

Optimalisasi Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan di Kabupaten Kudus

Nada Agi Andhini¹; Tatang Adhiatna²; Arnita Aprilia³

^{1, 2, 3} Politeknik Transportasi Darat, Bekasi

¹ nadaandhini20@gmail.com

ABSTRACT

The existence of public transportation is important in supporting community activities in Kudus Regency. The provision of public transportation should be able to facilitate community activities, but there are obstacles that complicate community activities such as low transportation load factors, fleet numbers, and the existence of trays that do not work according to the line. The purpose of the study is to find out the performance of public transportation in Kudus Regency. Public transport performance analysis seen in terms of passengers, government and operators and analysis of fleet needs using public transport performance survey. The primary data analysis required is the vehicle's operating rate, vehicle frequency, headway, wait time, load factor, and vehicle operating costs through direct observation in the field. While the secondary data used the number of fleets and maps of rural transport route networks was taken from the SK Pemkab Kudus 2019. Based on the results of the analysis conducted showed that it was found to be 70% or in the category of quite high fleet operations and 100% of the level of inequality that is on both routes (Jati-Singocandi, and Jati-Karangmalang). This causes the existing condition of the performance of rural transportation services in Kudus Regency including into bad conditions.

Keywords: Public transportation, Transportation service performance, Transportation provision

ABSTRAK

Keberadaan angkutan umum merupakan hal yang penting dalam menunjang kegiatan masyarakat di Kabupaten Kudus. Penyediaan angkutan umum seharusnya dapat mempermudah kegiatan masyarakat, tetapi terdapat kendala yang menyulitkan kegiatan masyarakat seperti rendahnya faktor muatan angkutan, jumlah armada, dan adanya trayek yang tidak berfungsi sesuai jalurnya. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui kinerja angkutan umum yang ada di Kabupaten Kudus. Analisis Kinerja angkutan umum yang dilihat dari segi penumpang, pemerintah dan operator dan analisis kebutuhan armada dengan menggunakan Survei Unjuk Kerja Angkutan Umum. Analisis data primer yang dibutuhkan adalah tingkat operasi kendaraan, frekuensi kendaraan, headway, waktu tunggu, faktor muatan, dan biaya operasi kendaraan melalui pengamatan langsung di lapangan. Sedangkan data sekunder yang digunakan jumlah armada dan peta jaringan trayek angkutan pedesaan diambil dari SK Pemkab Kudus 2019. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan menunjukkan bahwa ditemukan sebesar 70% atau berada pada kategori cukup tinggi tingkat operasi armada dan sebesar 100% tingkat pentimpangan yang berada pada kedua jalur trayek (Jati-Singocandi, dan Jati-Karangmalang). Hal ini menyebabkan Kondisi eksisting kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Kudus termasuk ke dalam kondisi yang tidak bagus.

Kata kunci: Angkutan umum, Kinerja pelayanan angkutan, Penyediaan angkutan

1. PENDAHULUAN

Masalah transportasi berkaitan dengan lalu lintas di setiap daerah merupakan hal yang sering dihadapi, baik oleh pengguna jalan maupun dinas pemerintahan yang bertanggungjawab dalam penanganan tersebut. Sarana dan prasarana lalu lintas merupakan bagian penting dalam mempermudah kelancaran dan kegunaan armada terutama. Hal ini menunjukkan bahwa sarana dan prasarana dijadikan sebagai standarisasi dalam segala kegiatan manusia [1], terutama pemenuhan kendaraan yang digunakan untuk mempermudah aktivitas keseharian. Masyarakat dalam memenuhi atau mencapai kebutuhan hidupnya memerlukan suatu alat yang berfungsi untuk membawa atau memindahkan barang-barang yang diperlukan dari tempat asal menuju tempat tujuan. Dalam hal ini yang memegang peranan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat adalah sarana angkutan penumpang umum. Sebagai sistem transportasi pemenuhan kebutuhan masyarakat [2], peranan angkutan penumpang umum menjadi besar manfaatnya bagi pemakai jasa angkutan umum karena akan menjadi handal dan dengan biaya yang terjangkau bagi masyarakat terlebih dengan adanya kemajuan teknologi yang berkembang saat ini. Keberadaan angkutan umum di Kabupaten Kudus saat ini dirasa sangat penting dalam menunjang kegiatan masyarakat Kabupaten Kudus dalam berbagai hal khususnya sebagai sarana transportasi.

Kebijaksanaan-kebijaksanaan Pemerintah untuk menjadikan suatu pelayanan angkutan umum yang handal namun dapat dijangkau oleh tingkat daya beli masyarakat sangat diharapkan untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum [3], begitupun dalam peningkatan pelayanan yang baik dari pengemudi [4]. Dalam hal tersebut, pemerintah daerah Kabupaten Kudus sebagai pembina angkutan umum telah melakukan penyediaan sarana dan prasarana angkutan umum perdesaan. Penyediaan angkutan umum akan mempermudah orang untuk melakukan perjalanan apabila ditunjang dengan pelayanan yang baik [5], dan penumpang akan merasa nyaman apabila mereka mudah mendapatkan angkutan, sehingga kinerja transportasi yang ada akan menjadi lebih efektif kegunaannya.

Hasil yang diperoleh dari penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kinerja angkutan umum di terminal Kupang perlu ditingkatkan terutama dalam pembinaan kepada para pengemudi [6]. Selanjutnya, penelitian lain menunjukkan bahwa tingkat pelayanan kendaraan di Kabupaten Tulungagung perlu diperbaiki baik pada jalan maupun pelayanan kendaraan [7]. Hasil ini menjadi acuan bahwa peningkatan pelayanan kendaraan perlu diutamakan.

Observasi yang dilakukan secara langsung ditemukan suatu hasil yang bervariasi terutama dalam pemberian pelayanan kendaraan umum. Terdapat beberapa hal yang dianggap kurang baik, seperti rendahnya tingkat faktor muat dari angkutan pedesaan yang ada di Kabupaten Kudus, jumlah armada yang ada, dan terdapat dua trayek yang tidak beroperasi sebagaimana mestinya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja angkutan umum yang ada di Kabupaten Kudus demi terciptanya transportasi yang aman, nyaman, dan cepat. Sehingga dapat menguntungkan dikedua belah pihak baik dari segi operator dan tidak merugikan dari segi penumpang.

2. METODE/PERANCANGAN PENELITIAN

2.1. Pengumpulan Data

Penelitian dilakukan di Kabupaten Kudus dengan subyek yang digunakan adalah kendaraan umum yang beroperasi. Analisis yang dilakukan menggunakan analisis dari data primer dan data sekunder yang diperoleh. Data primer merupakan perolehan data secara langsung saat melakukan pengamatan di lokasi penelitian. Sedangkan data sekunder diartikan sebagai data atau informasi yang

diperoleh dari sumber lain yang berkaitan secara langsung maupun tidak langsung dengan topik penelitian [8].

1. Data Primer

Data yang dikumpulkan, diantaranya (1) Tingkat operasi kendaraan; (2) Frekuensi; (3) Headway; (4) Waktu tunggu; (5) Faktor muat; (6) Biaya Operasi Kendaraan.

2. Data Sekunder

Sedangkan data sekunder yang diperoleh, seperti jumlah armada dan peta jaringan trayek angkutan pedesaan.

2.2. Analisis Data

Metode analisis dalam penelitian ini adalah dengan melakukan analisis terhadap jumlah kendaraan yang diperlukan untuk melayani permintaan yang ada di wilayah studi Tim PKL di Kabupaten Kudus yakni angkutan pedesaan. Analisis yang digunakan sebagai berikut:

1. Analisis kinerja angkutan umum yang dilihat dari segi penumpang, pemerintah dan operator;
2. Analisis kebutuhan armada.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Analisis Kinerja Kendaraan

Tabel 1. Frekuensi Kendaraan

No	Kode Trayek	Frekuensi		Frekuensi Rata-Rata
		Peak	Off Peak	
1	Jati - Jetak	19	7	13
2	Jati - Bareng	17	8	13
3	Jati - Brayung	13	10	11
4	Jati - Colo	11	5	8
5	Jati - Menawan	15	7	11
6	Jati - Babalan	8	4	6
7	Jati - Kaliampo	8	4	6
8	Pasar Dawe - Soco	10	7	9
9	Bareng - Colo	10	6	8

Sumber : Data Tim PKL Kabupaten Kudus 2021

Frekuensi mempengaruhi waktu tunggu rata-rata, penumpang dengan frekuensi yang tinggi penumpang dapat mempercepat sampai ketempat tujuan. Frekuensi standar yang baik menurut Bank Dunia adalah pada jam sibuk frekuensi minimal adalah 12 kendaraan/jam dan frekuensi pada jam sibuk diatas 12 kendaraan /jam maka frekuensi pada trayek tersebut dianggap baik [9]. Berdasarkan tabel di atas frekuensi pada jam peak tertinggi pada trayek jati-jetak dengan 19 kendaraan/jam dan terendah pada trayek jati-babalan dan jati-kalimapo dengan 8 kendaraan/jam. Sedangkan pada jam off peak frekuensi tertinggi pada trayek jati-brayung dengan 10 kendaraan/jam dan terendah pada trayek jati-babalan dan jati-kalimapo dengan 4 kendaraan/jam. Hal tersebut masih memenuhi standart PM 98 Thn 2013.

Tabel 2. Headway

No	Kode Trayek	Headway (Menit)
1	Jati - Jetak	5,50
2	Jati - Bareng	5,00
3	Jati - Brayung	5,63
4	Jati - Colo	7,73
5	Jati - Menawan	8,08
6	Jati - Babalan	13,17
7	Jati - Kaliampo	14,75
8	Pasar Dawe - Soco	4,28
9	Bareng - Colo	11,27

Sumber : Data Tim PKL Kabupaten Kudus 2021

Hasil tabel di atas menunjukkan bahwa trayek yang memenuhi standar yang ditentukan oleh bank dunia yaitu hanya trayek Pasar Dawe – Soco dengan waktu headway 4,28 menit.

Tabel 3. Waktu Tunggu Kendaraan

No	Kode Trayek	Waktu Tunggu (Menit)
1	Jati - Jetak	2,75
2	Jati - Bareng	2,50
3	Jati - Brayung	2,82
4	Jati - Colo	3,87
5	Jati - Menawan	4,04
6	Jati - Babalan	6,58
7	Jati - Kaliampo	7,38
8	Pasar Dawe - Soco	2,14
9	Bareng - Colo	5,63

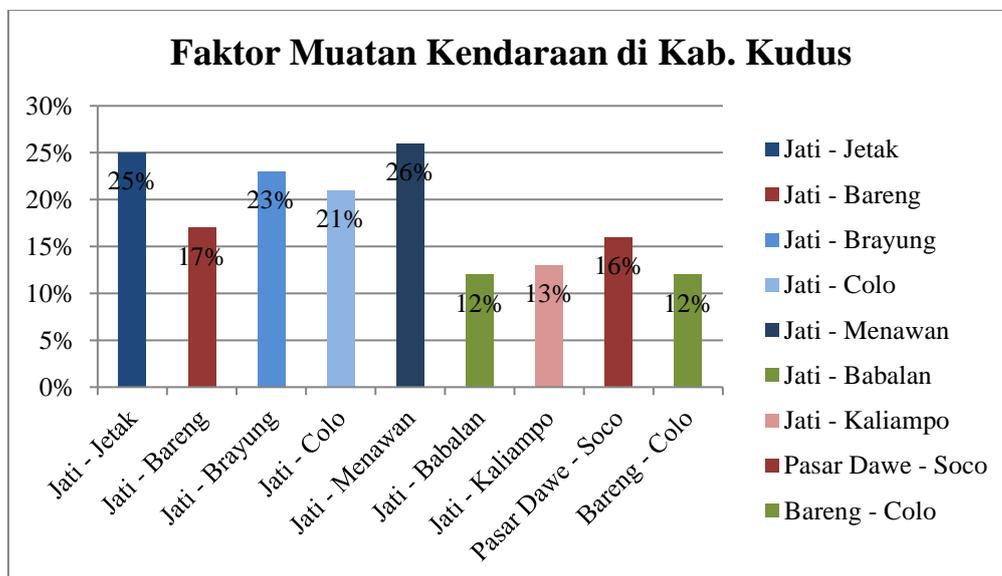
Sumber : Data Tim PKL Kabupaten Kudus 2021

Hasil pada tabel menunjukkan bahwa waktu tunggu kendaraan terlama adalah 7,38 menit pada trayek Jati-Kaliampo, sedangkan waktu tunggu kendaraan tercepat adalah 2,14 menit pada trayek Pasar Dawe-Soco.

Tabel 4. Faktor Muat Rata-Rata

No	Kode Trayek	Faktor muat rata-rata
1	Jati - Jetak	25%
2	Jati - Bareng	17%
3	Jati - Brayung	23%
4	Jati - Colo	21%
5	Jati - Menawan	26%
6	Jati - Babalan	12%
7	Jati - Kaliampo	13%
8	Pasar Dawe - Soco	16%
9	Bareng - Colo	12%

Sumber : Data Tim PKL Kabupaten Kudus 2021



Gambar 1. Faktor Muatan Kendaraan Angkutan Pedesaan

Rata-rata faktor muat angkutan pedesaan didapat dari rata-rata antara faktor muat waktu peak dan off peak. Tabel di atas menunjukkan bahwa faktor muat angkutan pedesaan di Kabupaten Kudus terbilang rendah hal itu ditunjukkan dengan faktor muat tertinggi yaitu 26% pada trayek jati-menawan dan terendah 12% pada trayek jati-babalan dan bareng-colo. Sedangkan jika dilihat dari segi penumpang dapat dikatakan baik, penumpang merasa nyaman karena ruang didalam kendaraan lebih luas dan tidak berdesakan. Namun dari segi operator sangat merugikan apabila faktor muat rendah karena akan mengurangi pendapatan kendaraan per hari.

Tabel 5. Tingkat Perpindahan Angkutan

No	Kode Trayek	Jumlah Sampel (Orang)	Jumlah Perpindahan				Total Pindah	Tingkat Perpindahan
			Tidak Pindah	1x	2x	> 2x		
1	Jati - Jetak	51	27	16	8	0	24	47%
2	Jati - Bareng	50	38	12	0	0	12	24%
3	Jati - Brayung	31	24	4	3	0	7	23%
4	Jati - Colo	53	38	13	2	0	15	28%
5	Jati - Menawan	53	44	8	0	0	8	15%
6	Jati - Babalan	46	41	5	0	0	5	11%
7	Jati - Kaliampo	47	42	5	0	0	5	11%
8	Pasar Dawe - Soco	31	28	3	0	0	3	10%
9	Bareng - Colo	42	36	6	0	0	6	14%

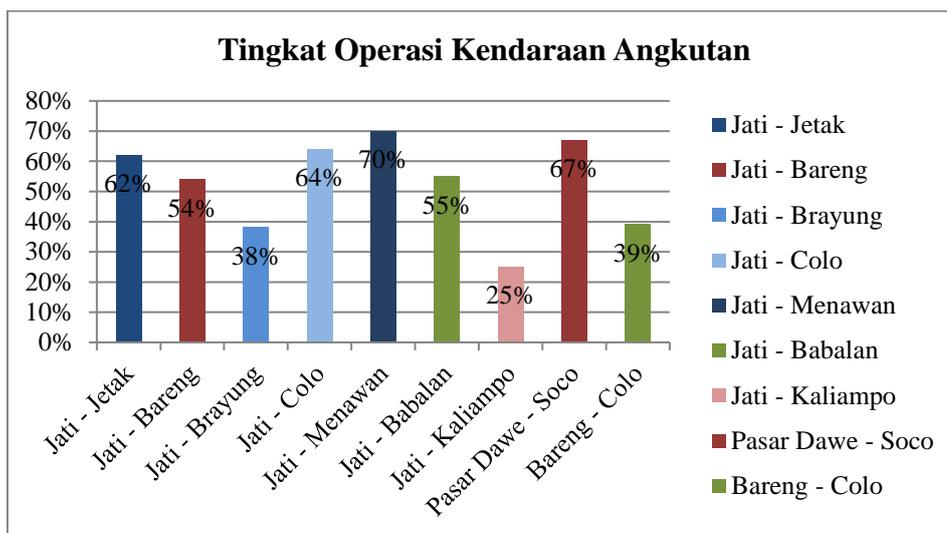
Sumber : Data Tim PKL Kabupaten Kudus 2021

Dari tabel diatas menunjukkan tingkat perpindahan angkutan pedesaan di Kabupaten Kudus tergolong baik karena telah memenuhi standar yang ditentukan oleh bank dunia yaitu tingkat perpindahan kurang dari 50%.

Tabel 6. Tingkat Operasi Kendaraan

No	Kode Trayek	Jumlah Armada		Tingkat Operasi
		Ijin	Operasi	
1	Jati - Jetak	105	65	62%
2	Jati - Bareng	99	53	54%
3	Jati - Brayung	32	12	38%
4	Jati - Colo	78	50	64%
5	Jati - Menawan	53	37	70%
6	Jati - Babalan	51	28	55%
7	Jati - Kaliampo	24	6	25%
8	Pasar Dawe - Soco	15	10	67%
9	Bareng - Colo	36	14	39%

Sumber : Data Tim PKL Kabupaten Kudus 2021



Gambar 2. Tingkat Operasi Kendaraan Angkutan Pedesaan Kab. Kudus

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa tingkat operasi angkutan pedesaan di Kabupaten Kudus belum memenuhi standart. Hal ini sesuai dengan standar yang ditetapkan pada PM No 98 Tahun 2013 bahwa persentase armada yang beroperasi paling sedikit adalah 90% dari jumlah armada.

Tabel 7. Kebutuhan Armada

No	Kode Trayek	Jumlah Armada Eksisting	Jumlah Armada Yang Dibutuhkan (Lf_{BE})
1	Jati - Jetak	65	30
2	Jati - Bareng	53	16
3	Jati - Brayung	12	6
4	Jati - Colo	50	26
5	Jati - Menawan	37	16
6	Jati - Babalan	28	8
7	Jati - Kaliampo	6	6
8	Pasar Dawe - Soco	10	4
9	Bareng - Colo	14	8

Sumber : Data Tim PKL Kabupaten Kudus 2021

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa dari 9 trayek tersebut 8 trayek mengalami pengurangan armada kecuali pada trayek Terminal Jati – Kalimapo. Dari usulan analisis jumlah kendaraan yang beroperasi berpengaruh terhadap frekwensi, headway serta waktu tunggu didapat hasil yang tercantum pada tabel di atas.

3.2. Pembahasan

Berdasarkan hasil proses analisis data yang telah dilakukan pada penelitian ini, diperoleh beberapa hasil mengenai analisis kinerja kendaraan angkutan pedesaan yang ada di Kabupaten Kudus. Hasil menunjukkan bahwa dari analisis frekuensi kendaraan, headway, dan waktu tunggu kendaraan masih memenuhi standart PM 98 Thn 2013. Kemudian, faktor muatan kendaraan

angkutan pedesaan di Kabupaten Kudus masih tergolong rendah, sedangkan untuk tingkat perpindahan angkutan masuk ke dalam kategori baik. Selanjutnya, untuk tingkat operasi kendaraan tergolong belum standart dan terjadi pengurangan pada kebutuhan armada angkutan pedesaan. Hasil tersebut tentu harus dijadikan sebagai landasan dalam meningkatkan kinerja angkutan pedesaan, karena di lain sisi hal ini sangat dibutuhkan oleh masyarakat.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian lain yang menunjukkan bahwa kinerja operasional harus dipertahankan seperti kecepatan rata-rata sesuai dengan standar, perbaikan tingkat pelayanan jalan dan pelayanan angkutan demi kenyamanan ataupun keselamatan penumpang [7]. Penelitian lain mengatakan bahwa terdapat perbedaan antara kebutuhan jumlah armada angkutan kota dengan pedesaan pada setiap jam sibuk pagi, siang dan malam hari di kota Tangerang [10]. Hasil lain menunjukkan bahwa perlunya pembinaan untuk pengemudi tentang kesadaran berlalu lintas yang baik di jalan raya demi keselamatan bersama [6].

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti terdahulu, peneliti menguji optimalisasi kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Kudus, menunjukkan bahwa kondisi eksisting kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Kudus termasuk ke dalam kondisi yang tidak bagus. Hal ini perlu menjadi pertimbangan untuk meningkatkan pelayanan angkutan untuk kepentingan masyarakat, dan diperuntukkan untuk dilakukan penelitian lanjutan karena hasil pada penelitian ini tidak bisa sebagai acuan secara tetap. Hal ini disebabkan ketidaktahuan akan tingkat kebutuhan masyarakat setiap harinya yang menjadi keterbatasan dalam proses analisis kinerja pelayanan kendaraan angkutan pedesaan di Kabupaten Kudus.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kondisi eksisting kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Kudus termasuk ke dalam kondisi yang tidak bagus. Kemudian, usulan rencana untuk angkutan pedesaan di Kabupaten Kudus yaitu untuk 9 trayek yang beroperasi sesuai dengan trayek dilakukan pembatasan jumlah armada yang beroperasi perhari. Sedangkan untuk trayek yang beroperasi tidak sesuai dengan trayek akan dilakukan penghapusan dari SK Trayek dan ditetapkan sebagai angkutan wisata. Pelaksanaan sistem operasi yang digunakan setelah pengoptimalisasian jumlah armada yaitu dengan menggunakan sistem rolling. Pendataan pengemudi sebagai anggota paguyuban perlu dilakukan secara menyeluruh.

UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Instansi/perusahaan /lembaga yang telah memberi dukungan yang membantu pelaksanaan penelitian dan atau penulisan artikel.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Y. Yusro, N. Sumarna, and R. A. Noor, "Ketersediaan Sarana dan Prasarana Praktik pada Mata Pelajaran Pemeliharaan Mesin Kendaraan Ringan," *J. Mech. Eng. Educ.*, vol. 4, no. 1, p. 121, 2017, doi: 10.17509/jmee.v4i1.7452.
- [2] A. Widayanti, Soeparno, and B. Karunia, "Permasalahan dan Pengembangan Angkutan Umum di Kota Surabaya," *J. Transp.*, vol. 14, no. 1, pp. 53–60, 2014.
- [3] A. A. Putra, "Analisis Keseimbangan Jumlah Armada Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Penumpang," *Media Komun. Tek. Sipil*, vol. 19, no. 1, pp. 1–12, 2014, doi: 10.14710/mkts.v19i1.7829.

- [4] J. H. Frans, J. J. S. Pah, and M. G. A. Ikun, “Perpindahan Moda Angkutan Umum Ke Angkutan Pribadi Di Kota Kupang,” *J. Tek. Sipil*, vol. 6, no. 2, pp. 151–164, 2017.
- [5] N. P. S. Junior, A. L. E. Rumayar, and T. K. Sendow, “Analisis Kebutuhan Angkutan Umum Penumpang Kota Manado (Studi Kasus : Paal Dua –Politeknik,” *J. Sipil Statik*, vol. 4, no. 6, pp. 367–373, 2016.
- [6] Y. T. Safe, I. M. Udiana, and R. A. Bella, “Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trayek Terminal Oebobo - Terminal Kupang Pp Dan Terminal Kupang - Terminal Noelbaki PP,” *J. Tek. Sipil Nusa Cendana*, vol. 4, no. 1, pp. 65–78, 2015.
- [7] S. Susilowati, A. Wicaksono, and T. W. Suharso, “Kajian Kinerja Angkutan Umum dengan Metode Qualify Function Deployment (QFD) pada Kawasan Industri Marmer di Kabupaten Tulungagung,” *Rekayasa Sipil*, vol. 5, no. 3, pp. 191–200, 2011, [Online]. Available: <https://rekayasasipil.ub.ac.id/index.php/rs/article/view/205>.
- [8] F. Rosyad and C. A. Putra, “Analisa Kinerja Ruas Jalan Demang Lebar Daun Kota Palembang,” *J. Forum Mek.*, vol. 9, no. 2, pp. 74–81, 2020.
- [9] D. Muryanto and R. Santosa, “Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trayek Lyn Hb1 Jurusan Tulangan-Terminal Larangan Kabupaten Sidoarjo,” *WAKTU J. Tek. UNIPA*, vol. 16, no. 2, pp. 18–25, 2018, doi: 10.36456/waktu.v16i02.1670.
- [10] M. F. Pradana, D. E. Intari, and L. Apriardiarti, “EVALUASI KINERJA PELAYANAN DAN JUMLAH ARMADA ANGKUTAN KOTA DI KOTA TANGERANG (Studi Kasus :Trayek Angkutan Kota T.01, Terminal Poris Plawad–Jatake),” *J. Fondasi*, vol. 6, no. 2, pp. 68–77, 2017, doi: 10.36055/jft.v6i2.2477.