

Optimalisasi Kinerja Pelayanan Angkutan Di Comal Kabupaten Pemalang

M Alfian Iqbal Dzulfikri¹, Nico D Djajasinga², Torang Hutabarat³

¹²³Politeknik Transportasi Darat Indonesia STTD, Bekasi

alfianiqbal03@gmail.com

Abstrak

The need for public transportation is important to support community activities in Comal, Pemalang Regency. The provision of public transportation should be able to facilitate people's activities in daily life, but in the provision of public transportation there are obstacles that make it difficult for community activities such as the low factor of transportation loads, the number of fleets that are less than optimal, and the length of time waiting for vehicles. The purpose of this study was to determine the performance of public transportation in Comal Regency. Performance analysis of public transportation services in terms of passengers, government and operators and analysis of fleet needs using the Public Transportation Performance Survey. Primary data analysis required is the level of vehicle operation, vehicle frequency, headway, waiting time, load factor. While the secondary data used are the number of fleets and a map of the rural transport route network taken from a Government Decree Pemalang Regency 2013. Based on the results of the analysis carried out, it was found that the existing service indicators did not meet the standards such as the frequency which only ranged from 2 to 6 vehicles/hour, the operating rate was less than 90%, the headway was more than 5-10 minutes, below 20 km/hour and the load factor does not meet the Director General's Decree 687 of 2002 which is 70%, the existing condition of rural transportation service performance in Comal Pemalang Regency is in a less good condition.

Keywords: Public Transportation, Performance Analysis, Load Factor

Abstrak

Kebutuhan akan angkutan umum merupakan hal yang penting untuk menunjang kegiatan masyarakat di di Comal Kabupaten Pemalang. Penyediaan akan angkutan umum seharusnya dapat mempermudah kegiatan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari, tetapi dalam penyediaan angkutan umum terdapat kendala yang menyulitkan kegiatan masyarakat seperti rendahnya faktor muatan angkutan, jumlah armada yang kurang optimal, dan lamanya waktu menunggu kendaraan. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja angkutan umum yang ada di Comal Kabupaten Pemalang. Analisis Kinerja Pelayanan angkutan umum yang dilihat dari segi penumpang, pemerintah dan operator dan analisis kebutuhan armada dengan menggunakan survei unjuk kerja angkutan umum. Analisis data primer yang dibutuhkan adalah tingkat operasi kendaraan, frekuensi kendaraan, headway, waktu tunggu, faktor muatan. Sedangkan data sekunder yang digunakan jumlah armada dan peta jaringan trayek angkutan pedesaan diambil dari SK Pemerintah Kabupaten Pemalang 2013. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan menunjukkan bahwa ditemukan indikator pelayanan yang ada tidak memenuhi standar seperti frekuensi yang hanya berkisar antara 2 hingga 6 kendaraan/jam, tingkat operasi yang kurang dari 90%, *headway* yang melebihi 5-10 menit, kecepatan yang dibawah 20 km/jam dan load factor tidak memenuhi Sk Dirjen 687 Tahun 2002 yaitu 70%, Kondisi eksisting kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Comal Kabupaten Pemalang termasuk ke dalam kondisi yang kurang bagus.

Kata Kunci: Angkutan Umum, Analisis Kinerja, Faktor Muat

PENDAHULUAN

Perkembangan dan kemajuan sarana dan prasarana transportasi tidak luput mendapat perhatian pemerintah terkait pembenahan dalam meningkatkan pelayanannya. Pemerintah sebagai penyedia jasa layanan publik berkewajiban untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Perkembangan dan kemajuan sarana dan prasarana transportasi tidak luput mendapat perhatian pemerintah terkait pembenahan dalam meningkatkan pelayanannya. Pemerintah sebagai penyedia jasa layanan publik berkewajiban untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Bentuk pelayanan publik yang dibutuhkan oleh masyarakat salah satunya adalah pelayanan jasa transportasi publik (Dewi, Wijaya, & Yudartha, 2018). Keberadaan pelayanan angkutan umum yang handal akan mampu mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi (Riansyah et al., 2018). Oleh sebab itu, sebagai salah satu solusi nyata Pemerintah meluncurkan unit transportasi umum dengan pelayanan yang baik serta murah untuk masyarakat (Tunjungsari et al., 2019). Kabupaten Pemalang memiliki luas wilayah sebesar 1.115,30 km². Wilayah ini disebelah utara berbatasan dengan Laut Jawa, di sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Purbalingga dan di sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Pekalongan dan di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Tegal. Dalam perkembangan wilayah, transportasi merupakan unsur penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dalam perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk. Kegiatan masyarakat akan selalu berkaitan dengan transportasi dalam mendukung penggunaan transportasi, diperlukan fasilitas transportasi yang efektif dan efisien. Transportasi yang efektif dan efisien harus memiliki sarana, prasarana, serta tata laksana dan sumber daya manusia yang baik. Sehingga dapat memberikan pelayanan yang maksimal. Oleh karena itu dibutuhkan analisis untuk menunjang setiap kebijakan yang ditetapkan. Akan tetapi dalam memberikan pelayanannya, terdapat beberapa hal yang dianggap kurang baik. Hal tersebut yang diambil pada sumber laporan umum Tim Pkl Kabupaten Pemalang Tahun 2022, yaitu indikator pelayanan yang ada tidak memenuhi standar seperti frekuensi yang hanya berkisar antara 2 hingga 6 kendaraan/jam, tingkat operasi yang kurang dari 90%, *headway* yang melebihi 5-10 menit, kecepatan yang dibawah 20 km/jam dan load factor tidak memenuhi Sk Dirjen 687 Tahun 2002 yaitu 70%, di Kabupaten Pemalang.

METODE/PERANCANGAN PENELITIAN

2.1 Pengumpulan Data

Penelitian dilakukan di Kabupaten Pemalang dengan subyek yang digunakan adalah kendaraan umum yang beroperasi. Analisis yang dilakukan menggunakan analisis dari data primer dan data sekunder yang diperoleh. Data primer merupakan perolehan data secara langsung saat melakukan pengamatan di lokasi penelitian. Sedangkan data sekunder diartikan sebagai data atau informasi yang diperoleh dari sumber lain yang berkaitan secara langsung maupun tidak langsung dengan topik penelitian.

1. Data Primer

Data yang dikumpulkan, diantaranya Tingkat operasi kendaraan, Frekuensi, Headway, Waktu tunggu, Faktor muat, Biaya Operasi Kendaraan.

2. Data Sekunder

Sedangkan data sekunder yang diperoleh, seperti jumlah armada dan peta jaringan trayek angkutan pedesaan.

2.2 Analisis Data

Metode analisis dalam penelitian ini adalah dengan melakukan analisis terhadap jumlah kendaraan yang diperlukan untuk melayani permintaan yang ada di wilayah studi Tim PKL di Kabupaten Pematang Jaya yakni angkutan pedesaan. Analisis yang digunakan sebagai berikut:

1. Analisis kinerja angkutan umum yang dilihat dari segi penumpang, pemerintah dan operator;
2. Analisis kebutuhan armada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Masyarakat berminat untuk menggunakan angkutan umum apabila indikator pelayanannya terpenuhi. Untuk itu perlu dilakukan perhitungan indikator pelayanan. Adapun perhitungan yang digunakan berdasarkan SK Dirjen No 687 Tahun 2002. Adapun contoh perhitungan usulan kinerja pelayanan pada trayek Comal - Pamutih sebagai berikut:

a. Travel Time

Travel time adalah perbandingan antara panjang trayek dengan kecepatan kendaraan.

$$\begin{aligned}\text{Travel Time} &= \frac{\text{Panjang Trayek}}{\text{Kecepatan}} \times 60 \\ &= \frac{8,6 \text{ km}}{26 \text{ km/jam}} \times 60 \\ &= 20 \text{ menit}\end{aligned}$$

Selengkapnya mengenai perhitungan *travel time* berdasarkan SK Dirjen Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur sebagai berikut:

Tabel 1. *Travel Time Usulan*

Trayek	Travel Time (menit)
Comal - Pamutih	20
Comal - Kebojongan	19
Comal - Kaliprau	21
Comal - Mojo	25
Comal - Pesantren	16
Comal - Sragi	17
Comal – Kesesirejo	38

b. *Lay Over Time*

Berdasarkan SK Dirjen 687 Tahun 2002, *Lay over time* adalah waktu berhenti di simpul. Adapun perhitungan *lay over time* trayek Comal - Pamutih sebagai berikut:

$$\text{LOT} = 10\% \times \text{Travel Time}$$

$$\text{LOT} = 10\% \times 20$$

$$\text{LOT} = 2 \text{ menit}$$

Selengkapnya mengenai perhitungan *lay over time* berdasarkan SK Dirjen Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur sebagai berikut:

Tabel 2. *Lay Over Time Usulan*

Trayek	Lay Over Time (menit)
Comal - Pamutih	2
Comal - Kebojongan	1,9
Comal - Kaliprau	2,1
Comal - Mojo	2,5
Comal - Pesantren	1,6
Comal - Sragi	1,7

Round trip time adalah waktu sirkulasi dari titik A ke titik B dan sebaliknya B ke Titik A. Adapun perhitungan *round trip time* sebagai berikut:

$$CTABA = (TAB + TBA) + (\delta TAB + \delta TBA) + (TTA + TTB)$$

CTABA = Waktu sirkulasi dari A ke B Kembali ke A

TAB = Waktu perjalanan rata – rata dari A ke B

TBA = Waktu perjalanan rata rata-rata dari B ke A

δTAB = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B

δTBA = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B

TTA = Waktu henti kendaraan di A

TTB = Waktu henti kendaraan di B

$$\begin{aligned} CTABA &= (20 + 20) + (5\% \times 20) + (5\% \times 20) \\ &\quad + (10\% \times 20) + (10\% \times 20) \\ &= 46 \text{ menit} \end{aligned}$$

Selengkapnya mengenai perhitungan *round trip time* berdasarkan SK Dirjen Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur sebagai berikut:

Tabel 3. Round Trip Time Usulan

Trayek	Round Trip Time (menit)
Comal - Pamutih	46
Comal - Kebojongan	43,7
Comal - Kaliprau	48,3
Comal - Mojo	57,5
Comal - Pesantren	36,8
Comal - Sragi	39,1
Comal – Kesesirejo	87,4

3. Headway (Waktu Antara)

Headway adalah jarak dari satu kendaraan ke kendaraan lainnya.

Adapun perhitungan untuk trayek Comal - Pamutih sebagai berikut :

$$Headway = \frac{60 \times C \times LF}{P}$$

C = Kapasitas Kendaraan

LF = *Load Factor* Standar (70%)

P = Jumlah penumpang per jam pada sesi terpadat

$$Headway = \frac{60 \times 10 \times 70\%}{73}$$

$$Headway = 5,7 \text{ menit}$$

Selengkapnya mengenai perhitungan *headway* berdasarkan SK Dirjen 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur sebagai berikut:

Tabel 4. *Headway* Usulan

Trayek	Headway (menit)
Comal - Pamutih	5,7
Comal - Kebojongan	7
Comal - Kaliprau	6,2
Comal - Mojo	4,9
Comal - Pesantren	5,9
Comal - Sragi	6,2
Comal – Kesesirejo	7,3

e) Frekuensi

Adapun perhitungan frekuensi sebagai berikut:

$$\text{Frekuensi} = \frac{60}{\text{Headway}}$$

$$= \frac{60}{5,7}$$

$$= 10 \text{ Kend/jam}$$

Tabel 5. Frekuensi Usulan

Trayek	Frekuensi (kend/jam)
Comal - Pamutih	10
Comal - Kebojongan	9
Comal - Kaliprau	10
Comal - Mojo	12
Comal - Pesantren	10
Comal - Sragi	10
Comal – Kesesirejo	8

2. Usulan Kebutuhan Jumlah Armada

Dari hasil analisis kinerja pelayanan angkutan pedesaan, maka dilakukan perhitungan kebutuhan jumlah armada menggunakan cara perwaktu sirkulasi yaitu dengan cara membagi *round trip time* dengan *headway* dikali 100% (SK Dirjen Nomor 687 Tahun 2002). Adapun hasil analisis dari perhitungan kebutuhan jumlah armada sebagai berikut:

Tabel 6. Perhitungan Kebutuhan Armada

Trayek	Round Trip Time (menit)	Headway (menit)	Kebutuhan armada (Unit)
	a	b	a/b
Comal-Pamutih	46	5,7	8
Comal-Kebojongan	43,7	7	6
Comal-Kaliprau	48,3	6,2	8
Comal-Mojo	57,5	4,9	12
Comal-Pesantren	36,8	5,9	6
Comal-Sragi	39,1	6,2	6
Comal-Kesesirejo	87,4	7,3	12

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa, total kebutuhan armada untuk keseluruhan trayek berjumlah 57 unit.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, maka kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Kondisi kinerja angkutan pedesaan di Comal Kabupaten Pemalang kurang baik dimana indikator – indikator pelayanan yang ada tidak memenuhi standar seperti frekuensi yang hanya berkisar antara 2 hingga 6 kendaraan/jam, headway yang melebihi 5-10 menit, kecepatan yang dibawah 20 km/jam dan load factor tidak memenuhi Sk Dirjen 687 Tahun 2002 yaitu 70%. Buruknya pelayanan tersebut menyebabkan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan pedesaan menurun.
2. Setelah dilakukan analisis didapatkan jumlah armada yang optimal yaitu sebanyak 56 angkutan pedesaan yang harusnya beroperasi, setelah dilakukan rasionalisasi armada, frekuensi kendaraan yang semakin meningkat menjadi 8-12 kendaraan/jam, kemudian *headway* yang semakin baik dengan waktu 5-7 menit, dan waktu tunggu kendaraan yang menjadi lebih cepat 3-5 menit. Hal tersebut berakibat baik pada bertambahnya RIT pada tiap trayek angkutan pedesaan di Comal Kabupaten Pemalang, sehingga pendapatan operator menjadi bertambah.
3. Setelah dilakukan peningkatan kinerja pelayanan, didapat usulan rencana pengoperasian angkutan pedesaan di Comal Kabupaten Pemalang, dan berdampak baik bagi pengguna angkutan umum karena menjadi tau waktu operasional angkutan umum.

SARAN

Setelah dilakukan analisis usulan, kinerja pelayanan angkutan pedesaan mengalami peningkatan dilihat dari frekuensi, headway, dan waktu tunggu yang sudah memenuhi standar Sk Dirjen 687 Tahun 2002. Dari hasil analisis yang telah dilakukan, maka saran yang diberikan sebagai berikut: Mengaktifkan kembali armada yang tidak beroperasi untuk meningkatkan kinerja pelayanan angkutan

pedesaan di Comal Kabupaten Pemalang, Menerapkan jadwal perjalanan yang diusulkan agar terciptanya kepastian pelayanan, Melakukan evaluasi tentang kinerja jaringan trayek yang ada di Comal Kabupaten Pemalang, Monitoring kinerja pelayanan oleh pemerintah daerah, Memberikan subsidi kepada operator agar operator tidak mengalami kerugian.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2002, Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/ Tahun 2002, Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, Jakarta: Departemen Perhubungan.
- _____, 2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta: Departemen Perhubungan.
- _____, 2013, SK Bupati Pemalang Tentang Angkutan Pedesaan.
- Dewi, N. P. I. S., Wijaya, K. A. S., & Yudartha, I. P. D. “Kualitas Pelayanan Program Bus Sekolah Trans Gianyar Bagi Pelajar di Kabupaten Gianyar” (Studi Kasus Trayek TH-01 Batubulan - Sukawati). *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* (2018), 2(2), 1–10.
- Riansyah, O., Damayanti, R., Usman, B., & Putra, A. E. ‘Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Transmusi) Melalui Kinerja Terhadap Kepuasan Masyarakat di Kota Palembang’. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis Sriwijaya* (2018), 15(1), 49–61.
- Tunjungsari, K. R., Setiawan, I. P. N., ‘Wijaya, I. G. A. S., Tonglo, A. J. D. R., & Apriawan, K.A. Pelayanan Transportasi Umum Bus Trans Sarbagita Bagi Masyarakat dan Pariwisata Kota Denpasar’. *Jurnal Sains Terapan Pariwisata* (2019), 4(1), 1–11.

