

## Evaluasi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Penumpang di Kota Cimahi

Evaluation of Public Transport Service in Cimahi City

<sup>1</sup>Andina Adma Fitriyanti , <sup>2</sup>Tonny Judiantono

<sup>1,2</sup>Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Bandung,  
Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116

email: <sup>1</sup>andinadma@gmail.com , <sup>2</sup>judiantono@gmail.com,

**Abstract :** According to the type of service public transportation service Cimahi City has been served by 63.6%, Meanwhile, public transport that serve in internal Cimahi City is 13.17%. The Low public interest in using public transportation for mobility is one of the problems. It is seen from the filling rate that ranges from 30% -50%, in addition to the overlapping route causing the seizure of passengers between drivers, so it affects the passenger filling rate. This research was conducted to evaluate the performance of services performed based on three aspects of transport stakeholders. The method that used in this study is the method of combination. Performance evaluation results of Public transportation service shows good performance but needs improvement in some indicators. Recommendations that can be given from the results of this study is the need for reduction of the amount of public transportation up to 67 vehicles for Cimahi - Cibeber Via Baros route, 30 vehicles for Cimahi – Cibeber route Via Contong, and eliminate of Cimahi - Cimindi public transportation route, it is to improve the quality of public service in Cimahi City.

**Keywords :** Evaluation, Angkot, Performance, Service

**Abstrak :** Pelayanan angkutan umum di Kota Cimahi menurut jenis pelayanannya terlayani sebesar 63,6% dengan angkutan umum yang melayani internal Kota Cimahi sebesar 13,17%. Rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum untuk bermobilitas merupakan salah satu Permasalahan di Kota Cimahi. hal tersebut dilihat dari tingkat pengisiannya yang berkisar 30%-50%, selain itu adanya overlapping trayek mengakibatkan terjadinya rebutan penumpang antar supir angkutan, sehingga hal tersebut berdampak kepada tingkat pengisian penumpang. Penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi kinerja pelayanan yang dilakukan berdasarkan tiga aspek stakeholder transportasi, Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kombinasi. Hasil evaluasi Kinerja Pelayanan angkot menunjukkan kinerja yang baik akan tetapi perlu adanya perbaikan pada beberapa indikator. Rekomendasi yang dapat diberikan dari hasil penelitian ini adalah perlunya pengurangan jumlah angkot Sebanyak 67 kendaraan untuk rute Cimahi – Cibeber Via Baros, 30 kendaraan untuk rute Cimahi – Cibeber Via Contong, serta penghapusan rute angkot Cimahi – Cimindi hal tersebut untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum di Kota Cimahi.

**Kata Kunci :** Evaluasi, Angkot, Kinerja, Pelayanan

### A. Pendahuluan

Pelayanan angkutan jalan di Kota Cimahi, khususnya angkutan umum penumpang, terbagi menjadi tiga pelayanan yaitu pelayanan dalam kota, perbatasan dan antar kota dalam provinsi dengan cakupan pelayanan tertinggi dilayani oleh angkutan perbatasan sebesar 28,08% sedangkan pelayanan angkutan dalam Kota Cimahi hanya sebesar 13,17% dari seluruh jaringan jalan yang ada di Kota Cimahi

Rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum untuk melakukan kegiatan atau bermobilitas merupakan Permasalahan transportasi di Kota Cimahi padahal , Menurut Kajian Pelayanan Rute Angkutan Kota Cimahi yang dilakukan oleh Okta Fajar Pada Tahun 2013 ,Jangkauan Pelayanan angkutan umum perkotaan khususnya Angkot dikota Cimahi berdasarkan data luasan *area coverage* lintasan rute angkot sebagian besar wilayah Kota Cimahi yaitu sebesar 68,71% wilayah Kota Cimahi telah terlayani dan 31,29% lainnya masih belum terlayani atau berada di luar jangkauan lintasan rute angkot, sedangkan Berdasarkan data keterjangkauan rute angkot terhadap fasilitas pelayanan yang ada di Kota Cimahi, dapat diidentifikasi bahwa sebagian besar fasilitas pelayanan yang ada sudah mampu terjangkau oleh rute angkot

yang ada. Sebesar 89,58%, sedangkan sisanya, 10,42% belum bisa dijangkau langsung oleh angkot. Bahkan fasilitas militer dan komplek perumahan sudah dapat sepenuhnya dijangkau dengan angkot langsung. Dengan kondisi seperti itu seharusnya keberadaan pelayanan angkutan umum dapat mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi dan dapat mengurangi Kemacetan di Kota Cimahi, namun pada kenyataannya hal tersebut

Kurang minatnya masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dapat dilihat pula dari jumlah penumpang yang menggunakan angkutan umum, padahal jika dilihat dari ketersediaan angkot dengan jumlah 115 armada untuk trayek Pasar Antri – Leuwigajah – Cimindi, 139 armada untuk trayek Pasar antri – Cibeber Via Baros dan 103 armada untuk trayek Pasar Antri – Cibeber via Contong, dengan waktu tunggu kurang dari 5 menit karena sepanjang jalan tersedia angkot, namun dengan kecepatan angkot yang rendah dikarenakan jarak antar angkot 1 dengan angkot lainnya hanya berjarak 50 meter.

Dengan adanya fenomena - fenomena tersebut perlu dilakukannya evaluasi terhadap kinerja dan juga pelayanan angkutan umum karena dengan terus meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Cimahi dikhawatirkan fungsi angkutan umum akan tergeserkan. Evaluasi kinerja pelayanan dilakukan berdasarkan tiga aspek stakeholder transportasi yaitu evaluasi kinerja berdasarkan *user* atau penumpang angkutan umum, evaluasi kinerja pelayanan berdasarkan *regulator* atau pembentuk peraturan dan evaluasi berdasarkan *operator* sebagai pihak penyelenggara angkutan umum.

## B. Kajian Pustaka

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin sedangkan Angkutan kota adalah sebuah moda transportasi perkotaan yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute yang sudah ditentukan. Tidak seperti bus yang mempunyai halte sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan, angkutan kota dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang di mana saja. Menurut Munawar, (1990)

SPM adalah tolok ukur prestasi kuantitatif dan kualitatif yang digunakan untuk menggambarkan besaran sasaran yang hendak dipenuhi dalam pencapaian suatu SPM tertentu, berupa masukan, proses, hasil dan/atau manfaat pelayanan (PP 65/2005).

Dalam penyelenggaraan sistem angkutan umum ada beberapa pihak yang terkait (*stakeholder*) dalam evaluasi angkutan umum. Pihak (*stakeholder*) tersebut adalah pengguna (*user*), pengusaha (*operator*) dan pemerintah (*regulator*). Masing-masing pihak memiliki kepentingan dan kebijakan untuk mengevaluasi aspek-aspek transportasi sesuai dengan fungsi, hak dan kewajiban yang termuat dalam suatu peraturan atau perundangan (*enforcement*).

Berdasarkan Latar Belakang Masalah dapat menunjukkan kebutuhan data, sumber, dan kegunaan data yang akan diperoleh. Data dikumpulkan melalui Survey Primer dan Survey Sekunder, untuk survey primer dilakukan survey Statis dan Survey Dinamis.

Nilai capaian tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan provinsi dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\% \text{ Pelayanan Angkutan Umum} = \frac{\sum \text{Jaringan Jalan provinsi terlayani angkutan umum}}{\text{Total Jaringan Jalan Provinsi}} \times 100\%$$

Penilaian Standar kualitas pelayanan angkutan umum Standar Kualitas Pelayanan angkutan Umum Menurut Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002

**Tabel 1.** Standar Kualitas Pelayanan angkutan Umum Menurut Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002

No	Parameter Penilaian	Rumus	Keterangan	Satuan
1	Load factor, jam sibuk	$LF = \frac{JP}{C} \times 100\%$	LF= Load Factor JP= jumlah penumpang per kendaraan umum C= kapasitas penumpang per kendaraan umum	%
2	Load factor, di luar jam sibuk	$LF = \frac{JP}{C} \times 100\%$	LF= Load Factor JP= jumlah penumpang per kendaraan umum C= kapasitas penumpang per kendaraan umum	%
3	Kecepatan Perjalanan	$V = 60 \times \frac{J}{T}$	V = Kecepatan perjalanan J = Jarak Rute Angkutan Umum T = Waktu perjalanan	Km/Jam
4	Waktu Perjalanan	$W = \frac{T}{J}$	W = Waktu Perjalanan T = Waktu Tempuh J = Jarak Antar Segmen	Menit/Km
5	Waktu Pelayanan	Waktu beroperasi/24 jam	Waktu pelayanan sangat berpengaruh terhadap perolehan rit dalam satu hari, biaya operasional angkutan umum dan pendapatan serta pelayanan yang diberikan kepada masyarakat.	Jam
6	Frekuensi	$f = \frac{N}{60}$	f = Frekuensi N = Jumlah Kendaraan	Kend/Jam
7	Penentuan Jumlah armada	$N = \frac{Lr}{V} \times \frac{60}{H}$	N = Jumlah armada yang dibutuhkan per jam V = Kecepatan operasional rata-rata (km/jam) Lr = Panjang Rute (km) H= Headway (menit)	
8	Waktu Tunggu	$\frac{1}{2} \times H$	H = Waktu Antara	Menit
9	Akhir dan awal perjalanan	-	Pada jam-jam tertentu sesuai dengan standar penilaian	-

Sumber: Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002

### C. Hasil dan Pembahasan

Pelayanan angkutan umum di Kota Cimahi, terbagi atas tiga trayek angkutan yaitu trayek perbatasan, trayek dalam Kota dan Trayek Antar Kota dalam Provinsi Nilai capaian tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan dihitung dengan total pelayanan adalah sebagai berikut:

**Tabel 2.** Total Pelayanan Angkutan Umum di Kota Cimahi

Pelayanan	Panjang (m)	Persentase (%)
Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP)	33.155	22,3
Angkutan Dalam Kota	19.543,93	13,17
Angkutan Perbatasan	41.665,34	28,08
<b>Jumlah</b>	<b>94364,3</b>	<b>63,6</b>

Sumber : Hasil analisis,2017

**Tabel 3.** Pelayanan Angkutan Umum berdasarkan Penggunaan Lahan

No	Fasilitas Pelayanan	Luas Terlayani (Ha)	Luas Total (Ha)	Terlayani (%)
1	Fasilitas Ekonomi	15,00	27,02	55,51
2	Fasilitas Sosial	19,27	34,75	55,45
3	Industri	62,24	353,95	17,58
4	Komplek / Perumahan	406,27	2392,47	16,98
5	Perkantoran	4,57	13,22	34,57
6	Wilayah Militer	196,65	383,461	51,28
7	Sawah	70,55	806,8	8,74
8	Tegalan / Ladang	0,55	59,6	0,92
9	Rawa	0,7	2,98	23,49
	Jumlah	775,8	4074,251	19,041

Sumber : Hasil Analisis,2017

Ukuran cakupan pelayanan angkutan umum mendasarkan kepada jarak berjalan, tetapi bukan antar-rute pelayanan melainkan ke perhentian. Dalam penentuan cakupan pelayanan pada analisis ini digunakan jarak maksimal pejalan kaki untuk berjalan yaitu 300 m ditarik ke kanan dan kiri dari rute masing – masing angkutan umum perkotaan di Kota Cimahi. berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa dominasi pelayanan angkutan umum penumpang dikota Cimahi dilayani oleh angkutan perbatasan,hal tersebut pengaruh Kota Cimahi Sebagai salah satu kota inti Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Bandung Raya di Provinsi Jawa Barat mengakibatkan banyaknya pergerakan yang terjadi di internal Kota Cimahi maupun Eksternal Kota Cimahi,sehingga angkutan Perbatasan dan AKDP yang mendominasi pelayanan angkutan penumpang di Kota Cimahi, sedangkan untuk pelayanan internal Kota Cimahi itu sendiri baru melayani pusat Kota Cimahi yang mencakup Kecamatan Cimahi Selatan dan Kecamatan Cimahi Tengah .Dengan Dominasi fasilitas yang terlayani adalah Fasilitas Ekonomi. Sedangkan untuk penilaian Kinerja Angkutan Umum di Kota Cimahi berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK. 687/AJ.206/DRJD/2002 dapat dilihat pada tabel 5

**Tabel 4.** Penilaian Kinerja Angkutan Umum Perkotaan di Kota Cimahi

No	Parameter Penilaian	Rute Angkot					
		Cimahi-Cimindi		Cimahi – Cibeber via Baros		Cimahi - Cibeber via Contong	
		Hasil analisis	Penilaian	Hasil analisis	Penilaian	Hasil analisis	Penilaian
1	Load factor, jam sibuk (%)	58.3	3	30.6	3	51.38	3
2	Load factor, di luar jam sibuk (%)	58.3	3	41.9	3	55.5	3
3	Kecepatan perjalanan (km/jam)	11	3	10	2	7	2
4	Headway (menit)	1.16	3	1.23	3	0.95	3
5	Waktu perjalanan (menit/km)	4.61	3	6.82	2	5.7	3
6	Waktu pelayanan (jam)	17	3	16	3	15	2
7	Frekuensi Pelayanan(kend/jam)	81	3	81	3	60	3
8	Jumlah kendaraan yang beroperasi (%)	84.7	2	86.3	2	77.7	1
9	Akhir dan Awal Perjalanan	05.00 – 21.00	3	05.00 – 20.00	3	05.00 – 19.00	2
	Jumlah		26		22		22

Sumber : Hasil Analisis,2017

Total Kinerja yang diperoleh dari masing masing rute sudah menandakan bahwa kinerja berada pada kriteria baik Akan tetapi perlu adanya beberapa pembenahan.

### Analisis Overlapping Angkutan Umum Di Kota Cimahi

Penumpukan angkutan umum dalam 1 trayek dapat memicu pengurangan penumpang dan adanya rebutan antar supir angkot dalam mendapatkan penumpang, terdapatnya 23 Trayek Angkutan Umum di Kota Cimahi dengan total panjang jalan 148,386 tidak memungkinkan untuk tidak adanya penumpukan angkutan umum dalam satu trayek, untuk mengetahui seberapa besar overlapping yang terjadi pada trayek angkutan umum perkotaan di Kota Cimahi untuk ketiga rute dapat dilihat pada Tabel 6.

**Tabel 5.** Analisis Overlapping Angkutan Umum Penumpang di Kota Cimahi

Rute	Area Coverage Terlayani (Ha)	Panjang Rute (Km)	Panjang Rute Overlapping (Km)	Area Coverage Overlapping (Ha)	Sisa Area	Sisa Area (%)
Cimahi - Cimindi	373.37	6.38	6.38	373.37	0	0
Cimahi - Cibeber Via Baros	456.01	9.43	5.45	326.4	129.6	28.4
Cimahi - Cibeber Via Contong	260.28	5.5	2.16	99.37	160.9	61.8

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan hasil analisis diatas, overlapping angkutan umum penumpang di Kota Cimahi dengan luasan overlapping terendah adalah angkot trayek Cimahi – Cibeber Via Contong, pada rute tersebut overlapping yang terjadi hanya dari Pasar Antri hingga Dustira, dengan cakupan pelayanannya adalah permukiman dan pendidikan, berbeda dengan Trayek Cimahi – Cimindi, trayek tersebut keseluruhannya terkena overlapping angkutan umum karena merupakan jalur industry, dan merupakan perbatasan dengan Kabupaten Bandung, sehingga pergerakan yang terjadi pada rute tersebut cukup tinggi dengan jumlah trayek angkot yang melewati rute yang sama dengan Trayek Cimahi – Cimindi adalah 5 trayek angkot sedangkan pada trayek Cimahi – Cibeber Via Baros penumpukan angkot sebanyak 10 trayek angkot.

### Analisis Jumlah Kendaraan Yang Beroperasi

Berdasarkan Hasil Wawancara dengan Pihak Operator, jumlah kendaraan yang beroperasi tidak seluruhnya melainkan, 100 kendaraan untuk trayek Cimahi – Cimindi, 80 kendaraan untuk Trayek Cimahi - Cibeber Via Baros, dan 55 kendaraan untuk trayek Cimahi - Cibeber Via Contong, untuk presentase jumlah kendaraan dari masing masing trayek dapat dilihat pada tabel dibawah ini

**Tabel 6.** Jumlah Kendaraan yang beroperasi

No	Rute	Jumlah Kendaraan			Persentase (%)
		Alokasi	Realisasi	Operasi	
1	Cimahi - Cimindi	165	118	100	84.74%
2	Cimahi – Cibeber Via Leuwigajah	175	139	80	57.55%
3	Cimahi – Cibeber Via Contong	125	103	55	53.59%
Jumlah		465	360	235	65.27%

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Dilihat dari tabel diatas, dengan kondisi sekarang yang tidak 100% beroperasi tingkat pengisian angkot sudah rendah, dengan banyaknya armada membuat kemacetan, walaupun ada dampak baik yang terjadi yaitu waktu tunggu angkot yang semakin berkurang, adapun untuk mengetahui jumlah angkutan umum yang Ideal di Kota Cimahi adalah sebagai berikut:

$$JKB = \frac{100\%}{TO} \times \frac{PRs}{PRi} \times \frac{lf}{70\%} \times JK_i$$

Dimana :

- JKb = jumlah kendaraan yang dibutuhkan
- TO = tingkat operasi kendaraan dalam prosen
- PRs = perolehan rit sebenarnya (kenyataan)
- PRi = perolehan rit menurut izin
- JKi = jumlah kendaraan menurut izin
- PK = penambahan kendaraan

a. Cimahi – Cimindi

$$JKB = \frac{100\%}{84.74} \times \frac{7}{12} \times \frac{58.3}{70\%} \times 118 = 67.65 \sim 68$$

$$PK = 68 - 118 \text{ yaitu : } (-) 50$$

c. Cimahi – Cibeber Via Baros

$$JKB = \frac{100\%}{57.55} \times \frac{6}{12} \times \frac{41.9}{70\%} \times 103 = 72$$

$$PK = 72 - 139 \text{ yaitu : } (-) 67$$

b. Cimahi – Cibeber Via Baros

$$JKB = \frac{100\%}{53.59} \times \frac{4}{12} \times \frac{51.38}{70\%} \times 55 = 25$$

$$PK = 25 - 55 \text{ yaitu : } (-) 30$$

### Analisis Perbandingan Kepemilikan Kendaraan

Kota Cimahi memiliki Luas Wilayah sebesar 40,56 Ha yang meliputi 3 kecamatan dan 15 kelurahan dengan jumlah total penduduk pada tahun 2016 sebanyak 603.634 jiwa dengan kepadatan penduduk 150 jiwa /Ha dan kepemilikan kendaraan pribadi sebanyak 297.454 kendaraan roda dua dan roda empat, jika dilihat perbandingan antara kepemilikan kendaraan pribadi dengan jumlah penduduk di Kota Cimahi perbandingannya adalah 1:2 dimana setiap 1 kendaraan untuk 2 orang, tanpa melihat struktur umur penduduk, jika dilihat berdasarkan struktur umur penduduk yang memungkinkan menggunakan kendaraan pribadi adalah 1:1

**Tabel 7.** Potensi Pengguna Angkutan Kota di Kota Cimahi

No	Angkot	Cakupan Pelayanan	Potensi Penduduk yang terlayani*	kepemilikan kendaraan pribadi	Sisa Potensi pengguna angkot	Sisa Potensi pengguna angkot (%)
1	Cimahi - Cimindi	Kelurahan Karangmekar	12.948	10.490	2.458	19,0
		Kelurahan Setiamanah	18.006	12.759	5.247	29,1
		Kelurahan Baros	16.864	13.281	3.583	21,2
		Kelurahan Cigugur Tengah	36.540	16.172	20.368	55,7
		Keluraha Utama	27.479	16.112	11.367	41,4
Jumlah			111.837	68.814	43.023	38,47
2	Cimahi - Cibeber Via Baros	Kelurahan Cibeber	20.787	13.134	7.653	36,8
		Kelurahan Baros	16.864	13.281	3.583	21,2
		Kelurahan Karangmekar	12.948	10.490	2.458	19,0
		Kelurahan Setiamanah	18.006	12.759	5.247	29,1
		Kelurahan Leuwigajah	34.213	24.152	10.061	29,4
Jumlah			102.818	73.816	29.002	28,21
3	Cimahi - Cibeber Via Cibeber	Kelurahan Karangmekar	12.948	10.490	2.458	19,0
		Kelurahan Setiamanah	18.006	12.759	5.247	29,1
		Kelurahan Cibeber	20.787	13.134	7.653	36,8
		Kelurahan Leuwigajah	34.213	24.152	10.061	29,4
Jumlah			85.954	6.0535	25.419	29,6
Total Keseluruhan			300.609	20.3165	97.444	32,4

Sumber : Hasil Analisis 2017

\* dilihat berdasarkan struktur umur penduduk yang memungkinkan untuk bermobilitas

Berdasarkan analisis di atas dapat dilihat bahwa kepemilikan kendaraan pribadi sangat berpengaruh terhadap potensi pengguna angkutan kota di Kota Cimahi dan hanya menyisakan 32,4% masyarakat yang berpotensi menggunakan angkutan kota, tetapi masyarakat- masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan juga memiliki beberapa alternatif moda transportasi untuk menunjang kebutuhan perjalanannya, seperti ojek, Bus TMB , Ojek Online maupun Taxi Online sehingga dari 32,4% potensi pengguna angkutan kota akan semakin berkurang lagi,serta overlapping antar angkutan umum juga dapat menjadi pemicu tingkat pengisian penumpang.

#### Analisis Pendapatan Supir Angkot

Kenyataan di lapangan penumpang tidak membayarkan tarif sesuai dengan harga yang berlaku, penumpang membayarkan tarif sesuai dengan seberapa jauh mereka menggunakan angkot, serta untuk penumpang yang masih pelajar atau yang menggunakan seragam sekolah biaya yang mereka keluarkan Rp. 1000 – Rp 2000 untuk Jarak Jauh maupun dekat, sehingga dengan kenyataan di lapangan yang seperti itu pendapatan supir angkutan umum di Kota Cimahi, khususnya pada ketiga rute tersebut adalah sebagai berikut

**Tabel 8.** Pendapatan Supir Angkot di Kota Cimahi

No	Pendapatan	Rp	Pengeluaran	Rp	Jumlah Pendapatan
A. Angkot Cimahi – Cibeber Via Contong					
1	Jumlah Penumpang (8x7rittx3000)	Rp. 168.000	1.Setoran	Rp.70.000	Rp. 32.000
			2.Retribusi Terminal	Rp. 1.000	
			3.Koperasi	Rp. 5000	
			4.Biaya Bensin	Rp. 60000	
Total				Rp. 136000	

No	Pendapatan	Rp	Pengeluaran	Rp	Jumlah Pendapatan
<b>B. Angkot Cimahi – Cibeber Via Baros</b>					
1	Jumlah Penumpang	Rp. 224.000	1. Setoran	Rp.80.000	Rp. 62.000
	(8x7rittx4000)		2. Retribusi Terminal	Rp. 1.000	
			3. Koperasi	Rp. 1.000	
			4. Biaya Bensin	Rp. 80000	
			Total	Rp. 162000	
<b>C. Angkot Cimahi – Cimindi</b>					
1	Jumlah Penumpang	Rp. 168.000	1. Setoran	Rp.60.000	Rp. 32.000
	(7x6rittx4000)		2. Retribusi Terminal	Rp. 1.000	
			3. Koperasi	Rp. 2.000	
			4. Biaya Bensin	Rp. 70000	
			Total	Rp. 133000	

Sumber: Hasil Analisis,2017

Dapat dilihat pada Tabel diatas bahwa usaha angkot di Kota Cimahi untuk ketiga rute tersebut kurang menguntungkan jika menjadi supir angkot merupakan mata pencaharian pokok. Karena jika dikalikan untuk 1 bulan, pendapatan supir angkot di kota Cimahi rata – rata Rp. 1.120.000 untuk rute Cimahi – Cibeber Via Contong, Rp. 2.310.000 untuk Rute Cimahi – Cibeber Via Baros dan Rp.1.695.000 untuk Rute Cimahi – Cimindi, pendapatan tersebut tidak memenuhi UMR kota Cimahi yang sebesar Rp 2.463.461

#### **D. Kesimpulan Dan Rekomendasi**

Berdasarkan hasil analisis kinerja dan Pelayanan Angkutan umum penumpang di Kota Cimahi, maka terdapat beberapa hal yang dihasilkan yaitu :

1. Kinerja Angkutan Umum Penumpang di Kota Cimahi berdasarkan standar indikator penilaian dari Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor SK. 687/AJ.206/DRJD/2002. Didapatkan kinerja angkutan umum penumpang di kota Cimahi khususnya yang melayani di dalam kota Cimahi secara keseluruhan dapat dikatakan baik, namun ada beberapa indikator yang harus dibenahi, seperti kecepatan, dan waktu perjalanan
2. Pelayanan angkutan umum di Kota Cimahi berdasarkan Jenis Trayek terlayani sebesar 63,6% dengan presentase pelayanan angkutan umum penumpang di dominasi oleh trayek perbatasan sebesar 28,08 % ,sedangkan untuk besar pelayanan angkutan kota yang melayani di dalam kota Cimahi saja adalah 13,71%.
3. Usaha Angkot di Kota Cimahi untuk ketiga rute tersebut kurang menguntungkan jika menjadi supir angkot merupakan mata pencaharian pokok. Karena jika dikalikan untuk 1 bulan, pendapatan supir angkot di kota Cimahi rata – rata Rp. 1.120.000 untuk rute Cimahi – Cibeber Via Contong, Rp. 2.310.000 untuk Rute Cimahi – Cibeber Via Baros dan Rp.1.695.000 untuk Rute Cimahi – Cimindi, pendapatan tersebut tidak memenuhi UMR kota Cimahi yang sebesar Rp 2.463.461

Sehingga rekomendasi yang dapat diberikan penulis berdasarkan analisis yang telah dilakukan sebagai berikut

1. Perlunya peraturan tentang pembatasan kendaraan pribadi,karena semakin banyaknya penggunaan kendaraan pribadi, maka semakin menurun penumpang angkutan umum serta kepadatan lalu lintas di Kota Cimahi akan semakin meningkat.
2. Perlu kerjasama antara pihak regulator dan pihak operator untuk meningkatkan kembali minat masyarakat untuk menggunakan angkot dalam bermobilitas



karena masyarakat Kota Cimahi setuju akan menggunakan angkot sebagai alat transportasi jika adanya pembenahan fasilitas angkot, dan angkot menjadi semakin nyaman dan aman.

3. Perlu pengurangan jumlah angkot pada ketiga rute tersebut, sebesar, 67 kendaraan untuk rute Cimahi – Cibeber Via Baros, serta 30 kendaraan untuk rute Cimahi – Cibeber Via Contong. Karena berdasarkan perhitungan yang sudah dilakukan perlunya pengurangan jumlah angkutan yang dibutuhkan dilihat dari tingkat pengisian serta overlapping rute trayek. serta penghapusan rute Cimahi – Cimindi karena Tingkat Overlapping mencapai 100%
4. Perlu Penataan ulang kembali Angkutan Kota di Kota Cimahi, Karena Banyaknya Overlapping Angkutan yang Terjadi
5. Perlu adanya sistem pengangkutan angkot yg terintegrasi, supaya penumpang dapat estimasi waktu perjalanan yang pasti, peningkatan keamanan penumpang terutama wanita, pelajar dan lansia, kepastian dalam tarif (ongkos), penyertaan informasi rute di tiap angkot sebagaiantisipasi penumpang yang kurang informasi
6. Perlunya peraturan yang membahas mengenai Tarif angkutan umum berdasarkan klasifikasi penumpang pelajar dan penumpang umum.

#### Daftar Pustaka

- Amalia, Urfi, 2015 Evaluasi Kinerja Pelayanan Bus APTB (Rute Bekasi – Tanah Abang) Via Bekasi Barat.
- Nasution, Sefria. SPM Angkutan Umum  
<https://id.scribd.com/doc/217900514/SPM-Angkutan-Umum>. Diakses 28 Desember 2016
- Okta Fajar Saputra, 2013. Tugas Akhir Kajian Pelayanan Rute Moda Angkutan Kota (Angkot) di Kota Cimahi., diakses 19 November 2016
- Petrus Sumarsono, JFP Madya ; Kontrak Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan” Sebuah Kebijakan Publik untuk Meningkatkan Kualitas Pelayanan
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015. Tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan oang dengan kendaraan bermoto umum dlam trayek.
- Todd Alexander Litman; Urban Transportation Management, dalam Nolberto Munier, 2007
- Suwardjoko Warpani, 1990, Merencanakan Sistem Perangkutan, Institut Teknologi Bandung, Bandung
- Wawan, Kurniawan ,November 2014. Modul Indikator Kinerja Angkutan Umum.  
<https://id.scribd.com/doc/114720817/KINERJA-ANGKUTAN-UMUM>