

Evaluasi Kinerja Operasional dan Kinerja Kepengusahaan Angkutan Perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang

Dwie Ayu Anggraini¹, Asrizal², Dian Virda Sejati³

Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat, 17520, Indonesia

dwieayuanggraini@gmail.com

ABSTRACT

To improve the implementation of urban transportation services, evaluation from various parties is needed, including evaluation of Operational Performance and Transportation Entrepreneurship Performance. Operational performance in Tulang Bawang Regency is still less than optimal seen from various indicators, one of which is the load factor. This load factor in addition to affecting Operational Performance also affects Entrepreneurial Performance, namely operator income. The method used in this study is to analyze Operational Performance and Entrepreneurial Performance by calculating the number of potential requests and the required fleet according to demand, as well as calculating vehicle operating costs, revenue, and profit/loss. Where after the proposed operational performance plan has met the minimum service standards set by the government, and business performance is getting better.

Keywords: Urban Transportation; Show; Operational; Entrepreneurship

ABSTRAK

Untuk meningkatkan penyelenggaraan pelayanan angkutan perkotaan diperlukan evaluasi dari berbagai sisi diantaranya evaluasi Kinerja Operasional dan Kinerja Kepengusahaan angkutan. Kinerja Operasional di Kabupaten Tulang Bawang masih kurang optimal dilihat dari berbagai indikator, salah satu indikatornya adalah faktor muat. Faktor muat ini selain mempengaruhi Kinerja Operasional juga mempengaruhi Kinerja Kepengusahaan yaitu pendapatan operator. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah menganalisis Kinerja Operasional dan Kinerja Kepengusahaan dengan menghitung jumlah permintaan potensial serta armada yang dibutuhkan sesuai dengan permintaan, dan menghitung biaya operasional kendaraan, pendapatan, dan untung/rugi. Dimana setelah dilakukan rencana usulan kinerja operasional sudah memenuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan pemerintah, dan kinerja kepengusahaan semakin baik.

Kata Kunci : Angkutan Perkotaan; Kinerja; Operasional; Kepengusahaan

Pendahuluan

Transportasi merupakan sarana yang sangat berperan penting dalam kehidupan manusia baik dalam segi ekonomis maupun non ekonomis. Dalam segi ekonomis, transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Hal tersebut menunjukkan betapa pentingnya transportasi dalam kehidupan manusia, sehingga

pembangunan dan pengembangan kualitas pelayanan transportasi sangat diperlukan. Angkutan perkotaan merupakan salah satu angkutan umum di Indonesia berdasarkan jenis pelayanannya.

Kabupaten Tulang Bawang hanya dilayani oleh 2 trayek angkutan perkotaan. Trayek pertama yaitu dari Unit 2 menuju ke Menggala dengan panjang trayek sebesar 27,9 km terdapat 12 armada yang masih beroperasi. Sedangkan trayek kedua yaitu dari Unit 2 ke Bujuk Agung dengan panjang trayek sebesar 13,3 km terdapat 7 armada yang masih beroperasi. Permasalahan angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang dari segi operasional dapat dilihat dari frekuensi rata-rata yang hanya sebesar 3 kend/jam dimana frekuensi ini belum memenuhi standar bank dunia yaitu sebesar 12 kend/jam. Kemudian faktor muat angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang hanya sebesar 31% dimana belum memenuhi standar SK Dirjen No. 687 Tahun 2002 yaitu 70%. Faktor muat ini selain mempengaruhi kinerja operasional juga sangat mempengaruhi kinerja kepengusahaan, karena menunjukkan minat masyarakat yang kurang sehingga mempengaruhi pendapatan operator. Dan juga tarif yang berlaku di Kabupaten Tulang Bawang saat ini belum adanya pengawasan dikarenakan belum adanya SK Tarif. Sehingga tarif yang berlaku di Kabupaten Tulang Bawang memiliki tarif yang sama untuk kedua trayek, dimana jauh dekat tarifnya Rp. 10.000,00.

Secara rinci rumusan masalah penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Bagaimana kinerja operasional dan kinerja kepengusahaan Angkutan Perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang yang ada saat ini? Apakah operator mendapatkan keuntungan atau kerugian?
2. Berapa jumlah armada yang sesuai dengan jumlah permintaan (demand) angkutan?
3. Seperti apa usulan untuk meningkatkan kinerja operasional dan kinerja kepengusahaan angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang?

Penelitian ini bermaksud untuk mengetahui kinerja operasional dan kinerja kepengusahaan angkutan perkotaan yang ada di Kabupaten Tulang Bawang dan merasionalkan jumlah armada yang beroperasi di Kabupaten Tulang Bawang. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui kondisi Pelayanan Operasional dan kinerja kepengusahaan Angkutan Perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang saat ini dengan melakukan evaluasi kinerja operasional angkutan perkotaan. Serta dapat mengetahui keuntungan dan kerugian yang didapatkan operator.
2. Memperoleh jumlah armada yang sesuai dengan jumlah permintaan (demand) angkutan.
3. Menyampaikan usulan peningkatan yang akan digunakan untuk meningkatkan kinerja operasional dan kinerja kepengusahaan di Kabupaten Tulang Bawang.

Metode

Metode adalah tahapan kegiatan yang dilakukan dalam melakukan analisa dari tahap awal penelitian sampai tahap akhir penelitian. Dimana nantinya akan menghasilkan suatu usulan-usulan dan kesimpulan. Pada pelaksanaannya, penelitian dilakukan pada angkutan perkotaan di

wilayah penelitian. Dalam melakukan penelitian data primer dan sekunder yang sesuai dengan penelitian dihimpun. Data sekunder ialah data yang diambil dari instansi terkait maupun data berdasarkan hasil Praktik Kerja Lapangan. Adapun penggambaran tahap penelitian seperti berikut:

1. Identifikasi Masalah

Pada tahapan proses pengidentifikasian masalah ini nantinya akan didapatkan berbagai masalah yang terdapat pada wilayah studi. Setelah mendapatkan permasalahan kemudian diambil beberapa permasalahan yang kemudian akan mendapat rumusan masalah pada wilayah studi.

2. Pengumpulan Data

Proses menghimpun data meliputi data primer juga data sekunder. Data didapat langsung dari pengamatan lapangan dan mendapatkan data dari instansi yang terkait dengan data yang diperlukan di penelitian. Kemudian data yang diperoleh diolah sehingga dapat digunakan dalam proses analisis.

3. Pengolahan Data

Tahapan pengolahan data menjadi tahap dibentuknya pemecahan masalah bagi permasalahan yang sudah diidentifikasi sebelumnya. Dengan harapan memperoleh keluaran (output) yang mendukung peningkatan kinerja operasional dan kinerja kepengusahaan angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang.

4. Hasil Akhir (Output)

Tahap ini merupakan tahap akhir dimana pada tahap ini merupakan tahap menindaklanjuti alternatif ataupun usulan terbaik dalam memperbaiki kinerja operasional dan kinerja kepengusahaan di Kabupaten Tulang Bawang.

Hasil dan Pembahasan

Kinerja Operasional Eksisting

Kinerja operasional sangat berpengaruh terhadap kemauan orang menggunakan angkutan umum. Pelayanan yang nyaman dan berkeselamatan serta aksesibilitas jasa angkutan perdesaan yang mudah dapat menarik minat masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan perkotaan.

- a. Frekuensi

Frekuensi mempengaruhi waktu tunggu rata-rata. Pengaruh frekuensi terhadap penilaian segi penumpang adalah penumpang mengharapkan frekuensi pelayanan yang tinggi hingga waktu menunggu rendah, terutama pada saat kebutuhan akan jasa angkutan umum memuncak. Berikut merupakan frekuensi kendaraan yang di dapatkan dari survei statis angkutan umum :

Tabel 1 Frekuensi Eksisting

No	Kode Trayek	Peak (Kend/Jam)	Standar Bank Dunia	Keterangan	Off Peak (Kend/Jam)	Standar Bank Dunia	Keterangan
1	AP 1	4	12	TIDAK MEMENUHI	2	6	TIDAK MEMENUHI
2	AP 2	4	12	TIDAK MEMENUHI	1	6	TIDAK MEMENUHI

Sumber :Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Tulang Bawang 2022

Berdasarkan tabel diatas untuk angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang belum memenuhi standar baik pada jam sibuk yaitu sebanyak 12 kend/jam dan frekuensi diluar jam sibuk sebanyak 6 kend/jam. Untuk frekuensi kendaraan pada jam sibuk pada trayek AP 1 dan AP 2 adalah 4 kend/jam sedangkan pada waktu jam tidak sibuk pada AP 1 adalah 2 kend/jam dan AP 2 adalah 1 kend/jam.

b. Headway

Headway adalah jarak waktu antara kendaraan AU sebelumnya dengan kendaraan berikutnya.

Tabel 2 Headway Eksisting

No	Kode Trayek	HEADWAY Peak	Standar PM 98 Tahun 2013 (menit)	Keterangan	HEADWAY Off Peak (Menit)	Standar PM 98 Tahun 2013 (menit)	Keterangan
1	AP 1	15	15	MEMENUHI	22	30	MEMENUHI
2	AP 2	16		TIDAK MEMENUHI	42		TIDAK MEMENUHI

Sumber :Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Tulang Bawang 2022

Berdasarkan tabel diatas untuk headway angkutan perkotaan yang beroperasi pada waktu peak untuk trayek AP 1 sudah memenuhi standar dengan nilai headway sebesar 15 menit, begitu juga dengan saat headway saat waktu off peak, AP 1 sudah memenuhi standar yaitu 22 menit, sedangkan AP 2 belum memenuhi standar yaitu 42 menit.

c. Waktu Tunggu (Lay Over Time)

Waktu tunggu kendaraan merupakan waktu yang diperlukan oleh penumpang atau pengguna jasa angkutan untuk menunggu kendaraan umum sampai datangnya angkutan umum tersebut. Waktu tunggu angkutan umum di pengaruhi oleh frekuensi. Waktu tunggu didapatkan dari survei statis. Sesuai dengan PM No.98 Tahun 2013 standar waktu tunggu kendaraan adalah 7,5 menit menit pada jam sibuk dan 15 menit diluar jam sibuk. Berikut adalah waktu tunggu kendaraan di Kabupaten Tulang Bawang :

Tabel 3 Lay Over Time Eksisting

No	Kode Trayek	Waktu Tunggu Peak	PM 10 Tahun 2012 (menit)	Keterangan	Waktu Tunggu Off Peak (Menit)	PM 10 Tahun 2012 (menit)	Keterangan
1	AP 1	27	7	TIDAK MEMENUHI	30	15	TIDAK MEMENUHI
2	AP 2	21		TIDAK MEMENUHI	25		TIDAK MEMENUHI

Sumber :Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Tulang Bawang 2022

Berdasarkan tabel diatas, dapat dilihat bahwa semua trayek pada waktu sibuk maupun tidak sibuk belum memenuhi standar. Dimana waktu tunggu untuk AP 1 pada waktu sibuk sebesar 27 menit dan untuk waktu tidak sibuk sebesar 30 menit. Sedangkan untuk trayek AP 2 pada waktu sibuk sebesar 21 menit, dan waktu tidak sibuk sebesar 25 menit.

d. Umur Rata-Rata Kendaraan

Berikut adalah umur rata-rata kendaraan angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang :

Tabel 4 Umur Rata-rata Kendaraan

No	Kode Trayek	Umur kendaraan rata-rata (Tahun)	PM NO 98 TAHUN 2013	Keterangan
1	AP 1	10	20	MEMENUHI
2	AP 2	10		MEMENUHI

Sumber :Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Tulang Bawang 2022

Berdasarkan tabel di atas umur kendaraan rata-rata angkutan perkotaan memenuhi standar PM No 98 Tahun 2013. Dimana umur rata-rata kendaraan angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang adalah 10 tahun, sedangkan standar menurut PM No 98 Tahun 2013 adalah 20 tahun. Umur kendaraan akan mempengaruhi kenyamanan penumpang serta biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan. Hal ini dikarenakan semakin tua umur kendaraan maka semakin besar biaya yang harus dikeluarkan untuk pemeliharaan angkutan tersebut.

e. Load Faktor (Faktor Muat)

Berikut adalah faktor muat penumpang kendaraan yang didapatkan dari hasil survei dinamis angkutan umum :

Tabel 5 Load factor Eksisting

No	Kode Trayek	PEAK (%)	PM NO 98 TAHUN 2013	Keterangan	OFF PEAK (%)	PM NO 98 TAHUN 2013	Keterangan
1	AP 1	36%	70%	TIDAK MEMENUHI	24%	70%	TIDAK MEMENUHI
2	AP 2	43%		TIDAK MEMENUHI	23%		TIDAK MEMENUHI

Sumber :Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Tulang Bawang 2022

Berdasarkan tabel diatas untuk untuk faktor muat angkutan perkotaan yang melayani Kabupaten Tulang Bawang belum memenuhi standar baik pada jam sibuk maupun diluar jam sibuk. Standar minimal faktor muat adalah sebesar 70%. Untuk faktor muat saat jam sibuk pada AP 1 adalah 36% dan AP 2 adalah 43%. Sedangkan pada saat jam tidak sibuk besar faktor muat AP 1 adalah 24%, dan AP 2 adalah 23%.

f. Kecepatan Perjalanan

Berikut ini adalah kecepatan perjalanan angkutan perkotaan yang ada di Kabupaten Tulang Bawang :

Tabel 6 Kecepatan Perjalanan Eksisting

No	TRAYEK	KECEPATAN PEAK (KM/JAM)	PM No 10 Tahun 2012 (KM/JAM)	KETERANGAN	KECEPATAN PEAK (KM/JAM)	PM No 10 Tahun 2012 (KM/JAM)	KETERANGAN
1	AP 1	40	30	TIDAK MEMENUHI	42	50	MEMENUHI
2	AP 2	36		TIDAK MEMENUHI	38		MEMENUHI

Sumber :Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Tulang Bawang 2022

Dari tabel diatas dapat dilihat untuk semua trayek pada kecepatan perjalanan waktu peak belum memenuhi Standar atau melebihi batas kecepatan yang sudah diatur pada PM Nomor 10 Tahun 2012 yaitu sebesar 30 km/jam. Untuk trayek AP 1 sebesar 40 km/jam dan trayek AP 2 sebesar 36 km/jam. Sedangkan kecepatan perjalanan pada waktu off peak sudah memenuhi Standar batas kecepatan yang sudah diatur pada PM Nomor 10 Tahun 2012 yaitu sebesar 50 km/jam.

Kinerja Kepegusahaan Eksisting

Dalam hal ini penulisan menyajikan data tentang sistem kinerja kepegusahaan dari segi operator seperti: utilitas armada, produksi kilo meter tempuh, BOK, tingkat biaya, tingkat pendapatan, dan untung rugi.

a. Utilitas Armada

Tingkat perbandingan antara jumlah armada yang beroperasi dengan armada yang diijinkan, dapat dilihat pada tabel dibawah:

Tabel 7 Utilitas Armada

No	Trayek	Armada Diizinkan (Unit)	Armada Beroperasi (Unit)	Tingkat Operasi (%)	PM No. 98 Tahun 2013	Keterangan
1	AP 1	14	12	86%	$90\% \leq x \leq 100\%$	Tidak Memenuhi
2	AP 2	9	7	78%		Tidak Memenuhi

Tabel diatas menunjukan bahwa tingkat operasi angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang belum memenuhi standar PM No. 98 tahun 2013.

b. Jumlah Penumpang Terangkut

Berikut ditampilkan jumlah kendaraan yang didapat dari survei Dinamis :

Tabel 8 Jumlah Penumpang Terangkut Eksisting

Kode Trayek	ARMADA	Kapasitas	Load Factor (%)	RIT	Kendaraan Yang Beroperasi	Jumlah Penumpang Yang Terangkut (Orang/Hari/Trayek)	Total pnp Terangkut (orang/hari/ kendaraan) (Kolom7/ Kolom6)
1	2	3	4	5	6	7	8
AP 1	12	12	36%	3	12	154	13
AP 2	7	12	26%	3	7	109	16

Sumber :Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Tulang Bawang 2022

Dari tabel diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa jumlah penumpang terangkut per trayek tertinggi terletak pada AP 1 yaitu sebesar 154 orang sedangkan untuk trayek AP 2 sebesar 109 orang.

c. Produksi Kilometer Tempuh

Produksi kilometer tempuh yang dihasilkan oleh angkutan perkotaan dihitung per kendaraan/trayek :

Tabel 9 Produksi Kilometer Tempuh Eksisting

Kode Trayek	Panjang Trayek	Jumlah RIT	Produksi/Km (kolom2xkolom3)	Kendaraan Yang Beroperasi	Produksi/Km per Trayek
1	2	3	5	6	7
AP 1	27.9	3	84	12	1004.40
AP 2	13.3	3	40	7	279.30

Dari tabel diatas diketahui produksi kilometer tempuh per kendaraan/hari tertinggi adalah trayek AP 1 dengan produksi kilometer tempuh 84 km per kendaraan/hari, sedangkan produksi kilometer tempuh terendah trayek AP 2 dengan produksi kilometer tempuh sebesar 40 km per kendaraan/hari.

d. Biaya Operasional Kendaraan

Dalam pengoperasian kendaraan harus memperhatikan biaya operasional yang dikeluarkan sehari-harinya. Banyak operator yang tidak memperhitungkan biaya operasional yang dikeluarkan selama pengoperasian. Besarnya biaya operasional yang dikeluarkan perhari harus dapat ditutupi dengan pendapatan yang diperoleh per harinya. Adapun perhitungan biaya operasional yang dilakukan dalam penelitian ini mempertimbangkan kondisi eksisting lapangan. Hasil perhitungan ditampilkan pada tabel dibawah ini :

Tabel 10 BOK Eksiting

NO	TRAYEK	HARI OPERASI	JUMLAH BULAN	BOK/Hari	BOK/Tahun
1	AP 1	30	12	Rp 56,269.50	Rp20,257,021.42
2	AP 2	30	12	Rp 49,736.18	Rp17,905,025.99

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa biaya operasional kendaraan per hari untuk trayek AP 1 didapatkan sebesar Rp. 56.269,50 dan trayek AP 2 sebesar Rp. 49.736,18.

e. Tingkat Pendapatan

Tingkat pendapatan dipengaruhi oleh faktor muat. Pendapatan operasional per hari dapat diperoleh dengan perhitungan sebagai berikut :

$$\text{Pendapatan/kend/hari} = \frac{\text{Jumlah PNP per hari} \times \text{Tarif}}{\text{Jumlah Armada}}$$

$$\text{Pendapatan/kend/hari} = \frac{154 \times 10.000}{12}$$

$$\text{Pendapatan/kend/hari} = \text{Rp. } 128.333,33$$

Pendapatan yang di dapat operator berdasarkan tingkat produksi penumpang dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 11 Tingkat Pendapatan

Trayek	Armada beroperasi	Pnp terangkut hari	Tarif (Rp)	Pendapatan perhari per trayek (kolom 3 x kolom 4)	Pendapatan perhari per armada (kolom 5 / kolom 2)
1	2	3	4	5	6
AP 1	12	154	10000	Rp 1,540,000	Rp 128.333,33
AP 2	7	109	10000	Rp 1,090,000	Rp 155,714.29

Sumber :Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Tulang Bawang 2022

Hasil perhitungan pendapatan tertinggi pada tabel diatas adalah trayek AP 1 yaitu RP. 1.540.000, sedangkan pendapatan operator trayek AP 2 sebesar Rp. 1.090.000.

f. Untung Rugi

Dengan melakukan analisis untung dan rugi, maka dapat diketahui trayek yang memperoleh keuntungan dan kerugian. Keuntungan dan kerugian didapat dengan cara pendapatan per hari dikurangi biaya operasional kendaraan per hari. Contoh perhitungan pada trayek AP 1 :

1) Pendapatan per hari = Rp. 128.333,33

2) BOK per hari = Rp. 56.269,50

Untung Rugi = Pendapatan per hari – BOK per hari

Untung Rugi = Rp. 128.333,33 – Rp. 56.269,50

Untung Rugi = Rp. 72.063,83

Tabel 12 Untung Rugi Eksiting

Trayek	Pendapatan perhari per armada	BOK/hari	Laba/Rugi
1	2	3	4
AP 1	Rp 128,333.33	Rp 56,269.50	Rp 72,063.83
AP 2	Rp 155,714.29	Rp 49,736.18	Rp 105,978.10

Dari tabel diatas dapat dilihat untuk trayek AP 1 mengalami keuntungan sebesar Rp. 72.063,83 sedangkan untuk trayek AP 2 mengalami keuntungan sebesar Rp. 105.978,10

Analisis Permintaan Angkutan Umum

1. Permintaan Aktual

Permintaan aktual merupakan permintaan akan angkutan umum berdasarkan pola pergerakan masyarakat di wilayah studi Kabupaten Tulang Bawang yang menggunakan angkutan umum saat ini. Permintaan aktual didapatkan dari survei dinamis naik turun penumpang. Permintaan aktual untuk tiap trayek dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 13 Demand Actual Trayek AP 1

	1	2	4	7	8	9	TOTAL
1	0	12	10	17	7	17	63
2	10	0	5	5	10	2	32
4	12	0	0	0	0	0	12
7	7	5	2	0	0	0	15
8	2	7	0	0	0	0	10
9	5	7	0	0	0	0	12
TOTAL	37	32	17	22	17	20	144

Tabel 14 Demand Actual Trayek AP 2

	1	13	14	TOTAL
1	0	18	12	31
13	29	0	8	37
14	21	16	0	37
TOTAL	49	35	21	105

Dari tabel diatas dapat dilihat demand actual untuk trayek AP 1 sebesar 144 orang/hari. Sedangkan untuk trayek AP 2 sebesar 105 orang/hari.

2. Permintaan Potensial

Permintaan potensial merupakan potensi peningkatan penggunaan angkutan perkotaan dari kendaraan pribadi menggunakan angkutan perkotaan. Permintaan potensial ini diperoleh dari survei Stated Preference minat pindah dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Adapun dibawah ini akan ditampilkan matrik demand potensial tiap trayek :

Tabel 15 Matrik Potensial Trayek AP

ZONA YANG DILAYANI	1	2	4	7	8	9	Jumlah
1	39	36	34	38	30	40	217
2	40	28	22	22	24	15	150
4	30	16	0	15	12	15	87
7	23	18	18	0	15	12	86
8	17	20	15	16	0	12	80
9	21	19	15	13	11	0	79
Jumlah	170	136	105	103	92	93	700

Tabel 16 Matrik Potensial Trayek AP 2

ZONA YANG DILAYANI	1	13	14	JUMLAH
1	39	97	92	228
13	68	70	86	224
14	60	95	71	226
JUMLAH	168	262	248	678

Dari matrik diatas dapat diketahui demand potensial untuk trayek AP 1 sebesar 700 orang/hari dan untuk trayek AP 2 sebesar 678 orang/hari.

Kinerja Operasional Usulan

Berikut merupakan rekapitulasi jumlah rencana armada pada tiap trayek :

a. Trayek AP 1

Tabel 17 Rekapitulasi Jumlah Rencana Armada Trayek AP 1

Indikator	Faktor Muat						Keterangan
	50%	60%	70%	80%	90%	100%	
Jumlah Armada	35	29	25	22	19	17	Kendaraan
Waktu Antar Kendaraan	4	4	5	6	7	7	Menit
Frekuensi	16	14	12	10	9	8	Kend/Jam

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui jika faktor muat 70% maka jumlah armada yang dibutuhkan adalah 25 armada dengan headway 5 menit dan frekuensi 12 kendaraan/jam. Perhitungan ini sudah disesuaikan dengan mengacu pada peraturan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

b. Trayek AP 2

Tabel V 18 Rekapitulasi Jumlah Rencana Armada Trayek AP 2

Indikator	Faktor Muat						Keterangan
	50%	60%	70%	80%	90%	100%	
Jumlah Armada	22	14	12	10	9	8	Kendaraan
Waktu Antar Kendaraan	4	4	5	6	7	7	Menit
Frekuensi	16	13	12	10	9	8	Kend/Jam

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui jika faktor muat 70% maka jumlah armada yang dibutuhkan adalah 12 armada dengan headway 5 menit dan frekuensi 12 kendaraan/jam. Perhitungan ini sudah disesuaikan dengan mengacu pada peraturan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

Dari hasil analisis jumlah armada dengan mempertimbangkan demand potensial yang telah dilakukan, diperoleh hasil analisis kinerja operasional angkutan kota yang melayani di wilayah studi Kabupaten Tulang Bawang sesuai rencana dan dibandingkan dengan standar pelayanan minimal, sebagai berikut:

a. Frekuensi

Menurut Standar Bank Dunia, jumlah kendaraan per jam yaitu 12 kendaraan/jam. Berikut ini frekuensi angkutan kota di Kabupaten Tulang Bawang setelah mempertimbangkan demand potensial dan dengan rencana faktor muat 70%.

Tabel 19 Frekuensi Rencana

No	Kode Trayek	Frekuensi (Kend/Jam)	Standar Bank Dunia	Keterangan
1	AP 1	12	12	TIDAK MEMENUHI
2	AP 2	12	12	TIDAK MEMENUHI

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa frekuensi angkutan kota sesuai rencana sudah memenuhi standar pelayanan minimal berdasarkan Standar Bank Dunia.

b. Waktu Antar Kendaraan (Headway)

Berdasarkan Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013, waktu antar kendaraan yang paling lama 15 menit. Berikut adalah headway setelah mempertimbangkan demand potensialnya dan dengan rencana faktor muat 70%.

Tabel 20 Headway Rencana

No	Kode Trayek	HEADWAY Peak	Standar PM 98 Tahun 2013 (menit)	Keterangan
1	AP 1	5	15	MEMENUHI
2	AP 2	5		MEMENUHI

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa waktu antar kendaraan trayek angkutan kota di Kabupaten Tulang Bawang sesuai rencana sudah memenuhi standar pelayanan minimal berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

c. Faktor Muat (Load Factor)

Standar faktor muat menurut Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013 sebesar 70% dari kapasitas angkutan Umum. Setelah mempertimbangkan demand potensialnya dan dengan rencana faktor muat 70%.

Tabel 21 Faktor Muat Rencana

No	Kode Trayek	Load Factor	Standar PM 98 Tahun 2013	Keterangan
1	AP 1	70%	70%	MEMENUHI
2	AP 2	70%		MEMENUHI

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa faktor muat semua trayek angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang sesuai rencana sudah memenuhi standar pelayanan minimal berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

d. Waktu Tunggu (Lay Over Time)

Standar waktu tunggu menurut Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012 sebesar 7 menit. Berikut adalah waktu tunggu setelah mempertimbangkan demand potensialnya dan dengan rencana faktor muat 70%.

Tabel 22 Lay Over Time Rencana

No	Kode Trayek	Waktu Tunggu (menit)	Standar PM 10 Tahun 2012 (menit)	Keterangan
1	AP 1	2.5	7	MEMENUHI
2	AP 2	2.5		MEMENUHI

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa waktu tunggu semua trayek angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang sesuai rencana sudah memenuhi standar pelayanan minimal berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012.

a. Kecepatan Perjalanan

Berdasarkan Peraturan Menteri No. 98 Tahun 2013, kecepatan perjalanan yaitu 30-50 km/jam. Berikut adalah kecepatan perjalan setelah mempertimbangkan demand potensialnya dan dengan rencana faktor muat 70%. Sert kecepatan perjalanan diasumsikan 30 km/jam.

Tabel 23 Kecepatan Perjalanan Rencana

No	Kode Trayek	Kecepatan (km/jam)	Standar PM 10 Tahun 2012 (km/jam)	Keterangan
1	AP 1	30	30-50	MEMENUHI
2	AP 2	30		MEMENUHI

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahu bahwa kecepatan perjalanan trayek angkutan kota di Kabupaten Tulang Bawang sesuai rencana sudah memenuhi standar pelayanan minimal berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 10 tahun 2012.

Kinerja Kepengusahaan Usulan

a. Perhitungan RIT Usulan

Perhitungan RIT dilakukan untuk menjadwal angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang. Berikut ini contoh perhitungan Usulan Rit di Kabupaten Tulang Bawang dengan mempertimbangkan jarak, kecepatan, waktu tunggu, waktu tempuh serta jam operasi. Berikut contoh perhitungan trayek AP 2:

Waktu Sirkulasi (menit) = 61,18 menit

Waktu Sirkulasi (jam) = 1.02 jam

Jam Operasi (jam) = 6 jam

RIT/hari = Jam Operasi/Waktu Sirkulasi

= 6/1.02

= 6 RIT

Tabel 24 RIT Rencana

No	TRAYEK	Waktu Sirkulasi (menit)	Waktu Sirkulasi (jam)	Jam Operasi	RIT/hari
1	AP 1	128.34	2.14	6	3
2	AP 2	61.18	1.02	6	6

Dari tabel diatas dapat diusulkan untuk trayek AP 1 diperlukan 3 RIT/hari dan trayek AP 2 diperlukan 6 RIT/hari.

b. Biaya Operasional Kendaraan Sesuai Rencana

Dilakukan perhitungan biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan sehari-harinya. Supaya besarnya biaya dalam pengoperasian kendaraan tidak lebih besar dengan pendapatan yang diperoleh setiap harinya. Berikut ini ditampilkan biaya operasional kendaraan setelah memperhitungkan demand potensial dan load factor 70% dan RIT usulan.

Tabel 25 Biaya Operasional Kendaraan Rencana

NO	TRAYEK	HARI OPERASI	JUMLAH BULAN	BOK/Hari	BOK/Tahun
1	AP 1	30	12	Rp 56,269.50	Rp20,257,021.42
2	AP 2	30	12	Rp 26,316.92	Rp 9,474,090.01

Dari tabel diatas biaya operasi kendaraan per hari tertinggi terdapat pada trayek AP 1 sebesar Rp. 56.269,50 dan untuk biaya operasional kendaraan AP 2 sebesar Rp. 26.316,92.

c. Pendapatan Operasional Sesuai Rencana

Perhitungan tingkat pendapatan ini dengan menghitung jumlah penumpang dikali tarif per trayek. Jumlah penumpang sudah disesuaikan dengan mempertimbangkan demand potensial, load factor 70%, dan kapasitas kendaraan 12 orang. Adapun tarif yang dimasukkan sudah disesuaikan dengan perhitungan biaya operasional kendaraan usulan. Contoh perhitungan tarif pada trayek AP 1.

$$\begin{aligned}\text{Tarif} &= (\text{BOK} + (10\% \text{BOK})) / (\text{Lf} \times \text{Kapasitas}) \\ &= (1.008 + (0.1 \times 1.008)) / (70\% \times 12) \\ &= (1.008 + 100,8) / 8.4 \\ &= 132,05\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Tarif} &= 132,05 \times \text{km tempuh/rit} \\ &= 132,05 \times 55,8 \\ &= 7.369 \\ &= \text{Rp. 8.000,00}\end{aligned}$$

Tabel 26 Tingkat Pendapatan Rencana

No.	Trayek	Armada beroperasi	Kapasitas	Load Factor (%)	Rit/hari	Pnp terangkut /hari	Tarif (Rp)	Pendapatan perhari per trayek	Pendapatan perhari per armada
1	AP 1	25	12	70%	3	630	Rp 7,500.00	Rp4,725,000	Rp 189,000
2	AP 2	12	12	70%	6	605	Rp 3,500.00	Rp2,116,800	Rp 176,400

Dari tabel diatas biaya pendapatan per hari per armada untuk trayek AP 1 sebesar Rp. 189.000 dan trayek AP 2 sebesar Rp. 176.400

d. Perhitungan Untung Rugi Sesuai Rencana

Tabel 27 Untung Rugi Rencana

Trayek	Pendapatan perhari per armada	BOK/hari	Laba/Rugi
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
AP 1	Rp 189,000.00	Rp 56,269.50	Rp 132,730.50
AP 2	Rp 176,400.00	Rp 26,316.92	Rp 150,083.08

Dari tabel diatas dapat dilihat setelah mempertimbangkan demand potensial dan load factor 70% kedua trayek mendapatkan keuntungan. Untuk trayek pertama mendapatkan keuntungan sebesar Rp. 132.730,50 dan untuk trayek AP 2 sebesar Rp. 150.083,08.

Penjadwalan Angkutan Perkotaan Usulan

Dibawah ini akan ditampilkan Rencana Jadwal Angkutan Perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang. Penyusunan jadwal ini menggunakan indikator yang sudah disesuaikan dengan demand potensial yang ada dan dengan load factor 70%. Dan direncanakan jam operasi dimulai dari jam 06.00 sampai 13.00.

a. Jadwal Angkutan Perkotaan Trayek AP 1

Tabel 28 Jadwal Angkutan Perkotaan Trayek AP 1

UNIT 2- MENGGALA				
Deviasi	Lay Over Time	Headway	Waktu Tempuh	
12:03:19 AM	0:02:05	12:05:00 AM	12:55:08 AM	
NO KENDARAAN	UNIT 2	MENGGALA	MENGGALA	UNIT 2
1	6:00:00 AM	6:58:27 AM	7:00:32 AM	7:58:59 AM
2	6:05:00 AM	7:03:27 AM	7:05:32 AM	8:03:59 AM
3	6:10:00 AM	7:08:27 AM	7:10:32 AM	8:08:59 AM
4	6:15:00 AM	7:13:27 AM	7:15:32 AM	8:13:59 AM
5	6:20:00 AM	7:18:27 AM	7:20:32 AM	8:18:59 AM
6	6:25:00 AM	7:23:27 AM	7:25:32 AM	8:23:59 AM
7	6:30:00 AM	7:28:27 AM	7:30:32 AM	8:28:59 AM
8	6:35:00 AM	7:33:27 AM	7:35:32 AM	8:33:59 AM
9	6:40:00 AM	7:38:27 AM	7:40:32 AM	8:38:59 AM

10	6:45:00 AM	7:43:27 AM	7:45:32 AM	8:43:59 AM
11	6:50:00 AM	7:48:27 AM	7:50:32 AM	8:48:59 AM
12	6:55:00 AM	7:53:27 AM	7:55:32 AM	8:53:59 AM
13	7:00:00 AM	7:58:27 AM	8:00:32 AM	8:58:59 AM
14	7:05:00 AM	8:03:27 AM	8:05:32 AM	9:03:59 AM
15	7:10:00 AM	8:08:27 AM	8:10:32 AM	9:08:59 AM
16	7:15:00 AM	8:13:27 AM	8:15:32 AM	9:13:59 AM
17	7:20:00 AM	8:18:27 AM	8:20:32 AM	9:18:59 AM
18	7:25:00 AM	8:23:27 AM	8:25:32 AM	9:23:59 AM
19	7:30:00 AM	8:28:27 AM	8:30:32 AM	9:28:59 AM
20	7:35:00 AM	8:33:27 AM	8:35:32 AM	9:33:59 AM
21	7:40:00 AM	8:38:27 AM	8:40:32 AM	9:38:59 AM
22	7:45:00 AM	8:43:27 AM	8:45:32 AM	9:43:59 AM
23	7:50:00 AM	8:48:27 AM	8:50:32 AM	9:48:59 AM
24	7:55:00 AM	8:53:27 AM	8:55:32 AM	9:53:59 AM
25	8:00:00 AM	8:58:27 AM	9:00:32 AM	9:58:59 AM
1	8:05:00 AM	9:03:27 AM	9:05:32 AM	10:03:59 AM
2	8:10:00 AM	9:08:27 AM	9:10:32 AM	10:08:59 AM
3	8:15:00 AM	9:13:27 AM	9:15:32 AM	10:13:59 AM
4	8:20:00 AM	9:18:27 AM	9:20:32 AM	10:18:59 AM
5	8:25:00 AM	9:23:27 AM	9:25:32 AM	10:23:59 AM
6	8:30:00 AM	9:28:27 AM	9:30:32 AM	10:28:59 AM
7	8:35:00 AM	9:33:27 AM	9:35:32 AM	10:33:59 AM
8	8:40:00 AM	9:38:27 AM	9:40:32 AM	10:38:59 AM
9	8:45:00 AM	9:43:27 AM	9:45:32 AM	10:43:59 AM
10	8:50:00 AM	9:48:27 AM	9:50:32 AM	10:48:59 AM
11	8:55:00 AM	9:53:27 AM	9:55:32 AM	10:53:59 AM
12	9:00:00 AM	9:58:27 AM	10:00:32 AM	10:58:59 AM
13	9:05:00 AM	10:03:27 AM	10:05:32 AM	11:03:59 AM
14	9:10:00 AM	10:08:27 AM	10:10:32 AM	11:08:59 AM
15	9:15:00 AM	10:13:27 AM	10:15:32 AM	11:13:59 AM
16	9:20:00 AM	10:18:27 AM	10:20:32 AM	11:18:59 AM
17	9:25:00 AM	10:23:27 AM	10:25:32 AM	11:23:59 AM
18	9:30:00 AM	10:28:27 AM	10:30:32 AM	11:28:59 AM
19	9:35:00 AM	10:33:27 AM	10:35:32 AM	11:33:59 AM
20	9:40:00 AM	10:38:27 AM	10:40:32 AM	11:38:59 AM
21	9:45:00 AM	10:43:27 AM	10:45:32 AM	11:43:59 AM
22	9:50:00 AM	10:48:27 AM	10:50:32 AM	11:48:59 AM
23	9:55:00 AM	10:53:27 AM	10:55:32 AM	11:53:59 AM

24	10:00:00 AM	10:58:27 AM	11:00:32 AM	11:58:59 AM
25	10:05:00 AM	11:03:27 AM	11:05:32 AM	12:03:59 PM
1	10:10:00 AM	11:08:27 AM	11:10:32 AM	12:08:59 PM
2	10:15:00 AM	11:13:27 AM	11:15:32 AM	12:13:59 PM
3	10:20:00 AM	11:18:27 AM	11:20:32 AM	12:18:59 PM
4	10:25:00 AM	11:23:27 AM	11:25:32 AM	12:23:59 PM
5	10:30:00 AM	11:28:27 AM	11:30:32 AM	12:28:59 PM
6	10:35:00 AM	11:33:27 AM	11:35:32 AM	12:33:59 PM
7	10:40:00 AM	11:38:27 AM	11:40:32 AM	12:38:59 PM
8	10:45:00 AM	11:43:27 AM	11:45:32 AM	12:43:59 PM
9	10:50:00 AM	11:48:27 AM	11:50:32 AM	12:48:59 PM
10	10:55:00 AM	11:53:27 AM	11:55:32 AM	12:53:59 PM
11	11:00:00 AM	11:58:27 AM	12:00:32 PM	12:58:59 PM
12	11:05:00 AM	12:03:27 PM	12:05:32 PM	1:03:59 PM
13	11:10:00 AM	12:08:27 PM	12:10:32 PM	1:08:59 PM
14	11:15:00 AM	12:13:27 PM	12:15:32 PM	1:13:59 PM
15	11:20:00 AM	12:18:27 PM	12:20:32 PM	1:18:59 PM
16	11:25:00 AM	12:23:27 PM	12:25:32 PM	1:23:59 PM
17	11:30:00 AM	12:28:27 PM	12:30:32 PM	1:28:59 PM
18	11:35:00 AM	12:33:27 PM	12:35:32 PM	1:33:59 PM
19	11:40:00 AM	12:38:27 PM	12:40:32 PM	1:38:59 PM
20	11:45:00 AM	12:43:27 PM	12:45:32 PM	1:43:59 PM
21	11:50:00 AM	12:48:27 PM	12:50:32 PM	1:48:59 PM
22	11:55:00 AM	12:53:27 PM	12:55:32 PM	1:53:59 PM
23	12:00:00 PM	12:58:27 PM	1:00:32 PM	1:58:59 PM
24	12:05:00 PM	1:03:27 PM	1:05:32 PM	2:03:59 PM
25	12:10:00 PM	1:08:27 PM	1:10:32 PM	2:08:59 PM

b. Jadwal Angkutan Perkotaan Trayek AP 2

Tabel 29 Jadwal Angkutan Perkotaan Trayek AP 2

UNIT 2 - BUJUK AGUNG				
Deviasi	Lay Over Time	Headway	Waktu Tempuh	
12:01:33 AM	0:02:05	12:05:00 AM	12:26:06 AM	
NO KENDARAAN	UNIT 2	BUJUK AGUNG	BUJUK AGUNG	UNIT 2
1	6:00:00 AM	6:27:39 AM	6:29:44 AM	6:57:23 AM
2	6:05:00 AM	6:32:39 AM	6:34:44 AM	7:02:23 AM
3	6:10:00 AM	6:37:39 AM	6:39:44 AM	7:07:23 AM

4	6:15:00 AM	6:42:39 AM	6:44:44 AM	7:12:23 AM
5	6:20:00 AM	6:47:39 AM	6:49:44 AM	7:17:23 AM
6	6:25:00 AM	6:52:39 AM	6:54:44 AM	7:22:23 AM
7	6:30:00 AM	6:57:39 AM	6:59:44 AM	7:27:23 AM
8	6:35:00 AM	7:02:39 AM	7:04:44 AM	7:32:23 AM
9	6:40:00 AM	7:07:39 AM	7:09:44 AM	7:37:23 AM
10	6:45:00 AM	7:12:39 AM	7:14:44 AM	7:42:23 AM
11	6:50:00 AM	7:17:39 AM	7:19:44 AM	7:47:23 AM
12	6:55:00 AM	7:22:39 AM	7:24:44 AM	7:52:23 AM
1	7:00:00 AM	7:27:39 AM	7:29:44 AM	7:57:23 AM
2	7:05:00 AM	7:32:39 AM	7:34:44 AM	8:02:23 AM
3	7:10:00 AM	7:37:39 AM	7:39:44 AM	8:07:23 AM
4	7:15:00 AM	7:42:39 AM	7:44:44 AM	8:12:23 AM
5	7:20:00 AM	7:47:39 AM	7:49:44 AM	8:17:23 AM
6	7:25:00 AM	7:52:39 AM	7:54:44 AM	8:22:23 AM
7	7:30:00 AM	7:57:39 AM	7:59:44 AM	8:27:23 AM
8	7:35:00 AM	8:02:39 AM	8:04:44 AM	8:32:23 AM
9	7:40:00 AM	8:07:39 AM	8:09:44 AM	8:37:23 AM
10	7:45:00 AM	8:12:39 AM	8:14:44 AM	8:42:23 AM
11	7:50:00 AM	8:17:39 AM	8:19:44 AM	8:47:23 AM
12	7:55:00 AM	8:22:39 AM	8:24:44 AM	8:52:23 AM
1	8:00:00 AM	8:27:39 AM	8:29:44 AM	8:57:23 AM
2	8:05:00 AM	8:32:39 AM	8:34:44 AM	9:02:23 AM
3	8:10:00 AM	8:37:39 AM	8:39:44 AM	9:07:23 AM
4	8:15:00 AM	8:42:39 AM	8:44:44 AM	9:12:23 AM
5	8:20:00 AM	8:47:39 AM	8:49:44 AM	9:17:23 AM
6	8:25:00 AM	8:52:39 AM	8:54:44 AM	9:22:23 AM
7	8:30:00 AM	8:57:39 AM	8:59:44 AM	9:27:23 AM
8	8:35:00 AM	9:02:39 AM	9:04:44 AM	9:32:23 AM
9	8:40:00 AM	9:07:39 AM	9:09:44 AM	9:37:23 AM
10	8:45:00 AM	9:12:39 AM	9:14:44 AM	9:42:23 AM
11	8:50:00 AM	9:17:39 AM	9:19:44 AM	9:47:23 AM
12	8:55:00 AM	9:22:39 AM	9:24:44 AM	9:52:23 AM
1	9:00:00 AM	9:27:39 AM	9:29:44 AM	9:57:23 AM
2	9:05:00 AM	9:32:39 AM	9:34:44 AM	10:02:23 AM
3	9:10:00 AM	9:37:39 AM	9:39:44 AM	10:07:23 AM
4	9:15:00 AM	9:42:39 AM	9:44:44 AM	10:12:23 AM
5	9:20:00 AM	9:47:39 AM	9:49:44 AM	10:17:23 AM
6	9:25:00 AM	9:52:39 AM	9:54:44 AM	10:22:23 AM

7	9:30:00 AM	9:57:39 AM	9:59:44 AM	10:27:23 AM
8	9:35:00 AM	10:02:39 AM	10:04:44 AM	10:32:23 AM
9	9:40:00 AM	10:07:39 AM	10:09:44 AM	10:37:23 AM
10	9:45:00 AM	10:12:39 AM	10:14:44 AM	10:42:23 AM
11	9:50:00 AM	10:17:39 AM	10:19:44 AM	10:47:23 AM
12	9:55:00 AM	10:22:39 AM	10:24:44 AM	10:52:23 AM
1	10:00:00 AM	10:27:39 AM	10:29:44 AM	10:57:23 AM
2	10:05:00 AM	10:32:39 AM	10:34:44 AM	11:02:23 AM
3	10:10:00 AM	10:37:39 AM	10:39:44 AM	11:07:23 AM
4	10:15:00 AM	10:42:39 AM	10:44:44 AM	11:12:23 AM
5	10:20:00 AM	10:47:39 AM	10:49:44 AM	11:17:23 AM
6	10:25:00 AM	10:52:39 AM	10:54:44 AM	11:22:23 AM
7	10:30:00 AM	10:57:39 AM	10:59:44 AM	11:27:23 AM
8	10:35:00 AM	11:02:39 AM	11:04:44 AM	11:32:23 AM
9	10:40:00 AM	11:07:39 AM	11:09:44 AM	11:37:23 AM
10	10:45:00 AM	11:12:39 AM	11:14:44 AM	11:42:23 AM
11	10:50:00 AM	11:17:39 AM	11:19:44 AM	11:47:23 AM
12	10:55:00 AM	11:22:39 AM	11:24:44 AM	11:52:23 AM
1	11:00:00 AM	11:27:39 AM	11:29:44 AM	11:57:23 AM
2	11:05:00 AM	11:32:39 AM	11:34:44 AM	12:02:23 PM
3	11:10:00 AM	11:37:39 AM	11:39:44 AM	12:07:23 PM
4	11:15:00 AM	11:42:39 AM	11:44:44 AM	12:12:23 PM
5	11:20:00 AM	11:47:39 AM	11:49:44 AM	12:17:23 PM
6	11:25:00 AM	11:52:39 AM	11:54:44 AM	12:22:23 PM
7	11:30:00 AM	11:57:39 AM	11:59:44 AM	12:27:23 PM
8	11:35:00 AM	12:02:39 PM	12:04:44 PM	12:32:23 PM
9	11:40:00 AM	12:07:39 PM	12:09:44 PM	12:37:23 PM
10	11:45:00 AM	12:12:39 PM	12:14:44 PM	12:42:23 PM
11	11:50:00 AM	12:17:39 PM	12:19:44 PM	12:47:23 PM
12	11:55:00 AM	12:22:39 PM	12:24:44 PM	12:52:23 PM
1	12:00:00 PM	12:27:39 PM	12:29:44 PM	12:57:23 PM
2	12:05:00 PM	12:32:39 PM	12:34:44 PM	1:02:23 PM
3	12:10:00 PM	12:37:39 PM	12:39:44 PM	1:07:23 PM
4	12:15:00 PM	12:42:39 PM	12:44:44 PM	1:12:23 PM
5	12:20:00 PM	12:47:39 PM	12:49:44 PM	1:17:23 PM
6	12:25:00 PM	12:52:39 PM	12:54:44 PM	1:22:23 PM
7	12:30:00 PM	12:57:39 PM	12:59:44 PM	1:27:23 PM
8	12:35:00 PM	1:02:39 PM	1:04:44 PM	1:32:23 PM
9	12:40:00 PM	1:07:39 PM	1:09:44 PM	1:37:23 PM

10	12:45:00 PM	1:12:39 PM	1:14:44 PM	1:42:23 PM
11	12:50:00 PM	1:17:39 PM	1:19:44 PM	1:47:23 PM
12	12:55:00 PM	1:22:39 PM	1:24:44 PM	1:52:23 PM

Tarif Usulan

Dari hasil analisis biaya operasional kendaraan sesuai rencana, dapat diperhitungkan tarif rencana. Adapun dibawah ini merupakan perhitungan tarif untuk trayek AP 1 :

$$\begin{aligned}
 \text{Tarif} &= \left(\frac{\text{BOK per Km} + (10\% \times \text{BOK per Km})}{\text{LF} \times \text{Kapasitas}} \right) \times \text{Km Tempuh per RIT} \\
 &= \frac{1.008 + 10\% \times 1.008}{70\% \times 12} \times 55,8 \\
 &= \frac{1.108,08}{8,4} \times 55,8 \\
 &= \text{Rp. 7.368,63}
 \end{aligned}$$

Tabel 30 Tarif Usulan

No	Trayek	BOK per Km	Load Factor	Kapasitas	Km Tempuh/ RIT	Tarif	Tarif
1	AP 1	1008.414	70%	12	55.8	Rp 7,368.63	Rp 7,500.00
2	AP 2	989.3578	70%	12	26.6	Rp 3,446.26	Rp 3,500.00

Dari tabel diatas dapat dilihat untuk trayek AP 1 pada Kabupaten Tulang Bawang tarifnya sebesar Rp. 7.368,63 dibulatkan menjadi Rp. 7.500 sedangkan untuk tarif pada Trayek AP 2 tarifnya didapatkan sebesar Rp. 3.446,26 dibulatkan menjadi Rp. 3.500.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pemecahan masalah dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Kinerja operasional Angkutan Perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang yang ada saat ini (Existing) belum memadai, hal ini dapat ditunjukkan dari hasil analisis kinerja operasional Angkutan Perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang adalah sebagai berikut:
 - a. Frekuensi kendaraan rata-rata 3 kendaraan/jam
 - b. Waktu antara kendaraan (Headway) rata-rata 24 menit
 - c. Waktu tunggu rata-rata 26 menit
 - d. Kecepatan rata-rata 39 km/jam
 - e. Faktor muat (Load Factor) rata-rata 31%
2. Dalam rangka peningkatan kinerja operasional dan kinerja kepengusahaan di Kabupaten Tulang Bawang dilakukan rasionalisasi jumlah armada agar sesuai dengan jumlah permintaan pelayanan Angkutan Perkotaan, dapat dilihat dari matriks asal tujuan orang yang menggunakan angkutan umum dengan yang berpotensi pindah ke angkutan umum didapatkan total 3.307 orang. Didapatkan permintaan potensial untuk kedua trayek sebesar 197 orang/jam. Dengan jumlah armada rasionalisasi sebesar 25 armada untuk trayek AP 1 sedangkan untuk trayek AP 2 sebanyak 12 armada.

3. Setelah rasionalisasi dengan mempertimbangkan demand potensial, didapatkan hasil untuk indikator kinerja operasional sudah memenuhi standar pelayanan minimum. Dan untuk kinerja kepengusahaan operator mendapatkan keuntungan lebih baik, dimana keuntungan eksisting untuk trayek AP 1 sebesar Rp. 72.063,83 dan trayek AP 2 keuntungan sebesar Rp. 105.978,18. Sedangkan keuntungan rencana untuk trayek AP 1 mendapatkan keuntungan sebesar Rp. 132.730,50 dan untuk trayek AP 2 mendapatkan keuntungan sebesar Rp. 150.083,08.
4. Setelah melakukan analisis kondisi eksisting, penulis mengusulkan untuk membuat penjadwalan angkutan perkotaan dan penetapan tarif untuk setiap trayek. Untuk penjadwalan ditetapkan jam operasi selama 7 jam, dimulai dari pukul 06.00 sampai dengan pukul 13.00. sedangkan untuk tarif berdasarkan hasil perhitungan rencana didapatkan tarif untuk trayek AP 1 sebesar Rp. 7.500,00 dan untuk trayek AP 2 didapatkan tarif sebesar Rp. 3.500,00

Saran

Dari hasil kesimpulan diatas maka dapat diperoleh beberapa saran sebagai berikut:

1. Perlu dilakukan penjadwalan angkutan perkotaan, supaya dapat memberikan kepastian kepada penumpang kapan waktu berangkat dan perkiraan waktu sampai. Penjadwalan ini diperkirakan akan menambah minat masyarakat untuk naik angkutan perkotaan.
2. Mengatur tarif yang berlaku di angkutan perkotaan di Kabupaten Tulang Bawang yang awalnya jauh dekat Rp. 10.000,00 untuk semua trayek sama menjadi tarif flat sesuai dengan perhitungan biaya operasional kendaraan. Dari perhitungan diatas didapatkan hasil, untuk tarif trayek AP 1 sebesar Rp. 7.500,00 dan untuk trayek AP 2 sebesar Rp. 3.500,00. Perbedaan tarif ini diakibatkan panjang trayek yang berbeda.
3. Hasil penelitian ini bisa diimplementasikan dengan harapan bisa meningkatkan kinerja operasional dan kinerja kepengusahaan agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik bagi masyarakat Kabupaten Tulang Bawang dan juga dapat memberikan keuntungan bagi operator.

Daftar Pustaka

- _____. 2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta : Departemen Perhubungan
- _____. 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
- _____. 2014, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun , Tentang Angkutan Jalan
- _____. 2021, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun , Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- _____2013, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia
Nomor PM 98 Tahun , Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang
Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
- _____2022, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Buku
Pedoman Praktek Kerja Lapangan DIII Manajemen Transportasi Jalan tahun
2022
- _____2021, Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor
KP.792/AJ.205/DRJD/Tahun 2021, Tentang *Pedoman Teknis Perhitungan
Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan*
, Jakarta : Departemen Perhubungan

Fatimah, S. (2019). PENGANTAR TRANSPORTASI - Google Books. *Myria Publisher*, 3.
[https://www.academia.edu/download/51048455/Handout_Pengantar_Transportasi -
_pertemuan_1.pdf](https://www.academia.edu/download/51048455/Handout_Pengantar_Transportasi_-_pertemuan_1.pdf)

Badan Pusat Statistik Kabupaten Tulang Bawang, 2021bKabupaten Tulang Bawang Dalam
Angka Tahun 2021, Kabupaten Tulang Bawang : Badan Pusat Statistik

Cut Mutia, dkk, 2019, Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Jalan Raya, Yogyakarta :
Deepublish