Evaluasi Kinerja Dan Jumlah Armada Angkutan Umum Di Kabupaten Malang (Studi Kasus Jalur Angkutan Trayek Lawang – Arjosari),” *J. Sondir*, vol. 2, pp. 1–5, 2019.
- [3] R. A. Purnomo, “Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Kota Samarinda (Studi Kasus Trayek B),” *Ruang*, vol. 8, no. 1, pp. 15–25, 2022, doi: 10.14710/ruang.8.1.15-25.
- [4] A. Nashiruddin, I. W. Agustin, and N. Firdausiyah, “Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Lyn C Kabupaten Bojonegoro Sebelum Pandemi Covid-19,” *Plan. Urban Reg. Environ.*, vol. 10, no. 4, pp. 181–192, 2021.
- [5] F. I. Binovan, J. E. Simangunsong, and T. Rahman, “Evaluasi Kinerja Operasional Dan Pelayanan Pada Angkutan Kota (Angkot) Trayek F Kota Samarinda,” *Teknol. Sipil J. Ilmu Pengetah. dan Teknol.*, vol. 6, no. 2, p. 52, 2022, doi: 10.30872/ts.v6i2.9412.
- [6] V. A. Mabruwaru, “ANALISIS KINERJA ANGKUTAN UMUM PENUMPANG DI KOTA SORONG – PAPUA BARAT (STUDI KASUS TRAYEK A),” p. 3, 2017.
- [7] E. Tarif dan Kinerja Angkutan Pedesaan di Kabupaten Ngada, G. Soro, J. H. Frans, and R. A. Bella, “Evaluasi Tarif Dan Kinerja Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Ngada,” *J. Tek. Sipil*, vol. 11, no. 1, pp. 29–40, 2022.