

EVALUASI KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN MADIUN

PERFORMANCE EVALUATION OF RURAL TRANSPORT SERVICES IN MADIUN DISTRICT

Egidia Nabilla Aisy

Taruna Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

Irfan Hardiansyah

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

Ir. Yusrizal

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

Email: egibillaisy2401@gmail.com

ABSTRACT

Public transportation is a passenger transportation service used by the public to meet their needs in moving from one place to another or distributing goods. This research was conducted to evaluate rural transportation services in Madiun Regency, Jawa Timur Province by analyzing existing problems. In this research, a survey was conducted on two rural transport routes in Madiun Regency, to obtain data on load factors, vehicle speed, waiting time, travel time, frequency/hour, and number of vehicles. The method used is a quantitative method, namely by finding appropriate fleet needs as an effort to improve the performance of rural transportation using the Load Factor Break Even Point formula with recommendations for solving problems using a rolling system and improvement of rural transportation facilities in accordance with the Minimum Service Standards for Public Transportation. The results of this study indicate that there has been an increase from the improvement efforts that have been made to obtain the optimal number of fleets operating for all routes and the increased service performance has an impact on revenue generation and vehicle operating costs per day, but operators still experience profits because revenues exceed vehicle operating costs incurred.

Keywords: Service Performance, Evaluation, Rural Transport, Operator Income.

ABSTRAK

Angkutan umum adalah layanan angkutan penumpang yang digunakan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya dalam melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain atau mendistribusikan barang. Penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun, provinsi Jawa Timur dengan menganalisis isu permasalahan yang ada. Dalam penelitian ini dilakukan survey pada 2 trayek angkutan pedesaan yang ada di Kabupaten Madiun untuk mendapatkan data faktor beban, kecepatan kendaraan, waktu tunggu, waktu perjalanan, frekuensi/jam, dan jumlah kendaraan yang beroperasi dari tiap trayek. Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif yaitu dengan mencari kebutuhan armada yang sesuai sebagai Upaya peningkatan kinerja angkutan pedesaan menggunakan rumus Load Factor Break Even Point dengan rekomendasi pemecahan masalah menggunakan sistem rolling/bergiliran dan peningkatan fasilitas sarana angkutan pedesaan yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum. Hasil penelitian ini menunjukkan adanya peningkatan dari Upaya peningkatan yang sudah dilakukan didapatkan jumlah armada optimal beroperasi untuk semua trayek dan meningkatnya kinerja pelayanan berdampak kepada perolehan pendapatan dan biaya operasional kendaraan per harinya, tetapi operator tetap mengalami keuntungan karena pendapatan melebihi biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan.

Keywords: Kinerja Pelayanan, Evaluasi, Angkutan Pedesaan, Pendapatan Operator.

PENDAHULUAN

Kondisi angkutan umum di berbagai daerah banyak yang belum memadai karena beberapa masalah dan kendala yang dihadapi seperti subsidi dalam sektor transportasi, dukungan prasarana dan sarana transportasi, sumber daya manusia, serta faktor kedisiplinan operator kendaraan, penumpang, maupun pengguna jalan. Selain itu kenyamanan dan keamanan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi masih belum terjamin. Hal ini dapat menyebabkan rendahnya penggunaan angkutan umum sehingga dapat mengakibatkan terganggunya sistem wilayah yang dilayani angkutan umum secara keseluruhan ditinjau dari pemenuhan mobilitas masyarakat maupun mutu kehidupan wilayah tersebut. Di provinsi Jawa Timur, tepatnya di Kabupaten Madiun permasalahan terhadap pelayanan angkutan pedesaan juga terjadi, pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun masih minim dan jauh dari standar pelayanan minimal, terutama pada Angkutan Pedesaan trayek Caruban – Bok Malang dan Dolopo Ngebel. Berdasarkan surat Keputusan yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Madiun tahun 2023, kabupaten madiun memiliki 2 trayek angkutan pedesaan. Kondisi angkutan yang saat ini beroperasi sepi penumpang dikarenakan permasalahan tentang angkutan umum yang dirasakan penumpang. Berdasarkan hasil wawancara dan survey lapangan, ditemukan beberapa masalah pelayanan angkutan umum yang dilihat dari segi pemerintah, operator dan juga penumpang. Seperti waktu tunggu yang dirasakan penumpang cukup lama, umur rata-rata kendaraan dan kondisi fasilitas angkutan umum yang sudah relatif tua sehingga Tingkat kenyamanan yang dirasakan masyarakat semakin rendah yang menyebabkan menurunnya minat masyarakat terhadap angkutan pedesaan. Dari hasil pre-survei yang sudah dilakukan pada operator Angkutan Umum, pendapatan rata-rata yang di dapat operator perhari tidak lebih besar dari biaya operasional kendaraan, sehingga operator mengalami kerugian dikarenakan pendapatannya tidak melebihi dari biaya operasional kendaraan per harinya.

TINJAUAN PUSTAKA

Angkutan Umum Dalam Trayek

Angkutan umum dalam trayek adalah angkutan yang menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum untuk melayani penumpang/pengguna jasa dari suatu tempat ke tempat lain yang mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran (Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019).

Angkutan Pedesaan

Perkiraan permintaan jasa angkutan pedesaan yaitu perkiraan permintaan jasa angkutan pedesaan berdasarkan kebijakan pembagian moda angkutan yang disepakati oleh antarpemangku kepentingan. (Peraturan Menteri No. 15 Tahun 2019 Pasal 33 Ayat 5). Penentuan jumlah kebutuhan dan jenis kendaraan angkutan pedesaan setiap trayek meliputi jenis, tipe, kapasitas dan jumlah kendaraan yang harus disiapkan setiap hari serta frekuensi perjalanan yang harus dilayani angkutan dalam waktu tertentu. (Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Pasal 33 Ayat 6).

Evaluasi

Evaluasi adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk mengumpulkan informasi mengenai suatu objek, menilai suatu objek dan membandingkannya dengan kriteria, standar dan indikator. (Haadi, 2011:13).

Pelayanan

Pelayanan adalah suatu penyampaian produk atau jasa sesuai ukuran yang berlaku di tempat produk tersebut diadakan dan penyampaiannya setidaknya sama dengan yang diinginkan dan diharapkan oleh konsumen. (Tjiptono (Sunyoto,2012:236)).

Parameter Penilaian Kinerja Berdasarkan Segi Penumpang

Waktu tempuh kendaraan merupakan waktu yang dibutuhkan kendaraan untuk melakukan satu kali perjalanan dari asal ke tujuan. Waktu sirkulasi adalah jumlah waktu perjalanan yang digunakan pada suatu angkutan umum dalam 1 rit. Kecepatan yang digunakan adalah kecepatan maksimal yaitu 40 km/jam, hal ini bertujuan untuk menghemat waktu perjalanan. Waktu antara (headway) merupakan jarak kendaraan angkutan umum satu dengan kendaraan angkutan umum lainnya. Frekuensi didapat dari banyaknya jumlah kendaraan pada setiap rute yang dilewati ruas jalan dan keluar atau masuk terminal dalam satuan waktu tertentu, frekuensi dihitung dalam setiap jamnya. Faktor muat (Load Factor) merupakan persentase perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut kendaraan dengan kapasitas kendaraan yang tersedia. Kecepatan perjalanan adalah kecepatan saat operator mengoperasikan angkutan umum pada rute. Kecepatan yang dicatat saat angkutan umum melewati setiap ruas yang telah ditentukan dimana diperoleh dari Panjang rute dan waktu tempuh perjalanan tiap rute. Kecepatan perjalanan dari titik awal ke titik akhir rute dan Kembali ke titik awal rute. Kecepatan rata – rata yang direncanakan untuk suatu jaringan trayek pada kondisi normal yaitu 20-40 km/jam bergantung karakteristik lokasi penelitian. Tingkat perpindahan digunakan bertujuan untuk mengetahui persentase perpindahan penumpang baik perpindahan satu kali, dua kali atau perpindahan lebih dari dua kali. Data mengenai Tingkat perpindahan didapatkan melalui hasil survei wawancara penumpang di dalam kendaraan angkutan.

Parameter Penilaian Kinerja Berdasarkan Segi Pemerintah

Tingkat operasi kendaraan merupakan perbandingan jumlah armada yang beroperasi pada kondisi saat ini terhadap jumlah armada yang diizinkan oleh pihak terkait yang disajikan dalam bentuk persentase. Umur kendaraan sangat berpengaruh kepada pelayanan angkutan umum. kendaraan yang berumur sudah tua lebih rendah Tingkat kenyamanannya dari segi penumpang dan juga biaya perawatan kendaraan nya lebih besar dibandingkan biaya perawatan kendaraan yang masih baru. Tingkat tumpang tindih trayek dihitung dari dua atau lebih trayek yang berbeda tetapi memiliki lintasan rute yang hampir sama. Menurut SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002, Tingkat tumpang tindih trayek angkutan umum tidak boleh lebih dari 50%.

Parameter Penilaian Kinerja Berdasarkan Segi Pemerintah

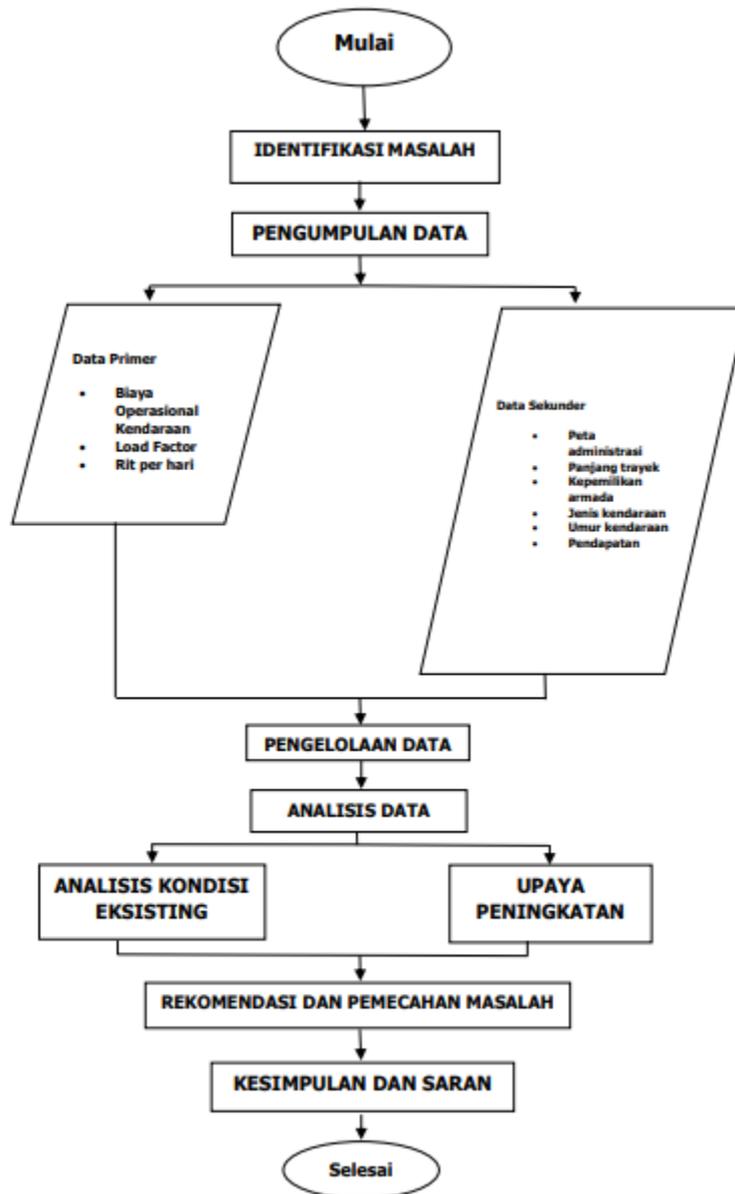
Perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK) adalah hasil dari biaya yang dikeluarkan untuk mengoperasikan kendaraan perhari untuk menghasilkan jasa angkutan. Perhitungan biaya operasional terbagi menjadi biaya langsung dan biaya tidak langsung. Dasar perhitungan biaya operasional kendaraan ini adalah Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Untuk memudahkan melakukan perhitungan analisis biaya operasional kendaraan, maka perlu dilakukan pengelompokan komponen-komponen biaya operasional kendaraan. Pendapatan operator adalah semua pendapatan yang diperoleh dalam mengoperasikan angkutan umum kepada pengguna. Pendapatan operator dihitung berdasarkan dari jumlah penumpang yang diangkut, jumlah rit per hari dan besarnya tarif. Keuntungan dan kerugian operator dapat dihitung berdasarkan selisih pendapatan operator per hari dengan biaya operasi kendaraan per hari.

Parameter Penilaian Kinerja Berdasarkan Segi Pemerintah

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat (SK Dirjen Nomor 687 Tahun 2002) bahwasanya di dalam menghitung load faktor standar keuntungan yang diberikan kepada operator adalah maksimum sebesar 10% dari biaya yang dikeluarkan, sehingga dengan Tingkat keuntungan tersebut operator masih dapat mempertahankan kelangsungan hidupnya. Menghitung kebutuhan armada yang sesuai dengan cara membandingkan rata-rata faktor muat pendapatan dengan faktor muat standar, kemudian dikalikan dengan jumlah kendaraan yang beroperasi. Untuk melakukan rasionalisasi jumlah armada, jumlah armada operasi eksisting dan juga jumlah armada rencana memiliki perbedaan jumlah perolehan rit per harinya. Hal ini disebabkan oleh perbedaan faktor muat eksisting dan juga faktor muat optimal pada kendaraan. Dengan adanya perubahan jumlah armada dan juga perolehan rit per hari menjadikan pendapatan operator menjadi berubah. Keuntungan dan kerugian setelah rasionalisasi didapatkan dari pendapatan setelah rasionalisasi dikurangi biaya operasional kendaraan.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan berdasarkan metodologi penelitian tahap awal yaitu identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data baik data sekunder dan data primer, pengolahan dan analisis data, dalam menganalisis data pada penelitian ini dilakukan analisis kinerja pelayanan segi penumpang, segi pemerintah, dan segi operator dan penetapan BOK angkutan pedesaan menggunakan acuan SK Dirjen No.687/AJ.206/DRJD/2002. Kemudian penyusunan alternatif pemecahan masalah, serta membuat rekomendasi pemecahan masalah berupa peningkatan fasilitas sarana angkutan, melakukan sistem operasi rolling. Kemudian dapat diambil kesimpulan dan saran yang sesuai dengan kondisi pada Angkutan Pedesaan di Kabupaten Madiun. Berikut ini merupakan Diagram alir penelitian dapat dilihat pada **Gambar 1**.



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan dari Segi Penumpang

Analisis kinerja pelayanan dari segi penumpang untuk lebih jelasnya, kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun pada kondisi saat ini dapat dilihat pada **Tabel 1**.

Tabel 1. Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan dari Segi Penumpang di Kabupaten Madiun

Kode Trayek	Waktu Tempuh	Waktu Sirkulasi	Waktu Antara	Frekuensi (jam)	Faktor Muat	Kecepatan Perjalanan (km/jam)	Tingkat Perpindahan
Caruban-Bok Malang	39:45	01:45:45	01:34:18	1	15%	33	0%
Dolopo-Ngebel	26:18	01:36:42	42:04	1	17%	32	0%

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Berdasarkan **Tabel 1** dapat diketahui bahwa kinerja pelayanan angkutan pedesaan dari segi penumpang terdapat beberapa indikator yang tidak memenuhi yaitu waktu antara dan faktor muat.

Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan dari Segi Pemerintah

Analisis kinerja pelayanan dari segi pemerintah untuk lebih jelasnya, kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun pada kondisi saat ini dapat dilihat pada **Tabel 2**.

Tabel 2. Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan dari Segi Pemerintah di Kabupaten Madiun

Kode Trayek	Tingkat Operasi Kendaraan	Umur Kendaraan Rata-rata	Jarak Tempuh	RIT/Hari
Caruban-Bok Malang	100%	28	36,4	1
Dolopo-Ngebel	500%	29	165,2	1

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Berdasarkan **Tabel 2** dapat diketahui bahwa kinerja pelayanan angkutan pedesaan dari segi pemerintah terdapat indikator yang tidak memenuhi yaitu umur kendaraan rata-rata.

Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan dari Segi Operator

Analisis kinerja pelayanan dari segi operator untuk lebih jelasnya, kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun pada kondisi saat ini dapat dilihat pada **Tabel 3**.

Tabel 3. Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan dari Segi Operator di Kabupaten Madiun

Kode Trayek	BOK Kend/Hari (Rp)	Pendapatan Operator	Rasio Pendapatan	Untung dan Rugi per hari (Rp)
Caruban-Bok Malang	Rp74.622	Rp32.000	0,4	-Rp42.622
Dolopo-Ngebel	Rp120.073	Rp70.000	0,5	-Rp50.073

Sumber: Hasil Analisis, 2024

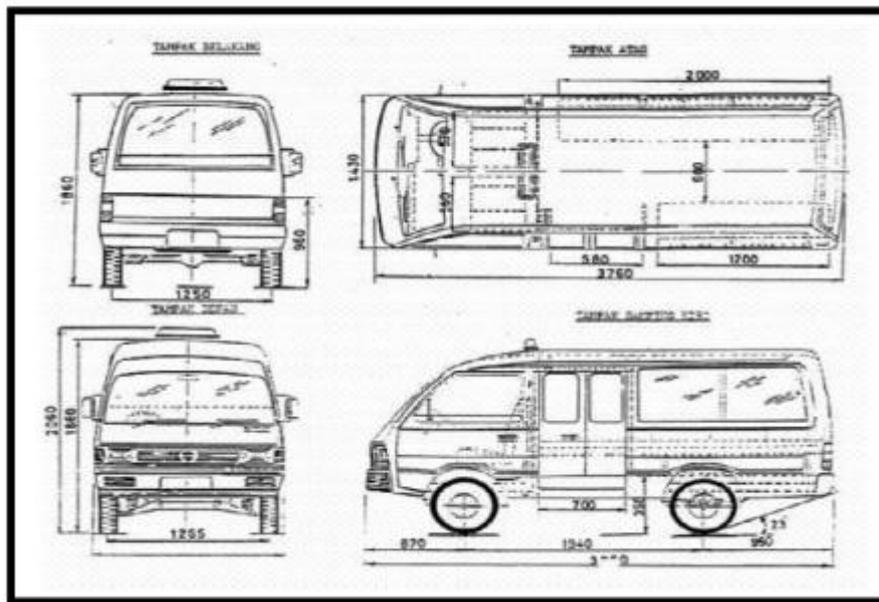
Pemecahan Masalah

Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun, terdapat beberapa parameter kinerja pelayanan angkutan pedesaan yang memiliki kinerja pelayanan di bawah standar minimal yang sudah ditetapkan, hal ini terjadi dikarenakan ketidakseimbangan jumlah armada yang beroperasi dengan jumlah permintaan penumpang, sehingga menyebabkan tingkat faktor muat (load factor) angkutan pedesaan menjadi rendah yang berdampak kepada operator mengalami kerugian karena pendapatannya tidak melebihi dari biaya operasional

kendaraan per harinya. Berdasarkan hal tersebut, maka perlu dilakukan upaya peningkatan kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun:

1. Jenis Armada Rasionalisasi

Upaya peningkatan kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun akan dianalisis kebutuhan armada dengan menggunakan mobil penumpang umum (MPU) dengan 12 kapasitas. Kondisi ini disesuaikan dengan kondisi lapangan yang memiliki faktor muat yang rendah dikarenakan masih minimnya permintaan jasa (demand) angkutan pedesaan sehingga jumlah kapasitasnya dikurangi supaya efektif dan efisien dalam melakukan mobilitas di Kabupaten Madiun. Berikut sketsa dari angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 dapat dilihat pada **Gambar 2**.



Sumber: SK Dirjen Hubdat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Gambar 2. Sketsa Angkutan Pedesaan di Kabupaten Madiun

Berikut ini merupakan perbandingan kinerja ruas jalan sebelum dan sesudah usulan 1 di Kawasan Pasar Buniserui Kabupaten Ciamis dapat dilihat pada **Tabel 4**.

2. Analisis Jumlah Kebutuhan Armada

Analisis jumlah kebutuhan armada yang beroperasi bertujuan untuk menentukan jumlah armada optimal yang beroperasi menggunakan load factor BEP dengan cara mengefesiesikan jumlah armada yang beroperasi pada angkutan pedesaan yang dilihat dari keuntungan operator dan pengguna jasa untuk mencapai titik optimal. Untuk menentukan jumlah armada optimal, maka perlu memperhatikan kepentingan dari segi operator dan pengguna jasa dikarenakan semua trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun mempunyai Tingkat load factor yang rendah. Oleh karena itu, untuk mencapai titik pelayanan yang optimal, maka diperlukan pembenahan dari segi operator dan pengguna jasa. Untuk menentukan load factor BEP, batas perolehan keuntungan harus dibatasi. Batasan perolehan keuntungan sebesar 10% (Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Tahun 2002). Pada perhitungan jumlah armada optimal ini sudah menggunakan jenis armada rasionalisasi berkapasitas 12 sehingga load factor kondisi eksisting mengalami perubahan mengikuti kapasitas dari armada rasionalisasi.

Tabel 4. Load Factor Break Even Point

Kode Trayek	Pendapatan Per hari (Rp)	BOK per hari (Rp)	BOK + 10% (Rp)	LF (%)	LF BEP (%)
Caruban-Bok Malang	Rp32.000	Rp74.622	Rp164.168	15%	38%
Dolopo-Ngebel	Rp71.000	Rp120.073	Rp132.080	17%	32%

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Setelah didapat hasil load factor BEP, selanjutnya menghitung jumlah armada usulan yang optimal berdasarkan load factor BEP yang sudah ditemukan. Kemudian untuk hasil perhitungan jumlah armada optimal dapat dilihat pada **Tabel 5**.

Tabel 5. Jumlah Armada Optimal

Kode Trayek	LF (%)	LF BEP (%)	KO (Unit)	KT (Unit)	Kurang
Caruban-Bok Malang	15%	38%	1	1	0
Dolopo-Ngebel	17%	32%	5	3	2

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Dari hasil analisis di atas, didapatkan hasil data jumlah armada yang optimal untuk beroperasi setiap hari nya. Trayek Dolopo – Ngebel mengalami pengurangan jumlah armada untuk beroperasi per harinya.

3. Waktu Perjalanan Setelah Rasionalisasi

Tabel 6 Waktu Perjalanan Setelah Rasionalisasi

Kode Trayek	Waktu Tempuh (Menit)	Waktu Sirkulasi (Jam)	Waktu Antara (Jam)
Caruban-Bok Malang	00:27	01:03	00:52
Dolopo-Ngebel	00:18	00:41	01:01

Sumber: Hasil Analisis, 2024

4. Frekuensi Rasionalisasi

Tabel 6. Kebutuhan Lebar Fasilitas Pejalan Kaki Menyusuri

Kode Trayek	Frekuensi Rata-rata
Caruban-Bok Malang	1
Dolopo-Ngebel	1

Sumber: Hasil Analisis, 2024

5. RIT Setelah Rasionalisasi

Tabel 8 RIT Setelah Rasionalisasi

Kode Trayek	RIT (rencana)
Caruban-Bok Malang	1
Dolopo-Ngebel	2

Sumber: Hasil Analisis, 2024

6. BOK Setelah Rasionalisasi

Tabel 9 BOK Setelah Rasionalisasi

Kode Trayek	RIT (rencana)	BOK Kendaraan/Hari (Rp)
Caruban-Bok Malang	1	Rp74.622
Dolopo-Ngebel	2	Rp200.157

Sumber: Hasil Analisis, 2024

7. Pendapatan Operator Setelah Rasionalisasi

Tabel 10 Pendapatan Operator Setelah Rasionalisasi

Kode Trayek	Armada beroperasi	Pendapatan perhari per trayek	Pendapatan perhari per armada
Caruban-Bok Malang	1	Rp88.000	Rp88.000
Dolopo-Ngebel	3	Rp798.000	Rp266.000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

8. Analisis Untung dan Rugi Setelah Rasionalisasi

Tabel 11 Untung Rugi Setelah Rasionalisasi

Kode Trayek	Armada beroperasi	Pendapatan perhari per armada	BOK per hari	Analisis Untung Rugi
Caruban-Bok Malang	1	Rp88.000	Rp74.622	Rp13.378
Dolopo-Ngebel	3	Rp266.000	Rp200.157	Rp65.843

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Rekomendasi Pemecahan Masalah

1. Peningkatan Fasilitas Sarana Angkutan

Karena kondisi fisik angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun yang sudah tidak memadai dapat mengakibatkan masalah terkait keselamatan dan keamanan juga kenyamanan penumpang, oleh karena itu diperlukan kebijakan dari pemerintah Kabupaten Madiun bagi pengusaha atau operator untuk dapat meningkatkan fasilitas sarana Angkutan Pedesaan di Kabupaten Madiun sesuai dengan SPM sarana Angkutan Umum.

2. Peningkatan Fasilitas Sarana Angkutan

Rekomendasi pemecahan masalah angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun yang selanjutnya adalah menggunakan sistem operasi secara rolling kepada trayek yang mengalami pengurangan jumlah operasi yaitu pada trayek Dolopo – Ngebel. Tujuan dari pengoperasian sistem rolling ini agar tidak terjadi pengurangan armada sehingga tidak merugikan beberapa pihak. Sistem rolling dilakukan dengan melakukan pengurangan jumlah kendaraan yang beroperasi dari ketersediaan kendaraan yang ada dalam 1 hari. Contohnya pada trayek Dolopo – Ngebel dengan jumlah armada yang dibutuhkan berdasarkan load factor BEP adalah 3 unit armada, sedangkan jumlah armada yang beroperasi di lapangan berjumlah 5 armada maka jumlah armada maksimal yang beroperasi dalam 1 hari sebanyak 3 armada sedangkan 2 armada lainnya dioperasikan pada keesokan harinya dengan 1 armada secara berurutan, sehingga tidak ada pihak yang dirugikan.

Tabel 12 Penjadwalan Operasi Trayek Dolopo-Ngebel

Terminal	ARMADA					
	1	2	3	1	2	3
Pasar Dolopo	05:00	06:01	07:02	08:03	09:04	10:05
Pasar Ngebel	05:18	06:19	07:20	08:21	09:22	10:23
Pasar Ngebel	05:20	06:21	07:22	08:23	09:24	10:25
Pasar Dolopo	05:38	06:39	07:40	08:41	09:42	10:43

Sumber: Hasil Analisis, 2024

KESIMPULAN

Kabupaten Madiun saat ini hanya memiliki 2 trayek angkutan pedesaan dengan 1 armada pada trayek Caruban-Bok Malang yang sudah berumur 28 tahun, 5 armada yang masih beroperasi pada trayek Dolopo-Ngebel dengan umur rata-rata kendaraan 29 tahun. Kabupaten Madiun juga memiliki 1 Terminal Tipe B yang saat ini masih berfungsi namun pengoperasiannya sangat kurang, serta 1 Terminal Tipe C yang sekarang sudah tidak beroperasi lagi. Permasalahan yang dialami masyarakat terhadap angkutan umum adalah waktu tunggu yang lama, tingkat kenyamanan rendah karena kondisi kendaraan yang sudah relatif tua, dan permasalahan juga terjadi pada operator yang mengalami kerugian karena pendapatan rata-rata per hari tidak lebih besar dari biaya operasional kendaraan.

Setelah dilakukan analisis terhadap kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Madiun, load factor yang didapat pada kedua trayek tersebut tidak lebih besar dari 30%, headway pada trayek Caruban-Bok Malang yaitu 1 jam 34 menit dan trayek Dolopo-Ngebel 42 menit 4 detik, frekuensi rata-rata tiap kendaraan hanya 1 dan operator mengalami kerugian yang cukup besar. Upaya penanganan yang dilakukan adalah dengan cara melakukan rasionalisasi, setelah dilakukan rasionalisasi faktor muat meningkat sehingga pendapatan operator juga meningkat dan mendapatkan keuntungan.

Setelah melakukan Upaya peningkatan kinerja pelayanan dengan menggunakan jumlah armada angkutan pedesaan yang optimal beroperasi di Kabupaten Madiun, terjadi pengurangan jumlah armada yang beroperasi pada trayek Dolopo – Ngebel sebanyak 2 kendaraan. Rekomendasi rencana pengoperasian yang akan dilakukan pada trayek Dolopo – Ngebel adalah menggunakan sistem operasi secara rolling/bergiliran agar semua armada dapat beroperasi sesuai kebutuhan tanpa harus melakukan pengurangan armada. Serta peningkatan fasilitas sarana yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum guna meningkatkan minat masyarakat terhadap angkutan pedesaan.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Madiun dan organisasi perangkat daerah yang telah membantu dalam proses pengumpulan data penelitian ini, serta pihak-pihak yang telah membantu dalam melakukan penelitian sehingga penelitian dapat terwujud. Penelitian ini juga didukung oleh Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Bekasi, Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Republik Indonesia. 2009. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2013. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2002. Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- Adilla Faizah, Sabrina Handayani, MT, Yuanda Patria Tama, MT, 2022. "Evaluasi Kinerja Kepengusahaan Angkutan Perkotaan di Kota Salatiga". Bekasi. Sekolah Tinggi Transportasi Darat-STTD.
- Adris. A. Putra. 2013. "Analisis Keseimbangan Jumlah Armada Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Penumpang". Kendari. Universitas Haluoleo.
- Juang Akbardin. 2005. "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Penumpang Wilayah Pesisir Pantai Morodemak". Semarang. Universitas Diponegoro.