

Kajian Kinerja Pelayanan Angkutan Perkotaan Kabupaten Purwakarta Studi Kasus : Rute Angkot 01 Simpang-Sadang PP

Studi of Urban Transport Service Performance Kabupaten Purwakarta

Case Study : Route 01 Simpang-Sadang PP

¹Aura Aulia Rahmah, ²Dadan Mukhsin

^{1,2}*Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Bandung,*

Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116

email: ¹auraauliarahmah2312@gmail.com, ²dadannukhsin@gmail.com

Abstract. Study PERFORMANCE Services Urban Transportation Studies CASE Taxi Route 01 Simpang-Sadang PP departing Of asumsi outset that Services Public Transport in Purwakarta memiliki issue of Traffic in Downtown Purwakarta sbagai Due to the high intensity of the activities of Trade and Services, as well as transportation to the region, the road Along primary artery has Grows activities-activities recently affecting the movement of IN these roads, plus WITH Heightened Traffic Yang through these roads has lead to volume area Vehicle exceed road capacity, and based on local regulation No. 11 of 2012 CONCERNING Spatial Planning District VCR Purwakarta in Purwakarta City Center reached 0.85 that means the congestion rate at Center City High, prayers One cause of the VCR reaches 0.85 because the resulting volume Personal Vehicle the increasingly, NO User Discipline road vehicle driving hearts causing Traffic congestion especially in the hearts of Purwakarta. In addition ITU Also, shuttles Sales manager less adequate to cause less desirable by society. Efforts to Overcome hearts Traffic congestion is WITH BECAUSE using Urban transport can be minimize congestion Also Urban transport can be transported Term Yang MORE Many passengers. The analytical method which was used to review the measure Kineja Services Urban Transportation in Purwakarta WITH Studies CASE Taxi Route 01 Simpang-Sadang PP analisis frequency (proportion) and analisis berdasarkan aspect of effectiveness and efficiency to the review know ASSESSMENT 'society Regarding the performance of public transportation 01 And knowing how Effective and the process is efficient public transportation service boarding costs 01 Simpang- Sadang PP. Research shows that public transportation services 01 yet fully effective and efficient process, which, given the performance is shown to the user is still bad.

Keywords: Performance, Effective and Efficient

Abstrak.Kajian Kinerja Pelayanan Angkutan Perkotaan Studi Kasus Rute Angkot 01 Simpang-Sadang PP berangkat dari asumsi awal bahwa pelayanan transportasi umum di Kabupaten Purwakarta memiliki persoalan lalu lintas di pusat Kota Purwakarta sbagai akibat tingginya intensitas kegiatan perdagangan dan jasa, serta transportasi pada wilayah tersebut, sepanjang jalan arteri primer telah tumbuh kegiatan-kegiatan baru yang mempengaruhi pergerakan pada ruas jalan tersebut, ditambah dengan semakin tingginya lalu lintas regional yang melalui ruas jalan tersebut telah menimbulkan volume kendaraan melebihi kapasitas jalan, dan berdasarkan Peraturan Daerah No. 11 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Purwakarta VCR di Pusat Kota Purwakarta mencapai 0,85 yang artinya tingkat kemacetan di Pusat Kota tinggi, salah satu penyebab VCR mencapai 0,85 karna diakibatkan volume kendaraan pribadi yang semakin bertambah, tidak disiplin pemakai jalan dalam mengendarai kendaraan sehingga menyebabkan kemacetan lalu lintas terutama di dalam Kota Purwakarta. Selain itu juga, angkutan umum kurang memadai menyebabkan kurang diminati oleh masyarakat. Upaya dalam mengatasi kemacetan lalu lintas adalah dengan menggunakan angkutan perkotaan karena dapat meminimalisir terjadinya kemacetan juga angkutan perkotaan dapat mengangkut jumlah penumpang yang lebih banyak. Metode analisis yang digunakan untuk mengukur Kineja Pelayanan Angkutan Perkotaan di Kabupaten Purwakarta dengan studi kasus Rute Angkot 01 Simpang-Sadang PP analisis frekuensi (proporsi) dan analisis berdasarkan segi efektivitas dan efisiensi untuk mengetahui penilaian masyarakat mengenai pelayanan angkot 01 dan mengetahui seberapa efektif dan efisien kinerja pelayanan angkot 01 Simpang- Sadang PP. Hasil Penelitian menunjukan bahwa pelayanan angkot 01 belum sepenuhnya efektif dan efisien, pelayanan yang diberikan kepada pengguna masih buruk.

Kata Kunci : Kinerja pelayanan, Efektif, dan Efisien

A. Pendahuluan

Kabupaten Purwakarta berada pada titik-temu tiga koridor utama lalu-lintas yang sangat strategis, yaitu Purwakarta-Jakarta, Purwakarta-Bandung dan Purwakarta-Cirebon. Kabupaten Purwakarta terdapat kawasan perkotaan yang memegang peranan sangat penting dalam mendukung mobilitas masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya, kawasan perkotaan tersebut berada di Kecamatan Purwakarta. Selain itu, masyarakat di Kabupaten Purwakarta menggunakan berbagai macam moda transportasi yaitu, kendaraan pribadi roda dua maupun roda empat, serta masyarakat menggunakan angkutan perkotaan.

Berdasarkan Peraturan Daerah No. 11 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Purwakarta Tahun 2011-2031 persoalan lalu lintas di kawasan perkotaan Purwakarta sebagai akibat tingginya intensitas kegiatan perdagangan dan jasa, serta transportasi pada wilayah tersebut, sepanjang jalan arteri primer telah tumbuh kegiatan-kegiatan baru yang mempengaruhi pergerakan pada ruas jalan tersebut, ditambah dengan semakin tingginya lalu lintas regional yang melalui ruas jalan tersebut telah menimbulkan volume kendaraan melebihi kapasitas jalan, dan berdasarkan Peraturan Daerah No. 11 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Purwakarta VCR di Pusat Kota Purwakarta mencapai 0,85 yang artinya tingkat kemacetan di Pusat Kota tinggi, salah satu penyebab VCR mencapai 0,85 karna diakibatkan volume kendaraan pribadi yang semakin bertambah, tidak disiplin pemakai jalan dalam mengendarai kendaraan sehingga menyebabkan kemacetan lalu lintas terutama di dalam Kota Purwakarta. Selain itu juga, angkutan perkotaan kurang memadai menyebabkan kurang diminati oleh masyarakat. Upaya dalam mengatasi kemacetan lalu lintas adalah dengan menggunakan angkutan perkotaan karena dapat meminimalisir terjadinya kemacetan juga angkutan perkotaan dapat mengangkut jumlah penumpang yang lebih banyak.

Angkutan perkotaan di Kabupaten Purwakarta beroperasi setiap hari mulai pagi hingga malam hari. Angkutan perkotaan di Kabupaten Purwakarta terdapat 9 trayek, dari 9 trayek tersebut yang melewati pusat kota hanya 6 trayek saja, yaitu angkot 01, 02, 04, 05, 06, dan angkot 07. Pusat kota yang dilewati angkot tersebut terdiri dari pusat perdagangan dan jasa, pendidikan, dan perkantoran yang ramai di kunjungi serta di lewati oleh masyarakat. Pelayanan angkot di Kabupaten Purwakarta dapat dikatakan buruk karena perilaku supir yang tidak menyenangkan, terkadang terjadi kriminalitas seperti pencopetan, tarif yang relatif mahal dan segi efisiensi waktu. Sehingga banyak masyarakat yang mulai beralih menggunakan kendaraan pribadi. Pada tahun 2014 tingkat kepemilikan kendaraan pribadi terjadi peningkatan sekitar 11,83% yang terdaftar di Kantor Samsat Kabupaten Purwakarta dibandingkan tahun sebelumnya. Masyarakat beralih menggunakan kendaraan pribadi karena kemudahan dalam memilikinya.

Dalam 6 trayek yang melewati pusat kota di kawasan perkotaan Purwakarta peneliti memilih obyek kajian yaitu rute atau trayek angkot 01 Simpang-Sadang PP alasannya yang paling sering melewati pusat kota adalah angkot 01 Simpang-Sadang PP, memiliki panjang trayek yang panjang yaitu 9,8 km. Selain itu, angkot 01 juga dapat mewakili permasalahan yang terjadi sehingga peneliti dapat mengetahui penilaian masyarakat terhadap pelayanan angkot 01 Simpang-Sadang PP agar dapat ditangani lebih lanjut dan memberikan contoh yang baik agar dapat diterapkan kepada 6 trayek yang melewati pusat Kota Purwakarta bahkan 9 trayek secara menyeluruh.

Berdasarkan latar

1. Mengetahui penilaian masyarakat terhadap kinerja pelayanan angkot 01

Simpang-Sadang PP.

2. Mengetahui mengukur efisiensi dan efektifitas berdasarkan SK. Dirjen Perhubungan Darat.

B. Landasan Teori

1. Kajian Tentang Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan atau mengangkut suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Transportasi juga merupakan sebuah proses yakni proses mengangkut dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan. Alat pendukung yang dipakai bervariasi tergantung pada bentuk objek yang akan dipindahkan, jarak antara suatu tempat dengan tempat yang lain dan maksud objek yang akan dipindahkan tersebut.

2. Angkutan Umum

Warpani (1990;66) mendefinisikan angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (angkutan, miniangkutan, dan sebagainya), kereta api, angkutan air dan angkutan udara. Menurutnya lagi, tujuan utama dari keberadaan angkutan umum adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah dan nyaman; membuka lapangan kerja; serta pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi.

Secara umum dalam sistem angkutan umum terdapat tiga komponen yang memiliki peranan dan kepentingan tertentu yang seringkali saling bertolak belakang, hal ini disebabkan karena ketiga komponen tersebut memiliki kepentingan yang berbeda yaitu :

- a. Pelaku perjalanan (User)

Komponen ini adalah pembangkit perjalanan, dan memiliki kebebasan dalam melakukan suatu jenis dan tujuan perjalanan, meskipun masih dikendalikan oleh kemampuan dan kemauan untuk membelanjakan uangnya dala melakukan perjalanan dan urgensi dari perjalanan tersebut.

- b. Pengusaha angkutan (operator)

Komponen ini adalah fasilitator moda dalam sistem angkutan umum, sesuai dengan kemampuan dan keinginan dari operator untuk menyediakan jenis dan fungsi pelayanan yang akan diberikan, termasuk didalamnya pengaturan jadwal, rute dan jenis moda yang dijalankan.

- c. Pemerintah (Regulator)

Dalam hal ini pemerintah berperan sebagai komponen perantara antara kepentingan user dan operator, dengan tujuan agar pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesempatan pelayanan terhadap masyarakat dapat tercapai. Regulator memiliki kewenangan dalam mengatur, merubah dan menyetujui jenis moda, trayek, tarif dan hal – hal lain yang berkaitan dengan operasional sistem angkutan umu sehingga layak untuk digunakan oleh user dengan tidak membebani operator.

3. Kinerja Angkutan Umum

Kinerja pelayanan angkutan umum berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002, dapat diukur

dari indikator dan parameter-parameter sebagai berikut:

Tabel 1. Penjabaran Variabel Analisis Efektifitas dan Efisiensi Berdasarkan SK. Dirjen Perhubungan Darat

Sumber Teori	Variabel	Metode Analisis	Rumus Perhitungan	Keterangan	Kriteria Penilaian	Satuan
A World Bank Study (1986)	Load Factor Jam Sibuk	Analisis Kuantitatif	$LF = \frac{JP / (Km \text{ yang ditempuh})}{Kapasitas Tempat Duduk Penumpang}$	LF = Load Faktor JP = Jumlah Penumpang	Kurang : >1, Sedang : 0,8 - 1, Baik : <0,8	
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Load Factor diluar jam sibuk	Analisis Kuantitatif			Kurang : >1, Sedang : 0,7 - 1, Baik : <0,7	
Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur (2002)	Kecepatan Perjalanan	Analisis Kuantitatif	$V = 60 \times \frac{T}{L}$	V = Kecepatan perjalanan L = Panjang trayek T = Waktu perjalanan	Kurang : <5, Sedang : 5 - 10, Baik : >10	Km/jam
A World Bank Study (1986) Morlok, 1991	Headway	Analisis Kuantitatif	$H = \frac{60 \text{ menit}}{F}$	H = Headway F = frekuensi pelayanan jumlah angkutan Kota yang mmelalui satu titik tetap dalam satu jam	Kurang : >15, Sedang : 10 - 15, Baik : <10	Menit
	Waktu Perjalanan	Analisis Kuantitatif	$W = \frac{J}{T}$	W = waktu perjalanan angkutan umum (menit/km) J = Jarak antar segmen (km) T = Waktu tempuh angkutan umum (menit)	Kurang : >12, Sedang : 6 -12, Baik : <6	Menit/km
	Waktu Pelayanan	Analisis Kuantitatif			Kurang : >13, Sedang : 13 - 15, Baik : <15	Jam
	Frekuensi	Analisis Kuantitatif	$F = \frac{60 \text{ menit}}{H}$	F = Frekuensi H = Hewadway	Kurang : <4, Sedang : 4 - 6, Baik : >6	Kend./jam
	Jumlah Kendaraan Beroperasi	Deskriptif	Untuk mengetahui persentase jumlah armada yang beroperasi dengan jumlah armada yang ada		Kurang : <82, Sedang : 82 - 100, Baik : >100	%
	Waktu Tunggu	Analisis Kuantitatif	$Wt = \frac{1}{2} Ht$	Wt = Waktu Tunggu Ht = Headway Keseimbangan	Kurang : >30, Sedang : 20 - 30, Baik : <20	Menit

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, 2002

Suatu angkutan umum dapat dikatakan efektif melalui penilaian atas beberapa parameter. Parameter yang biasa digunakan dalam penilaian efektifitas meliputi aksesibilitas atau kemudahan, *headway* atau waktu antara (menit), kecepatan perjalanan rata-rata (km/jam), waktu tempuh (menit) dan waktu tunggu rata-rata (menit). Pada studi ini penilaian atas efektifitas difokuskan kepada kelima parameter ini sehingga diperoleh seberapa efektifkah angkutan umum Rute Angkot 01 Simpang-Sadang PP.

Efisiensi dinilai dari parameter yang menyangkut *load factor* atau faktor muat penumpang, *availability*, dan kelayakan. Dari ketiga parameter ini akan di tinjau seberapa efisienkah angkutan umum Rute Angkot 01 Simpang-Sadang

PP.

Tabel 2. Variabel Penilaian

	Kinerja	Efisiensi – Efektifitas
Masyarakat	1. Kenyamanan 2. Keamanan 3. Tarif 4. Waktu	
Standar		1. Efisiensi a. Load factor b. Waktu perjalanan 2. Efektifitas a. Aksesibilitas b. Waktu tempuh c. Kecepatan perjalanan d. <i>Frekuensi</i> e. <i>Headway</i> f. Waktu tunggu
Studi Terdahulu	1. Jangkuan Pelayanan 2. Aksesibilitas 3. Perilaku Supir 4. Disabilitas 5. Kenyamanan 6. Keamanan 7. Waktu Tempuh 8. Kapasitas 9. Tarif	

Sumber : Hasil Identifikasi dan Permikiran, 2016

4. Standar Pelayanan Angkutan Umum

Standar kualitas pelayanan angkutan umum baik secara keseluruhan maupun pada trayek tertentu dapat dinilai dengan menggunakan indikator yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan .

Tabel 3. Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Parameter Penilaian	Satuan	Standar Penilaian		
			Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)
1	<i>Load factor</i> , jam sibuk	%	>100	80-100	<80
2	<i>Load factor</i> , di luar jam sibuk	%	>100	70-100	<70
3	Kecepatan perjalanan	Km/jam	<5	5-10	>10
4	<i>Headway</i>	Menit	>15	10-15	<10
5	Waktu perjalanan	Menit/km	>12	6-12	<6
6	Waktu pelayanan	Jam	<13	13-15	>15
7	Frekuensi	Kend./jam	<4	4-6	>6
8	Jumlah kendaraan yang operasi	%	<82	82-100	100
9	Waktu tunggu	Menit	>30	20-30	<20
10	Akhir dan awal perjalanan		05.00-18.00	05.00-20.00	05.00->20.00

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 2002 dalam Marsudi 2005

Seluruh penilaian dijumlahkan untuk kemudian dinilai kualitas pelayanannya dengan menggunakan Tabel dibawah ini.

Tabel 4. Standar Kinerja Pelayanan Angkutan Umum

Kriteria	Total nilai
Baik	18,00 - 24,00

Sedang	12,00 - 17,99
Kurang	< 12

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 2002 dalam Marsudi 2005

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Analisis Frekuensi (Proporsi)

Setelah melakukan penyebaran kuesioner dilanjutkan dengan analisis frekuensi(proporsi), pengolahan data hasil kuesioner yang telah dibagikan kepada 100 responden per desa di Kecamatan Purwakarta. Pengolahan kuesioner ini menggunakan skala likert dengan bobot 1-5 dari sangat setuju hingga sangat tidak setuju untuk mengetahui jumlah nilai persepsi masyarakat terhadap kinerja pelayanan Angkot 01 Simpang-Sadang PP.

Tabel 5. Frekuensi (Proporsi) Hasil Tabulasi Kuesioner

Skala	Nomor Pertanyaan Pada Kuisioner												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	22	10	11	1	4	6	2	3	3	4	3	6	37
2	13	15	7	18	4	10	12	5	10	6	10	23	47
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	46	40	48	43	55	52	51	67	51	59	44	49	12
5	20	36	35	38	38	32	35	24	36	30	43	23	4
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Sumber : Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan hasil perhitungan dalam dihasilkan proporsi dari pernyataan 100 responden yang menjawab 13 pertanyaan yang terdiri dari 13 variabel dalam kuesioner.

Tabel 6
Hasil Analisis

No	Pernyataan	Hasil Analisis
1	Angkot 01 Simpang-Sadang PP memberikan kemudahan bagi saya untuk mencapai tujuan	65% Tidak Setuju
2	Saya bisa mendapatkan angkot 01 Simpang-Sadang PP dimana saja	75% Tidak Setuju
3	Tarif angkot 01 Simpang-Sadang PP murah	82% Tidak Setuju
4	Saya merasa nyaman menggunakan angkot 01 Simpang-Sadang PP	81% Tidak Setuju
5	Waktu tempuh perjalanan saya cepat	92% Tidak Setuju
6	Angkot 01 Simpang-Sadang PP memberikan rasa aman dan nyaman dalam bertransportasi sehari-hari	84% Tidak Setuju
7	Saya dapat sampai ke tujuan dengan waktu perjalanan lebih singkat	86% Tidak Setuju
8	Angkot 01 Simpang-Sadang PP menempuh jarak perjalanan dengan kecepatan >10 Km/Jam	92% Tidak Setuju
9	Selama menggunakan Angkot 01 Simpang-Sadang PP tidak pernah terjadi aksi kriminalitas	87% Tidak Setuju
10	Jika saya ingin menggunakan Angkot 01 Simpang-Sadang PP, saya menunggu <20 menit	90% Tidak Setuju
11	Angkot 01 layak digunakan bagi penyandang cacat	87% Tidak Setuju
12	Tidak pernah berdesak-desakan di dalam Angkot 01 Simpang-Sadang PP	71% Tidak Setuju
13	Perilaku supir angkot tidak menyenangkan	84% Setuju

Sumber : Hasil Analisis, 2016

2. Analisis Efektifitas

Dalam analisis efektifitas ini membahas mengenai aksesibilitas, dan kualitas berdasarkan waktu tempuh rata-rata, kecepatan perjalanan frekuensi,

headway, dan waktu tunggu

3. Aksesibilitas

Kondisi jaringan jalan dalam Rute Angkot 01 tersebut dapat dikatakan baik dengan jumlah 61,298 km dari total panjang jalan yang di aspal/beton sebesar 75,723 km

4. Kualitas

a. Waktu Tempuh Rata-rata

Waktu tempuh merupakan waktu yang dibutuhkan oleh penumpang untuk mencapai lokasi yang akan dituju. Waktu tempuh maksimum yang dibutuhkan angkot 01 adalah 60 Menit dalam 1 rit Simpang – Sadang PP.

b. Kecepatan Perjalanan Rata-rata

Dari hasil perhitungan, jika dibandingkan dengan standar kecepatan perjalanan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat yaitu sebesar 9,8 km/jam, maka sebagai angkutan perkotaan dapat dikatakan kecepatan perjalanan rata-rata untuk Rute Angkot 01 Simpang-Sadang PP cukup efektif.

c. Frekuensi

Berdasarkan hasil survey frekuensi pelayanan rata-rata dalam 1 minggu sebesar 16 kendaraan/jam.

d. *Headway* / Waktu Antara Rata-rata

Waktu antara atau dikenal juga sebagai *Headway* adalah waktu antara dua atau lebih sarana angkutan untuk melewati suatu titik/tempat perhentian. *Headway* rata-rata angkot 01 Simpang-Sadang PP yaitu 3,75 dalam kriteria baik dapat dikatakan efektif.

e. Waktu Tunggu

Waktu tunggu merupakan waktu penumpang untuk menunggu angkutan umum sesuai dengan rute yang dipiih. Setelah melakukan survey didapatkan hasil waktu tunggu angkot 01 Simpang Sadang PP sebesar 4 menit .

5. Analisis Efisiensi

a. Load Factor (Factor Muat)

Nilai *load factor* rata-rata untuk jam sibuk pukul 05.30 sebesar 0,77 dan untuk pukul 12.30 sebesar 0,72, sedangkan diluar jam sibuk memiliki nilai rata-rata *load factor* pukul 07,30 sebesar 0,39 dan pukul 14.00 sebesar 0,43.

b. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan untuk rute angkot 01 adalah 1 jam atau 60 menit dengan rute simpang – sedang dan sedang – simpang. Namun waktu perjalanan tidak mutlak 60 menit dalam 1 rit (putaran) karena terkadang terdapat masalah yang tak terduga. Jika dibandingkan dengan standar *world bank* , dan Direktorat Jendral Perhubungan Darat yaitu sebesar 60 menit dapat dikatakan kurang efisien.

D. Kesimpulan

Pelayanan angkot 01 Simpang-Sadang PP buruk bahwasannya pelayanan tersebut tidak efisien dan efektif.

1. Berdasarkan hasil analisis frekuensi (Proporsi)

Penilaian masyarakat terhadap kinerja pelayanan angkot 01 Simpang-Sadang PP menunjukkan sebagian masyarakat menilai Angkot 01 Simpang-Sadang memiliki kinerja pelayanan yang kurang baik sehingga menimbulkan permasalahan sesuai dengan hipotesis awal seperti kurang efisien dari segi waktu, tarif dan keamanan yang kurang. Sehingga dari 13 variabel yang di nyatakan dalam kuesioner dapat menjadi masukan terhadap SK. Dirjen Perhubungan Darat yaitu tambahan variabel baru dalam menilai kinerja pelayanan angkutan.

2. Berdasarkan Hasil Perhitungan Kinerja menggunakan 9 Variabel yang ditetapkan oleh SK Dirjen Perhubungan Darat 7 diantaranya berada dalam kriteria baik hanya saja masih ada yang perlu diperbaiki yaitu Jumlah kendaraan yang beroperasi dan waktu perjalanan karena berada di kriteria buruk dengan waktu perjalanan nya adalah 60 menit untuk 1 rit atau 1 putaran perjalanan dari Simpang-Sadang dan Sadang-Simpang.

Tabel 7. Hasil Pehitungan Nilai Kinerja

No	Parameter Penilaian	Penilaian Hasil Perhitungan	Penilaian	
			Efektif	Efisien
1	<i>Load factor</i> , jam sibuk (%)	Baik		Efisien
2	<i>Load factor</i> , di luar jam sibuk (%)	Baik		Efisien
3	Kecepatan perjalanan (km/jam)	Baik	Efektif	
4	<i>Headway</i> (menit)	Baik	Efektif	
5	Waktu perjalanan (menit/km)	Kurang	Tidak Efektif	
6	Waktu pelayanan (jam)	Baik	Efektif	
7	Frekuensi Pelayanan(kend/jam)	Baik	Efektif	
8	Jumlah kendaraan yang beroperasi (%)	Kurang	Tidak Efektif	
9	Waktu tunggu (menit)	Baik	Efektif	

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Dari hasil itulah didapatkan bahwa Angkot 01 Simpang Sadang PP ini sudah efisien dan efektif dari segi kecepatan perjalanan serta *time headway* nya sudah efektif dikarenakan berada pada kriteria baik masuk ke dalam standar pelayanan A atau sudah efektif. Artinya penumpang angkot 01 masih dapat terlayani dengan baik dengan karena waktu antara angkot yang pertama dengan yang lainnya tidak terlalu lama.

3. Berikut merupakan perbandingan variabel yang sama antara SK. Dirjen Perhubungan Darat dan variabel tambahan dari peneliti :

Tabel 8. Perbandingan Variabel antara SK. Dirjen Perhubungan Darat dan Variabel Tambahan

No	Variabel	Analisis SK Dirjen	Analisis Proporsi
1	Kecepatan perjalanan	Baik	buruk
2	Headway	Baik	buruk
3	Waktu Perjalanan	Buruk	buruk
4	Waktu Tunggu	Baik	buruk

Sumber : Hasil Analisis, 2016

Dari tabel di atas menunjukkan dua hasil analisis yang telah di lakukan terdapat kesamaan antara penilaian dari kinerja pelayanan angkot 01 Simpang-Sadang PP. Kesamaan Variabel terletak pada variabel waktu perjalanan menurut SK. Dirjen Perhubungan Darat dan Variabel yang digunakan dalam kuesioner adalah buruk. Variabel tersebut merupakan salah satu penyebab banyaknya masyarakat tidak ingin menggunakan kendaraan umum khususnya angkot 01 Simpang-Sadang PP.

Daftar Pustaka

- Tamin, Ofyar Z. 2008. *Perencanaan Transportasi, Modeling, dan Rekayasa: Teori, Problem, and Application*. Bandung: Penerbit ITB Press.
- Morlok, E.K, (1985), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta. Hal 45
- Khisty, C.J & Lall, B.K. 1998. *Transportation Engineering and Introduction*. New Jersey; Prentice Hill Inc.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan Kombinasi*. Bandung : Alfabeta. Hal 18
- Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Kabupaten Purwakarta
- Keputusan Bupati Purwakarta No. 551/Kep.935-Dishub/2006 tentang Jaringan Trayek Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan di Kabupaten Purwakarta
- Siswoyo, M.P. 2008. *Kebijakan dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum*. Tesis Magister. Fakultas Teknik, Universitas Negeri Semarang.
- Poltak Situmeang. 2008. *Analisa Kinerja Pelayanan Angkutan Mobil Penumpang Umum Antar Kota Studi Kasus Angkutan Umum Trayek Medan-Tarutung*. Tugas Akhir. Bidang Studi Transportasi Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sumatera Utara Medan.
- Norman, H Nie. 1968. *Statistical Package for Social Science (Version 17.0)*. IBM Corporation, USA (Computer Program)