

EVALUASI KINERJA BATIK SOLO TRANS DI KOTA SURAKARTA

Jogi Dirga Pratama Sinaga¹, Adithya Prayoga Saifudin², Mohammad Sugiarto³

^{1 2 3} Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jl. Raya Setu No.89,
Kab.Bekasi, Provinsi Jawa Barat, 17520
sinagajogi17@gmail.com

ABSTRACT

Batik Solo Trans in Surakarta City has 6 corridor. In this study, the author only took a case study of 6 corridor, namely corridor 1 from Adi Soemarmo Airport to Palur Terminal, corridor 2 from Kerten Terminal to Palur Terminal, corridor 3 from Kartasura Terminal to Thiongthing, corridor 4 from Kartasura Terminal to Palur Terminal, corridor 5 from Kartasura Terminal to Simpang Sidan, and corridor 6 from Tirtonadi Terminal to Solo Baru.

This research uses primary and secondary data sources. The analyses conducted in this study include demand analysis, analysis of public transport users' perception and expectations, and performance improvement proposals. Based on the analysis results, it is required to have 30 vehicle fleets for corridor 1, 22 vehicle fleets for corridor 2, 34 vehicle fleets for corridor 3, 15 vehicle fleets for corridor 4, 40 vehicle fleets for corridor 5, and 13 vehicle fleets for corridor 6.

Keyword : *Batik Solo Trans, demand, public transport service quality, performance improvement*

ABSTRAKSI

Batik Solo Trans di Kota Surakarta memiliki 6 koridor. Pada penelitian ini penulis hanya mengambil studi kasus 6 koridor yaitu koridor 1 Bandara Adi Soemarmo – Terminal Palur, koridor 2 Terminal Kerten – Terminal Palur, koridor 3 Terminal Kartasura – Thiongthing, koridor 4 Terminal Kartasura – Terminal Palur, koridor 5 Terminal Kartasura – Simpang Sidan dan koridor 6 Terminal Tirtonadi – Solo Baru.

Penelitian ini menggunakan sumber dari data primer dan sekunder. Analisis yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu analisis permintaan, analisis tingkat persepsi dan ekspektasi pengguna angkutan umum dan analisis usulan peningkatan kinerja. Dari hasil analisis yang dilakukan dibutuhkan 30 armada kendaraan untuk koridor 1, 22 armada kendaraan untuk koridor 2, 34 armada kendaraan untuk koridor 3, 15 armada kendaraan untuk koridor 4, 40 armada kendaraan untuk koridor 5 dan 13 armada kendaraan untuk koridor 6.

Kata Kunci : Batik Solo Trans, permintaan, kualitas pelayanan angkutan umum, peningkatan kinerja

PENDAHULUAN

Salah satu faktor yang sangat penting dalam pembangunan suatu daerah kabupaten atau kota adalah transportasi pada daerah tersebut. Adanya jasa angkutan umum yang ada dalam suatu kota diperlukan dalam melakukan pergerakan terutama sebagai pendukung utama aktivitas masyarakat. Pentingnya peranan angkutan umum menyebabkan permasalahan yang ada pada angkutan umum harus segera ditangani secepat mungkin agar diperoleh pelayanan dan pengoperasian yang baik. Dengan terciptanya pelayanan angkutan umum yang handal, diharapkan pelayanan ini mampu mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi. Kondisi dilapangan menunjukkan terdapat armada yang beroperasi telah melebihi umur ekonomis kendaraan sehingga kerap kali terjadi kendala saat beroperasi di jalan. Pelanggaran yang dilakukan pramudi juga membuat para penumpang merasa kurang aman dan nyaman sehingga memilih berlalih menggunakan kendaraan pribadi atau bahkan angkutan sewa khusus. Berdasarkan hasil Analisa Tim PKL Taruna PTDI-STTD Kota Surakarta tahun 2022 terhadap seluruh trayek angkutan kota yang beroperasi, terdapat beberapa permasalahan yaitu rendahnya rata-rata faktor muat (load factor) trayek TB.6 sebesar 28 %, trayek TB.4 sebesar 32%, trayek TB.5 sebesar 34% yang artinya factor muat ketiga trayek tersebut belum memenuhi Standart Pelayanan Minimal yaitu 70%. Selain itu waktu antar kendaraan (headway) belum memenuhi standard pelayanan minimum yaitu 15 menit. Dari uraian permasalahan diatas penulis melakukan penelitian dengan judul **"Evaluasi Kinerja Batik Solo Trans di Kota Surakarta"**.

Analisis Permintaan Penumpang

Berdasarkan tabel matriks asal tujuan permintaan aktual penumpang angkutan

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	JUMLAH
1	914	620	739	710	471	499	414	558	237	383	324	237	296	178	237	1328	412	265	798	237	1354	1444	888	13542
2	428	143	376	259	609	343	0	376	143	518	343	292	175	292	175	777	117	343	117	117	350	460	117	6867
3	587	382	233	559	764	469	382	528	295	295	382	1295	441	177	205	382	472	236	583	295	354	969	587	10870
4	354	381	499	118	1286	381	440	381	409	440	735	850	264	354	291	381	118	354	177	295	350	822	381	10064
5	353	526	1025	1343	236	554	291	236	295	762	295	762	177	118	263	530	177	758	408	177	408	350	204	10246
6	412	465	610	1305	439	59	465	118	353	262	348	465	551	294	674	583	118	177	294	262	294	497	235	9279
7	232	309	232	258	174	399	142	232	225	258	548	58	174	116	225	58	200	142	232	225	142	341	573	5493
8	379	411	637	379	203	235	262	176	700	465	321	294	379	379	1079	668	117	294	176	145	379	379	203	8662
9	559	177	324	383	383	324	265	970	118	558	206	324	972	764	1030	236	322	706	324	413	529	354	177	10413
10	501	1355	677	1031	913	295	236	471	501	118	1060	500	236	677	501	413	442	265	206	177	383	206	265	11425
11	526	526	439	671	263	117	408	235	464	646	173	705	352	176	439	553	294	291	204	145	411	263	263	8563
12	407	321	469	552	528	290	234	410	321	525	790	145	352	234	262	352	204	435	290	204	349	466	204	8344
13	440	382	411	264	528	587	264	381	851	411	323	118	176	617	352	323	410	528	410	440	762	410	469	9858
14	559	411	264	645	706	499	352	323	589	471	206	352	795	118	470	1000	177	913	323	295	881	354	236	10940
15	467	263	263	235	352	671	204	875	903	498	495	176	380	352	145	467	117	352	87	263	439	294	523	8820
16	1087	558	413	383	472	646	293	794	324	324	59	236	293	1148	295	118	236	792	354	501	470	969	590	11355
17	287	164	230	172	172	222	57	197	254	394	197	222	312	254	336	279	197	140	115	57	140	287	197	4882
18	762	409	413	381	582	204	204	468	585	295	177	263	295	943	177	558	263	204	440	1002	676	263	527	10090
19	289	144	203	261	433	86	405	261	408	405	233	175	175	378	117	580	117	608	58	728	233	378	608	7285
20	293	117	352	352	352	293	176	176	469	176	203	289	407	520	321	493	231	669	469	235	407	493	669	8161
21	883	236	294	236	354	265	147	442	324	354	265	206	1177	1207	324	618	265	736	383	765	265	471	413	10626
22	559	264	1059	825	236	413	470	323	382	413	264	470	529	706	323	704	206	559	382	528	559	234	352	10762
23	410	146	819	438	351	264	471	236	353	617	323	205	530	497	382	645	236	909	699	323	704	264	118	9938
JUMLAH	11688	8709	10980	11760	10804	8114	6584	9166	9503	9587	8269	8637	9437	10498	8622	12047	5445	10675	7531	7825	10839	10967	8797	216483

Permintaan Per Trayek

No	Trayek	Jumlah Permintaan (Orang/hari)
1	TB.1	14741
2	TB.2	11863
3	TB.3	14161
4	TB.4	5903
5	TB.5	11359
6	TB.6	10982

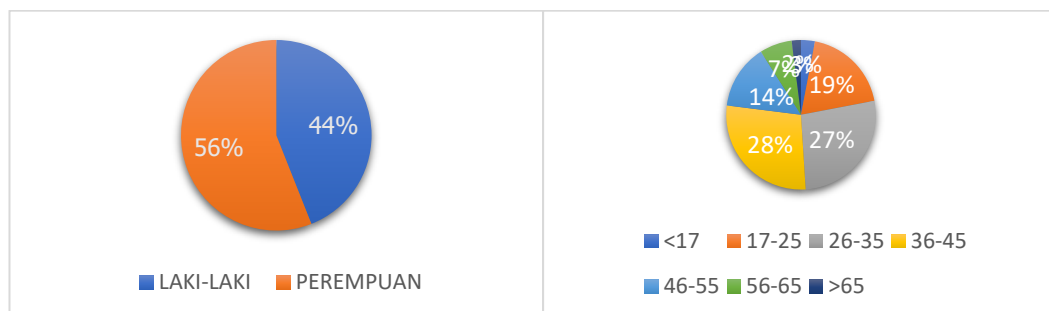
Analisa Tingkat Persepsi dan Ekspetasi Pengguna Angkutan Umum

Tingkat kepuasan penumpang angkutan kota dapat diketahui dari menghitung nilai GAP (kesenjangan) antara pelayanan yang dirasakan oleh penumpang dan pelayanan yang diharapkan oleh penumpang. Perhitungan nilai GAP (kesenjangan) ini dimaksudkan untuk mengetahui sebesar apa pelayanan yang diberikan oleh angkutan kota sudah sesuai dengan apa yang diharapkan oleh masyarakat sehingga masyarakat berkeinginan untuk berpindah moda dari kendaraan pribadi menuju angkutan kota.

Sampel Per Trayek

Trayek	Pnp Terangkut	Kendaraan Beroperasi	RIT	Pnp/hari	Sampel
1	567	27	4	61236	99
2	202	14	7	19796	99
3	213	14	6	17892	99
4	205	16	5	16400	99
5	313	23	4	28796	99
6	112	10	10	11200	99

Karakteristik Responden



Hasil Uji Validitas Trayek 1

No	Kriteria	r Persepsi	r Harapan	Ket
1	Waktu Operasi Kendaraan	0,39	0,38	Valid
2	Frekuensi Kendaraan	0,40	0,26	Valid
3	Waktu Menunggu Angkutan	0,60	0,39	Valid
4	Waktu Perjalanan	0,34	0,39	Valid
5	Kecepatan Perjalanan	0,40	0,37	Valid
6	Ketepatan Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan	0,54	0,52	Valid
7	Tingkat Perpindahan	0,38	0,32	Valid
8	Kemudahan Masyarakat mendapatkan informasi jadwal dan rute	0,42	0,52	Valid
9	Kedisiplinan dan Keterampilan Pramudi	0,45	0,41	Valid
10	Kenyamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,22	0,52	Valid
11	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,47	0,44	Valid
12	Kenyamanan Penumpang di Halte	0,37	0,39	Valid
13	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Halte	0,39	0,45	Valid
14	Kebersihan dan Kelayakan Kendaraan	0,28	0,51	Valid
15	Keramahan dan Kesopanan Pengemudi	0,44	0,45	Valid

Hasil Uji Validitas Trayek 2

No	Kriteria	r Persepsi	r Harapan	Ket
1	Waktu Operasi Kendaraan	0,31	0,46	Valid
2	Frekuensi Kendaraan	0,41	0,34	Valid
3	Waktu Menunggu Angkutan	0,32	0,43	Valid
4	Waktu Perjalanan	0,34	0,30	Valid
5	Kecepatan Perjalanan	0,38	0,45	Valid
6	Ketepatan Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan	0,32	0,51	Valid
7	Tingkat Perpindahan	0,48	0,33	Valid
8	Kemudahan Masyarakat mendapatkan informasi jadwal dan rute	0,47	0,44	Valid
9	Kedisiplinan dan Keterampilan Pramudi	0,58	0,62	Valid
10	Kenyamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,56	0,37	Valid
11	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,48	0,49	Valid
12	Kenyamanan Penumpang di Halte	0,19	0,33	Valid
13	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Halte	0,43	0,41	Valid
14	Kebersihan dan Kelayakan Kendaraan	0,42	0,38	Valid
15	Keramahan dan Kesopanan Pengemudi	0,19	0,20	Valid

Hasil Uji Validitas Trayek 3

No	Kriteria	r Persepsi	r Harapan	Ket
1	Waktu Operasi Kendaraan	0,41	0,45	Valid
2	Frekuensi Kendaraan	0,44	0,47	Valid
3	Waktu Menunggu Angkutan	0,48	0,36	Valid
4	Waktu Perjalanan	0,46	0,32	Valid
5	Kecepatan Perjalanan	0,37	0,45	Valid
6	Ketepatan Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan	0,38	0,38	Valid
7	Tingkat Perpindahan	0,28	0,37	Valid
8	Kemudahan Masyarakat mendapatkan informasi jadwal dan rute	0,35	0,30	Valid
9	Kedisiplinan dan Keterampilan Pramudi	0,61	0,33	Valid
10	Kenyamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,43	0,57	Valid
11	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,64	0,40	Valid
12	Kenyamanan Penumpang di Halte	0,41	0,38	Valid
13	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Halte	0,37	0,57	Valid
14	Kebersihan dan Kelayakan Kendaraan	0,29	0,34	Valid
15	Keramahan dan Kesopanan Pengemudi	0,28	0,26	Valid

Hasil Uji Validitas Trayek 4

No	Kriteria	r Persepsi	r Harapan	Ket
1	Waktu Operasi Kendaraan	0,33	0,48	Valid
2	Frekuensi Kendaraan	0,38	0,51	Valid
3	Waktu Menunggu Angkutan	0,27	0,55	Valid
4	Waktu Perjalanan	0,29	0,61	Valid
5	Kecepatan Perjalanan	0,38	0,23	Valid
6	Ketepatan Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan	0,56	0,48	Valid
7	Tingkat Perpindahan	0,43	0,41	Valid
8	Kemudahan Masyarakat mendapatkan informasi jadwal dan rute	0,44	0,48	Valid
9	Kedisiplinan dan Keterampilan Pramudi	0,43	0,26	Valid
10	Kenyamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,32	0,45	Valid
11	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,38	0,43	Valid
12	Kenyamanan Penumpang di Halte	0,39	0,36	Valid
13	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Halte	0,37	0,22	Valid
14	Kebersihan dan Kelayakan Kendaraan	0,49	0,44	Valid
15	Keramahan dan Kesopanan Pengemudi	0,44	0,29	Valid

Hasil Uji Validitas Trayek 5

No	Kriteria	r Persepsi	r Harapan	Ket
1	Waktu Operasi Kendaraan	0,38	0,35	Valid
2	Frekuensi Kendaraan	0,27	0,52	Valid
3	Waktu Menunggu Angkutan	0,41	0,54	Valid
4	Waktu Perjalanan	0,36	0,37	Valid
5	Kecepatan Perjalanan	0,45	0,38	Valid
6	Ketepatan Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan	0,35	0,59	Valid
7	Tingkat Perpindahan	0,45	0,29	Valid
8	Kemudahan Masyarakat mendapatkan informasi jadwal dan rute	0,57	0,39	Valid
9	Kedisiplinan dan Keterampilan Pramudi	0,35	0,29	Valid
10	Kenyamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,53	0,46	Valid
11	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,43	0,42	Valid
12	Kenyamanan Penumpang di Halte	0,45	0,44	Valid
13	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Halte	0,35	0,30	Valid
14	Kebersihan dan Kelayakan Kendaraan	0,31	0,26	Valid
15	Keramahan dan Kesopanan Pengemudi	0,27	0,32	Valid

Hasil Uji Validitas Trayek 6

No	Kriteria	r Persepsi	r Harapan	Ket
1	Waktu Operasi Kendaraan	0,37	0,51	Valid
2	Frekuensi Kendaraan	0,56	0,50	Valid
3	Waktu Menunggu Angkutan	0,31	0,44	Valid
4	Waktu Perjalanan	0,40	0,53	Valid
5	Kecepatan Perjalanan	0,33	0,31	Valid
6	Ketepatan Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan	0,38	0,55	Valid
7	Tingkat Perpindahan	0,41	0,38	Valid
8	Kemudahan Masyarakat mendapatkan informasi jadwal dan rute	0,47	0,19	Valid
No	Kriteria	r Persepsi	r Harapan	Ket
9	Kedisiplinan dan Keterampilan Pramudi	0,42	0,40	Valid
10	Kenyamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,47	0,29	Valid
11	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Dalam Kendaraan	0,46	0,30	Valid
12	Kenyamanan Penumpang di Halte	0,27	0,32	Valid
13	Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Halte	0,26	0,42	Valid
14	Kebersihan dan Kelayakan Kendaraan	0,49	0,56	Valid
15	Keramahan dan Kesopanan Pengemudi	0,39	0,30	Valid

Kesimpulan

Adapun kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian Peningkatan Kinerja Pelayanan Bus Batik Solo Trans di Kota Surakarta adalah sebagai berikut:

1. Jumlah permintaan penumpang pada trayek 1 sebesar 21337 penumpang/hari, pada trayek 2 sebesar 18146 penumpang/hari, trayek 3 sebesar 21850 penumpang/hari, trayek 4 sebesar 8935 penumpang/hari, trayek 5 sebesar 15558 penumpang/hari dan jumlah permintaan penumpang potensial pada trayek 6 sebesar 14953 penumpang/hari
2. Tingkat Persepsi dan Ekspektasi Pengguna Angkutan Kota berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan metode Fuzzy Servqual, berdasarkan hasil perhitungan metode Fuzzy Servqual didapatkan nilai GAP pada masing-masing trayek yaitu pada Trayek 1 nilai GAP tertinggi pada kriteria Waktu Perjalanan dengan nilai (-0,56) dan nilai GAP terendah pada kriteria Kebersihan dan Kelayakan Kendaraan dengan nilai (-0,15). Pada Trayek 2 nilai GAP tertinggi pada kriteria Tingkat Perpindahan dengan nilai (-0,57) dan nilai GAP terendah pada kriteria Kebersihan dan Kelayakan Kendaraan dengan nilai (-0,21). Pada Trayek 3 nilai nilai GAP tertinggi pada kriteria Frekuensi Kendaraan dengan nilai (-0,62) dan nilai GAP terendah pada kriteria Kebersihan dan Kelayakan Kendaraan dengan nilai (-0,18). Pada Trayek 4 nilai GAP tertinggi pada kriteria Frekuensi Kendaraan dengan nilai (-0,58) dan nilai GAP terendah pada kriteria Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Dalam Kendaraan dengan nilai - (0,13). Pada Trayek 5 nilai GAP tertinggi pada kriteria Frekuensi Kendaraan dengan nilai (-0,61) dan nilai GAP terendah pada kriteria Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Dalam Kendaraan dengan nilai (-0,17). Pada Trayek 6 GAP tertinggi pada kriteria Frekuensi Kendaraan dengan nilai (-0,67) dan nilai GAP terendah pada kriteria Keselamatan dan Keamanan Penumpang di Dalam Kendaraan dengan nilai (-0,30).
3. Untuk memperbaiki pelayanan pada Angkutan Batik Solo Trans untuk trayek 1 menggunakan headway 3,6 menit didapatkan frekuensi 20 kend/jam dengan kebutuhan armada yang dibutuhkan berjumlah 30 armada dan load factor sebesar 70%. Trayek 2 menggunakan headway 3 menit didapatkan frekuensi 21 kend/jam dengan kebutuhan armada yang dibutuhkan berjumlah 22 armada dan load factor sebesar 70%. Trayek 3 menggunakan headway 2,5 menit didapatkan frekuensi 25 kend/jam dengan kebutuhan armada yang dibutuhkan berjumlah 34 armada dan load factor sebesar 70%. Trayek 4 menggunakan headway 6 menit didapatkan frekuensi 10 kend/jam dengan kebutuhan armada yang dibutuhkan berjumlah 15 armada dan load factor sebesar 70%. Trayek 5 menggunakan headway 3,5 menit didapatkan frekuensi 18 kend/jam dengan kebutuhan armada yang dibutuhkan berjumlah 40 armada dan load factor sebesar 70%. Dan untuk trayek 6 menggunakan headway 3,6 menit didapatkan frekuensi 17 kend/jam dengan kebutuhan armada yang dibutuhkan berjumlah 13 armada dan load factor sebesar 70%.

Saran

Beberapa saran yang dapat disampaikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, antara lain sebagai berikut :

1. Pemerintah Daerah menerapkan suatu kebijakan agar mendorong minat dan keinginan masyarakat untuk berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.
2. Pengoperasian angkutan umum Kota Surakarta dilaksanakan sesuai dengan kinerja operasional usulan peningkatan pelayanan.
3. Melakukan pengawasan, pengendalian dan penindakan terhadap angkutan umum yang melakukan pelanggaran dan kegiatan operasinya dengan ketentuan yang berlaku.
4. Berdasarkan analisis usulan kinerja operasional yang di sesuaikan dengan perhitungan SK 687 tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.
5. Dalam penelitian ini hanya membahas dalam aspek customer gap pengguna angkutan umum, maka pada penelitian selanjutnya bisa disempurnakan dan dilengkapi lagi.

Daftar Pustaka

- Anggraeni, Pingky. 2020. "PELAYANAN ANGKUTAN UMUM KABUPATEN JEPARA (Studi Kasus: Trayek D . 03 Jepara - Welahan)."
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 2002. "SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur."
- Friman. 2004. "Implementing Quality Improvement InPublic Transport."
- Kementerian Perhubungan. 2012. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan."
- MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA. 2019. "Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek."
- MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA. 2021. "Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan."
- Miro. 2005. "Perencanaan Transportasi ."
- Parasuraman. 2015. "Servqual."
<https://doi.org/10.1002/9781118785317.weom090654>.
- Pola Umum Transportasi Darat Kota Surakarta. 2022. *Laporan Umum Tim PKL Kota Surakarta Angkt. XLI*. Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD. Bekasi.
- Republik Indonesia. 2009. "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009."
- Salim. 2000. "Manajemen Transportasi."