

EVALUASI KINERJA JARINGAN DAN OPERASIONAL ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN KEBUMEN

Sabrina Handayani¹, Guntur Tri Indra Setiawan², dan Ida Ayu Made Dwi
Gita Cahyani^{3*}

¹ Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No.89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

² Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No.89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

³Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat Politeknik
Transportasi Darat Indonesia Jalan Raya Setu No.89 Bekasi, Jawa Barat 17520,
Indonesia

*E-mail: dwigitacahyani07@gmail.com

Abstract

Kebumen Regency itself is served by several transportation routes including inter-provincial city transportation, inter-provincial city transportation, and rural transportation with 56 routes. Of the 56 routes that are in accordance with the Decree (SK) of the Regent of Kebumen Regency in 2009 concerning the Number of Rural Public Passenger Transport Vehicles Allowed to Operate in Kebumen Regency, only 18 routes are currently still actively operating. In addition, the level of overlapping routes is high, the load factor of public transportation is low, there are irregularities in some routes, and there are several areas that are not served by public transportation. These problems will have an impact on the operational level of rural transportation and cause public interest in using public transportation to decline. From some of the above problems, it is necessary to solve the evaluation of rural transportation performance through structuring the rural transportation route network in accordance with the demand for transportation service users. The amount of potential demand underlies the planning of route network performance and operational performance of transportation in accordance with the Minimum Service Standards for Transportation of Persons with Public Motor Vehicles on Tracks and finds the needs of the rural transport fleet. The results showed that the total potential demand for rural transportation was 599,214 people per day with several routes that experienced adjustments to demand such as adding routes, shortening routes and extending routes and there were routes that were combined into one. Then network performance and operational performance have been obtained in accordance with the distribution of demand in Kebumen Regency.

Keywords: *Performance, Standards, Demand, Rural Transportation*

Abstrak

Kabupaten Kebumen sendiri terlayani oleh beberapa angkutan dalam trayek diantaranya yaitu angkutan antar kota antar provinsi, antar kota dalam provinsi, dan angkutan perdesaan sebanyak 56 trayek. Dari 56 trayek yang sesuai Surat Keputusan (SK) Bupati Kabupaten Kebumen Tahun 2009 tentang Jumlah Kebutuhan Kendaraan Angkutan Penumpang Umum Perdesaan yang Diizinkan Beroperasi di Kabupaten Kebumen yang saat ini masih aktif beroperasi hanya terdapat 18 trayek. Selain itu, tingkat tumpang tindih

trayek yang tinggi, load factor angkutan umum yang rendah, terdapat penyimpangan di beberapa trayek, dan terdapat beberapa wilayah yang tidak terlayani angkutan umum. Permasalahan-permasalahan tersebut akan berdampak pada tingkat operasional angkutan perdesaan dan menyebabkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum menurun. Dari beberapa permasalahan di atas maka dibutuhkan penyelesaian berupa evaluasi pada kinerja angkutan perdesaan melalui penataan jaringan trayek angkutan perdesaan sesuai dengan permintaan pengguna jasa angkutan. Jumlah potensi permintaan mendasari perencanaan kinerja jaringan trayek dan kinerja operasional angkutan yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek serta menemukan kebutuhan armada angkutan perdesaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah potensi permintaan angkutan perdesaan sebesar 599.214 orang perhari dengan ada beberapa trayek yang mengalami penyesuaian dengan permintaan seperti dilakukan penambahan rute, pemendekan trayek dan pemanjangan trayek serta terdapat trayek yang digabungkan menjadi satu. Kemudian telah didapatkan kinerja jaringan dan kinerja operasional yang sesuai dengan persebaran demand di Kabupaten Kebumen.

Kata Kunci: Kinerja, Standar, Permintaan, Angkutan Perdesaan

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Seperti yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwasanya pemerintah memiliki kewajiban untuk menjamin ketersediaan angkutan umum sebagai jasa angkutan orang dan barang baik dalam kota atau kabupaten, antar kota, antar provinsi dan angkutan lintas batas negara. Untuk Kabupaten Kebumen sendiri terlayani oleh beberapa angkutan dalam trayek, di antaranya yaitu angkutan antar kota antar provinsi, antar kota dalam provinsi, dan angkutan perdesaan dengan jumlah trayek sebanyak 56 trayek. Dari 56 trayek yang sesuai dengan Surat Keputusan (SK) Bupati Kebumen Nomor 90 Tahun 2009 tentang Jumlah Kebutuhan Kendaraan Angkutan Penumpang Umum Perdesaan yang Diizinkan Beroperasi di Kabupaten Kebumen, namun yang masih aktif beroperasi saat ini jumlahnya hanya 18 trayek. 6 (enam) dari 18 trayek tersebut memiliki tingkat tumpang tindih yang besarnya melebihi dari 25%, keenam trayek itu adalah trayek 5 sebesar 68%, trayek 7 sebesar 89%, trayek 8 sebesar 42%, trayek 10 sebesar 47%, trayek 12 sebesar 29% dan trayek 24 sebesar 28%. Untuk angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen dalam pengoperasiannya sepi dengan hanya 9% pergerakan yang menggunakan jasa angkutan. Hal ini mengindikasikan bahwa minat masyarakat akan angkutan umum khususnya angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen sangat rendah. Dalam mobilisasinya masyarakat Kabupaten Kebumen lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor dengan presentase sebesar 86%, tingginya tingkat penggunaan kendaraan pribadi ini akibat dari rendahnya tingkat pelayanan angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen. Apabila hal ini dibiarkan terus menerus akan menimbulkan permasalahan transportasi lainnya. Permasalahan angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen saat ini yaitu rendahnya nilai load factor pada semua trayeknya namun terdapat trayek dengan nilai rata-rata load factor paling rendah yaitu sebesar 7% pada trayek 12. Nilai headway yang tinggi di setiap trayeknya yaitu melebihi standar pelayanan

minimum menurut PM Nomor 98 Tahun 2013 yaitu 15 menit untuk jam puncak dan 30 menit untuk jam non puncak. Terdapat 9 trayek yang memiliki nilai headway yang melebihi Standar pada jam puncak dan seluruh trayek memiliki nilai headway melebihi standar pada jam non puncak. Hal ini berdampak langsung kepada ketersediaan angkutan perdesaan setiap jamnya (frekuensi) yaitu sebesar 2-3 kendaraan/jam. Dari beberapa permasalahan diatas maka dibutuhkan penyelesaian berupa evaluasi kinerja angkutan perdesaan melalui penataan jaringan trayek angkutan perdesaan sesuai dengan permintaan pengguna jasa angkutan di wilayah Kabupaten Kebumen untuk meningkatkan ketertarikan masyarakat menggunakan angkutan umum khususnya angkutan perdesaan, dan untuk melahirkan pengoperasian angkutan umum yang efektif dan efisien.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana persebaran demand actual dan demand potensial angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen?
2. Bagaimana usulan rute jaringan trayek yang sesuai dengan demand penumpang di Kabupaten Kebumen?
3. Bagaimana pola operasi dari rute usulan yang sesuai dengan persebaran demand di Kabupaten Kebumen?
4. Bagaimana penentuan tarif yang dilihat dari segi Biaya Operasional Kendaraan (BOK) di Kabupaten Kebumen?

Tujuan Penelitian

1. Menganalisis demand actual dan demand potensial angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen;
2. Menentukan rute jaringan trayek angkutan perdesaan yang sesuai dengan demand penumpang di Kabupaten Kebumen;
3. Menentukan pola operasi dari rute usulan agar pelayanan angkutan perdesaan sesuai dengan demand dan ketentuan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek di Kabupaten Kebumen;
4. Menganalisis penentuan tarif yang dilihat dari segi Biaya Operasional Kendaraan (BOK) di Kabupaten Kebumen.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan berdasarkan metodologi penelitian dari tahap awal identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan data dan analisis data, pemodelan pemilihan rute melalui hasil survey dan persebaran *demand*, analisis kinerja jaringan dan operasional trayek angkutan eksisting, analisis permintaan, usulan jaringan trayek baru, analisis kinerja jaringan trayek usulan, merencanakan pola operasi trayek usulan, tahap akhir kesimpulan dan saran. Jenis penelitian ini termasuk dalam jenis hipotesis komparatif, yaitu penelitian yang bersifat membandingkan, dengan analisis data bersifat kuantitatif. Tahapan penelitian peningkatan kinerja jaringan ini yaitu dengan penataan jaringan trayek yaitu memperhatikan tahapan bangkita dan tarikan perjalanan, distribusi pergerakan orang serta pemilihan rute.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kinerja Jaringan Angkutan Perdesaan Saat Ini

Tabel 1 Luas Cakupan Pelayanan Tiap Trayek

No Trayek	Rute Trayek	Cakupan Pelayanan (Km ²)
1	Gombang – Sempor – Ketileng	11,52
2	Gombang – Puring	13,20
3	Gombang – Kenteng – Lawangawu	12,64
5	Gombang – Kretek – Giyanti	8,32
8	Gombang – Rogodono – Sikayu	8,96
9	Gombang – Banyumudal – Nogoraji – Jatiroto	12,40
12	Gombang – Karangbolong	13,84
13	Gombang – Jatijajar – Mangunweni – Candirenggo – Ayah	22,96
15	Demangsari – Ayah – Karangbolong	19,20
20	Karanganyar – Karanggayam – Kebakalan	16,16
24	Kutowinangun – Lajer – Ambal	4,12
28	Prembun – Pasar Pon	10,08
29	Kebumen – Gombang	21,92
30	Kebumen – Prembun	9,68
35	Kebumen – Sruni – Alian	14,16
38	Kebumen – Karangsambung	17,52
40	Kebumen – Petanahan – Puring – Pantai Suwuk – Jladri	31,20
41	Kebumen – Jemur – Peniron – Watulawang	13,60

Sumber (Tim PKL Kabupaten Kebumen, 2022)

Tabel 2 Kepadatan Trayek

No Trayek	Rute Trayek	Kepadatan Jaringan Trayek (Km/Km ²)
1	Gombang – Sempor – Ketileng	0,25
2	Gombang – Puring	0,68
3	Gombang – Kenteng – Lawangawu	0,28
5	Gombang – Kretek – Giyanti	0,17
8	Gombang – Rogodono – Sikayu	0,33
9	Gombang – Banyumudal – Nogoraji – Jatiroto	0,38
12	Gombang – Karangbolong	0,39
13	Gombang – Jatijajar – Mangunweni – Candirenggo – Ayah	0,37
15	Demangsari – Ayah – Karangbolong	0,25
20	Karanganyar – Karanggayam – Kebakalan	-,37
24	Kutowinangun – Lajer – Ambal	0,21
28	Prembun – Pasar Pon	0,25
29	Kebumen – Gombang	1,46
30	Kebumen – Prembun	1,96
35	Kebumen – Sruni – Alian	1,35

No Trayek	Rute Trayek	Kepadatan Jaringan Trayek (Km/Km ²)
38	Kebumen – Karangsembung	1,96
40	Kebumen – Petanahan – Puring – Pantai Suwuk – Jladri	1,53
41	Kebumen – Jemur – Peniron – Watulawang	0,96

Sumber (Tim PKL Kabupaten Kebumen, 2022)

Tabel 3 Tingkat Tumpang Tindih Trayek

No Trayek	Rute	Tingkat Tumpang Tindih Trayek (%)
1	Gombong – Sempor – Ketileng	6%
2	Gombong – Puring	5%
3	Gombong – Kenteng – Lawangawu	7%
5	Gombong – Kretek – Giyanti	68%
8	Gombong – Rogodono – Sikayu	89%
9	Gombong – Banyumudal – Ngoraji – Jatiroto	42%
12	Gombong – Karangbolong	25%
13	Gombong – Jatijajar – Mangunweni – Candirenggo – Ayah	47%
15	Demangsari – Ayah – Karangbolong	29%
20	Karanganyar – Karanggayam – Kebakalan	1%
24	Kutowinangun – Lajer – Ambal	9%
28	Prembun – Pasar Pon	1%
29	Kebumen – Gombong	28%
30	Kebumen – Prembun	16%
35	Kebumen – Sruni – Alian	16%
38	Kebumen – Karangsembung	20%
40	Kebumen – Petanahan – Puring – Pantai Suwuk – Jladri	14%
41	Kebumen – Jemur – Peniron – Watulawang	24%

Sumber (Tim PKL Kabupaten Kebumen, 2022)

Tabel 4 Tingkat Penyimpangan Trayek

No Trayek	Rute	Tingkat Penyimpangan (%)
1	Gombong – Sempor – Ketileng	0%
2	Gombong – Puring	0%
3	Gombong – Kenteng – Lawangawu	2%
5	Gombong – Kretek – Giyanti	0%
8	Gombong – Rogodono – Sikayu	0%
9	Gombong – Banyumudal – Ngoraji – Jatiroto	0,4%
12	Gombong – Karangbolong	0%
13	Gombong – Jatijajar – Mangunweni – Candirenggo – Ayah	1%
15	Demangsari – Ayah – Karangbolong	1,1%
20	Karanganyar – Karanggayam – Kebakalan	0%
24	Kutowinangun – Lajer – Ambal	0%

No Trayek	Rute	Tingkat Penyimpangan (%)
28	Prembun – Pasar Pon	0%
29	Kebumen – Gombang	0%
30	Kebumen – Prembun	0%
35	Kebumen – Sruni – Alian	0%
38	Kebumen – Karangsembung	0%
40	Kebumen – Petanahan – Puring – Pantai Suwuk – Jladri	0%
41	Kebumen – Jemur – Peniron – Watulawang	0%

Sumber (Tim PKL Kabupaten Kebumen, 2022)

Analisis Kinerja Operasional Angkutan Perdesaan Saat Ini

Tabel 5 Frekuensi

No Trayek	Rute	Frekuensi Eksisting
1	Gombang – Sempor – Ketileng	3
2	Gombang – Puring	2
3	Gombang – Kenteng – Lawangawu	2
5	Gombang – Kretek – Giyanti	2
8	Gombang – Rogodono – Sikayu	2
9	Gombang – Banyumudal – Ngoraji – Jatiroto	3
12	Gombang – Karangbolong	2
13	Gombang – Jatijajar – Mangunweni – Candirenggo – Ayah	3
15	Demangsari – Ayah – Karangbolong	2
20	Karanganyar – Karanggayam – Kebakalan	2
24	Kutowinangun – Lajer – Ambal	2
28	Prembun – Pasar Pon	3
29	Kebumen – Gombang	3
30	Kebumen – Prembun	3
35	Kebumen – Sruni – Alian	3
38	Kebumen – Karangsembung	2
40	Kebumen – Petanahan – Puring – Pantai Suwuk – Jladri	2
41	Kebumen – Jemur – Peniron – Watulawang	2

Sumber (Tim PKL Kabupaten Kebumen, 2022)

Tabel 6 Faktor Muat

No Trayek	Rute	Faktor Muat (%)
1	Gombang – Sempor – Ketileng	22%
2	Gombang – Puring	22%
3	Gombang – Kenteng – Lawangawu	20%
5	Gombang – Kretek – Giyanti	14%
8	Gombang – Rogodono – Sikayu	22%
9	Gombang – Banyumudal – Ngoraji – Jatiroto	21%
12	Gombang – Karangbolong	25%
13	Gombang – Jatijajar – Mangunweni – Candirenggo – Ayah	20%
15	Demangsari – Ayah – Karangbolong	7%

No Trayek	Rute	Faktor Muat (%)
20	Karanganyar – Karanggayam – Kebakalan	27%
24	Kutowinangun – Lajer – Ambal	24%
28	Prembun – Pasar Pon	26%
29	Kebumen – Gombong	20%
30	Kebumen – Prembun	21%
35	Kebumen – Sruni – Alian	24%
38	Kebumen – Karangsambung	24%
40	Kebumen – Petanahan – Puring – Pantai Suwuk – Jladri	19%
41	Kebumen – Jemur – Peniron – Watulawang	29%

Sumber (Tim PKL Kabupaten Kebumen, 2022)

Tabel 7 Headway

No Trayek	Rute	Headway (menit)
1	Gombong – Sempor – Ketileng	14
2	Gombong – Puring	16
3	Gombong – Kenteng – Lawangawu	23
5	Gombong – Kretek – Giyanti	10
8	Gombong – Rogodono – Sikayu	17
9	Gombong – Banyumudal – Ngoraji – Jatiroto	32
12	Gombong – Karangbolong	15
13	Gombong – Jatijajar – Mangunweni – Candirenggo – Ayah	15
15	Demangsari – Ayah – Karangbolong	12
20	Karanganyar – Karanggayam – Kebakalan	19
24	Kutowinangun – Lajer – Ambal	5
28	Prembun – Pasar Pon	13
29	Kebumen – Gombong	11
30	Kebumen – Prembun	11
35	Kebumen – Sruni – Alian	15
38	Kebumen – Karangsambung	20
40	Kebumen – Petanahan – Puring – Pantai Suwuk – Jladri	28
41	Kebumen – Jemur – Peniron – Watulawang	21

Sumber (Tim PKL Kabupaten Kebumen, 2022)

Analisis Permintaan

Analisis Permintaan Aktual

Permintaan angkutan perdesaan aktual diperoleh dari hasil survey wawancara penumpang diatas kendaraan yang kemudian divalidasi dengan perjalanan dari hasil survey *Home Interview*. Di Kabupaten Kebumen memiliki permintaan aktua sejumlah 122.572 perjalanan orang/hari.

Analisis Permintaan Potensial

Setelah dilakukan survey minat pindah masyarakat ke angkutan umum di Kabupaten Kebumen didapatkan permintaan potensial sebesar 476.642 orang/hari.

Jumlah tersebut merupakan akumulasi dari masyarakat yang berkeinginan untuk berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.

Berikut jumlah minat pindah masyarakat dari moda pribadi ke angkutan umum.

Tabel 8 Data Minat Pindah Dari Kendaraan Pribadi ke Angkutan Perdesaan

Kendaraan	Jumlah (orang/hari)	Minat Pindah (orang/hari)	Tidak Berpindah (orang/hari)
Motor	932893	381725	551168
Mobil	292929	94916	198013
Total	1225822	476642	749181

Sumber (Hasil Analisis, 2023)

Analisis Permintaan Total

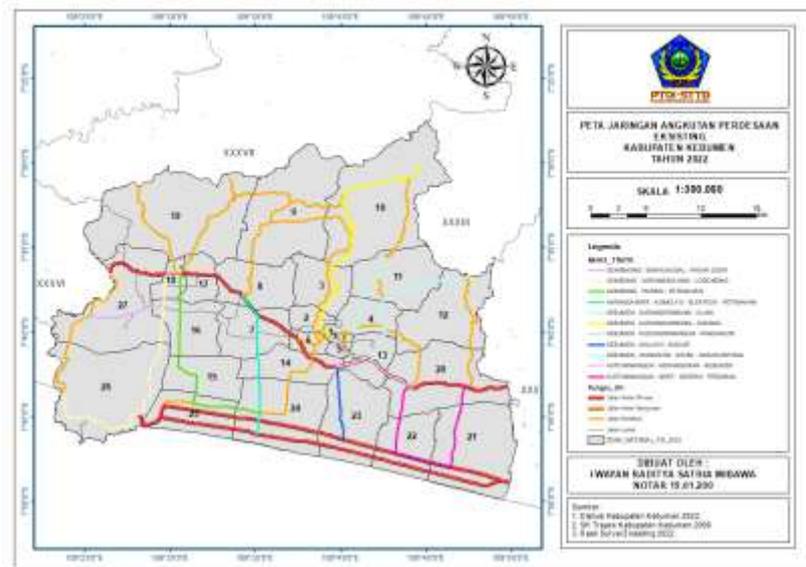
Permintaan total ini diperoleh dari penjumlahan dari *demand* potensial. Dari penjumlahan kedua permintaan tersebut didapatkan jumlah permintaan total angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen sebesar 749.181 orang/hari.

Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan Usulan

Pada perencanaan trayek usulan angkutan perdesaan ini dengan mempertimbangkan hal-hal berikut:

1. Jaringan trayek angkutan perdesaan yang baru di desain dengan menghubungkan zona-zona yang memiliki permintaan perjalanan terbesar.
2. Menambah daerah pelayanan, yang membuat nilai cakupan pelayanan meningkat dan trayek dapat melayani Kabupaten Kebumen dengan melakukan perubahan rute sehingga lebih efektif dan efisien.

Berikut ini merupakan jaringan trayek angkutan perdesaan usulan:



Gambar 1 Peta Rute Angkutan Perdesaan Usulan Kabupaten Kebumen
Sumber (Hasil Analisis, 2023)

Tabel 9 Rute Trayek Usulan dan Panjang Trayek Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kebumen

Trayek	Nama Trayek	Rute Trayek	Jarak
1	Gombang - Sempor - Ketileng	Jl. Nasional III - Jl. Sempor - Jl. Klampok Gombang	14 km
2	Gombang - Puring - Petanahan	Jl. Nasional III - Jl. Puring-Gombang - Jl. Puring-Petanahan	25 km
3	Gombang - Kenteng - Lawangawu	Jl. Nasional III - Jl. Sapta Marga - Jl. Raya Gombang-Kenteng - Jl. Raya Kenteng - Jl. Gombang Lawangawu	17 km
5	Gombang - Kretek - Giyanti	Jl. Nasional III - Jl. Gunung Sari 1A	12 km
8	Gombang - Rogodono - Sikayu	Jl. Nasional III - Jl. Karangbolong - Jl. Raya Banyumudal - Jl. Redisari Katisari	8 km
9	Gombang - Banyumudal - Pasar Jegir	Jl. Nasional III - Jl. Karangbolong - Jl. Raya Banyumudal	14 km
12	Gombang - Karangbolong - Logending	Jl. Nasional III - Jl. Karangbolong - Jl. Ayah Karangbolong	32 km
13	Gombang - Jatijajar - Mangunweni - Candirenggo - Ayah	Jl. Nasional III - Jl. Raya Jatijajar - Jl. Gombang-Jatijajar - Jl. Raya Demangsari - Jl. Ayah-Karangbolong	29 km
15	Demangsari - Ayah - Karangbolong	Jl. Ayah-Karangbolong	24 km

Trayek	Nama Trayek	Rute Trayek	Jarak
20	Karanganyar - Karanggayam - Kebakalan	Jl. Karanggayam-Kalirejo - Jl. Karanggayam - Jl. Raya Kalirejo - Jl. Raya Gunungsari	20 km
23	Karanganyar - Adimulyo - Blekatuk - Petanahan	Jl. Nasional III - Jl. Petanahan Karanganyar - Jl. Pantai Petanahan	16 km
24	Kutowinangun - Mirit - Gentan - Prembun	Jl. Kambalan - Jl. Deandels - Jl. Raya Mirit	23 km
28	Prembun - Pasar Pon	Jl. Raya Tersobo - Jl. Raya Wadaslintang - Jl. Jetak	17 km
29	Kebumen - Gombong	Jl. HM Sarbini - Jl. Raya Sokka - Jl. Raya Sruweng - Jl. Nasional III	21 km
30	Kebumen - Prembun	Jl. HM Sarbini - Jl. Tentara Pelajar - Jl. Kutoarjo - Jl. Nasional III - Jl. Raya Gumenter - Jl. Raya Tersobo	21 km
31	Kebumen - Waluyo - Bocor	Jl. HM Sarbini - Jl. Pemuda - Jl. Kejayan	13 km
34	Kebumen - Karangsembung - Alian	Jl. HM Sarbini - Jl. Pemandian Barat - Jl. Ps Indrakila	13 km
35	Kebumen - Wonosari - Sruni - Wadaslintang	Jl. HM Sarbini - Jl. Kutoarjo - Jl. KRT Kertinegara - Jl. Raya Wonokromo - Jl. Waduk Wadaslintang	25 km
38	Kebumen - Karangsembung - Sadang	Jl. HM Sarbini - Jl. Karangsembung - Jl. Raya Sadang	32 km
40	Kebumen - Petanahan - Puring - Pantai Suwuk	Jl. HM Sarbini - Jl. Raya Sokka - Jl. Sokka Petanahan - Jl. Puring - Jl. Puring Petanahan - Jl. Puring Gombong - Jl. Sruweng Kuwarasan - Jl. Pantai Suwuk - Jl. Pangeran Diponegoro	37 km
41	Kebumen - Jemur - Peniron - Watulawang	Jl. HM Sarbini - Jl. Raya Jemur - Jl. Raya Peniron - Jl. Pejagoan-Karanggayam - Jl. Kebakalan Karanggayam - Jl. Raya Logandu	15 km
TB1	Kutowinangun - Kewangunan - Kebumen	Jl. Nasional III - Jl. Raya Kutoarjo-Kebumen - Jl. HM Sarbini	14 km

Sumber (Hasil Analisis, 2023)

**Perbandingan Kinerja Trayek Angkutan Perdesaan
Kinerja Jaringan**

Tabel 10 Perbandingan Nisbah

No	Trayek Eksisting	Nisbah (%)	Trayek Usulan	Nisbah (%)
1	1	21%	1	55%
2	2		2	
3	3		3	
4	5		5	
5	8		8	
6	9		9	
7	12		12	
8	13		13	
9	15		15	
10	20		20	
11	24		23	
12	28		24	
13	29		28	
14	30		29	
15	35		30	
16	38		31	
17	40		34	
18	41		35	
19			38	
20			40	
21			41	
22			TB1	

Sumber (Hasil Analisis, 2023)

Tabel 11 Perbandingan Tumpang Tindih

No	Trayek Eksisting	Tumpang Tindih (%)	Trayek Usulan	Tumpang Tindih (%)
1	1	6%	1	4%
2	2	5%	2	2%
3	3	7%	3	3%
4	5	68%	5	4%
5	8	89%	8	6%
6	9	42%	9	4%
7	12	25%	12	2%
8	13	47%	13	2%
9	15	29%	15	0%
10	20	1%	20	0%

No	Trayek Eksisting	Tumpang Tindih (%)	Trayek Usulan	Tumpang Tindih (%)
11	24	9%	23	0%
12	28	1%	24	0%
13	29	28%	28	0%
14	30	16%	29	3%
15	35	16%	30	4%
16	38	20%	31	5%
17	40	14%	34	5%
18	41	24%	35	2%
19			38	2%
20			40	4%
21			41	2%
22			TB1	0%

Sumber (Hasil Analisis, 2023)

Tabel 12 Perbandingan Penyimpangan

No	Trayek Eksisting	Penyimpangan (%)	Trayek Usulan	Penyimpangan (%)
1	1	0%	1	0%
2	2	0%	2	0%
3	3	2%	3	0%
4	5	0%	5	0%
5	8	0%	8	0%
6	9	0%	9	0%
7	12	0%	12	0%
8	13	1%	13	0%
9	15	1%	15	0%
10	20	0%	20	0%
11	24	0%	23	0%
12	28	0%	24	0%
13	29	0%	28	0%
14	30	0%	29	0%
15	35	0%	30	0%
16	38	0%	31	0%
17	40	0%	34	0%
18	41	0%	35	0%
19			38	0%
20			40	0%
21			41	0%
22			TB1	0%

Sumber (Hasil Analisis, 2023)

Kinerja Operasional

Tabel 13 Perbandingan *Frekuensi*

No	Trayek Eksisting	Frekuensi (kendaraan/jam)	Trayek Usulan	Frekuensi (kendaraan/jam)
1	1	3	1	6
2	2	2	2	6
3	3	2	3	6
4	5	2	5	8
5	8	2	8	8
6	9	3	9	8
7	12	2	12	7
8	13	3	13	6
9	15	2	15	7
10	20	2	20	7
11	24	2	23	7
12	28	3	24	6
13	29	3	28	8
14	30	3	29	6
15	35	3	30	7
16	38	2	31	6
17	40	2	34	7
18	41	2	35	7
19			38	6
20			40	7
21			41	8
22			TB1	7

Sumber (Hasil Analisis, 2023)

Tabel 14 Perbandingan Faktor Muat

No	Trayek Eksisting	Faktor Muat Standar Minimal 70%	Trayek Usulan	Faktor Muat Standar Minimal 70%
1	1	22%	1	70%
2	2	22%	2	70%
3	3	20%	3	70%
4	5	14%	5	70%
5	8	22%	8	70%
6	9	21%	9	70%
7	12	25%	12	70%
8	13	20%	13	70%
9	15	7%	15	70%

No	Trayek Eksisting	Faktor Muat Standar Minimal 70%	Trayek Usulan	Faktor Muat Standar Minimal 70%
10	20	27%	20	70%
11	24	24%	23	70%
12	28	26%	24	70%
13	29	20%	28	70%
14	30	21%	29	70%
15	35	24%	30	70%
16	38	24%	31	70%
17	40	19%	34	70%
18	41	29%	35	70%
19			38	70%
20			40	70%
21			41	70%
22			TB1	70%

Sumber (Hasil Analisis, 2023)

Tabel 15 Perbandingan *Headway*

No	Trayek Eksisting	Headway (menit)	Trayek Usulan	Headway (menit)
1	1	0:30:30	1	9
2	2	0:47:00	2	10
3	3	0:38:05	3	9
4	5	0:26:12	5	7
5	8	0:39:14	8	7
6	9	0:34:42	9	7
7	12	0:53:58	12	8
8	13	0:27:56	13	9
9	15	1:06:17	15	8
10	20	0:40:51	20	8
11	24	0:30:42	23	8
12	28	0:24:48	24	9
13	29	0:43:46	28	7
14	30	0:38:00	29	10
15	35	0:23:05	30	8
16	38	0:34:38	31	10
17	40	0:36:15	34	8
18	41	1:08:35	35	8
19			38	9
20			40	8

21		41	7
22		TB1	8

Sumber (Hasil Analisis, 2023)

Tabel 16 Perbandingan Waktu Perjalanan

No	Trayek Eksisting	Waktu Perjalanan (menit)	Trayek Usulan	Waktu Perjalanan (menit)
1	1	30	1	21
2	2	24	2	38
3	3	38	3	26
4	5	37	5	18
5	8	21	8	13
6	9	19	9	22
7	12	42	12	48
8	13	39	13	44
9	15	48	15	36
10	20	44	20	30
11	24	14	23	25
12	28	27	24	35
13	29	75	28	26
14	30	30	29	32
15	35	15	30	32
16	38	40	31	20
17	40	48	34	21
18	41	36	35	39
19			38	48
20			40	56
21			41	24
22			TB1	22

Sumber (Hasil Analisis, 2023)

KESIMPULAN

1. Dari analisis permintaan akan angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen didapatkan jumlah yang ingin berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan perdesaan yaitu sebesar 476.642 jiwa. Sehingga jumlah total permintaan angkutan perdesaan yaitu sebesar 599.214 orang/hari.
2. Untuk melayani jumlah permintaan angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen terdapat perubahan jaringan trayek seperti penambahan rute baru dan pengalihan rute pada trayek lama. Terdapat rute yang dipendekkan dan

dialihkan rutenya karena rute yang saat ini beroperasi tidak terdapat permintaan di daerah tersebut.

3. Pola operasi dan kinerja dari trayek usulan sudah lebih baik dari trayek yang saat ini beroperasi. Contohnya tingkat tumpang tindih pada trayek usulan tidak melebihi dari standar yang ditetapkan yaitu 50%. Dan pada kinerja operasional headway pada trayek usulan tidak melebihi dari standar yang ditetapkan yaitu 15 menit.
4. Dari hasil analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada setiap trayek yang telah dilakukan, dapat ditentukan tarif untuk masing-masing trayek usulan dengan rentang tarif sekitar Rp6.000 – Rp9.000 pada masing-masing trayek usulan. Dimana untuk tarif yang saat ini berlaku di Kabupaten Kebumen masih tinggi di beberapa trayek yaitu ada yang mencapai Rp15.000 dalam satu kali jalan.

SARAN

1. Ditujukan untuk pihak pengoperasi (Koperasi) angkutan perdesaan diperlukannya rasionalisasi dan peremajaan angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen dan prasarana yang mendukung berjalannya angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen.
2. Ditujukan untuk Dinas Perhubungan Kabupaten Kebumen dan pihak pengoperasi (Koperasi) angkutan perdesaan perlu diadakannya pengawasan terhadap operator angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen agar meminimalisir terjadinya pelanggaran dalam operasional angkutan perdesaan, sehingga nantinya tingkat kehandalan angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen dapat meningkat.
3. Ditujukan untuk Pemerintah Daerah Kabupaten Kebumen perlu adanya pembaruan terhadap Surat Keputusan (SK) Bupati Kebumen Nomor 90 Tahun 2009 tentang Jumlah Kebutuhan Kendaraan Angkutan Penumpang Umum Perdesaan. Karena SK yang digunakan sekarang adalah SK yang ditetapkan pada 14 tahun lalu.

UCAP TERIMA KASIH

Terima kasih disampaikan kepada Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Dosen Pembimbing, Dosen Penguji, Pemerintah Daerah Kabupaten Kebumen, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Kebumen, Orangtua dan saudara, serta pembantu peneliti yang telah mendukung penelitian ini dapat diselesaikan.

REFERENSI

- Pemerintah Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Kementerian Perhubungan RI. Jakarta.
- Pemerintah Indonesia. 2014. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*. Kementerian Perhubungan RI. Jakarta.
- Pemerintah Indonesia. 2013. *Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan*

- Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Kementerian Perhubungan RI. Jakarta.
- Pemerintah Indonesia. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Kementerian Perhubungan RI. Jakarta.
- Pemerintah Indonesia. 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Kementerian Perhubungan RI. Jakarta.
- Pemerintah Indonesia. 2021. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Kementerian Perhubungan RI. Jakarta
- Pemerintah Indonesia. 2004. *Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 25 Tahun 2004 tentang Pedoman Umum Penyusunan Indeks Kepuasan Masyarakat Unit Pelayanan Instansi Pemerintah*. Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara RI. Jakarta.
- Pemerintah Indonesia. 2002. *Departement Perhubungan RI. 2002. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- Pemerintah Indonesia. 2009. *Surat Keputusan Bupati Kabupaten Kebumen Nomor 90 tahun 2009 tentang Jumlah Kebutuhan Kendaraan Angkutan Penumpang Umum Perdesaan yang Diizinkan Beroperasi di Kabupaten Kebumen*. Pemerintah Daerah Kabupaten Kebumen. Kebumen
- Pemerintah Indonesia. 2021. *Badan Pusat Statistik Kabupaten Kebumen, 2021. Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Kebumen 2021*. Badan Pusat Statistik. Kebumen
- Kelompok PKL Kabupaten Kebumen. 2022. *Laporan Umum Transportasi Darat Kabupaten Kebumen*. Politeknik Transportasi Darat Indonesia-Sekolah Tinggi Transportasi Darat Indonesia. Bekasi
- Ariga dan Bastian. 2020. *Tinjauan Kinerja Pelayanan Angkutan Umum PO Karya Abadi Rute Batusangkar-Bukittinggi*. Sumatera Barat:Universitas Muhammadiyah Sumatera Barat.
- Agus, dkk. 2006. *Kajian Pelayanan Angkutan Umum Trayek Blora-Bogorejo-Cepu di Kabupaten Blora*. Semarang:Universitas Diponegoro.
- Amiruddin. 2020. *Penataan Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan di Kabupaten Samosir*. Bekasi:Politeknik Transportasi Darat Indonesia-Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
- Hardianti, Risma Dewi Tri. 2021. *Peningkatan Kinerja Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan di Kabupaten Bandung*. Bekasi:Politeknik Transportasi Darat Indonesia-Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
- Handiansyah, dkk. 2021. *Evaluasi Kinerja Operasional dan Kinerja Pelayanan Angkutan Kota di Kota Malang Rute AL dan HA*. Malang:Universitas Brawijaya.

- Latif, dkk. 2021. *Perencanaan Jaringan Trayek Angkutan Umum Perkotaan dan Perdesaan Kabupaten Boalemo (Studi Kasus di Zona Bagian Barat)*. Gorontalo:Universitas Negeri Gorontalo.
- Modompit, dkk. 2020. *Analisis Permintaan Transportasi Gojek Online di Kota Manado*. Manado:Universitas Sam Ratutulangi.
- Nashiroh, dkk. 2021. *Analisa Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Angkutan Umum Perdesaan Trayek Gadang-Karangkates di Kabupaten Malang*. Malang:Politeknik Negeri Malang.
- Oktariansyah, dkk. 2017. *Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Transmudi) Melalui Kinerja Terhadap Kepuasan Masyarakat di Kota Palembang*. Palembang: Jurnal Manajemen dan Bisnis Sriwijaya.
- Primasworo, dkk. 2022. *Evaluasi Penggunaan Angkutan Umum Perkotaan di Kota Malang (Trayek Arjosari-Tidar/AT)*. Malang:Universitas Tribhuwana Tungadewi.
- Prasetyo, Andjar. 2015. *Efisiensi Transportasi Untuk Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Tengah Melalui Pendekatan Interaksi Spasial*. Magelang:Kantor Penelitian Pengembangan dan Statistik Kota Magelang.
- Pakiti dan Dewi. 2019. *Evaluasi Biaya Operasional Kendaraan Bus DAMRI Trayek Bratang-Bungurasih*. Surabaya:Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya.
- Setiawan, dkk. 2019. *Evaluasi Kinerja dan Jumlah Armada Angkutan Umum di Kabupaten Malang (Studi Kasus Jalur Angkutan Trayek Lawang-Arjosari)*. Malang:Institut Teknologi Nasional Malang.
- Sriastuti dan Asmani. 2015. *Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Sebagai Dasar Penentuan Tarif Angkutan Umum Penumpang (AUP)*. Denpasar:Universitas Warmadewa.
- Warokka, Regita. 2020. *Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Angkutan Umum (Studi Kasus: Trayek Manado-Bitung)*. Manado:Universitas Sam Ratulangi.