

## Evaluasi Kinerja Angkutan Kota Rute Sekemirung-Panyileukan Kota Bandung

Evaluation of Public Transportation Performance in Bandung  
(Case Study: Route Sekemirung-Panyileukan )

<sup>1</sup>Ajie Akhmad Maulana, <sup>2</sup>Tonny Judiantono

<sup>1,2</sup>Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Bandung,  
Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116  
email: <sup>1</sup>ajiemulanaa@gmail.com, <sup>2</sup>tjudiantono@yahoo.com

**Abstract.** The public transportation Sekemirung-Panyileukan route is the longest route in Bandung City that is 24 km and a total vehicle of as many as 125, should the waiting time less than 5 minutes and the travel time is less than 1.5 hours. Based on a preliminary survey of the fact situation did not match, sometime and the public transport is not arrive at destination. With traffic conditions in the city of Bandung, whether the performance could be better or at least approach the ideal. The purpose of this study is to know the performance of the transport on the route, with the methods of deducative is seen the opinion from user and operate. The variables is safety, comfort, accesibilities, load factor, travel time, travel speed, waiting time and cost. The variables refers to the decision of the Direktur Jendral Perhubungan Darat No. SK. 687/AJ. 206/DRJD/2002. With Importance Performance Analysis and method of zoning, the result is the performance is bad because there are some fact that felt less of expetation for user and operate.

**Keywords:** Public Transportation, Route of Sekemirung-Panyileukan, Evaluation of Performance, Indeks Performance Analysis Method

**Abstrak.** Angkutan Kota (angkot) Rute Sekemirung Bumi Panyileukan merupakan trayek yang paling panjang yaitu 24 km dan jumlah armada sebanyak 125, seharusnya waktu tunggu kurang dari 5 menit dan waktu perjalanan kurang dari 1,5 jam. Berdasarkan survey pendahuluan faktanya dilapangan tidak sesuai, bahkan ada angkutan yang tidak sampai tujuan. Dengan mempertimbangkan kondisi lalulintas di Kota Bandung, timbul pertanyaan apakah bisa lebih baik atau setidaknya mendekati ideal. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kinerja angkutan pada rute tersebut, dengan metode pendekatan deduktif dari sudut pandang pengguna (*user*) dan operator. Variabel yang menjadi penilaian kinerja angkutan dalam penelitian ini adalah keselamatan, keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, *load factor*, waktu perjalanan, kecepatan perjalanan, waktu tunggu dan tarif. Variabel-variabel tersebut mengacu pada Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Dengan menggunakan metode analisis *Importance Performance Analysis* (IPA) dan pembagian zona diperoleh hasil kinerja yang kurang baik karena banyak fakta dilapangan yang dirasakan kurang memenuhi harapan *user* dan operator.

**Kata Kunci:** Angkutan Kota, Rute Sekemirung-Panyileukan, Evaluasi Kinerja, Metoda *Importance Performance Analysis*.

### A. Pendahuluan

Trayek angkutan umum Kota Bandung berdasarkan sumber data dari Dinas Perhubungan Kota Bandung itu terdapat 39 trayek. Rata-rata panjang trayek tersebut jaraknya adalah 14,3 Km, yaitu 13 trayek dengan jarak kurang dari 10 Km, 9 trayek dengan jarak kurang dari 15 km, 12 trayek dengan jarak lebih dari 15 Km, dan 5 trayek dengan panjang lebih dari 20 Km. Trayek terpanjang adalah Bumi-Panyileukan – Sekemirung yang jaraknya 24,35 Km dengan memiliki 125 armada. Rute tersebut melalui beberapa ruas jalan diantaranya Jl. Ir. H. Juanda, Jl. Tubagus Ismail, Jl. Cigadung, Jl. Sosiologi, Jl. Agronomi, Jl. Akuntansi, Jl. Cigadung Raya Barat, Jl. Raya Golf, Jl. Cibeunying Kolot, dan berhenti atau melewati perempatan lampu merah diantaranya Simpang Dago, Tubagus Ismail Depan/PUSAIR, Tubagus Ismail/Cigadung, Kompl. Dosen UNPAD Cigadung, Sekemirung dan Bukit Ligar.

Berdasarkan data Dinas Perhubungan Kota Bandung tersebut bahwa panjang trayek 24 km dan jumlah armada sebanyak 125, bila angkutan beroperasi 70% dengan

kecepatan rata-rata perkotaan 20km/jam maka idealnya waktu tunggu dibawah 5 menit dan waktu perjalanan juga idealnya bisa ditempuh dengan waktu kurang dari 1,5 jam.

Berdasarkan survey pendahuluan pada kenyataan dilapangan pernyataan tersebut tidak sesuai, bahkan fakta di lapangan trayek tersebut tidak sampai tujuan. Sedangkan fakta lainnya adalah karena trayeknya yang begitu panjang, terhambat banyak oleh lampu merah, kemacetan di Kota Bandung dan angkot yang menunda keberangkatan penumpang dengan alasan menunggu muatan penumpang angkot penuh menyebabkan waktu perjalanan dari arah menuju Sekemirung dengan jarak 20-24 Km dibutuhkan waktu 1 jam lebih dan dalam satu hari hanya beberapa kali ritasi saja. Hal itu juga menjadikan masyarakat di wilayah Dago yang akan menuju ke sekemirung menunggu cukup lama khususnya di jam-jam pergi dan pulang sekolah siswa-siwi. Dari gambaran diatas maka dalam kajian ini dievaluasi mengenai kinerja angkutan umum trayek Bumi Panyileukan – Sekemirung kondisi yang ada saat ini.

## B. Kajian Teori

### Angkutan Umum

PP No.41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan Angkutan umum, yaitu angkutan yang dimiliki oleh operator yang bisa digunakan untuk umum dengan persyaratan tertentu. Sistem pemakaian angkutan umum:

1. Sistem sewa, yaitu kendaraan oleh operator maupun penyewa, dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Sistem ini sering disebut sebagai “*demand responsive system*” karena penggunaannya yang tergantung dengan adanya permintaan.
2. Sistem penggunaan bersama, yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang biasanya tetap. Sistem ini dikenal sebagai sistem penggunaan bersama (transit system). Terdapat 2 jenis transit system yaitu:
  - Jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti (menaikkan/menurunkan penumpang) di sepanjang rutenya. Contoh: angkutan kota
  - Jadwal dan tempat pemberhentiannya lebih pasti. Contoh: bus kota

### Parameter Kinerja Angkutan Umum

Parameter yang ada dalam penelitian ini mengacu pada parameter dari beberapa sumber yaitu World Bank, Sistranas dan Dirjen Perhubungan Darat. Dari beberapa sumber tersebut dibandingkan beberapa parameter sesuai kebutuhan dari penelitian ini. Berikut ini adalah beberapa parameter dari sumber tersebut.

**Tabel 1.** Parameter Kinerja Angkutan

Parameter	Worldbank	Sistranas(2012)	Dirjen Perhubungan Darat
Keselamatan		Terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi.	
Kenyamanan		Ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang berada dalam sarana transportasi. Diukur dengan ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya.	

Parameter	Worldbank	Sistranas(2012)	Dirjen Perhubungan Darat
Keamanan		Terhindarnya pengoperasian dari faktor eksternal baik berupa gangguan alam, manusia maupun lainnya. Pengukurannya berdasarkan perbandingan jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan	
Kapasitas		Kapasitas sarana/prasarana mencukupi permintaan pengguna. Pengukurannya dengan cara perbandingan jumlah sarana dengan jumlah penduduk.	
Aksesibilitas		Jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin. Pengukurannya dengan cara membandingkan panjang jaringan dengan luas wilayah dilayani.	
Tertib		Pengoperasian sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pengukurannya dengan membandingkan jumlah pelanggaran dengan jumlah perjalanan.	
Tarif	10% dari pendapatan	10% dari pendapatan	10% dari pendapatan
Kecepatan Perjalanan	>10 km/jam	Pusat kota 10-12km/jam Pinggiran 15-18 km/jam	Min 5-10 km/jam >10 km/jam
Waktu Perjalanan	Rata-rata 1-1,5 jam Maksimum 2 jam	Rata-rata 1-1,5 jam Maksimum 2-3 jam	Rata-rata 1-1,5 jam Maksimum 2-3 jam
Waktu Tunggu	Rata-rata 5-10 menit Maksimum 10-20 menit	Rata-rata 5-10 menit Maksimum 10-20 menit	Rata-rata 5-10 menit Maksimum 10-20 menit
Waktu Pelayanan			>15 jam
Baban Publik	70%		<0,8
Headway	10-20 menit		<10 menit
Polusi		Polusi yang ditimbulkan kendaraan baik itu air, suara maupun getaran serendah mungkin.	
Frekuensi	3-6 kendaraan/jam		>6 kendaraan/jam
Kendaraan Beroperasi			100%

Parameter	Worldbank	Sistranas(2012)	Dirjen Perhubungan Darat
Teratur		Mempunyai jadwal. Pengukurannya dengan membandingkan sarana transportasi terjadwal dengan keseluruhan sarana.	
Lancar dan Tepat		Waktu tempuh singkat dengan tingkat keselamatan tinggi. Pengukuran dengan kecepatan kendaraan persatuan waktu.	
Perpindahan moda	Rata-rata 0-1 kali Maksimum 2 kali	Rata-rata 0-1 kali Maksimum 2 kali	Rata-rata 0-1 kali Maksimum 2 kali
Jarak Berjalan		Pusat kota 300-500 meter Pinggir kota 500-1000 meter	Pusat kota 300-500 meter Pinggir kota 500-1000 meter

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, Worldbank, Sistranas

### Parameter yang Digunakan dalam Penelitian

Rumusan dari penelitian ini yaitu menilai kinerja angkutan kota berdasarkan pendapat *user* serta operator, maka dari itu hanya beberapa parameter yang digunakan dalam penelitian.

**Tabel 2.** Parameter yang Digunakan dalam Penelitian

Parameter	Sumber	Kriteria
Keselamatan	Sistranas	Terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi.
Kenyamanan	Sistranas	Pelayanan sopan, terlindungi dari cuaca buruk, mudah turun dan naik kendaraan, tersedia tempat duduk setiap saat, tidak berdesakan, interior menarik dan tempat duduk yang enak.
Beban Publik ( <i>load Factor</i> )	Dirjen Perhubungan Darat	Banyaknya penumpang mampu terlayani dengan kapasitas yang ada. (>0,8)
Aksesibilitas	Sistranas	Adanya kemudahan menuju jalan atau angkutan.
Waktu Tunggu	Dirjen Perhubungan Darat	Rata-rata 5-10 menit, maksimum 10-20 menit
Waktu Perjalanan	Dirjen Perhubungan Darat	Rata-rata 1-1,5 jam, maksimum 2 jam
Kecepatan	Dirjen Perhubungan Darat	Rata-rata 10-12 Km/Jam
Tarif	Sistranas	Murah dan Terjangkau

Sumber : Hasil Pemikiran Tahun 2016

## C. Metodologi

### Metode Pendekatan

Metoda pendekatan yang dipakai adalah metoda pendekatan secara deduktif atau pendekatan yang melibatkan beberapa pendapat yaitu pendapat dari segi *user*, pendapat dari segi operator dimana keduanya memberikan penilaiannya mengenai kinerja angkutan sesuai parameter yang sudah ditentukan. Selain itu pendekatan itu juga dilakukan penelaahan langsung lapangan mengenai kinerjanya yang disesuaikan dengan standar parameter yang ada.

## Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian ini menitikberatkan pengumpulan data-data dari hasil observasi lapangan, hasil quisioner dan wawancara.

**Tabel 3.** Metoda Pengumpulan Data & Alat Survey Penelitian

Parameter	Data	Metode	Alat Survey
Keselamatan	Presepsi Operator/User	Wawancara/Quisioner	Lebar Wawancara/Quisioner
Kenyamanan	Presepsi Operator/User	Wawancara/Quisioner	Lebar Wawancara/Quisioner
Aksesibilitas	Presepsi Operator/User	Wawancara/Quisioner	Lebar Wawancara/Quisioner
Tarif	Presepsi Operator/User	Wawancara/Quisioner	Lebar Wawancara/Quisioner
load Factor	Penumpang	Pengamatan Langsung	Lembar Obeservasi
Waktu Tunggu	Waktu Tunggu	Pengamatan Langsung	Lembar Obeservasi
Waktu Perjalanan	Waktu Perjalanan	Pengamatan Langsung	Lembar Obeservasi
Kecepatan	Kecepatan Perjalanan	Pengamatan Langsung	Lembar Obeservasi

Sumber : Hasil Pemikiran (2016)s

## Metoda Analisa

Penelitian ini membagi dua analisa karena dari cara menganalisanya dalam penelitian ini melibatkan tanggapan dari beberapa pihak dan pengukuran secara langsung.

- **Penilaian Kinerja**

Analisa yang digunakan dalam penilaian kinerja adalah dengan menggunakan IPA (*Indeks Performance Analysis*). Parameter yang dikukur oleh analisa ini adalah Keselamatan, Kenyamanan dan Tarif. Analisa ini didasari oleh hasil quisioner yang telah diberi bobot nilai dengan metode penilaian Skala *likert*. Penilaian dilakukan dengan pembobotan jawaban dengan bobot mulai dari 1 samapai 4. Pengisian jawaban responden itu sendiri untuk kinerja saat ini berurutan yaitu jawaban a,b,c & d berbanding lurus dengan bobot 1,2,3 & 4.

- **Pengukuran Kinerja**

Analisa yang digunakan dalam pengukuran kinerja ini adalah berupa kinerja yang bisa diukur secara langsung seperti *load factor*, waktu tunggu, waktu perjalanan, kecepatan dan perjalanan.

## D. Pembahasan

### Pengukuran Kinerja

- *Load Factor*

**Tabel 4.** Load factor

Zona	Sekemirung - Gedebage			Gedebage - Sekemirung		
	Hari Kerja	Hari Libur	Total	Hari Kerja	Hari Libur	Total
1	0,35	0,24	0,29	0,29	0,29	0,29
2	0,64	0,47	0,56	0,75	0,46	0,60
3	0,82	0,56	0,69	0,85	0,51	0,68
4	0,63	0,51	0,57	0,74	0,39	0,56

5	0,43	0,33	0,38	0,46	0,31	0,38
	Rata-rata		0,50	Rata-rata		0,50

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2017

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa rata-rata *load factor* total keseluruhan adalah 0,50 dengan rata-rata *load factor* tertinggi itu pada saat di zona 3, serta rata-rata *load factor* tertinggi itu ada pada hari kerja tepatnya waktu pagi dan siang hari.

**Tabel 5. GAP Load factor**

User	Operator	Fakta Di lapangan
Ingin selalau <100%	Ingin selalu 100%	Rata-rata <i>load factor</i> 50%, tetapi pada waktu tertentu bisa >100%

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2017

Tanggapan *User* terhadap *load factor* tentunya ingin dibawah 100% agar tidak berdesak-desakan, sedangkan menurut operaror itu kurang baik karenan tujuan dari operator untuk mendapatkan keuntungan yang sebanyak-banyaknya, hal ini lah salah satu alasan mengapa banyaknya angkutan yang berhenti lama-lama saat perjalanan demi penumpang yang penuh. Fakta dilapangan pada tabel *load factor* sebelumnya bisad dilihat bahwa memang rata-ratanya adalah 50% tetapi pada waktu tertentu bisa melebihi 100%.

- Waktu Tunggu

**Tabel 6. GAP Waktu Tunggu**

User	Idealnya	Fakta Di lapangan
<1 menit	5 menit	Rata-rata waktu tunggu 14 menit, tetapi pada waktu tertentu bisa mencapai 25 menit

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2017

Tanggapan *user* terhadap waktu tunggu menginginkan waktu sesingkat mungkin, sedangkan indealnya dari jumlah kendaraan yang beroperasi yaitu 60 kendaraan, keberangkatan dari titik balik atau titik awal arah menuuju Sekemirung yaitu di Gedebage adalah dengan waktu 5-8 menit/kendaraan. Jarak yang ditempuh sepanjang 24 Km. Idealnya dengan data seperti itu bila kendaraan berjalan dengan kecepatan rata-rat perkotaan yaitu 30 km/jam. Kemudian dengan membagi 2 jumlah kendaraan untuk kedua arah yaitu masing-masing 30 kendaraan, maka kemungkinan waktu tunggu penumpang di setiap zona adalah kurang lebih adalah 5 menit. Fakta di lapangan sendiri bahwa rata-rata waktu tunggu di setiap zona adalah 14 menit, tetapi pada waktu tertentu bisa mencapai 25 menit, khususnya bisa terjadi tingkat kemacetan yang tinggi.

- Waktu Perjalanan

**Tabel 7. GAP Waktu Perjalanan**

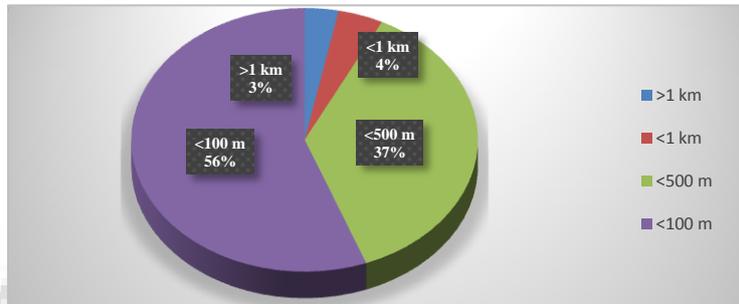
User	Idealnya	Fakta Di lapangan
Secepat mungkin	1,5 jam untuk jarak 24 km dengan kecepatan rata-rata perkotaan 30 km/jam	>2 jam

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2017

Tanggapan user terhadap wktu perjalanan angkutan tentunya secepat mungkin, untuk Idealnya sendiri dengan kecepatan kendaraan rata-rata perkotaan sekurang kurangnya 30 km/ jam dan jarak perjalanan adalah 24 km untuk satu arah yaitu

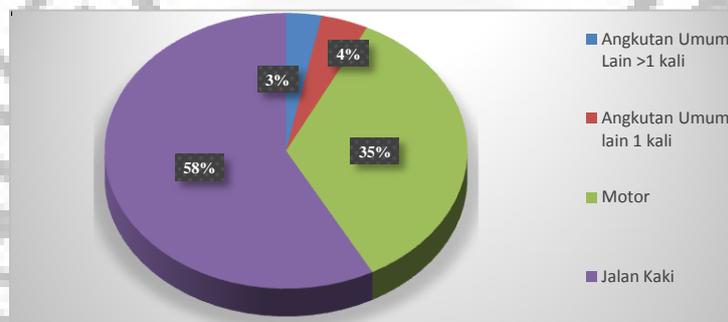
misalkan arah Gedebage-Sekemirung, maka waktu perjalanan idealny adalah 1,5 jam. Fakta di lapangan bahwa satu arah yaitu misalkan arah dari Gedebage-Sekemirung ini bisa mencapai >2 jam.

- Aksesibilitas



Sumber : Hasil Analisa Tahun 2017

**Gambar 1.** Jarak Menuju Jalur Angkutan



Sumber : Hasil Analisa Tahun 2017

**Gambar 2.** Cara Pencapaian Menuju Jalur Angkutan

Dari hasil paparan diatas disimpulkan bahwa aksesibilitas atau kemudahan dalam pencapaian menuju angkutan kota sekemirung-Gedebage ini dikatakan cukup baik karena jarak dan cara pencapaiannya dengan kriteria baik adalah >50% yaitu dengan kategori jarak <100 meter dengan cara pencapaian yaitu berjalan kaki.

**Penilaian Kinerja**

**Tabel 8.** Hasil Penilaian Kinerja

Parameter	Rata-rata Kinerja		Keterangan
	User	Operator	
Keselamatan	3,40	3,21	Ditingkatkan
Kenyamanan	3,39	3,07	Ditingkatkan
Tarif	3,35	3,05	Ditingkatkan

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2017

Berdasarkan hasil analisis dan data hasil wawancara didapat hasil penilaian kinerja berdasarkan user dengan range kinerja mulai dari 3,33-3,47 penilaian kinerja. Bila dibandingkan dengan harapan yaitu bobot terbesar 4 maka nilai perbandingan dari harapan dan kinerja itu sendiri mulai dari 11-16%. Begitu juga operator dengan range kinerja mulai dari 3,05-3,50 penilaian kinerja. Bila dibandingkan dengan harapan yaitu 4 maka nilai perbandingan dari harapan dan kinerja itu sendiri mulai dari 12-27%. Ini menandakan bahwa harapan mengenai kinerja angkutan umum kota ini masih perlu

adanya peningkatan agar sesuai harapan.

## Evaluasi Kinerja

**Tabel 9.** Hasil Penilaian Kinerja

Parameter	Kinerja	Dirjen Perhubungan Darat	Regulator	Operator	User	Ideal	Fakta di lapangan
<i>load Factor</i>	0,5	<0,8	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik		Bisa mencapai 1,13 (Lebih dari 100%)
Waktu Tunggu	14	<20 (menit)	Baik		Kurang Baik	5 menit	Bisa mencapai 25 menit
Waktu Perjalanan	5,3	<6 (menit/km)	Baik		Kurang Baik	1,5 jam untuk 24 km	Di beberapa zona waktu perjalanan 10-15 menit /km
Kecepatan	12	>10 (km/jam)	Baik		Kurang Baik	20-40 km/jam	Di beberapa zona terkadang kecepatan <20 atau >40
Aksesibilitas					Baik		

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2017

**Tabel 10.** Hasil Penilaian Kinerja

Parameter	Rata-rata Kinerja		Keterangan
	User	Operator	
Keselamatan	3,40	3,21	Ditingkatkan
Kenyamanan	3,39	3,07	Ditingkatkan
Tarif	3,35	3,05	Ditingkatkan

Sumber : Hasil Analisa Tahun 2017

### Kinerja Menurut Regulator

Kinerja angkutan menurut regulator atau standar yang diberikan dari Dirjen Perhubungan Darat menyatakan bahwa kinerja angkutan yaitu *load factor*, waktu tunggu, waktu perjalanan dan kecepatan perjalanan dinyatakan baik hal ini dikarenakan hasil pengukuran dilakukan rata-rata, hingga nilai yang keluar cukup ideal bagi standar regulator.

### **Kinerja menurut User**

- *Load Factor*

*Load factor* yang dirasakan user nyatanya kurang baik karena meskipun terkadang angkutan memuat kurang dari kapasitas yang ada, tetapi terkadang penumpang yang menaiki melebihi kapasitas yang ada, hal ini menyebabkan pada saat menaiki dan ketika akan turun dari angkutan mengalami kesulitan.

- Waktu Tunggu

Waktu tunggu yang dirasakan user nyatanya pada waktu tertentu kurang baik, khususnya pada waktu hari libur dimana tingkat kemacetan sekitar wilayah gasibu, karena ada pedagang yang berjualan dan lalu lintas orang menyebrang tinggi, menyebabkan waktu tunggu di wilayah berikutnya cukup lama hingga bisa mencapai 25 menit.

- Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan menurut user nyatanya dirasakan kurang baik dikarenakan selain karena kemacetan di beberapa waktu pada jam sibuk, hal lain penyebab lamanya waktu perjalanan adalah tingkah supir yang melambat-lambatkan dengan menunggu penumpang hingga kapasitas angkutan penuh.

- Kecepatan Perjalanan

Kecepatan perjalanan menurut user nyatanya dirasakan kurang baik dikarenakan selain karena kemacetan di beberapa waktu pada jam sibuk, hal lain seperti kecepatan perjalanan yang terkadang sangat cepat sekali menyebabkan ketika hendak turun atau akan mengangkut penumpang yang naik harus rem mendadak dan bisa membahayakan keselamatan penumpang.

- Keselamatan

Keselamatan dirasakan pengguna angkutan umum secara keseluruhan itu cukup baik, tetapi ada saja yang merasa keselamatannya belum terjaga, maka dari itu perlu peningkatan.

- Kenyamanan

Kenyamanan dirasakan pengguna angkutan umum secara keseluruhan itu cukup baik, tetapi ada saja yang merasa kurang nyaman dari pelayanan angkutan, maka dari itu perlu peningkatan.

- Tarif

Tarif yang harus dikeluarkan oleh pengguna secara keseluruhan cukup sesuai, namun ada saja penumpang yang merasa tarif yang mereka berikan kurang sesuai dengan pelayanan yang ada, maka dari itu perlu dipertimbangkan kembali mengenai penenaan tarif.

### **Kinerja Menurut Operator**

- *Load Factor*

*Load Factor* yang dirasakan operator juga kurang baik, karena semakin sedikit persentase jumlah penumpang yang naik, maka semakin sedikit juga pendapatan para supir angkutan.

- Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan menurut operator memang dirasakan kurang baik dikarenakan kemacetan.

- Kecepatan Perjalanan

Kecepatan perjalanan yang dirasakan operator juga kurang baik karena kecemasan.

- Keselamatan  
Keselamatan dirasakan operator atau supir angkutan secara keseluruhan itu cukup baik, tetapi ada saja yang merasa keselamatannya belum terjaga, bahkan ada yang sampai kecelakaan besar, maka dari itu perlu peningkatan.
- Kenyamanan  
Kenyamanan dirasakan operator secara keseluruhan itu cukup baik, tetapi ada saja yang merasa kurang nyaman karena tuntutan dari pihak pemilik angkutan dan penumpang pun tak selalu ramai menjadikan ada suatu tekanan, maka dari itu perlu peningkatan.
- Tarif  
Tarif yang dikeluarkan pemerintah kota Bandung dirasakan kurang sesuai yaitu menurut Dishub Kota Bandung adalah Rp 5500 / 10 km, tapi faktanya dilapangan tidak bisa terukur berapa km yang telah ditempuh, maka pembayaran diusulkan dari kebijakan antara pengguna dan supir saja.

#### E. Kesimpulan

Jadi kesimpulan dari penelitian ini yaitu angkutan kota dengan rute Sekemirung-Gedebage ini kinerjanya dikatakan kurang baik, hal itu dikarenakan penilaian pelayanan kinerjanya kurang memenuhi harapan bagi pengguna dan operator, dimana pengguna angkutan atau *user* ini adalah faktor utama yang harus di beri pelayanan dengan baik agar keberlangsungan angkutan umum lebih baik juga kedepannya.

#### Daftar Pustaka

- Adrianzia, Y. 2006. *Pembuatan Aplikasi Untuk Perencanaan Trayek Angkutan Kota Di Kota Mojokerto*. Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan. Insittut Teknologi Sepuluh November (ITS). Surabaya.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. 2002. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat nomor SK.687/AJ.206/DRDJ/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*. Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- Harries, S. 1974. *State-Of-The-Art-Review Of Urban Transportation Concepts And Public Attitudes*. US Departement Of Tranportation. Washington DC.
- Hazian,M. 2008. *Analisis Kinerja Angkutan Kota di Kota Jambi*. Departemen Teknik Sipil. Unversitas Sumatra Utara. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2013. *Peraturan Menteri No. PM 98 tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Kurniawan, Zakky. 2005. *Fenomena Angkutan Dsa-Kota di Kabupaten Boyolali*. Magister Pembangunan Wilayah dan Kota. Universitas Diponegoro Semarang.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia
- Morlok, Edward.K (a.b.Ir.J.K. Hainim) (1988). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga.
- Miro, F. 2002. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga.
- Munawar, A. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Beta Offset. Jogjakarta.
- Perhubungan Republik Indonesia. 2013. *Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan*

- Dengan Kendaraan Umum*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Presiden Republik Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah No.41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2005 *KM No.49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS)*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Rauf, Syarfruddin. *Analisis Kinerja dan Pemetaan Angkutan Umum (Mikrolet) di Kota Makasar*. Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil. Universitas Hasanudin
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan & Pemodelan Transportasi Edisi Kedua*. Bandung: Penerbit ITB.
- Transportation Research Board. 2000. *Highway Capacity Manual, Fourth Edition, Transportation Research Board*. Washington D.S.C. USA.
- Warpani, Suwarjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.
- World Bank. 2002. *World Development Indicator*. Washington DC. World Bank