

**STUDI KINERJA ANGKUTAN UMUM INFORMAL DI PEDESAAN
(Studi Kasus Jalur Klaten - Bendogantungan - Wedi – Bayat - Njarum)
Dewi Handayani ^{1),} Djumari ^{2),} Muhammad Abdusysykur A B ³⁾**

^{1),2)} Pengajar Jurusan Teknik Sipil, Universitas Sebelas Maret,

³⁾ Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil Universitas Sebelas Maret.

Jln. Ir. Sutami 36 A, Surakarta 57126; Telp. 0271-634524

E-mail: Syakur.1825@gmail.com

Abstract

Users of Public transport in the countryside has began to decreased which resulted in lack of employee's income that may aggravate the performance of existing transportation. On route Klaten - Bendogantungan - Wedi – Cawas exist MPU type transport which no longer has official permission to operate but still holding its existence with a fleet that is quite a lot. Formerly they are a yellow plated Transport but then they turned into black plated transport and operating as Paratransit. Although this transport has a small load factor value but it keeps its existence, this means that these transport have something of interest to the community. Therefore, this study aims to know performance of the freight and contrasting with the users perception.

The object of research is MPU type black plated transport with capacity of 12-16 passengers route Klaten - Bendogantungan - Wedi – Cawas . Performance measurement is done by direct measurement survey methods in the field. The measurement parameter is load factor, headway waiting time, travel speed and travel time. Measured perceptions of users was conducted by using questionnaires with scale lickert. The survey was done on holidays and ordinary days.

The result showed load factor = 34%, Headway = 31 minutes, waiting time = 15 minutes, travel time = 57 min, segment travel speed = 32 km / h and travel speed = 27.8 km / h. The user's perception of the performance obtained: Availability of seating is good (value 3.6), passenger waiting time is good (value 3.5), travel time is good (value 3.6), travel speed is good (value 3.6).

Keywords: Rural Transport, Performance, Black Plate, Paratransit, Perception

Abstrak

Angkutan umum di pedesaan mulai berkurang peminatnya yang berakibat pada minimnya penghasilan pengusaha angkutan umum sehingga dapat memperburuk kinerja angkutan yang sudah ada. Pada rute Klaten – Bendogantungan – Wedi – Cawas terdapat angkutan jenis MPU yang sudah tidak lagi memiliki ijin resmi beroperasi akan tetapi masih bertahan keberadaannya dengan jumlah armada yang cukup banyak. Angkutan yang dulu berplat kuning tersebut kemudian berubah menjadi angkutan berplat hitam yang pengoperasiannya bersifat paratransit. Meskipun angkutan ini memiliki nilai *load factor* kecil tapi keberadaannya masih terus bertahan, hal ini berarti bahwa angkutan ini memiliki sesuatu yang diminati oleh masyarakat. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan kinerja angkutan tersebut dan membandingkannya dengan persepsi pengguna.

Penelitian dilakukan terhadap angkutan pedesaan berplat hitam jenis MPU kapasitas 12-16 penumpang rute Klaten – Bendogantungan – Wedi – Cawas. Pengukuran kinerja dilakukan dengan metode survai pengukuran langsung di lapangan. Parameter pengukuran kinerja adalah terhadap *load factor*, *headway*, waktu tunggu penumpang, kecepatan perjalanan, waktu perjalanan. Sedangkan pengukuran persepsi terhadap pengguna dilakukan dengan metode kuisioner dengan skala *lickert*. Survei dilakukan pada hari libur dan hari biasa.

Hasil penelitian didapatkan *load factor* = 34 % , *Headway* = 31 menit , waktu tunggu penumpang = 15 menit , waktu perjalanan = 57 menit , kecepatan perjalanan persegmen = 32 km/jam dan kecepatan perjalanan = 27,8 km/jam. Persepsi pengguna terhadap kinerja diperoleh: Ketersediaan tempat duduk baik (nilai 3,6), waktu tunggu penumpang baik (nilai 3,5), lama perjalanan baik (nilai 3,6), kecepatan perjalanan baik (nilai 3,6).

Kata kunci: Angkutan Umum Pedesaan, Kinerja, Plat Hitam, Paratransit, Persepsi

1. PENDAHULUAN

Salah satu sarana transportasi umum yang berperan penting dalam menunjang mobilitas penduduk di pedesaan adalah angkutan umum pedesaan. Tidak hanya itu, angkutan umum pedesaan juga berperan penting dalam mempercepat pemerataan hasil pembangunan ke daerah-daerah pelosok.

Pada umumnya Angkutan pedesaan yang digunakan antar kabupaten dengan rute panjang adalah angkutan dengan jumlah tempat duduk 24 kursi. Akan tetapi untuk rute yang tidak terlalu panjang terdapat moda angkutan lain yaitu angkutan dengan jumlah tempat duduk 12-16 kursi.

Penelitian ini sendiri terfokus pada angkutan umum jenis Mobil Penumpang Umum (MPU) Mitsubishi colt dengan kapasitas tempat duduk 14 kursi rute Klaten- Bendogantungan-Wedi- Bayat- Njarum. Hasil observasi awal dilapangan diketahui bahwa terdapat dua jenis angkutan yang melayani rute ini, yaitu minibus berijin resmi dengan kapasitas 22-24 (plat kuning) dan Mobil Penumpang Umum (MPU) kapasitas 12-16 kursi yang sudah tidak lagi memiliki izin beroperasi (plat hitam). Kedua jenis angkutan ini memiliki faktor muat kecil, akan tetapi keduanya masih tetap beroperasi. Angkutan MPU yang dijadikan bahan penelitian ini pada dasarnya dapat digolongkan sebagai angkutan paratransit karena tidak memiliki izin resmi dan tidak memiliki kewajiban atau keterikatan untuk melayani satu trayek secara penuh. Hal ini juga ditemui saat observasi awal dilapangan, terdapat banyak angkutan jenis ini yang tidak beroperasi satu rit penuh. Akan tetapi karena keberadaannya masih bertahan dan memiliki cukup banyak armada yaitu 10-15 armada yang beroperasi setiap harinya, hal ini berarti angkutan ini memiliki sesuatu yang dibutuhkan oleh masyarakat yang tidak dimiliki oleh angkutan lain. Oleh karena itu penelitian ini akan menganalisis kinerja angkutan dan persepsi penumpang terhadap kinerja angkutan tersebut.

2. LANDASAN TEORI

1. Definisi

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan system sewa atau bayar (warpani,1990)

Angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (keputusan menteri perhubungan no: km.35 tahun 2003).

Paratransit adalah istilah untuk kendaraan penumpang kecil yang beroperasi secara tak resmi dengan menarik ongkos dan melayani sejumlah tempat sebagai alternative layanan angkutan biasa (khisty&Lall, 2006)

Load factor atau tingkat okupansi adalah rata - rata jumlah penumpang pada waktu dan lokasi tertentu di sepanjang rute yang dilalui atau perbandingan antara penumpang yang diangkut terhadap kapasitas yang tersedia dalam angkutan umum pada satuan waktu tertentu, yang dinyatakan dalam persen .

$$L_F = \frac{M}{S} \dots\dots\dots 1)$$

Keterangan: L_F = Faktor muat (load factor)
 M = Penumpang yang diangkut
 S = Kapasitas penumpang yang tersedia

Headway adalah selisih waktu kedatangan antara bus dengan bus yang lain yang berurutan di belakangnya dengan rute yang sama pada suatu titik / tempat henti di suatu ruas jalan. Headway berhubungan besar dengan frekuensi pergerakan bus dan waktu tunggu penumpang.

$$Headway = 60/f \dots\dots\dots 2)$$

Waktu tunggu dipengaruhi oleh waktu berhenti angkutan, perilaku pengemudi angkutan, pengguna lalu lintas dan headway.

$$W = h/2 \dots\dots\dots 3)$$

Keterangan:

w = waktu tunggu rata-rata untuk kendaraan

H = *Headway* (selang waktu) diantara keberangkatan kendaraan kendaraan

Kecepatan perjalanan angkutan umum adalah perbandingan jarak operasi dengan waktu perjalanan yang dibutuhkan angkutan dalam melakukan operasi layanannya.

$$v = S/T \dots\dots\dots 4)$$

Keterangan :

v = Kecepatan operasi angkutan (kend/jam)

S = Jarak rute angkutan (km)

T = Waktu perjalanan angkutan (jam)

Waktu tempuh atau waktu sirkulasi adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan kota untuk menjalani 1 putaran atau 2 rit pelayanan trayek dari terminal asal kembali lagi ke terminal asal. Termasuk dalam waktu tempuh ini adalah waktu berjalan (running time), waktu berhenti menurunkan / menaikkan penumpang, waktu berhenti di lampu merah dan waktu berhenti karena delay dan waktu tunggu di terminal.

Persepsi adalah proses dimana dalam proses tersebut individu memilih, mengorganisasikan dan menginterpretasikan stimuli menjadi sesuatu yang bermakna. (Schiffman dan Kanuk:2004)

2. Indikator dan Parameter Kinerja Pelayanan

Beberapa standar peraturan angkutan pedesaan didekatkan dengan standar peraturan perkotaan.

Tabel 1. Acuan Standar Pelayanan Minimal

Standar Pelayanan	Parameter	Indikator/ Nilai
Departemen Perhubungan sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 pasal 28, Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan	<i>Load factor</i>	>70%
Peraturan menteri perhubungan no. PM 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek	<i>Headway</i>	Waktu puncak paling lama 15 menit, Waktu non puncak paling lama 30 menit
Standar Dirjen Perhubungan Darat SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur	Waktu tunggu	Rata-rata 5 - 10 menit dan maksimum 10 – 20 menit
	Lama perjalanan	Rata-rata 1,0 – 1,5 jam Maksimum 2 - 3 jam
Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan	Kecepatan perjalanan	Waktu puncak maksimal 30 km/jam, Waktu non puncak maksimal 50 km/jam

Tabel 2. Kapasitas Kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas Angkutan			Kapasitas Penumpang
	Duduk	Berdiri	Total	Per hari/kendaraan
Mobil penumpang umum	11		11	250-300
Bis kecil	14		14	300-400
Bis sedang	20	10	30	500-600
Bis besar lantai tunggal	49	30	79	1000-1200
Bis besar lantai ganda	85	35	120	1500-1800

Sumber : Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum, 1996

3. METODOLOGI

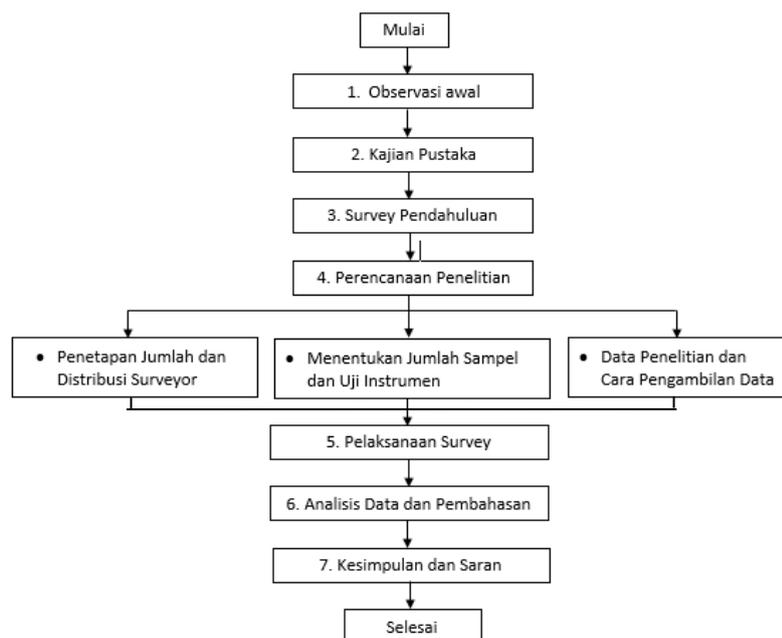
Daerah yang dikaji pada penelitian ini adalah rute pelayanan angkutan pedesaan rute klaten-bendo gantungan- wedi- bayat- njarum sepanjang 23,4 km.

Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa:

1. Data Sekunder yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Klaten, berupa data trayek-trayek angkutan dan nama armada yang melintasi trayek Klaten- Bendogantungan- Wedi- Cawas akan tetapi kenyataan dilapangan, angkutan yang dimaksud sudah tidak lagi memiliki ijin resmi untuk beroperasi pada trayek tersebut. Angkutan berjenis MPU ini kemudian hanya melayani rute Klaten- Bendogantungan- Wedi- Bayat- Njarum dengan bersifat paratransit atau tidak terikat pada trayek akan tetapi menyesuaikan dengan demand yang ada.
2. Data primer penelitian ini adalah - Pengukuran di lapangan berupa data jumlah penumpang, waktu perjalanan, kecepatan perjalanan, waktu tunggu, *headway* - Persepsi pengguna terhadap kinerja pelayanan angkutan pedesaan dilakukan dengan menggunakan metode kuisisioner bertipe pilihan bagi para pengguna- Pengamatan kesesuaian angkutan pedesaan terhadap Standar Pelayanan Minimal menurut Permenhub no. 98 tahun 2013 secara kuantitatif

Diagram Alir Penelitian

Secara garis besar tahapan survei dapat diuraikan dalam diagram alir berikut:



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

Perencanaan Penelitian

Merencanakan penelitian agar optimal dan didapatkan data yang dibutuhkan. Termasuk dalam rencana penelitian adalah:

1. Penetapan jumlah dan distribusi surveyor

Berdasarkan hasil pengamatan langsung pada rute ini, banyaknya jumlah armada yang beroperasi dan jumlah penumpang (*Load factor*) maka dibutuhkan 10 orang surveyor dalam pelaksanaan survei utama, dengan pembagian 5 surveyor dilokasi titik pemberhentian dan 5 orang surveyor didalam angkutan.

2. Uji Validitas dan Reliabilitas

Uji validitas dan reliabilitas terhadap alat uji berupa kuisioner wawancara menggunakan skala *Likert* dilakukan terhadap pengguna dengan jumlah 30 responden. Menurut Suharsimi Arikunto dalam buku “prosedur penelitian” sampel yang digunakan untuk uji Validitas dan reliabilitas minimal 10 dan maksimal 30, karena Jumlah 30 responden ini dianggap telah mewakili keseluruhan sampel. Untuk jumlah total responden sendiri diambil sebanyak 45 responden. Pemilihan jumlah responden ini didasarkan pada jumlah sample minimum pada sebuah penelitian, yaitu 10% dari populasi. Uji validitas dan reliabilitas ini dilakukan untuk membuktikan bahwa kuisioner wawancara terhadap pengguna layak dan bisa digunakan untuk memberikan nilai kinerja terhadap angkutan pedesaan. Daftar pertanyaan kuisioner untuk uji validitas dan reliabilitas pengguna dapat dilihat pada lampiran A. Sedangkan hasil kompilasi wawancara dapat dilihat pada lampiran A-2. Dari hasil kompilasi dilakukan analisa uji validitas dan reliabilitas. Hasil perhitungan validitas tiap pertanyaan didapatkan:

Pertanyaan 1 $r_{xy} = 0,54$ Valid

Pertanyaan 2 $r_{xy} = 0,76$ Valid

Pertanyaan 3 $r_{xy} = 0,88$ Valid

Pertanyaan 4 $r_{xy} = 0,72$ Valid

Dari hasil analisa validitas dan reliabilitas pertanyaan yang dijadikan sebagai instrument terbukti valid dan reliable, hal ini berarti pertanyaan tersebut layak untuk dijadikan sebagai instrument penelitian.

Metode Analisis Data dan Pembahasan

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah menggunakan analisis deskriptif dan kualitatif yang diperoleh dari pengumpulan data-data primer. Data-data yang diperoleh yaitu : Jumlah penumpang, *Load factor*, Lama perjalanan, Kecepatan perjalanan, *Headway* , Waktu tunggu penumpang dan Pengisian kuisioner Survei wawancara dan pengamatan SPM. Nilai - nilai parameter kinerja hasil analisis selanjutnya dibandingkan dengan nilai standar pelayanan angkutan yang ditetapkan. Dan persepsi penumpang hasil analisis dibandingkan dengan kondisi kinerja Angkutan pedesaan yang terjadi.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Analisis dan pembahasan didasarkan pada hasil pengumpulan data dan analisa rekapitulasi. Penjelasan hasil penelitian ini terdiri dari sub bab utama yaitu karakteristik responden pengguna dan angkutan pedesaan, analisis kinerja angkutan, analisis penilaian pelayanan menurut pengguna.

Karakteristik Responden dan Angkutan Pedesaan

1. Karakteristik Responden

a) Pekerjaan

Terdapat 8 pekerjaan berbeda dari responden yaitu Karyawan swasta, petani, pelajar, ibu rumah tangga, pedagang, wirausaha, pegawai negeri sipil (PNS) dan tukang bangunan. Prosentase pekerjaan terbesar dari pengguna angkutan adalah sebagai Pedagang 29 % atau sejumlah 13 orang. Disusul Petani sebesar 20% yaitu sejumlah 9 orang. Selanjutnya adalah 16% pelajar , 13% karyawan swasta, 11 % tukang, 7% Ibu rumah tangga, 2% PNS dan 2% wirausaha.

b) Pendapatan Pengguna

Mayoritas pendapatan pengguna angkutan berkisar antara 1.500.000 – 2.999.999, sedangkan Pengguna yang memiliki pendapatan <500.000 adalah para pelajar yang sumber pendapatannya berasal dari uang saku.

c) Kepemilikan Kendaraan

Hampir seluruh pengguna angkutan yang disurvei memiliki kendaraan bermotor pribadi. Akan tetapi karena jumlah kepemilikannya tidak banyak, maka penggunaan kendaraan bermotor pribadi dilakukan secara bergantian. Rata-rata pengguna menggunakan angkutan umum karena alasan tidak ada alternatif lain saat harus bergantian menggunakan kendaraan pribadi

2. Analisis Kinerja Angkutan

a) Load Factor

Hasil pengolahan data nilai *Load Factor*, didapatkan nilai *Load Factor* terbesar terjadi pada segmen 3 hari pasar yaitu 41 %, kemudian disusul pada hari libur 39%. dan rata-rata nilai *load factor* didapat sebesar 35 %. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 pasal 28, Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, standar nilai *Load Factor* ditetapkan sebesar >70%. Hal ini berarti bahwa nilai *Load Factor* yang dimiliki oleh angkutan yang diteliti belum memenuhi standar yang ada. Selain itu, hal tersebut juga berarti jumlah penumpang terangkut sedikit yang secara tidak langsung memberikan kenyamanan dan keleluasan bagi penumpang namun merugikan bagi angkutan.

Apabila *load factor* dilihat dari tiap segmen terlihat bahwa ada beberapa segmen yang banyak penumpang dan ada beberapa yang sepi penumpang. Hal ini terpengaruh pada jam operasi dan lokasi yang dilalui angkutan. Prosentase nilai *load factor* terkecil terdapat pada segmen Terminal Klaten sampai Bendogantungan, sedangkan pada prosentase nilai *load factor* terbesar, terjadi di segmen Pasar wedi sampai pasar cawas. Kondisi saat nilai *load factor* tinggi terjadi hanya saat hari pasar. Dimana banyak penumpang yang berbelanja tidak hanya pada satu pasar, sehingga segmen pasar cawas sampai pasar bayat memiliki *demand* yang tinggi.

b) Waktu Perjalanan

Berdasarkan hasil analisis data waktu perjalanan, terlihat bahwa rata-rata lama angkutan beroperasi untuk menempuh satu rute sesuai dengan standar yang diberikan. Akan tetapi karena sifat dari angkutan yang tidak memiliki kontrak terikat untuk mematuhi rute, maka banyak dari angkutan yang hanya beroperasi pada 2-3 segmen saja, tidak satu rute penuh. Rata-rata angkutan beroperasi satu rit penuh hanya saat pagi hari. Standar Dirjen Perhubungan Darat SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur ditentukan bahwa lama perjalanan rata-rata 1,5 jam, maksimal 2-3 jam, sehingga kinerja angkutan pedesaan pada parameter waktu perjalanan sudah memenuhi standar.

c) Kecepatan Perjalanan

Pada hasil analisis didapat bahwa besar rata-rata kecepatan perjalanan seluruh segmen telah memenuhi nilai standar. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan bahwa kecepatan perjalanan waktu puncak maksimal 30 km/jam dan waktu non puncak maksimal 50 km/jam. Jam puncak dapat dianalisis berdasarkan besar *load factor* yaitu pada pagi hari saat hari biasa dan hari pasar.

d) Headway

Pada hasil analisis data didapat bahwa waktu kedatangan antar angkutan (*headway*) pada rute penelitian melebihi nilai standar waktu puncak (15 menit) yang ditentukan oleh peraturan menteri perhubungan no. PM 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Hal ini dikarenakan oleh dinamisnya angkutan yang melayani rute penelitian. Banyak angkutan yang tidak beroperasi satu rit penuh Sehingga banyak terjadi kelangkaan angkutan pada satu titik pemberhentian, sementara di titik lain, *headway* bernilai 0. Yang berarti angkutan datang hampir bersamaan. Pada hari pasar dan hari biasa waktu *headway* tercatat mempunyai waktu yang sama, karena terkait dengan aktifitas rutin para pengguna dalam berkegiatan.

Pada hari libur tercatat bahwa waktu *headway* yang terlama, meskipun mempunyai selisih waktu *headway* dengan hari lain tidak jauh berbeda. Hal tersebut dikarenakan minimnya aktifitas para pengguna di hari libur, sehingga angkutan lebih banyak berhenti dan menunggu/ngetem di lokasi pemberhentian. Hasil yang didapat pada penelitian ini sejalan dengan penelitian yang sama yang dilakukan oleh Budi Heru Krisnawan di tahun 2010.

e) Waktu Tunggu Penumpang

Berdasarkan hasil analisis di atas menunjukkan bahwa nilai waktu tunggu penumpang telah memenuhi standar nilai rata-rata 5 - 10 menit dan maksimum 10 - 20 menit waktu tunggu yang di standarkan Dirjen Perhubungan Darat SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Meskipun bila ditinjau persegmen terdapat titik dengan waktu tunggu lebih dari standar. Hal ini terjadi karena angkutan melakukan putar balik sebelum mencapai titik tersebut, akibatnya waktu tunggu di titik lokasi tersebut sangat lama. Sebaliknya ada titik lokasi yang memiliki waktu tunggu kurang dari 1 menit, hal ini disebabkan banyaknya demand yang terjadi di lokasi itu.

3. Perbandingan Kinerja Angkutan Pedesaan Menurut Pengguna dan Standar Kinerja

a) Ketersediaan Tempat Duduk

Pengguna angkutan menilai bahwa ketersediaan tempat duduk angkutan lebih dari cukup yang berarti pengguna sudah merasa nyaman dengan kondisi yang ada. Kondisi tersebut juga terwakili dengan kinerja angkutan umum pedesaan yang rata-rata *load factor* berkisar 35%. Berarti persepsi pelayanan pengguna mengartikan *load factor* relatif sama

b) Waktu tunggu

Pengguna menilai bahwa lamanya waktu yang disediakan untuk menunggu penumpang hingga waktu berangkat armada yaitu cepat. Hal ini sama dengan nilai yang didapatkan dari hasil analisis yaitu 9 menit sedangkan standar pelayanan yang ditentukan sebesar 20 menit

c) Lama perjalanan

Pengguna menilai bahwa lamanya waktu yang digunakan untuk sampai tujuan terhitung cepat. Hal ini sama dengan nilai yang didapatkan dari hasil analisis bahwa rata-rata lama angkutan beroperasi untuk menempuh satu rute sebesar 50 menit.

d) Kecepatan perjalanan

Pengguna menilai bahwa tingkat kecepatan perjalanan angkutan pedesaan ini mengantarkan pengguna sampai ke tujuan adalah cepat, hal ini sesuai dengan hasil yang didapatkan pada analisa kecepatan angkutan pedesaan yaitu 32,4 km/jam dan sesuai dengan peraturan yang ditentukan yaitu kecepatan angkutan pada jam puncak (30 km/jam) atau non puncak (50 km/jam).

Simpulan

1. Kinerja angkutan pedesaan

- a. Nilai rata-rata Load Factor angkutan pedesaan sebesar 35 % belum memenuhi standar peraturan yang ditetapkan yaitu $LF > 70\%$
- b. Waktu perjalanan rata-rata angkutan pedesaan beroperasi sebesar 50 menit (0,8 jam) menunjukkan bahwa sesuai standar peraturan yang ditentukan yaitu sebesar 1,5 jam.
- c. Kecepatan perjalanan rata-rata yang diperoleh sebesar 32,4 km/jam telah memenuhi standar peraturan, jika dibandingkan dengan syarat kecepatan pada waktu puncak yaitu 30 km/jam. Sedangkan bila dibandingkan dengan syarat kecepatan rata-rata waktu non puncak yaitu 50 km/jam, kecepatan angkutan masih belum memenuhi standar peraturan pemerintah.
- d. Waktu kedatangan antar angkutan (*headway*) sebesar 19 menit pada rute penelitian melebihi nilai standar waktu puncak (15 menit) dan dibawah standar waktu non puncak (30 menit)

- e. Waktu tunggu penumpang sebesar 9 menit pada rute penelitian sudah memenuhi standar peraturan yaitu nilai rata-rata 5 - 10 menit.
- f. Hasil kesesuaian penilaian kelayakan operasional angkutan pedesaan ditinjau dari SPM Permenhub no. 98 tahun 2013 hanya sebesar 37,6 %

2. Persepsi Pengguna terhadap Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan

- a. Ketersediaan tempat duduk untuk penumpang, pengguna menyatakan sudah lebih dari cukup
 - b. Waktu tunggu penumpang dalam menunggu angkutan datang dinyatakan buruk
 - c. Lama perjalanan yang dinyatakan oleh pengguna hampir mendekati cukup
 - d. Kecepatan perjalanan persepsi pengguna menyatakan bahwa sudah cukup cepat
- Rata-rata rating penilaian pelayanan menurut pengguna dari keempat pernyataan adalah 2,8 yang berarti tingkat persetujuan responden terhadap pernyataan hampir cukup

3. Perbandingan Kinerja Angkutan Pedesaan Menurut Pengguna dan Standar Kinerja

- a. Ketersediaan tempat duduk hasil dari kedua analisis menunjukkan bahwa Load
- b. Factor angkutan pedesaan mempunyai nilai yang relatif sama
- c. Waktu tunggu penumpang dari persepsi pengguna dirasakan kurang, meskipun nilai yang didapat lebih dari lambat, tapi masih kurang untuk disebut cepat. Sedangkan hasil analisis waktu tunggu didapatkan waktu tunggu yang tergolong yang cepat
- d. Lama perjalanan yang dinyatakan oleh pengguna hampir mendekati cukup sama seperti hasil analisis lama perjalanan
- e. Kecepatan perjalanan angkutan pedesaan menurut standar kinerja telah memenuhi, begitu pula persepsi pengguna menyatakan bahwa sudah cukup cepat

Saran

Saran yang dapat diberikan berdasarkan informasi dan data hasil penelitian adalah sebagai berikut:

- a. Angkutan pedesaan yang diteliti merupakan angkutan tidak resmi yang seharusnya keberadaannya dihilangkan, akan tetapi karena masih terdapat captive rider, maka sebaiknya pemerintah daerah melakukan pembenahan dengan mentertibkan armada angkutan agar kembali memiliki ijin dan trayek yang jelas, dan memberikan subsidi kepada operator angkutan sehingga angkutan akan lebih patuh pada trayek yang ada. Hal ini akan mencegah angkutan untuk hanya melayani segmen yang memiliki permintaan terbesar saja. Dengan begitu jarak antar waktu tunggu satu tempat dengan yang lainya tidak terlampau jauh.
- b. Untuk mengatasi kecilnya *load factor* angkutan pada Rute Klaten- Bendogantungan- Wedi-Bayat- Cawas dikarenakan terdapat dua angkutan yang modanya berbeda, dapat dilakukan penyesuaian moda yaitu dengan hanya menggunakan satu buah moda dan menggunakan moda angkutan baru yang memiliki kapasitas lebih banyak dari mobil penumpang dan lebih sedikit dari mini bus. melakukan hal ini dapat mengoptimumkan nilai *load factor*, sekaligus meremajakan angkutan sehingga akan lebih aman dan nyaman untuk pengguna.

REFERENSI

Arikunto, Suharsimi. 1997. Prosedur Penelitian. Jakarta: Rineka Cipta

Departemen Perhubungan sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan

Raymond. S, Daud Jalaludin. 2013. Tinjauan Kinerja Angkutan Pedesaan Dari dan ke Kabanjahe.

Agus Budi. P, Untung Sirinanto, Wahyudi. K. Kajian Pelayanan Angkutan Umum Trayek Blora – Bogorejo – Cepu di Kabupaten Blora, UNDIP, Semarang, 2006

Kristanta. 2013. Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Umum di Kabupaten Ponorogo.

Nagendra. R. V, John. D. Nelson, Steve. D. Wright, John. H. Farrington. The Potential Role of Flexible Transport Service in Enhancing Rural Public Transport Provision, University of Aberdeen, UK, 2012

Masida ,Agustinus. Y. Rustanto, Setijowarno, Djoko. 1999. Kajian Kinerja angkutan Pedesaan Wilayah Pesisir Studi Kasus Jalur Terminal Demak – Pantai Moro.Semarang: Unika Soegijapranata

Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan, Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan

Peraturan menteri perhubungan no. PM 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Standar Dirjen Perhubungan Darat SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur

Tri Purboyo, Sungsang.2009. Analisis Tingkat Pelayanan Angkutan Pedesaan Kabupaten Sleman.