

STUDI KINERJA DAN PERSEPSI PENUMPANG TERHADAP PELAYANAN MINIBUS PO. DADI AGUNG (Studi Kasus Minibus Rute Terminal Klaten-Wedi-Bayat-Cawas)

Agri Alan Pratama¹⁾, Dewi Handayani²⁾, Amirotul MHM³⁾

¹⁾ Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Universitas Sebelas Maret

^{2), 3)} Pengajar Program Studi Teknik Sipil, Universitas Sebelas Maret

Jl. Ir. Sutami 36A, Surakarta 57126; Telp. 0271-634524. Email: alan_aggri@yahoo.co.id

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 Terminal Klaten-wedi-Bayat-Cawas exist MPU with capacity 26 seats has still in operation and have official permission to operate from Klaten Transportation Service. Although this transportation has a little load factor, but it still in existence. This means that these transportation have something of interest to the community. Therefore, this study aims to know performance of freight and contrasting with the users perception. The object of research is MPU with capacity of 26 passengers route Terminal Klaten-wedi-Bayat-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 perception of users was conducted by using questionnaires with Likert scale. The survey was done on holidays and ordinary days. The result showed load factor = 21.12% , headway = 52.04 minutes, waiting time = 26.21 minutes, travel time = 55.37 minutes, segment travel time = 27.37 km/hour and travel speed = 27.64 km/hour. The user's perceptions of the performance obtained : seat availability is good (value 3.67), waiting time is good (value 3.6), travel time is good (value 3.53), travel speed is good (value 3.6).

Keywords : Rural transport, public transport, performance, MPU, 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 Terminal Klaten-Wedi-Bayat-Cawas terdapat angkutan jenis minibus PO.Dadi Agung dengan kapasitas 26 tempat duduk yang masih beroperasi dan memiliki ijin resmi trayek dari Dinas Perhubungan Kabupaten Klaten. Meskipun angkutan ini memiliki nilai *load factor* yang relatif kecil, tetapi keberadaannya masih tetap bertahan, hal ini berarti bahwa angkutan ini masih dibutuhkan oleh masyarakat. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan nilai kinerja angkutan tersebut dan membandingkannya dengan persepsi penumpang. Penelitian dilakukan terhadap angkutan pedesaan minibus PO. Dadi Agung kapasitas 26 tempat duduk pada rute Terminal Klaten-Wedi-Bayat-Cawas. Pengukuran kinerja dilakukan dengan metode survei langsung di lapangan. Parameter pengukuran kinerja adalah terhadap *load factor*, *headway*, waktu tunggu penumpang, kecepatan perjalanan, dan waktu perjalanan. Pengukuran persepsi terhadap pengguna dilakukan dengan metode kuisioner dengan skala Likert. Survei dilakukan pada hari libur dan hari kerja. Hasil penelitian didapatkan *load factor* = 21.12% , *headway* = 52.04 menit, waktu tunggu penumpang = 26.21 menit , waktu perjalanan = 55.37 menit, kecepatan perjalanan per segmen = 27.37 km/jam dan kecepatan perjalanan = 27.64 km/jam. Persepsi pengguna terhadap kinerja diperoleh: Ketersediaan tempat duduk baik (nilai 3.67), waktu tunggu penumpang baik (nilai 3.6), lama perjalanan baik (nilai 3.53), kecepatan perjalanan baik (nilai 3.6). pengukuran nilai persepsi menggunakan skala Likert.

Kata Kunci : angkutan pedesaan, kinerja, persepsi pengguna

PENDAHULUAN

Angkutan pedesaan merupakan transportasi umum yang penting untuk mendukung aktifitas dan mobilitas penduduk, mempercepat pemerataan pembangunan terutama pada daerah-daerah pinggiran dan penggerak aktifitas masyarakat pada suatu daerah atau kota. Disisi lain seiring dengan perkembangan zaman, masyarakat cenderung lebih memilih beralih menggunakan kendaraan pribadi yang diduga akan menjadi pendukung penurunan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. penurunan jumlah penumpang tersebut maka secara langsung mempengaruhi penghasilan yang didapatkan oleh pengusaha angkutan umum menjadi ikut menurun, sedangkan sebaliknya biaya operasi kendaraan secara tidak langsung akan semakin meningkat karena adanya kenaikan harga BBM. Dengan kecenderungan semakin berkurangnya pendapatan yang diterima pihak angkutan umum maka berpengaruh terhadap kualitas pelayanan dari angkutan umum yang diberikan. Selain itu pada trayek angkutan umum di daerah yang masih beroperasi sampai saat ini hanya mampu bertahan akan keberadaannya saja tanpa bisa melakukan peningkatan pelayanan armada yang diberikan, akan tetapi keberadaan angkutan umum ini tidak bisa diabaikan begitu saja walau angkutan umum terkena imbas akan hal tersebut karena masih ada sebagian dari masyarakat yang membutuhkan angkutan umum sebagai sarana perjalanannya. Oleh karena itu perlu adanya penelitian untuk mengetahui kinerja pelayanan angkutan pedesaan dan persepsi pengguna terhadap kinerja tersebut, serta memperoleh solusi masalah yang terjadi.

LANDASAN TEORI

Kinerja

Kinerja angkutan umum adalah hasil kerja dari angkutan umum dalam melakukan tugasnya untuk melayani segala kegiatan masyarakat untuk bekerja maupun beraktivitas. Kinerja angkutan dipengaruhi oleh perilaku dari pengemudi dalam menjalankan armada angkutan baik dalam mengatur kecepatan, lama berhenti untuk ngetem, waktu perjalanan maupun dalam pelayanan kepada penumpang. Selain itu karakteristik trayek yang dilalui juga berpengaruh terhadap kinerja angkutan umum. Untuk mengetahui tingkat pelayanan angkutan umum maka diperlukan adanya indikator yang mengatur tentang kinerja angkutan umum tersebut.

Tabel 1. Acuan Standar Pelayanan Minimal.

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

Sumber : Tabel 2.3 SPM Angkutan Pedesaan (Peraturan menteri perhubungan no. PM 98 tahun 2013)

Faktor muat (*load factor*)

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:

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

dengan:

L_F = Faktor muat (*load factor*)

M = Penumpang yang diangkut

S = Kapasitas penumpang yang tersedia

Tabel 2. Kapasitas Kendaraan

| Jenis Angkutan | Kapasitas Angkutan | | | Kapasitas Penumpang/hari/kendaraan |
|--------------------------|--------------------|---------|-------|------------------------------------|
| | Duduk | Berdiri | Total | |
| 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 PerhubunganDarat Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum, 1996

Headway

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 yang besar menunjukkan frekuensi yang rendah dan menyebabkan waktu tunggu yang besar. Kondisi ini menguntungkan, tetapi tidak disukai oleh calon penumpang karena harus menghabiskan banyak waktu untuk menunggu bus. Sebaliknya *headway* yang kecil dapat menyebabkan terjadinya proses *bunching* atau saling menempel antar kendaraan. Hal ini dapat mengakibatkan gangguan arus lalu lintas pada ruas jalan tersebut.

Waktu *headway* dirumuskan :

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

Waktu Tempuh

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

Rumusnya sebagai berikut :

$$W = \frac{h}{2} \dots\dots\dots (3)$$

dengan : w = waktu tunggu rata-rata untuk kendaraan

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

Kecepatan Perjalanan

Kecepatan perjalanan angkutan umum adalah perbandingan jarak operasi dengan waktu perjalanan yang dibutuhkan angkutan dalam melakukan operasi layanannya. Secara umum kinerjanya akan menjadi baik apabila kecepatan perjalanan tinggi atau cepat.

Persamaan yang digunakan dalam mengukur kecepatan operasi

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

Keterangan : v : Kecepatan operasi angkutan (kend/jam)

S : Jarak rute angkutan (km)

T : Waktu perjalanan angkutan (jam)

Lama Perjalanan

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

Penilaian persepsi dalam hal ini menggunakan salah satu metode yaitu Skala Likert. Skala Likert adalah suatu skala psikometrik yang umum digunakan dalam kuesioner untuk mendapatkan preferensi responden atas sebuah pernyataan atau serangkaian laporan atau riset berupa survei. Nama skala ini diambil dari nama *Rensis Likert*, yang menerbitkan suatu laporan yang menjelaskan penggunaannya. Sewaktu menanggapi pertanyaan dalam skala Likert, responden menentukan tingkat persetujuan mereka terhadap suatu pernyataan dengan memilih salah satu dari pilihan yang tersedia. Biasanya disediakan lima pilihan skala dengan format seperti:

1. Sangat tidak setuju
2. Tidak setuju
3. Netral
4. Setuju
5. Sangat setuju

Validitas dan Realibilitas

Validitas

validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat-tingkat kevalidan/kesahihan suatu tes. Instrumen harus dapat mengukur apa yang seharusnya diukur, jadi validitas menekankan pada alat pengukuran atau pengamatan. Kegunaan validitas adalah untuk mengetahui sejauh manaketepatan dan kecermatan suatu instrumen pengukuran dalam melakukan fungsi ukurnya

Rumus dengan angka kasar :

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X) (\sum Y)}{\sqrt{\{N \sum X^2 - (\sum X)^2\} \{N \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}} \dots\dots\dots (5)$$

Keterangan :

- r_{xy} = koefisien korelasi tiap item
- N = jumlah subyek
- $\sum X$ = jumlah skor item
- $\sum Y$ = jumlah skor total
- $\sum XY$ = jumlah perhatian skor item dengan skor total

R dikatakan valid jika $r > 0,3$

Realibilitas

Reabilitas menunjuk pada suatu instrumen yang cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpul data karena instrumen tersebut sudah baik. Apabila datanya memang benar sesuai dengan kenyataan, maka berapa kali pun diambil, tetap akan sama.

Untuk menguji konsistensi salah satunya digunakan uji Cronbach Alpha.

$$r_{11} = \left(\frac{k}{(k-1)} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma^2} \right) \dots\dots\dots(6)$$

$$\sigma_t^2 = \frac{\sum x^2 - \frac{(\sum x)^2}{N}}{N} \dots\dots\dots(7)$$

Dimana:

- r_{11} = reliabilitas instrumen
- k = banyaknya butir pertanyaan
- $\sum \sigma_t^2$ = jumlah varians butir
- σ^2 = varian total

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini dilakukan sebagai berikut:

Observasi awal

Melakukan pengamatan langsung di lapangan untuk melihat kondisi dan kinerja angkutan pada rute yang akan diteliti, serta melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dalam penyelenggaraan angkutan.

Kajian Pustaka

Mengumpulkan materi dan pustaka yang sesuai dengan penelitian yang akan dilakukan. Kajian pustaka dalam penelitian ini berisi teori-teori tentang angkutan umum dan standar dalam penyelenggaraannya.

Survey Pendahuluan

Survei Pendahuluan dilakukan untuk menentukan lokasi pemberhentian, pengecekan formulir, dan waktu survey dari hari yang sesuai untuk pelaksanaan penelitian.

Perencanaan Penelitian

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

- Penetapan surveyor
- Uji validitas dan reabilitas
- Data Penelitian dan Cara Pengambilan Data

Pelaksanaan Survey

Survei dilaksanakan pada jam 03.30 pagi s/d 16.00 sore. Hari survey dilakukan selama 2 hari dengan menggabungkan hari pasaran dengan hari libur dan hari biasa. Survei utama dilakukan dengan menerjunkan langsung 7 orang surveyor masuk kedalam angkutan (*On Board*) selama perjalanan berlangsung. 4 surveyor berangkat dari Terminal Klaten, dan 3 surveyor berangkat dari Cawas.

Analisis data

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 : *Load factor*, Waktu perjalanan, Kecepatan perjalanan, *Headway*, Waktu tunggu penumpang, Survei wawancara dan Kuisisioner. Setelah seluruh nilai parameter hasil pengamatan di lapangan didapatkan selanjutnya dibandingkan dengan nilai standar pelayanan minimum angkutan yang ditetapkan.

Kesimpulan dan saran

Setelah melakukan penelitian dan telah menyelesaikan pengolahan data, maka diambil kesimpulan dari analisis yang ada. Setelah itu memberikan saran agar obyek yang diteliti menjadi lebih baik keberadaannya.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden dan Angkutan Pedesaan

Karakteristik Responden yang di dapat ditampilkan dalam tabel 3 dan 4

Tabel 3. Jenis Kelamin

| No | Jenis Kelamin | Jumlah | Persentase (%) |
|----|---------------|--------|----------------|
| 1 | Laki-laki | 25 | 55 |

| | | | |
|---|-----------|----|----|
| 2 | Perempuan | 15 | 45 |
|---|-----------|----|----|

Sumber : Hasil Survey

Tabel 4. Jenis Pekerjaan

| No | Jenis Pekerjaan | Jumlah | Persentase % |
|--------------|-----------------|-----------|--------------|
| 1 | Pedagang | 16 | 9 |
| 2 | Pelajar | 7 | 2 |
| 3 | Tukang Bangunan | 7 | 11 |
| 4 | Wirausaha | 5 | 35 |
| 5 | Karyawan Swasta | 5 | 16 |
| 6 | PNS | 4 | 16 |
| 7 | ABRI | 1 | 11 |
| Total | | 45 | 100 |

Sumber : Hasil Survey

Karakteristik angkutan pedesaan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu mini bus, dengan kapasitas tempat duduk sejumlah 26 tempat duduk. Secara fisik kondisinya terbilang sudah tua, terlihat dari tahun pembuatannya yaitu 1993-1996 dan hanya ada satu yang terbilang muda yaitu tahun 2005. Semua kendaraan berbahan bakar solar. Untuk perawatan rutin selalu dilakukan seperti ganti oli, cek rem, service, namun karena memang usianya terbilang tua, terkadang terjadi permasalahan di jalan. Untuk kelengkapan di dalam kendaraan terbilang sudah memenuhi syarat seperti, terdapatnya tanda pengenal kendaraan pada sarung tempat duduk, ventilasi udara yang berfungsi baik, adanya gordena penghalang cahaya. Di bagian body sebagian besar telah dicat ulang, hanya ada satu yang masih orisinal yaitu yang paling muda tahunnya 2005.

Analisis Kinerja Angkutan

Load Factor

Hasil rekapitulasi analisis *load factor* ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 5. Hasil Analisis *load factor*

| Hari | Rit | Load Factor Segmen | | | Rata-rata |
|--------------------|-----|--------------------|-------|-------|-----------|
| | | 1 | 2 | 3 | |
| Sabtu (Hari Libur) | 1 | 14.74 | 24.2 | 14.74 | 21.12 |
| | 2 | 24.04 | 32.69 | 16.34 | |
| Rabu (Hari Biasa) | 1 | 14.28 | 25.87 | 23.84 | 21.33 |
| | 2 | 14.53 | 31.9 | 16.24 | |

Sumber : Hasil Analisis

Keterangan:

Rit 1 : Dari Klaten menuju ke Cawas

Rit 2 : Dari Cawas menuju ke Klaten

Berdasarkan hasil analisis *Load Factor* terbesar terjadi pada segmen 2 hari libur yaitu 32,69%. Rata-rata *Load Factor* didapat sebesar 21,12%. 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 jika mengacu pada Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 pasal 28, Tahun 1993.

Waktu dan Kecepatan Perjalanan

Hasil rekapitulasi analisis waktu dan kecepatan ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 6. Hasil Analisis waktu dan kecepatan

| Hari | Rit | Waktu (Menit) | Kecepatan (Km/Jam) |
|-------|-----|---------------|--------------------|
| Sabtu | A | 54.76 | 28.8 |
| | B | 50.75 | 30.12 |
| Rabu | A | 53.62 | 27.75 |

| | | |
|-----------|-------|--------|
| B | 62.22 | 23.915 |
| Rata-Rata | 55.34 | 27.64 |

Sumber : Hasil Analisis

Keterangan :

Rit A : Rute Terminal Klaten ke Cawas

Rit B : Rute Cawas ke Terminal Klaten

Berdasarkan hasil analisis diatas terlihat bahwa rata-rata lama angkutan beroperasi untuk menempuh satu rute adalah 55,34 menit. Sesuai dengan standar yang diberikan jika ditinjau menurut 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. Untuk kecepatan perjalanan angkutan yaitu 27,64 km/jam belum memenuhi nilai standar jika dibandingkan dengan standar 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.

Headway

Hasil rekapitulasi analisis *headway* ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 7. Hasil Rekapitulasi *Headway*

| Hari | Rit | Lokasi Pemberhentian | | | | Rata-rata (menit) |
|---------------|-----|----------------------|-------|-------|-------|-------------------|
| | | Terminal Klaten | Wedi | Bayat | Cawas | |
| Sabtu (Libur) | 1 | 62 | 81 | 64.6 | 71.33 | 52.04 |
| | 2 | 67.2 | 123.5 | 82.33 | 74.67 | |
| Rabu (Biasa) | 1 | 23.62 | 23.74 | 24.89 | 26.94 | 24.80 |
| | 2 | 27.63 | 26.5 | 25.26 | 27.47 | |

Sumber : Hasil Analisis

Keterangan:

Rit 1 : Dari Klaten menuju ke Cawas

Rit 2 : Dari Cawas menuju ke Klaten

Berdasarkan hasil rekapitulasi diatas rata-rata *headway* dalam (menit) adalah 52.04 menit.

Jika dibandingkan dengan standar yang ada, pada hasil analisis data diatas didapat bahwa waktu kedatangan antara angkutan (*headway*) pada rute penelitian melebihi nilai standar waktu puncak paling lama 15 menit dan waktu non puncak paling lama 30 menit, yang ditentukan oleh peraturan menteri perhubungan no. PM 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Waktu tunggu penumpang

Hasil rekapitulasi analisis waktu tunggu penumpang ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 8. Hasil Analisis waktu tunggu penumpang

| Hari | Rit | Lokasi Pemberhentian | | | | Rata-rata |
|---------------|-----|----------------------|-------|-------|-------|-----------|
| | | Terminal Klaten | Wedi | Bayat | Cawas | |
| Sabtu (Libur) | 1 | 31.1 | 40.5 | 32.3 | 35.67 | 26.21 |
| | 2 | 33.6 | 61.75 | 42.17 | 37.3 | |
| Rabu (Biasa) | 1 | 13.82 | 11.87 | 12.44 | 13.47 | 12.90 |
| | 2 | 13.82 | 13.25 | 12.63 | 13.73 | |

Sumber : Hasil Analisis

Keterangan:

Rit 1 : Dari Klaten menuju ke Cawas

Rit 2 : Dari Cawas menuju ke Klaten

Berdasarkan hasil rekapitulasi waktu tunggu diatas didapat rata-rata waktu tunggu penumpang adalah 26,21 menit. Nilai waktu tunggu penumpang angkutan belum memenuhi standar nilai rata-rata 5 - 10 menit dan maksimum 10-20 menit waktu tunggu yang distandarkan Dirjen Perhubungan Darat SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.

Analisis kesesuaian terhadap SPM

Hasil rekapitulasi analisis kesesuaian terhadap SPM ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 9. Hasil rekapitulasi SPM menurut pengguna

| No | Item Pertanyaan | % Jawaban | |
|------------------|--|-----------|-------|
| | | Ya | Tidak |
| 1 | Ketersediaan papan informasi mengenai nama pengemudi yang ditempatkan di ruang pengemudi | 8 | 0 |
| 2 | Ketersediaan seragam awak kendaraan | 2 | 6 |
| 3 | Terdapat papan informasi trayek yang dilayani yang dilengkapi logo perhubungan berukuran proposional | 8 | 0 |
| 4 | Ketersediaan identitas kendaraan meliputi jenis pelayanan, kelas pelayanan, dan nama perusahaan angkutan umum. | 8 | 0 |
| 5 | Memeriksa kesehatan badan kedokter setiap 1 tahun sekali | 3 | 5 |
| 6 | Mempunyai SIM sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan | 8 | 0 |
| 7 | Ketersediaan Lampu Senter min 1 buah | 7 | 1 |
| 8 | Selalu mengecek/mengontrol kendaraan sebelum dioperasikan | 8 | 0 |
| 9 | Membayar dana pertanggungjawaban wajib kecelakaan penumpang dan dana pertanggungjawaban wajib kecelakaan lalu lintas jalan (asuransi kecelakaan/jasaraharja) | 8 | 0 |
| 10 | Jumlah penumpang sesuai dengan kapasitas angkut (<100%) | 4 | 4 |
| 11 | Jumlah jendela maupun kap dibagian atas kendaraan, semua berfungsi dengan baik | 8 | 0 |
| 12 | Ketersediaan fasilitas kebersihan (tempat sampah/kantung plastik/kertas). min1 | 6 | 2 |
| 13 | Mematuhi ketentuan rute yang telah ditetapkan dalam izin penyelenggaraan angkutan pedesaan. | 8 | 0 |
| 14 | Sesuai dengan besaran tarif yang ditetapkan dan memberikan informasi besaran Tarif | 8 | 0 |
| 15 | Memberikan pelayanan prioritas naik turun penumpang (anak-anak, wanitahamil, orangtua, orang cacat) | 8 | 0 |
| 16 | Ketersediaan tulisan tarif dan trayek yang dilayani dalam angkutan | 1 | 6 |
| 17 | Umur kendaraan <15 tahun | 1 | 6 |
| Total | | 106 | 30 |
| Rata-rata | | 6,23 | 1,76 |

Sumber : Hasil Analisis

Dari analisis di atas, prosentase kesesuaian SPM di atas 50% yaitu 77,87% telah memenuhi, namun jawaban sempurna syarat memenuhi SPM, jika nilai Ya = 100%. Oleh karena itu, Angkutan Pedesaan PO DADI AGUNG (OSCAR) belum memenuhi Standar Peraturan Minimal yaitu berdasarkan Permen perhubungan no.PM 98 Tahun 2013.

Analisis penilaian pelayanan oleh pengguna

Tabel 10. Hasil rekapitulasi penilaian pelayanan oleh pengguna

| No | Faktor Penilaian | Rating | | | | | Jumlah Responden | Jumlah Nilai | Rata-rata Nilai |
|----|------------------|--------|---|----|----|----|------------------|--------------|-----------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | |
| 1 | load factor | 6 | 8 | 26 | 5 | 45 | 165 | 3.67 | |
| 2 | waktu tunggu | 9 | 3 | 30 | 3 | 45 | 162 | 3.6 | |
| 3 | lama perjalanan | | | 23 | 20 | 2 | 45 | 159 | 3.53 |
| 4 | kecepatan | | | 21 | 21 | 3 | 45 | 162 | 3.6 |

Sumber : Hasil Analisis

Dari hasil analisis terhadap nilai keempat faktor tersebut dapat disampaikan bahwa rata-rata rating pelayanan menurut pengguna adalah 3,68 yang berarti baik, dengan rating paling tinggi adalah faktor 2 = 3,93

SIMPULAN

Nilai rata-rata *load factor* sebesar 21,12%. Nilai ini belum memenuhi standar yang ditetapkan yaitu $LF > 70\%$. Waktu perjalanan rata-rata sebesar 55,34 menit hal ini sudah sesuai dengan standar yang ditentukan yaitu rata-rata 1-1,5 jam maksimal 2-3 jam. Kecepatan Perjalanan rata-rata sebesar 27,64 km/jam dan telah memenuhi standar yang ditentukan yaitu pada jam puncak (30km/jam) atau non puncak (50km/jam). *Headway* sebesar 52,04 menit nilai ini belum memenuhi standar waktu puncak (15 Menit) dan dibawah standar waktu non puncak (30menit).

Waktu tunggu sebesar 26,21 menit. Nilai ini belum memenuhi standar yaitu 15-20 menit. Ketersediaan tempat duduk cukup baik yaitu sebesar 3,67. Hal ini sesuai dengan rata-rata load factor yaitu sebesar 21,4%. Waktu tunggu penumpang cukup baik yaitu sebesar 3,6. Hal ini berbeda dengan hasil yang didapatkan dari analisis rata-rata waktu tunggu yaitu sebesar 32,62 menit. Lama perjalanan cukup baik yaitu sebesar 3,53. nilai ini sesuai dengan hasil analisis rata-rata yaitu sebesar 55,34 menit. Kecepatan perjalanan baik yaitu sebesar 3,6. Nilai ini berbeda dengan hasil analisis rata-rata kecepatan perjalanan sebesar 27,64 km/jam

REKOMENDASI

1. Mencari data atau peraturan yang mengatur keberadaan dan perjalanan angkutan yang diteliti dari Dishub, sehingga memudahkan dalam pengambilan data di lapangan dan menganalisisnya.
2. Untuk mengatasi kecilnya nilai *load factor* angkutan pedesaan kapasitas 26 tempat duduk rute Terminal Klaten-Wedi-Bayat-Cawas, dengan meremajakan angkutan tersebut dan meningkatkan pelayanan, sehingga pengguna lebih tertarik menggunakan angkutan umum.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terima kasih kepada Dr. Dewi Handayani, ST, MT dan Amirotul MHM, ST, MSc yang telah membimbing, memberi arahan dan masukan dalam penelitian ini.

REFERENSI

- Agus Budi. P, Untung Sirinanto, Wahyudi. K. *Kajian Pelayanan Angkutan Umum Trayek Blora – Bojonegoro – Cepu di Kabupaten Blora*, UNDIP, Semarang, 2006
- Budi Heru. 2010. *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Kudus Jalur (Jati - Jetak) – (Jati – Colo) – (Jati – Bareng)*
Departemen Perhubungan sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan
- Dionisia Murni. E, 2003. *Kajian Kinerja Angkutan Pedesaan Minibus Rute Sragen - Surakarta*
- Masida, dkk. 1999. *Kajian Kinerja Angkutan Pedesaan Wilayah Pesisir Kabupaten Demak Rute Terminal Demak – Pantai Moro*
- 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 Masal Berbasis Jalan
- Peraturan menteri perhubungan no. PM 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*
- Raymond. S, Daud Jalaludin. 2013. *Tinjauan Kinerja Angkutan Pedesaan Dari dan ke Kabajahe. Rural Public Transport Provision Explores the Existing Context of Public transport Provision in Rural and Remote Areas Illustrated with Experience From Scotland*, 2012.
- 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*