PENINGKATAN KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN PERKOTAAN TRAYEK 1-7 KOTA PALEMBANG

IMPROVING THE PERFORMANCE OF CITY TRANSPORT SERVICES ON ROUTES 1-7 IN PALEMBANG CITY

Qatrunnada Aino[1*], Drs. Wijianto, M.Si [2], Adithya Prayoga S.Si.T, M.T. [3]

[1] Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
[2] Dosen Program Studi Sarjana Terapan Trasnportasi Darat
Politeknik Trasnportasi Darat Indonesia-STTD
[3] Dosen Program Studi Sarjana Terapan Trasnportasi Darat Politeknik
Trasnportasi Darat Indonesia - STTD
Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi Jawa Barat 17520, Indonesia

qatrunnadaaino@gmail.com

ABSTRACT

The type of urban transportation in Palembang City is based on public passenger cars (PPC). Based on the existing conditions related to urban transportation services in Palembang City, low public interest was influenced by service performance such as headways which were still far below standard, long waiting times, and scheduling which was still irregular. This caused people to continue to use private vehicles compared to urban transportation. Due to the poor service system, operators as providers of public transport services earned very low income. This research aimed to obtain the results of an analysis of determining the number of fleets in accordance with the number of requests for urban transportation services in Palembang City, which the results of this research indicated that the existing conditions of service performance in Palembang City were still not optimal and to carry out a tariff evaluation to find out the tariffs based on the operator's side, from in terms of service users by using the calculation of Ability To Pay (ATP) and Willingness To Pay (WTP). After carrying out calculations from BOK, ATP, and WTP, the ideal tariff would be obtained by averaging the 3 (three) types of existing tariffs, as well as becoming a recommendation for making a tariff decree for the local regulator. By improving the performance of urban transportation services according to minimum service standards, the use of public transportation mode choices in Palembang City could be increased.

***Keywords**: Urban Transportation, Service Performance, Tarif, BOK, ATP, WTP.*

ABSTRAK

Jenis angkutan perkotaan yang ada di Kota Palembang yaitu berbasis mobil penumpang umum (MPU). Melihat kondisi eksisting terkait pelayanan angkutan perkotaan di Kota Palembang, minat masyarakat yang rendah dipengaruhi oleh kinerja pelayanannya seperti headway yang masih jauh dibawah standar, waktu tunggu yang lama, serta penjadwalan yang masih belum teratur. Hal ini menyebabkan masyarakat tetap menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan angkutan perkotaan. Karena buruknya sistem pelayanan tersebut operator selaku penyedia jasa angkutan umum memperoleh pendapatan yang sangat rendah. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan hasil analisis penentuan jumlah armada yang sesuai dengan jumlah permintaan pelayanan angkutan perkotaan di Kota Palembang yang dimana hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kondisi eksisting kinerja pelayanan di Kota Palembang masih belum optimal serta melakukan evaluasi tarif untuk mengetahui tarif berdasarkan sisi operator, dari segi

pengguna jasa menggunakan perhitungan Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP). Setelah melakukan perhitungan dari BOK, ATP, dan WTP akan didapatkan tarif ideal dengan merata-ratakan ke 3 (tiga) macam tarif yang ada, serta menjadi rekomendasi untuk pembuatan SK tarif bagi pihak regulator setempat. Dengan dilakukannya peningkatan kinerja pelayanan angkutan perkotaan sesuai standar pelayanan minimal, dapat meningkatkan penggunaan pemilihan moda angkutan umum di Kota Palembang.
Kata kunci: Angkutan Perkotaan, Kinerja Pelayanan, Tarif, BOK, ATP, WTP.

PENDAHULUAN

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Tujuan keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, nyaman, murah dan cepat (Wakari et al., 2019). Kota Palembang adalah sebuah kota yang terletak di bagian Provinsi Sumatera Selatan. Luas wilayah Kota Palembang yakni 400,61 KM2 Km^2 terdiri dari 18 kecamatan 107 desa/kelurahan dengan jumlah penduduk sebanyak 1,7 juta orang pada tahun 2023. Kota Palembang yang dilalui oleh sungai musi memiliki lebar alur sungai mencapai lebih dari 1200 m dan kota ini disebut "Venesia dari Timur" karena lebih dari 100 sungai dan anak sungai mengalir di dalam kota ini. Menurut Perwali Kota Palembang Nomor 85 Tahun 2022 Tentang Tarif Angkutan Penumpang Umum, dijelaskan bahwa tarif yang diberlakukan bagi penumpang umum sebesar Rp.5000,00 sedangkan bagi pelajar Rp.3000,00, Tetapi pada kondisi eksisting banyak masyarakat yang membayar kurang dari SK yang ditetapkan. Selaras dengan survei *Ability to Pay* (ATP) dan *Wilingness to Pay* (WTP) didapatkan hasil bahwa kemauan masyarakat membayar tarif yang telah tersedia jauh dibawah SK yang ditetapkan oleh pemerintah Kota Palembang. Sehingga perlunya kajian lebih lanjut pada tarif angkutan perkotaan yang tersedia di Kota Palembang. Berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 untuk *headway* dengan standar 5 – 10 menit, *lay over time* 5 – 10 menit serta sistem penjadwalan angkutan perkotaan yang belum teratur, permasalahan lain pada segi operator angkutan perkotaan yang terdapat pada wilayah administrasi Kota Palembang *load factor* tertinggi dengan persentasenya hanya 25%, jelas tidak memenuhi cakupan standar yang ditetapkan yaitu sebesar 70%, dari segi pemerintah kondisi yang paling memperhatikan yaitu umur kendaraan yang beroperasi di Kota Palembang sudah sangat tua yaitu berumur diatas 20 tahun, hal ini tidak sesuai dengan standar bank dunia yang dijelaskan bahwa umur kendaraan seharusnya tidak lebih dari 5 tahun untuk angkutan perkotaan. Hal ini menyebabkan angkutan perkotaan di Kota Palembang bukan menjadi pilihan utama masyarakat untuk melakukan kegiatannya, karena buruknya sistem pelayanan tersebut sangat berpengaruh kepada operator selaku penyedia jasa angkutan umum memperoleh keuntungan yang sangat rendah.

TINJAUAN PUSTAKA

Transportasi

Transportasi merupakan kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari tempat asal ke tujuan. Kegiatan tersebut dibagi menjadi tiga hal yaitu adanya muatan angkut,kendaraan sebagai alat angkut, dan adanya jalan sebagai alat penghubung. Transportasi juga sebagai dasar dalam pembangunan ekonomi danperkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi (Amir & Rahman, 2020).

Angkutan Umum

Angkutan umum merupakan sarana yang dibutuhkan guna mendukung aktivitas dan mobilitas sebagian besar masyarakat, bagaimanapun majunya suatu perkotaan pasti akan tetap membutuhkan angkutan umum (Nugraha, 2020).

Angkutan Perkotaan

Angkutan Perkotaan merupakan salah satu sarana transportasi darat dan merupakan bagian dari angkutan umum. Angkutan perkotaan adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibu kota kabupaten, dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (Sibuea, 2019). Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002) menyebutkan bahwa angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota dengan menggunakan mobil bus dan/ataumobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 (Indonesia, 2013) Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

Sarana Angkutan

Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 menyebutkan bahwa sarana atau armada adalah asset berupa kendaraanmonil bus/MPU yang merupakan tanggung jawab perusahaan, baik yang dalam keadaan siap guna dalam konservasi. Sarana angkutan merupakan moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat untuk melakukan kegiatan sehari-hari baik perpindahan orang maupun barang. (Aditomo Mahardika Putra, 2021).

Pelayanan

Pelayanan merupakan sebuah kualitas dan kuantitas terhadap suatu jasa yang diberikan oleh layanantransportasi berupa keamanan, waktu perjalanan, frekuensi, dan biaya perjalanan kepada para pengguna jasanya (Rahayu et al., 2021).

Kinerja Operasional Angkutan Umum

Dalam operasional angkutan umum akan berkaitan dengan kinerja yang diberikan kepada pengguna jasa angkutan. Dalam menilai kinerja operasional angkutan umum terdapat beberapa indikator, meliputi:

1. Panjang trayek

   Panjang trayek adalah panjang dari lintasan angkutan umum dari titik awal ke titik akhir dalam satuan kilometer (Km).
2. *Round Trip Time* (RTT)

   Round Trip Time yaitu waktu yang diperlukan armada untuk perjalanan dari titik asal ke titik akhir dan kembali lagi ke titik asal.
3. Kecepatan Operasi

   Kecepatan operasi merupakan kecepatan yang dicapai dari titik awal keberangkatan menuju titik akhir.
4. Waktu Antar Kendaraan

   Waktu antar kendaraan atau Headway ialah jarak waktu keberangkatan atau kedatangan antar armada atau kendaraan angkutan umum pada titik tertentu
5. Frekuensi

   Frekuensi merupakan jumlah keberangkatan atau kedatangan armada atau kendaraan angkutan umum yang melewati suatu titik tertentu dalam periode waktu tertentu.
6. Faktor Muat

   Faktor muat atau load faktor adalah perbandingan antaran penumpang yang diangkut dengan kapasitas kendaraan, dengan satuan persen.

Tarif

Tarif merupakan suatu harga yang diberikan pada pengguna jasa angkutan umum dari awal sampai akhir perjalanan.

Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) terdiri dari biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap merupakan biaya yang dikeluarkan secara tetap tanpa dipengaruhi oleh volume produksi, biaya tetap dikategorikan biaya modal kendaraan (BM), biaya penyusutan, biaya perijinan dan administrasi (BPA), dan biaya asuransi (BA). Sedangkan Biaya tidak tetap ialah biaya yang digunakan saat kendaraan sedang beroperasi, Komponen biaya ini meliputi Biaya Bahan Bakar (BBM), Biaya Pemakaian Ban (OB), Biaya Perawatan dan Perbaikan Kendaraan (PP), Biaya Pendapatan Sopir (PS), Biaya Retribusi Terminal (BR).

ATP (*Ability to Pay*)

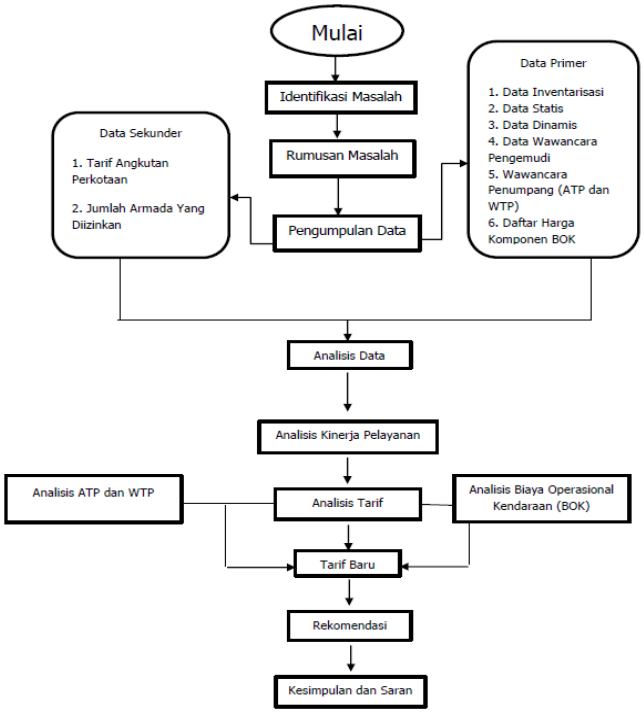
Ability to Pay merupakan kemampuan pengguna untuk membayar jasa pelayanan angkutan yang diterima berdasarkan pendapatan yang dikatakanideal (Tamin et al., 1999).

WTP (*Willingness to Pay*)

Willingness to Pay merupakan kesediaan pengguna mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diperoleh (Tamin et al., 1999).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan berdasarkan metodologi penelitian tahap awal yaitu identifikasi permasalahan, pengumpulan data baik data primer dan data sekunder, tahap analisis data atau pengolahan data, dalam menganalisis data pada penelitian ini dilakukan dengan menganalisis kinerja pelayanan angkutan perkotaan, menganalisis kebutuhan jumlah armada, menganalisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK), dan analisis tarif, kemudian keluaran (*Output),* pada penelitian ini merupakan hasil dari pengolahan data yang akan direkomendasikan untuk memecahkan identifikasi masalah yang diangkat di wilayah studi, meliputi upaya dalam peningkatan kinerja pelayanan angkutan umum, melakukan analisis pada jumlah kebutuhan armada yang dibutuhkan, mengevaluasi perhitungan tarif terhadap Biaya Operasional Kendaraan dan tarif yang dilihat dari sisi berdasarkan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP), serta Usulan tarif berdasarkan besaran tarif yang akan diberlakukan pada Angkutan Perkotaan di Kota Palembang, selanjutnya dapat diambil kesimpulan dan saran yang sesuai.



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Peningkatan Kinerja Pelayanan Angkutan Perkotaan

1. Usulan Kinerja Pelayanan Kota Palembang

Frekuensi usulan pada angkutan perkotaan di Kota Palembang, bahwa frekuensi mempengaruhi waktu tunggu rata-rata penumpang, pada umumnya penumpang sangat menyukai apabila frekuensi tinggi, sehingga penumpang tidak menunggu lama. Frekuensi kendaraan yang tinggi pada jam sibuk dan jam tidak sibuk terdapat pada trayek Plaju Ampera dan frekuensi kendaraan yang rendah pada jam sibuk dan tidak sibuk terdapat pada trayek Sekip Ampera. *Headway* usulan pada angkutan perkotaan, yakni untuk waktu antara pada jam sibuk waktu tertinggi terdapat pada trayek Sekip Ampera, *headway* terendah pada jam sibuk terdapat pada trayek Sekip Ampera. Kemudian Waktu tunggu tertinggi pada jam sibuk dan waktu tunggu tertinggi pada jam tidak sibuk terdapat pada trayek Sekip Ampera.

2. Kinerja Pelayanan Eksisting dengan Kinerja Pelayanan Usulan

Setelah dilakukan beberapa usulan kinerja pelayanan maka akan dilakukan perbandingan terhadap kinerja kondisi eksisting dengan kondisi usulan. Kinerja angkutan umum dapat dibandingan dengan kondisi trayek eksisting, dimana indikator yang dapat dinilai antara lain jumlah armada, frekuensi, *headway*, waktu tunggu,rit serta faktor muat.

Tabel 1. Perbandingan Frekuensi Eksisting dan Usulan

Trayek	Frekuensi Eksisting		Frekuensi Usulan	
	On Peak	Off Peak	On Peak	Off Peak
Karya Jaya Ampera	6	3	9	5
Plaju Ampera	8	3	12	6
Perumnas Ampera	8	4	10	5
Lemabang Sei Lais	5	3	8	5
KM 5 Ampera	7	3	9	6
Talang Betutu Way Hitam	5	3	7	5
Sekip Ampera	3	2	5	3

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Dari **Tabel 1** bahwa kinerja pelayanan setelah usulan mengalami perubahan dari kondisi eksisting. Kondisi ini berarti frekuensi setelah usulan mengalami peningkatan dari pada sebelumnya. Kemudian untuk perbandingan kinerja pelayanan angkutan perkotaan pada trayek eksisting dan usulan pada analisis *headway* dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 2. Perbandingan Headway Eksiting dan Usulan

Trayek	Headway Eksisting		Headway Usulan	
	On Peak	Off Peak	On Peak	Off Peak
Karya Jaya Ampera	00:11:45	00:15:40	00:07:12	00:12:00
Plaju Ampera	00:09:00	00:10:45	00:07:45	00:10:00
Perumnas Ampera	00:10:40	00:11:12	00:08:00	00:12:00
Lemabang Sei Lais	00:11:51	00:16:28	00:08:00	00:12:00
KM 5 Ampera	00:11:29	00:18:43	00:07:23	00:10:00
Talang Betutu Way Hitam	00:15:05	00:15:05	00:09:07	00:12:00
Sekip Ampera	00:18:25	00:19:00	00:12:00	00:20:00

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Dari **Tabel 2** bahwa *headway* setelah usulan mengalami perubahan dari kondisi eksisting. Sehingga waktu tunggu angkutan perkotaan lebih singkat dari pada waktu tunggu sebelumnya. Lalu untuk perbandingan waktu tunggu dan load faktor eksisting dan usulan dapat dilihat pada **Tabel 3** dan **Tabel 4.**

Tabel 3. Perbandingan Waktu Tunggu Eksisting dan Usulan

Trayek	Waktu Tunggu Eksisting		Waktu Tunggu Usulan	
	On Peak	Off Peak	On Peak	Off Peak
Karya Jaya Ampera	00:06:08	00:11:00	00:03:36	00:06:00
Plaju Ampera	00:05:05	00:06:38	00:03:53	00:05:00
Perumnas Ampera	00:06:55	00:07:30	00:04:00	00:06:00
Lemabang Sei Lais	00:07:09	00:09:26	00:04:00	00:06:00
KM 5 Ampera	00:12:34	00:15:09	00:03:42	00:05:00
Talang Betutu Way Hitam	00:05:30	00:06:22	00:04:34	00:06:00
Sekip Ampera	00:06:30	00:11:09	00:06:00	00:10:00

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Tabel 4. Perbandingan *Load Factor* Eksisting dan Usulan

Trayek	Load Factor Eksisting	Load Factor Usulan
Karya Jaya Ampera	21%	70%
Plaju Ampera	20%	70%
Perumnas Ampera	22%	70%
Lemabang Sei Lais	22%	70%
KM 5 Ampera	22%	70%
Talang Betutu Way Hitam	25%	70%
Sekip Ampera	11%	70%

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Dari **Tabel 4** dengan mengacu pada Peraturan Menteri No 98 Tahun 2013 bahwasannya faktor muat yang menjadi standar adalah sebesar 70% dari kapasitas angkutan umum. Dari data diatas dapat diketahui faktor muat angkutan perkotaan di Kota Palembang terlihat sangat kecil dibandingan dengan Standar Bank Dunia yang ada.

Tabel 5. Perbandingan Rit Eksisting dan Usulan

Trayek	Rit Eksisting	Rit Usulan
Karya Jaya Ampera	5	19
Plaju Ampera	6	20
Perumnas Ampera	5	20
Lemabang Sei Lais	5	28
KM 5 Ampera	5	28
Talang Betutu Way Hitam	5	15
Sekip Ampera	4	15

Sumber: Hasil Analisis 2024

Dari **Tabel 5** bahwa *rit* setelah usulan mengalami perubahan dari kondisi eksisting. Ini menunjukan bahwa *rit* angkutan perkotaan lebih meningkat, sehingga hal ini dapat memberikan keuntungan bagi operator.

3. Penentuan Jumlah Armada

Analisis jumlah armada yang beroperasi bertujuan untuk menambah atau mengurangi jumlah kendaraan yang beroperasi pada angkutan perkotaan dapat dilihat dari keuntungan operator dan pengguna jasa agar mencapai titik optimal. Maka berdasarkan perhitungan didapatkan hasil analisis sebagai berikut:

Tabel 6. Jumlah Perhitungan Armada Optimal

Trayek	LF	LFbe	KO	KT	Pengurangan/ Penambahan Armada
Karya Jaya Ampera	70%	70%	25	25	0
Plaju Ampera	70%	54%	25	32	7
Perumnas Ampera	70%	82%	20	17	-3
Lemabang Sei Lais	70%	69%	15	15	0
KM 5 Ampera	70%	57%	15	18	3
Talang Betutu Way Hitam	70%	81%	10	9	-1
Sekip Ampera	70%	96%	15	11	-4

Sumber: Hasil Analisis 2024

Berdasarkan hasil perhitungan jumlah armada optimal di atas dapat dilihat bahwa semua trayek angkutan perkotaan mengalami pengurangan dan penambahan dengan tujuan agar operator angkutan perkotaan mendapat keuntungan minimal 10% dengan tujuan agar mencapai load factor yang optimal.

Analisi Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) ini merupakan pengeluaran yang harus dikeluarkan oleh pengusaha angkutan untuk pemeliharaan kendaraan dan biaya pengoperasian angkutan itu sendiri. Dalam melakukan perhitungan besarnya biaya operasi kendaraan terdapat komponen komponen yang harus diperhitungkan. Biaya operasional kendaraan ini, dapat dibedakan menjadi biaya langsung yakni biaya yang dikeluarkan pada saat kendaraan dioperasikan di jalan, serta biaya tidak langsung yakni biaya yang secara tidak langsung dikeluarkan walaupun kendaraannya tidak beroperasi. Dalam perhitungan BOK ini menggunakan standar dari SK Dirjen No 792 Tahun 2021.

Dalam pengoperasiannya 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. Berikut ini adalah komponen-komponen biaya yang digunakan dalam menghitung biaya operasi kendaraan dapat dilihat pada **Tabel 7.**

Dari **Tabel 7** ini merupakan daftar harga yang akan digunakan untuk perhitungan biaya operasi kendaraan pada angkutan perkotaan di Kota Palembang.

Tabel 7. Harga Komponen Biaya Operasional Kendaraan

NO.	JENIS KOMPONEN	SATUAN	HARGA
1	Biaya Kendaraan	unit	Rp 100.000.000,00
1	BBM (Pertalite)	Liter	Rp 10.000,00
2	Ban	Buah	Rp 400.000,00
3	Oli Mesin	Liter	Rp 45.000,00
4	Oli Gardan	Liter	Rp 35.000,00
5	Oli Transmisi	Liter	Rp 25.000,00
6	Kampas Rem	Buah	Rp 55.000,00
7	Gemuk	Kg	Rp 45.000,00
8	Minyak Rem	Liter	Rp 55.000,00
9	Filter BBM	Buah	Rp 40.000,00
10	Filter oli	Buah	Rp 35.000,00
11	Filter Udara	Buah	Rp 35.000,00
12	Retribusi	Kali	Rp -
13	Biaya STNK	Tahun	Rp 500.000,00
14	KIR	kali	Rp -
15	Izin Usaha	kali	Rp -
16	Izin Trayek	kali	Rp -

Sumber: Hasil Analisis 2024

Analisis Penentuan Tarif Berdasarkan BOK, ATP, WTP

Perhitungan kebijakan tarif dapat didasarkan pada hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Penentuan tarif berdasarkan BOK adalah perkalian antara biaya penumpang per km dengan panjang rute. Tarif ditentukan dengan rumus (BOK per km + (10% x BOK per km))/(faktor muat x kapasitas). Hal ini berarti dalam tarif tersebut sudah diperhitungkan keuntungan bagi operator sebesar 10%. Tarif diasumsikan menggunakan tarif jarak, yaitu berdasarkan rupiah/km tempuh dengan faktor muat 70%. Hasil dari perhitungan tarif berdasarkan dari sisi operator dan user,maka didapatkan hasil analisis yang dapat dilihat pada **Tabel 8.**

Tabel 8. Perhitungan Tarif Berdasarkan Dari Sisi Operator Dan User

Trayek	Tarif Eksisting	Tarif Sisi Operator	Tarif Berdasarkan User	
		BOK	ATP	WTP
Karya Jaya Ampera	Rp. 5.000	Rp. 5.306	Rp. 6.987	Rp. 5.801
Plaju Ampera	Rp. 5.000	Rp. 4.517	Rp. 5.687	Rp. 5.021
Perumnas Ampera	Rp. 5.000	Rp. 5.190	Rp. 6.693	Rp. 5.243
Lemabang Sei Lais	Rp. 5.000	Rp. 4.367	Rp. 6.241	Rp. 4.599
KM 5 Ampera	Rp. 5.000	Rp. 4.344	Rp. 4.640	Rp. 4.368
Talang Betutu Way Hitam	Rp. 5.000	Rp. 5.595	Rp. 5.672	Rp. 5.639
Sekip Ampera	Rp. 5.000	Rp. 4.833	Rp. 6.599	Rp. 5.161

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Maka, dapat dilihat pada **Tabel 8**, bahwa tarif usulan dari trayek Karya Jaya Ampera, Plaju Ampera, Perumnas Ampera, Lemabang Sei Lais, KM 5 Ampera, Talang Betutu Way Hitam, dan Sekip Ampera adalah Rp 5.306,00; Rp 4.517,00; Rp 5.190,00; Rp 4.367,00; Rp 4.344,00; Rp 5.595,00; Rp 4.833,00. Pada hasil analisis dapat diketahui Tarif Biaya Operasional Kendaraan terletak diantara tarif ATP dan WTP. Selain itu nilai ATP lebih besar dari pada nilai WTP itu menunjukan bahwa kebanyakan penumpang adalah kelompok choiced riders yang mana masyarakat dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya mempunyai pilihan. Sehingga untuk meminimalisir permasalahan terkait dengan tarif angkutan Kota Palembang, Pemerintah Kota Palembang memiliki tanggungjawab untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, salah satunya yaitu dengan melakukan Forum lalu Lintas dan Angkutan Jalan guna membahas tentang tarif yang sesuai untuk Angkutan Perkotaan di Kota Palembang dan sudah disepakati oleh pihak operator, regulator, dan User. Pelaksanaan penetapan tarif yang disepakati harus berdasarkan good govermance dimana pihak pemerintah yang bertanggung jawab dan menjunjung tinggi keinginan masyarakat sehingga seluruh lembaga dan aparat yang di bawahnya mampu mengambil keputusan serta memecahkan masalah secara efektif dan efisien. Oleh karena itu keputusan penetapan tarif akan bersifat transparan dan akuntabiliti.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Berdasarkan kondisi eksisting, kinerja pelayanan angkutan perkotaan di Kota Palembang belum beroperasi dengan baik terutama indikator faktor muat yang kurang dari 70%. Hal ini dikarenakan rendahnya tingkat penggunaan angkutan umum di Kota Palembang, Headway dan waktu tunggu yang lama menyebabkan masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi dibanding angkutan umum. Maka diperlukan analisis kinerja usulan untuk meningkatkan kinerja pelayanan angkutan perkotaan.
2. Untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum di Kota Palembang maka dilakukan rasionalisasi jumlah armada maka diperoleh jumlah armada ideal sehingga meningkatkan faktor muat angkutan.
3. Setelah dilakukan rasionalisasi jumlah armada angkutan perkotaan maka kinerja pelayanan angkutan perkotaan di Kota Palembang menjadi lebih baik dari kinerja kepengusahaan di 7 trayek yang mendapatkan keuntungan sangat rendah setelah dilakukan analisis keuntungan meningkat.
4. Dapat diberikan usulan tarif dengan merata-ratakan perhitungan tarif berdasarkan kondisi eksisting, BOK, ATP, WTP, maka tarif ini bisa dijadikan acuan dan usulan kepada pemerintah Kota Palembang untuk membuat Surat Keputusan atau Ketetapan Tarif yang tidak merugikan berbagai pihak regulator, operator, maupun penggunaan jasa. Harga yang diberlakukan untuk Trayek Karya Jaya Ampera sebesar Rp 5.306, Trayek Plaju Ampera Rp 4.517, Trayek Perumnas Ampera Rp 5.190, Trayek Lemabang Sei Lais Rp 4.367, Trayek KM 5 Ampera Rp 4.344, Trayek Way Hitam Talang Betutut Rp 5.595, dan Trayek Sekip Ampera Rp 4.833.

UCAPAN TERIMAKASIH

Kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dan kontribusinya dalam penelitian ini. Terima kasih khusus kami sampaikan kepada Dinas Perhubungan Kota Palembang 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 dilakukan dengan baik.

REFERENSI

_____2009. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembara Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Jakarta.

_____2014. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Lembaran NegaraRepublik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260. Jakarta.

_____2022. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 251 Tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan yang Diperhitungkan Dalam Pemberian Subsidi atau Kompensasi dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum pada Kawasan Strategis Nasional.

_____2019. Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Jakarta : Departemen Perhubungan.

_____2013. PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.

_____2002. Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur, Jakarta : Departemen Perhubungan

_____2022. Peraturan Walikota Palembang Nomor 85 Tahun 2022 Tentang Tarif Angkutan Penumpang Umum

_____2002. Keputusan Walikota Palembang Nomor 56 Tahun 2002 Tentang Rute Trayek Angkutan Penumpang Umum Dan Bus Kota.

Aditomo Mahardika Putra, R. (2021). Perancangan Sistem Aplikasi Trayek Angkutan Umum di Kota Bandar Lampung Berbasis Android. *International Journal of Research Publications*, *83*(1), 1–12.

Amir, M., & Rahman, A. (2020). Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional (Bentor) Di Kota Makassar. Jurnal Mirai Managemnt, 5(1), 313–329.

Nugraha, D. A. (2020). Arahan Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan Di Kota Tanjungpinang. Jurnal Ekonomi Volume 18, Nomor 1 Maret201, 2(1), 41–49.

Panjaitan, S., & Sihombing, A. T. (2022). TANJUNG BALAI DENGAN METODE SURFACE DISTRESS INDEKS (SDI) perubahan yang besar yaitu salah satunya dengan usaha pembangunan dan perbaikan jalan . Hal Dalam proses perbaikan jalan diperlukan Survey Kondisi Jalan , Road Condition System (RCS) sangat mem. 2(1), 25–38.

Pramudyasari, V., & Puji Astutik, H. (2023). Analisis Kemampuan dan Kemauan (Penulis pertama dkk.) | 268 Madani. Jurnal Ilmiah Multidisipline, 1(7), 2986–6340.

Rahayu, T., Qarinur, M., Arfis, A., Razali, M., Sipil, T., Teknik, F., Muhammadiyah, U., & Utara, S. (2021). Kinerja Pelayanan Kereta Api Komuter Krd Sri Lelawangsa Pada Medan – Binjai. 341–347.

Rozaq. (2018). *Analisis Kebutuhan Sistem Informasi*. *5662*(November), 35–45.

Sibuea, D. T. A. (2019). Studi Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Dalam Pemilihan Moda Transportasi. Jurnal Pendidikan Teknik Bangunan Dan Sipil, 5(2), 64–72.

Tamin, O. Z., Rahman, H., Kusumawati, A., Munandar, A. S., & Setiadji, B. H. (1999). Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) di DKI Jakarta. Jurnal Transportasi, 1(2), 121–139.

Tim PKL Kota Palembang. 2023. Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat Kota Palembang Tahun 2023. Bekasi: PTDI-STTD.

Wakari, V. V, A Rogi, O. H., & Makarau, V. H. (2019). Daya Dukung Layanan Angkot Berdasarkan Jarak JangkauanMasyarakat Terhadap Jalur Trayek Di Kota Manado. Jurnal Spasial, 6(3), 554–560.