

TINJAUAN KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN UMUM PO KARYA ABADI RUTE BATUSANGKAR-BUKITTINGGI

Witari Ariga¹, Elfania Bastian².

¹Fakultas Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Barat¹
email : witariarigha@gmail.com¹

²Fakultas Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Barat²
email : elfania.umsb@gmail.com²

DOI: <http://dx.doi.org/10.31869/rtj.v3i1.1655>

Abstrak: Transportasi merupakan kegiatan yang tidak akan terlepas dari aktivitas manusia. Khususnya angkutan umum sebagai salah satu sarana transportasi di perkotaan maupun di pedesaan. Mengingat besarnya kebutuhan permintaan dari masyarakat, membuat keterbatasan kemampuan manusia menjadikan angkutan umum sebagai pilihan utama yang dipilih masyarakat, dengan alasan angkutan umum lebih murah dan lebih fleksibel. Tapi masalah yang sering timbul dari bidang transportasi adalah tidak seimbang antara permintaan dan penawaran. Melihat dari pentingnya angkutan umum bagi kegiatan seluruh lapisan masyarakat maka dalam penyelenggaraannya perlu adanya bimbingan, pembinaan pemerintah, agar angkutan umum dapat diselenggarakan secara tertib, teratur, tepat guna dan berhasil guna baik dari penumpang maupun operator. Rendahnya frekuensi kendaraan pada waktu jam sibuk maupun diluar jam sibuk serta waktu tunggu yang tinggi yaitu 5 kendaraan/2jam pada jam sibuk dan 2 kendaraan/jam pada jam luar sibuk. Untuk kecepatan perjalanan rata-rata 35 km/jam. Kecepatan ini dipengaruhi oleh jarak, tingkah laku pengemudi, kemacetan, waktu antri pada traffic light, waktu naik turun penumpang, banyaknya gangguan dan hambatan lalu lintas selama diperjalanan, serta keadaan kendaraan itu sendiri. Faktor muat kendaraan tergolong baik yaitu 61% pada jam sibuk dan 23% luar jam sibuk. Para calon penumpang membutuhkan waktu tunggu selama 30 untuk mendapatkan angkutan PO Karya Abadi.

Kata Kunci : *Tinjauan Pelayanan Angkutan Umum*

Abstract: *Transportation is an activity that can not be separated from human activities. Especially public transportation as a means of transportation in urban and rural areas. Considering the large demand for demand from the community, limiting human capability makes public transportation the first choice chosen by the community, on the grounds that public transportation is cheaper and more flexible. But the problem that often arises from the transportation sector is the imbalance between demand and supply. Seeing from the importance of public transportation for the activities of all walks of life, in its implementation there needs to be guidance, guidance of the government, so that public transportation can be organized in an orderly, orderly, effective and effective manner from both passengers and operators. The low frequency of vehicles during peak hours and outside peak hours and high waiting times is 5 vehicles / 2 hours during peak hours and 2 vehicles / hours during peak hours. For an average travel speed of 35 km / hour. This speed is influenced by distance, driver's behavior, traffic jams, queue time at traffic light, passengers' ups and downs, the number of disturbances and traffic obstacles during the trip, and the condition of the vehicle itself. Vehicle loading factor is classified as good, namely 61% during peak hours and 23% outside peak hours. Prospective passengers need a waiting time of 30 to get PO Karya Abadi transportation*

Keywords: *Overview of Public Transport Services*

PENDAHULUAN

Sumatera Barat adalah sebuah provinsi di Indonesia yang terletak di Pulau Sumatera dengan Padang sebagai ibu kotanya. Provinsi Sumatera Barat terletak di sepanjang pesisir barat Sumatera bagian tengah, dataran

tinggi Bukit Barisan di sebelah timur, dan sejumlah pulau lepas pantai seperti Kepulauan Mentawai. Menurut Badan Pusat Statistik Nasional pada tahun 2015 provinsi ini memiliki luas 42.297,30 km² dengan jumlah penduduk sebanyak 4.846.909 jiwa. Provinsi ini terdiri

dari 12 kabupaten dan 7 kota. Guna mendukung kegiatan masyarakat dengan wilayah yang sangat luas dan penduduk yang tersebar, maka sangat diperlukan sarana transportasi yang disebut moda atau angkutan.

Transportasi merupakan kegiatan yang tidak akan terlepas dari aktivitas manusia. Khususnya angkutan umum sebagai salah satu sarana transportasi di perkotaan maupun di pedesaan. Mengingat besarnya kebutuhan permintaan dari masyarakat, membuat keterbatasan kemampuan manusia menjadikan angkutan umum sebagai pilihan utama yang dipilih masyarakat, dengan alasan angkutan umum lebih murah dan lebih fleksibel.

Bukittinggi sebagai salah satu kota yang ada di Sumatera Barat dengan perekonomian terbesar kedua di Provinsi Sumatera Barat, Indonesia. Kota ini pernah menjadi ibu kota Indonesia dahulunya. Kota Bukittinggi terletak pada rangkaian Pegunungan Bukit Barisan atau sekitar 90 km arah utara dari Kota Padang. Secara geografis Bukittinggi terletak antara $100^{\circ}20'100''$ Bujur Timur dan $00^{\circ}16'20''$ Lintang Selatan. Dengan banyaknya kabupaten lain yang memiliki akses tinggi ke Bukittinggi salah satunya Batusangkar. Batusangkar adalah sebuah kota yang terletak di dalam wilayah pemerintahan kabupaten tanah datar, yang juga merupakan pusat pemerintahan Kabupaten Tanah Datar. Secara geografis Batusangkar terletak antara $0^{\circ}27'12''$ lintang selatan dan $100^{\circ}35'38''$ lintang timur.

Berkaitan dengan pertumbuhan dan perkembangan Kota Batusangkar, sebagian besar masyarakat menggunakan moda transportasi darat dengan jenis moda angkutan umum, baik itu untuk berdagang, bekerja maupun pariwisata.

Permasalahan utama timbul dari kinerja angkutan umum khususnya trayek Batusangkar-Bukittinggi ini yaitu tidak seimbang antara permintaan dan penawaran akan transportasi. Berdasarkan hasil pra survei yang telah dilaksanakan pada hari Senin, 8 April 2019 dari pukul 07.00 sampai 15.00 WIB, penulis melihat tidak seimbang jumlah angkutan mobil trayek Batusangkar-Bukittinggi dari PO Karya Abadi dengan jumlah penumpang. PO Karya Abadi adalah salah satu perusahaan jasa angkutan umum yang melayani trayek Batusangkar-Bukittinggi via Padang Panjang dengan jumlah angkutan mobil

terbanyak yang beroperasi pada trayek Batusangkar-Bukittinggi. Jumlah armada yang beroperasi pada PO Karya Abadi sebanyak 9 kendaraan. Pada saat survey terlihat kendaraan tidak bisa menampung banyaknya penumpang dari arah Bukittinggi sebanyak 15 orang sedangkan kapasitas yang tersedia itu hanya dapat menampung 13 orang penumpang sehingga penumpang terpaksa berdesakan satu sama lain. Sedangkan dari arah Batusangkar armada lebih banyak dibandingkan dengan jumlah penumpang.

Atas dasar permasalahan diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian "Tinjauan Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Antar Kota Trayek Batusangkar-Bukittinggi.

TINJAUAN PUSTAKA

Angkutan Umum

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang).

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani, 1990). Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek. Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum

penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dengan kaca mata perlintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Warpani, 1990).

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

Angkutan umum dapat dibedakan menjadi 2 (dua) jenis, yaitu :

1. Angkutan umum yang disewakan (Paratransit) Yaitu pelayanan jasa yang dapat dimanfaatkan oleh setiap orang berdasarkan ciri tertentu, misalnya: tarif dan rute. Angkutan umum ini pada umumnya tidak memiliki trayek dan jadwal yang tetap, misalnya: taksi. Ciri utama angkutan ini adalah melayani permintaan.
2. Angkutan umum massal (Masstransit) Yaitu layanan jasa angkutan yang memiliki trayek dan jadwal tetap, misalnya: bus dan kereta api. Jenis angkutan ini bukan melayani permintaan melainkan menyediakan layanan tetap, baik jadwal, tarif maupun lintasannya (Warpani, 2002). Berdasarkan Undang- Undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek terdiri dari:

3. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
4. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam satu wilayah perkotaan.
5. Angkutan perdesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah perdesaan.
6. Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003, Bab IV, angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek terdiri dari:

1. Angkutan Taksi adalah angkutan yang menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas.
2. Angkutan Sewa adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang melayani angkutan dari pintu ke pintu, dengan atau tanpa pengemudi, dalam wilayah operasi yang tidak terbatas.
3. Angkutan Pariwisata adalah angkutan yang menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga atau sosial lainnya.

Angkutan Kota

Angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota dengan mempergunakan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur. Tujuan utama keberadaan angkutan kota adalah untuk menyelenggarakan pelayanan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran baik disini dilihat dari kinerja operasi angkutan kota dan kualitas pelayanan angkutan kota. Untuk mengevaluasi pelaksanaan operasi dalam memberikan pelayanan jasa transportasi kepada penumpang, maka perlu diketahui beberapa faktor yang mempengaruhi indikator kinerja operasional dan kualitas pelayanannya.

Angkutan kota, menurut Setijowarno dan Frazila (2001: 211), adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah suatu kota dengan menggunakan mobil bis umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat pada trayek tetap dan teratur. Dapat juga angkutan kota berupa angkutan massal atau mass rapid transit yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah banyak dalam satu kali perjalanan. Mobil penumpang umum (MPU) adalah setiap kendaraan umum yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

a. Tujuan dan Peranan Angkutan Kota

Tujuan utama keberadaan angkutan kota adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik (aman, cepat, murah, dan nyaman) dan layak bagi masyarakat. Karena sifatnya yang massal, keberadaan angkutan kota selain mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, juga lebih murah karena biaya angkut dapat dibebankan kepada banyak penumpang. Karena sifat massal itu juga maka diperlukan adanya kesamaan diantara para penumpang berkenaan dengan asal dan tujuan (Warpani, 1990: 170 - 172).

b. Karakteristik dan Pola Aktifitas Angkutan Kota

Angkutan umum kota beroperasi menurut trayek kota yang sudah ditentukan. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 68 tahun 1993, trayek kota seluruhnya berada dalam suatu wilayah Kota. Menurut Setijowarno dan Frazila (2001: 206), trayek pelayanan angkutan kota dipengaruhi oleh data perjalanan, penduduk dan penyebarannya, serta kondisi fisik daerah yang akan dilayani oleh angkutan kota. Umumnya dalam suatu wilayah Kota terdapat beberapa buah trayek dimana masing-masing trayek mempunyai rute tersendiri yang harus dilewati oleh angkutan kota. Sistem jaringan rute di perkotaan biasanya terbagi menjadi dua kelompok (Setijowarno dan Frazila, 2001: 211), yaitu: Jaringan rute yang terbentuk secara evolusi yang pembentukannya dimulai oleh pihak-pihak pengelola secara sendiri-sendiri. Jaringan rute yang terbentuk secara menyeluruh, yang dilakukan oleh pengelola

angkutan massal secara simultan dan bersama-sama.

Trayek/Rute

Trayek/rute angkutan umum didefinisikan sebagai tempat-tempat dimana angkutan umum secara tetap melayani penumpang yaitu dengan menaikkan dan menurunkannya. Suatu rute biasanya merupakan suatu lintasan tetap dari angkutan umum yang melewati beberapa daerah, dimana angkutan umum secara rutin melayani penumpang dan dilain pihak calon penumpang menggunakan angkutan pada rute tersebut. Rute angkutan umum biasanya ditempatkan di lokasi dimana memang diperkirakan ada calon penumpang yang akan dilayani. Dalam suatu kota, pada umumnya rute yang melayani masyarakat lebih dari satu maka ditinjau secara keseluruhan akan ada suatu sistem jaringan rute yaitu sekumpulan rute yang bersama-sama melayani kebutuhan umum masyarakat. Dalam sistem jaringan tersebut akan terdapat titik-titik dimana akan terjadi pertemuan dua rute atau lebih. Pada titik-titik yang dimaksud dimungkinkan terjadi pergantian rute, karena pada kenyataannya seorang penumpang tidak selamanya dapat menggunakan hanya satu rute untuk perjalanannya dari satu tempat asal ke tempat tujuannya (Warpani, 2002).

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003, trayek angkutan umum terdiri dari:

a. Trayek Utama

Trayek utama memiliki jadwal yang tetap dan teratur. Trayek ini melayani angkutan antar kawasan utama, antar kawasan utama dan pendukung dengan ciri perjalanan ulang alik secara tetap.

b. Trayek Cabang

Sama halnya dengan sistem pengoperasian pada trayek utama namun trayek cabang ini beroperasi pada kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan pemukiman.

c. Trayek Ranting

Trayek ranting tidak memiliki jadwal yang tetap. Wilayah pelayanannya pada kawasan pemukiman penduduk. Sedangkan moda yang digunakan berupa mobil penumpang.

d. Trayek Langsung

Trayek langsung memiliki jadwal yang tetap. Melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan

kawasan pemukiman, dan berhenti pada tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk angkutan kota untuk menaik turunkan penumpang.

METODE PENELITIAN

Survei dilakukan untuk memperoleh data yang diperlukan dalam menganalisis masalah yang ada. Data yang diperoleh dari survei dapat digolongkan menjadi dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui survei pada angkutan umum dan menyebarkan kuesioner kepada penumpang angkutan umum dan melakukan pengamatan langsung di lapangan. Data primer pada penelitian ini diantaranya adalah:

1. Wawancara/Kuesioner adalah suatu metode untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dengan melakukan tanya jawab secara langsung dengan orang yang dijadikan sampel dan pihak yang bersangkutan.
2. Metode Observasi yaitu dengan cara mengadakan pengamatan secara langsung keadaan di lapangan
3. Frekuensi kendaraan. Untuk mengetahui frekuensi kendaraan peneliti harus meneliti berapa banyaknya kendaraan angkutan umum yang beroperasi selama satu hari.
4. Kecepatan perjalanan. Untuk mengetahui kecepatan, maka terlebih dahulu diketahui jarak perjalanan yang akan ditempuh oleh angkutan. Dimana pada penelitian ini, jarak yang telah diketahui dibagi dengan lama waktu tempuh yang telah diketahui sebelumnya sehingga dapat mengetahui kecepatan perjalanan.
5. *Headway* dan waktu tunggu. Untuk mendapat data, peneliti ditempatkan pada dua titik pengamatan secara bersamaan. Untuk mendapatkan data *headway*, maka peneliti terlebih dahulu mencatat waktu keberangkatan kendaraan pertama. Kemudian peneliti juga mencatat waktu kedatangan kendaraan berikutnya yang akan dinaiki penumpang. Dari data tersebut didapatkan waktu interval atau yang disebut dengan *headway*.

Sedangkan data sekunder adalah data yang didapatkan dari sumber yang lain, sumber ini

didapat dari instansi pemerintah, instansi swasta yang antara lain dapat berupa laporan penelitian, laporan hasil sensus, peta, dan foto. Data sekunder ini akan mendukung data primer dalam melakukan penganalisaan penelitian.

Data sekunder yang didapat pada penelitian ini adalah :

1. Jumlah angkutan berdasarkan keterangan dari PO Karya Abadi
2. Peta lokasi penelitian yang bersumber dari aplikasi google maps.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari data yang sudah didapat kemudian dilakukan proses analisis dengan cara perhitungan dan pengkajian berdasarkan pedoman yang telah ada. Proses analisis tersebut berhubungan terhadap kepentingan baik dari segi penumpang maupun dari segi operator.

a. Teknik Sampling

Populasi dalam penelitian ini adalah pengguna angkutan umum antar kota trayek Batusangkar-Bukittinggi. Jumlah armada angkutan kota PO Karya Abadi 9 armada. Jumlah kursi penumpang 13 orang. Untuk mendapatkan jumlah responden atau sampel penumpang akan dihitung dengan rumus Slovin (Darmawan, 2013) berikut ini :

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

Dimana :

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

$$= \text{Jumlah armada} \times \text{Jumlah kursi penumpang} \\ = 9 \times 13 = 117$$

E = Taraf signifikan (0.0025)

Tingkat keyakinan dalam penelitian ini ditentukan sebesar 90% sehingga taraf signifikan penarikan sampel ditentukan $5\% = 0.05^2 = 0.0025$. Maka dari perhitungan rumus Slovin tersebut dapat diperoleh sampel yang dibutuhkan yaitu :

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2} \\ n = \frac{117}{1 + (117)(0.1)^2}$$

$$n = \frac{117}{1 + (117)(0.0025)}$$

$$n = 90$$

Oleh karena itu, untuk pengambilan sampel untuk penumpang sebanyak 90 orang.

Tabel 1 Rekapitulasi Hasil Kuesioner

No	Kategori	Jumlah	%	%
1	Jenis Kelamin			
	a. Laki-laki	24	26.67	27%
	b. Perempuan	66	73.33	73%
2	Usia			
	a. 10-20	8	8.89	9%
	b. 21-30	11	12.22	12%
	c. 31-40	27	30.00	30%
	d. 41-50	44	48.89	49%
3	Pekerjaan			
	a. PNS/BUMN	17	18.89	19%
	b. Pedagang	34	37.78	38%
	c. Wiraswasta	19	21.11	21%
	d. Pelajar/Mahasiswa	12	13.33	13%
	e. Lain-lain	8	8.89	9%
4	Penghasilan			
	a. < 500.000	2	2.22	2%
	b. 500.000-1.000.000	35	38.89	39%
	c. 1.000.000-2.500.000	28	31.11	31%
	d. 2.500.000-5.000.000	20	22.22	22%
	e. >5.000.000	5	5.56	6%
5	Tujuan			
	a. Belajar	13	14.44	14%
	b. Bekerja	33	36.67	37%
	c. Ibadah	11	12.22	12%
	d. Rekreasi	15	16.67	17%
	e. Belanja	11	12.22	12%
	f. Sosial	7	7.78	8%
6	Pendidikan Terakhir			
	a. SD	5	5.56	6%
	b. SMP	18	20.00	20%
	c. SMA	37	41.11	41%
	d. Diploma	8	8.89	8%
	e. SI	17	18.89	19%
	f. S2	5	5.56	6%
7	Tarif			
	a. Mahal	22	24.44	24%
	b. Sedang	50	55.56	56%
	c. Murah	18	20.00	20%
8	Kondisi Keamanan			
	a. Aman	70	77.78	78%
	b. Tidak Aman	20	22.22	22%
9	Kondisi Kendaraan			
	a. Baik	10	11.11	11%
	b. Sedang	33	36.67	37%
	c. Buruk	47	52.22	52%

Perhitungan Standar Penilaian Angkutan Umum Berdasarkan Indikator yang Telah Ditetapkan oleh Departemen Perhubungan Darat

Secara keseluruhan kinerja pelayanan angkutan umum antar kota pada trayek Batusangkar-Bukittinggi via Padang Panjang PO Karya Abadi berdasarkan hasil analisis data survei dapat dibandingkan dengan standar penilaian angkutan umum yang telah ditetapkan oleh Departemen Perhubungan Darat di bawah ini :

Tabel 2 Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Parameter Penilaian	Satuan	Standar Penilaian			Hasil Analisis	Nilai Kinerja
			Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)		
1	Frekuensi	kend/jam	<4	4-6	>6	3	1
2	Faktor Muat Jam Sibuk	%	>100	80-100	<80	61,56	3
3	Faktor Muat diluar jam sibuk	%	>100	70-100	<70	23,08	3
4	Waktu Tunggu	menit	>30	20-30	<20	30	2
5	Headway	menit	>15	10-15	<10	60	1
6	Kecepatan Perjalanan	km/jam	<15	5-10	>10	35	3
	Rata-rata Kinerja A.U			Sedang			2

Sumber :Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Berdasarkan tabel di atas dapat kita ketahui :

1. Dari hasil analisis rata-rata frekuensi pada PO Karya Abadi ini terbilang rendah dengan 3 kendaraan/jam di waktu sibuk. Sedangkan menurut standar pelayanan bisa dikatakan baik lebih dari 6 kendaraan/jam. Untuk itu perlu adanya penambahan kendaraan. Tabel frekuensi bisa dilihat pada halaman 45.
2. Faktor muat penumpang jam sibuk pada PO Karya Abadi tergolong baik pada jam sibuk. Hal ini dapat diartikan bahwa selalu ada dan tersedia tempat duduk bagi penumpang. Tabel faktor muat bisa dilihat pada halaman 46.
3. Faktor muat penumpang diluar jam sibuk pada PO Karya Abadi tergolong baik. Hal ini dapat diartikan bahwa selalu ada dan tersedia tempat duduk bagi penumpang. Tabel faktor muat bisa dilihat pada halaman 46.
4. Pada analisis sebelumnya PO Karya Abadi diketahui bahwa interval waktu antara (*headway*) yaitu 60 menit dinyatakan kurang menurut standar pelayanan sedangkan waktu tunggu 30 menit dinyatakan sedang menurut standar pelayanan. Walaupun dikategorikan kurang menurut standar pelayanan, akan tetapi menurut PO Karya Abadi sendiri, *headway* dan waktu tunggu sudah di atur oleh pihak PO. Tabel waktu tunggu dan *headway* bisa dilihat pada halaman 58.

5. Berdasarkan hasil analisis kecepatan rata-rata dalam satu minggu yaitu 35 km/jam hal ini dikategorikan baik menurut standar pelayanan. Tabel kecepatan bisa dilihat pada halaman 59. Berdasarkan hasil analisis Standar Pelayanan Angkutan Umum menurut Jenderal Perhubungan Darat di atas untuk PO Karya Abadi trayek Batusangkar-Bukittinggi ini tergolong baik. Namun untuk frekuensi kendaraan perlu ditambah.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan hasil analisis Standar Pelayanan Angkutan Umum menurut Jenderal Perhubungan Darat di atas untuk PO Karya Abadi trayek Batusangkar-Bukittinggi ini tergolong baik. Namun untuk frekuensi kendaraan perlu ditambah.

Saran

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan disarankan untuk dilakukan tindakan sebagai berikut :

1. Disarankan kepada pihak PO Karya Abadi perlu ditambah jumlah armada karena banyaknya penumpang yang melebihi kapasitas kendaraan pada jam sibuk. Hal itu bertujuan agar waktu tunggu penumpang tidak terlalu lama, penambahan armada juga harus diimbangi dengan penambahan durasi jam pelayanan dikarenakan sering terdapat penumpang yang akan berdagang pada pagi hari dan pulang berdagang pada malam hari sehingga diharapkan penambahan durasi jam pelayanan akan meningkatkan produktifitas angkutan umum.
2. Diperlukan penelitian yang sama untuk simulasi pengkajian peningkatan populasi terhadap strategi pengaturan headway dan jumlah armada.

DAFTAR PUSTAKA

- Drs. Nasution (2003), *Defenisi Transportasi Tamin* (1991), *Prasarana Transportasi* Soesilo (1991), *Manfaat Transportasi*
- C.Jotin Khisty dan B.Kent Lall (2003), *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Jilid 2*, Erlangga, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib*, Ir, Iskandar Abubakar,

M.Sc dkk.PT Zaiyan Putra/Putera Perdana Desain, Jakarta.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, (2002), *Pedoman Teknis Penyelenggaraan angkutan Umum di Wilayah Perkotaandalam Trayek tetap dan teratur*, Jakarta.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, (2002), *Panduan Pengumpulan Angkutan Umum Perkotaan*, Jakarta.

Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Peraturan Pemerintah No.41 tahun 1993 Tentang *Angkutan Jalan*

Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 Tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum*;

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*

Pusdiklat Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan Jakarta, *STP 1 Karakteristik Operasional Angkutan Umum*.