

## PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN UMUM AKDP DI WILAYAH PROVINSI SUMATERA BARAT

Momon

Badan Perencanaan Pembanguna Daerah Provinsi Sumatera Barat  
Jl. Khatib Sulaiman No. 1 Padang  
Email : [momon2008@gmail.com](mailto:momon2008@gmail.com) & [m\\_momon@yahoo.com](mailto:m_momon@yahoo.com)

### ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kinerja Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP). Hasil dari penelitian ini diharapkan akan menjadi dasar kebijakan dalam peningkatan dan pengembangan AKDP di Sumatera Barat. Untuk mengetahui kinerja AKDP, peneliti menggunakan jumlah bus yang beroperasi, rit perjalanan, load factor sebagai indikator kinerja angkutan umum. Hasil analisis menunjukkan bahwa jumlah 75% AKDP memiliki kinerja rit perjalanan diatas standar pelayanan, sedangkan 25 % AKDP memiliki kinerja dibawah standar pelayanan. Selanjutnya dengan menggunakan tingkat isian (*Load Factor*) sebagai indikator kinerja, diperoleh hasil 62% trayek AKDP memiliki kinerja diatas pelayanan, sedangkan 38% Trayek memiliki tingkat isian (*Load Factor*) dibawah standar pelayanan. Semua trayek AKDP dilayani oleh 883 armada AKDP, sedangkan jumlah bus menurut izin hanya sebesar 843 armada. Sehingga dalam hal ini terjadi kelebihan operasi sebesar 40 armada.

**Kata Kunci :** Kinerja Angkutan, *Load Factor*, Rit Perjalanan

### ABSTRACT

*This research aims to know the transportation performance among cities in West Sumatra. The research also will become the basic of improvement and development transportation policy in West Sumatra. To know the transportation performance among cities, the researcher uses the amount of operational buses, round trip, and load factor as the indicators of transportation performance. The result of this reasearch shows 75% transportation among cities in West Sumatra have round trip performance above service standar, while 25% are below service standar. Using the load factor indicator, 62% transportation among cities have performance above service standar while 38% are below service standar. All transportation network are serviced by 883 buses, however the government just allow for 843 buses. It shows that there is 42 excess in operational buses.*

**Keywords :** *Transportation Performance, Load Factor, Round Trip*

### 1. PENDAHULUAN

Pergerakan barang dan manusia dapat mencerminkan keterhubungan satu wilayah dengan wilayah lainnya. Keterhubungan ini sangat penting bagi perkembangan suatu daerah. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa hubungan wilayah, baik secara eksternal maupun internal, akan banyak mempengaruhi kehidupan wilayah itu sendiri dan wilayah lain disekitarnya (Ofyar Z. Tamin, 2000).

Menurut Hobbs (1995), tugas yang semakin penting dalam manajemen lalu lintas adalah peningkatan pelayanan angkutan umum. Tujuan Utama strategi perencanaan transportasi saat ini adalah mendorong peningkatana pemakaian angkutan umum, hal ini dapat dicapai dengan pembatasan pemakaain kendaraan pribadi dan peningkatan kualitas pelayanan angkuta umum.

Angkutan umum sebagai bagian dari sistem transportasi yang merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan kehidupan pada umumnya. UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan menyatakan bahwa kewajiban pemerintah dalam menyediakan angkutan umum, karena Keberadaan angkutan umum sangat dibutuhkan tetapi apabila tidak ditangani dengan baik dan benar akan menjadi masalah bagi kehidupan kota.

Didalam PP 38 Tahun 2007 provinsi melalui Dinas Perhubungan Provinsi mempunyai kewenangan untuk mengatur pelayanan Angkutan Umum Jenis Angkutan Kota Dalam Provinsi. Saat ini kualitas pelayanan Angkutan Umum sedang mengalami penurunan, hal terlihat dari data jumlah yang terangkut oleh Angkutan Jenis AKDP. Jumlah penumpang yang terangkut dengan menggunakan angkutan umum pada jenis pelayanan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) terjadi peningkatan pengangkutan pada tahun 2011 dan 2012. Sebelumnya pada tahun 2010, jumlah penumpang yang diangkut hanya 5.673.520 orang/tahun. Pada tahun 2011 terjadi kenaikan sebesar 8.035.552 orang/tahun atau naik sebesar 41,63%. Walaupun terjadi kenaikan penumpang tahun 2011 dan 2012, namun kapasitas tempat duduk yang tersedia masih cukup banyak belum tersisi. Tahun 2011, jumlah tempat duduk yang masih tersedia adalah sebesar 6.184.848 tempat duduk/tahun atau 43,50% dari total kapasitas tempat duduk, sedangkan pada tahun 2012 kapasitas tempat duduk yang tersedia adalah sebesar 7.879.700 tempat duduk/tahun atau 48.30% dari total kapasitas tempat duduk (Momon, 2014).

Banyak jumlah tempat duduk yang tersedia (kosong). menggambarkan bahwa minat masyarakat sudah mulai berkurang untuk naik angkutan umum jenis pelayanan AKDP. Kondisi ini tentu menjadi perhatian pemerintah daerah untuk memperbaiki kualitas pelayanan angkutan umum agar kepercayaan masyarakat didalam menggunakan jasa angkutan AKDP dapat lebih meningkatka. Untuk memperbaiki kualitas tentu harus dilihat dari parameter kinerja angkutan umum sebagai dasar melihat permasalahan dan peningkatan kinerja angkutan (Lf, Rit, Frekuensi, Kendaraan Beroperasi)

## 2. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) sebagai bahan kebijakan dalam peningkatan dan pengembangan AKDP di Sumatera Barat. Untuk menjawab tujuan penelitian tersebut maka rincian analisis yang dilakukan adalah Mengetahui distribusi perjalanan orang di Sumatera dengan menggunakan Angkutan AKDP; Mengetahui *Load Factor (LF) AKDP*; Mengetahui *Rit Perjalanan AKDP*; Mengetahui persepsi masyarakat tentang penyelenggaraa AKPD dan harapan kedepan.

### **3. TINJAUAN PUSTAKA**

#### **3.1 Jaringan Trayek**

Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut:

**a. Pola tata guna tanah.**

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu, lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna tanah dengan potensi permintaan yang tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi yang potensial menjadi tujuan bepergian diusahakan menjadi prioritas pelayanan.

**b. Pola pergerakan penumpang angkutan umum.**

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

**c. Kepadatan penduduk.**

Salah satu faktor menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

**d. Daerah pelayanan.**

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

Djoko Murwono, Manajemen Sistem Transportasi, MSTT Kinerja Angkutan umum berkaitan erat dengan kuantitas dan kualitas pelayanan yang dapat diberikan oleh penyedia jasa angkutan umum kepada masyarakat. Indikator kinerja angkutan umum kuantitas dan kualitas pelayanan sebagai berikut :

**a. Kuantitas pelayanan**

Istilah kuantitas pelayanan dimaksud adalah jumlah tempat duduk penumpang tiap-tiap jam yang diberikan oleh operator perusahaan angkutan umum. Kuantitas pelayanan merupakan fungsi dari kapasitas kendaraan dan frekuensi.

Menurut Modul Efisiensi dan Efektifitas, Dephub, 2003, Kapasitas pelayanan angkutan umum adalah kemampuan maksimum suatu sistem angkutan umum dalam suatu rute pelayanan tertentu untuk pengangkut penumpang per satuan waktu. Komponen kapasitas pelayanan terdiri dari kapasitas pelayanan dan frekuensi pelayanan.

Kapasitas adalah jumlah maksimal penumpang yang dapat diangkut per unit kendaraan, sedangkan Frekwensi pelayanan Didefinisikan sebagai banyaknya uni angkutan umum yang melayani suatu rute tertentu per satuan waktu.

b. Kualitas Pelayanan

Kualitas pelayanan angkutan umum adalah tingkat kemudahan dan kenyamanan yang dirasakan oleh masyarakat pengguna terhadap penggunaan suatu sistem pelayanan angkutan umum. Dalam hal ini kualitas pelayanan merupakan persepsi masyarakat pengguna jasa terhadap komponen suatu sistem pelayanan angkutan umum

1) Keandalan

Berkaitan dengan ketepatan waktu angkutan umum dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa berkaitan dengan waktu menunggu angkutan umum.

2) Kecepatan perjalanan

Merupakan kecepatan angkutan umum dalam menempuh jarak pelayanan rute angkutan umum tertentu. Dalam hal ini berbanding terbalik dengan waktu tempuh angkutan umum dan merupakan kecepatan rata-rata dari pelayanan angkutan umum.

3) Waktu perjalanan

Merupakan waktu total yang diperlukan oleh pengguna jasa angkutan umum dari tempat asal ke tempat tujuannya. Waktu perjalanan ini dipengaruhi oleh waktu berjalan kaki menuju dan meninggalkan shelter, waktu menunggu, waktu perjalanan dalam kendaraan dan waktu pergantian moda.

4) Tingkat perpindahan moda

Mengukur jumlah tingkat perpindahan atau pergantian kendaraan pengguna jasa angkutan umum dalam melakukan suatu perjalanan untuk mencapai tujuan.

c. Parameter Kinerja Angkutan Umum

Parameter kinerja Angkutan Umum merujuk pada Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yakni :

**Tabel 1** Parameter Kinerja Angkutan Umum

No	Aspek	Parameter	Standar
1	Tingkat operasi	Rasio antara jumlah kendaraan yang beroperasi dengan jumlah kendaraan yang direncanakan (%)	80 – 90
2	Utilisasi	Rata-rata jarak perjalanan yang ditempuh (km/hari)	230 – 260
3	Jumlah penumpang	Jumlah penumpang yang diangkut per bis per hari (orang/bis/hari)	300 – 400
4	Tingkat Kecelakaan	Jumlah kecelakaan per 100.000 km perjalanan (ACC/100.000 bis-km)	1,5 – 3
5	Load Faktor	Perbandingan jumlah penumpang dengan kapasitas per satuan waktu tertentu (%)	70
6	Jumlah Penumpang Transfer	- Tidak transfer per transit - Transfer 2 (dua) kali	>50% < 10%

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

## 4. METODOLOGI

### 4.1 Pengumpulan Data

Tahap pengumpulan data dilakukan cara sebagai berikut :

#### a. Data Sekunder

Sumber data sekunder merupakan sumber data pendukung penelitian yang berasal beberapa instansi terkait seperti :

- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Sumatera Barat
- Kepolisian Daerah Sumatera Barat
- Studi Literatur Lainnya.

#### b. Data Primer

Data Primer merupakan data yang diperoleh dari hasil Observasi Statis Angkutan Umum yang dilakukan pada beberapa titik lokasi survei. Observasi Statis Angkutan Umum ini bertujuan untuk mengetahui Tingkat Load Faktor, Rit Perjalanan, Tingkat Operasi Kendaraan, Frekuensi, Tingkat perpindahan.

### 4.2 Pengolahan Data Dan Analisa Data

Proses pengolahan data dilakukan dengan menggunakan bantuan perangkat lunak *Microsoft Excel*. Sedangkan analisis kinerja Angkutan AKDP menggunakan formula sebagai berikut :

#### a. Load Factor

$$FM = \frac{Jp}{K} \times 100 \%$$

Dimana :

FM = faktor muatan (%)

Jp = jumlah penumpang per kendaraan umum

K = kapasitas penumpang per kendaraan umum

#### b. Frekuensi Perjalanan

Frekuensi adalah kekerapan kendaraan umum melayani suatu trayek tertentu per satuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan/jam atau kendaraan/hari. Formulanya adalah sebagai berikut:

$$F = \frac{Jpp}{K}$$

Dimana :

Jpp = Jumlah permintaan penumpang

K = Kapasitas penumpang per kendaraan umum

## 5. HASIL DAN PEMBAHASAN

Cakupan pelayanan angkutan umum di Provinsi Sumatera hampir semuanya terkoneksi dengan jaringan trayek, namun ada 1 (satu) daerah yang belum terkoneksi dengan jaringan trayek AKDP yakni Kabupaten Mentawai. Kinerja jaringan trayek yang telah dikembangkan perlu dilakukan evaluasi setiap tahunnya, sehingga dapat diketahui trayek yang berkinerja baik dan buruk. Untuk mengevaluasi kinerja trayek AKDP perlu dilakukan observasi di beberapa lokasi antara lain :

1. Kayu Tanam (Kab. Padang Pariaman)
2. Toboh Gadang (Kab. Padang Pariaman)
3. Kubu Kerambil (Kab. Tanah Datar)
4. Gulai Bancah (Kota Bukittinggi)
5. Pandan Ujung (Kota Solok)
6. Siguntur (Kab. Pesisir Selatan)
7. Lubuk Selasih (Kab. Solok)
8. Ngalau (Kota Payakumbuh)

Hasil observasi kinerja trayek AKDP dapat disampaikan sebagai berikut :

### 1. Jumlah Bus, Rit Perjalanan, Jumlah Penumpang, Persentase Rit, Persentase LF Per Koridor

Kinerja Angkutan Kota Dalam Provinsi per Koridor dapat dilihat pada tabel 2 :

**Tabel 2.** Kinerja Angkutan Kota Dalam Provinsi per Koridor

No	Koridor	Jumlah Bus		Rit		Jumlah Penumpang		Rata-Rata Rit	Rata LF
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny		
1	Simpul Padang Arah Utara atau Sebaliknya	288	316	851	637	10733	9542	74,97	88,92
2	Simpul Padang Arah Timur atau Sebaliknya	136	170	396	498	8249	7293	125,76	88,41
3	Simpul Padang Arah Selatan atau Sebaliknya	25	16	84	44	704	528	52,38	75
4	Simpul Bukittinggi Arah Utara atau Sebaliknya	27	18	54	57	912	988	105,56	108,33
5	Simpul Bukittinggi Arah Selatan atau Sebaliknya	35	66	130	91	1359	1169	70	86,02
6	Simpul Bukittinggi Arah Timur atau Sebaliknya	228	166	772	270	4321	3606	34,97	83,45
7	Simpul Simpul Payakumbuh atau Sebaliknya	66	92	174	164	2725	1790	94,25	65,69
8	Simpul Solok atau Sebaliknya	38	39	120	90	1514	841	75,00	55,54

Sumber : Hasil Analisis

#### a. Kinerja Angkutan Umum AKDP Simpul Padang Arah Utara atau Sebaliknya

Tabel 2 menunjukkan bahwa Koridor AKDP Simpul Padang Arah Utara merupakan koridor yang paling besar jumlah penumpangnya dibandingkan koridor lainnya. Koridor tersebut memiliki jumlah penumpang 9.542 penumpang/3 hari, sedangkan rit perjalanan sebanyak 637 rit perjalanan. Kemudian jika dilihat dari jumlah bus yang beroperasi, terlihat bahwa jumlah bus yang beroperasi lebih banyak

dari jumlah izin eksisting, dimana jumlah izin eksisting sebanyak 288 unit bus, sedangkan kenyataannya 316 unit bus. Terjadi kelebihan bus yang beroperasi diwilayah utara sebanyak 28 unit bus. Hal ini disebabkan oleh adanya bus-bus yang melakukan penyimpangan jaringan trayek yang sebenarnya bus tersebut tidak memiliki rute arah utara yakni arah Bukittinggi, Payakumbuh, 50 Kota Pasamana dan Tanah Datar. Jika dilihat dari parameter kinerja Angkutan Umum yakni Rit dan Load faktor maka terlihat bahwa rata-rata presentase Rit perjalanan Angkutan AKDP sebesar 74,97% sedangkan rata-rata presentase Angkutan AKDP sebesar 88,92%. Angka ini menunjukkan bahwa wilayah utara memiliki demand yang cukup tinggi namun tidak diiringi dengan rit perjalanan yang tinggi juga. Rit perjalanan yang ada sekarang masih belum optimal dalam melakukan pelayanan, hal ini disebabkan banyak kendaraan yang ngetem di beberapa titik simpul.

Jika dilihat dari kinerja per trayek, maka terlihat bahwa trayek yang memiliki permintaan perjalanan yang cukup tinggi adalah **Padang - Padang Panjang – Bukittinggi** dan **Padang - Padang Panjang - Bukittinggi – Payakumbuh** dengan jumlah penumpang sebesar 2.267 dan 2.370 penumpang/3 hari (sabtu,minggu,senin). Tingginya permintaan perjalanan pada wilayah Bukittinggi dan Payakumbuh disebabkan karena Padang dan Bukittinggi merupakan pusat kegiatan wilayah pusat kegiatan nasional (PKN) dan pusat kegiatan wilayah (PKW) dan memiliki merupakan pusat kegiatan perdagangan dan jasa. Kemudian treyek **Padang - Padang Panjang – Bukittinggi** memiliki load faktor sebesar 91,86 dan Rit perjalanan sebesar 53,29%. Nilai kinerja tersebut menggambarkan bahwa bus yang berangkat dari Padang ke Bukittinggi pada umumnya akan berangkat apabila jumlah penumpang memenuhi jumlah kursi yang tersedia, akibatnya waktu tunggu angkutan cukup lama sehingga berpengaruh pada presentase rit perjalanan. Kondisi ini juga menggambarkan bahwa bus-bus yang melewati trayek ini tidak mampu melayani sesuai dengan rit yang diizinkan. Bebrbeda dengan trayek **Padang - Padang Panjang – Payakumbuh** dimana pada trayek tersebut presentase load faktor sebesar 86,47%, sedangkan rit perjalanan sangat tinggi yakni 161,72%. Tingginya rit perjalan **Padang - Padang Panjang – Payakumbuh** disebabkan oleh banyak bus ilegal yang masuk pada trayek **Padang - Padang Panjang – Payakumbuh**, artinya banyaknya bus melakukan penyimpangan trayek atau izin trayeknya tidak sesuai dengan lintasan yang dilalui.

Rincian Kinerja AKDP per trayek dapat dilihat sebagai berikut :

**Tabel 3.** Kinerja AKDP per trayek

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	LF
1	Padang - Padang Panjang – Batusangkar	43	40	136	49	818	581	36,03	71,03
2	Padang - Padang Panjang – Bukittinggi	64	53	304	162	2468	2267	53,29	91,86
3	Padang - Padang Panjang - Bukittinggi – Payakumbuh	27	57	81	131	2734	2370	161,7	86,47
4	Padang - Pd,Panjang - Batusangkar - Tabek Patah	6	9	18	15	236	171	83,33	72,45
5	Padang - Pd.Panjang - Batusangkar - Balai	12	10	24	13	197	171	54,16	86,8

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	LF
	Tengah								
6	Padang - Pd.Panjang - Batusangkar – Sungayang	13	8	30	13	208	176	43,33	84,62
7	Padang - Pd.Panjang - Bukittinggi - Payakumbuh – Kototinggi	21	35	42	52	833	800	123,8	96,04
8	Padang - Pd.Panjang - Bukittinggi - Payakumbuh - Lb.Bangku - Pkl.Kotobaru	22	37	44	72	1150	992	163,6	86,26
9	Padang - Pd.Panjang - Bukittinggi - Payakumbuh - Mahat		8		12	192	174		90,63
10	Padang - Pd.Panjang - Bukittinggi - Payakumbuh - Suliki	16	15	32	23	387	341	71,88	88,11
11	Padang - Pd.Panjang-Bukittinggi-Payakumbuh – Halaban	37	22	74	38	580	396	51,35	68,28
12	Padang - Pd.Panjang - Bukittinggi - Lb.Sikapung	3	5	6	12	192	213	200	110,94
13	Padang - Pd.Panjang - Bukittinggi - Lb.Sikapung – Panti	4	6	8	20	352	451	250	128,13
14	Padang - Pd.Panjang - Bukittinggi - Lb.Sikapung - Panti – Rao	8	10	16	24	368	439	150	119,29
<b>Jumlah</b>		<b>288</b>	<b>317</b>	<b>851</b>	<b>636</b>	<b>10749</b>	<b>9542</b>	<b>74,97</b>	<b>88,92</b>

Sumber : Hasil Analisis

#### b. Kinerja Angkutan Umum AKDP Simpul Padang Arah Selatan atau Sebaliknya

Koridor Simpul Padang Arah Selatan atau sebaliknya merupakan koridor yang paling rendah penumpangnya. Berdasarkan tabel 1 terlihat bahwa jumlah penumpang angkutan umum selama 3 (hari) yakni Sabtu, Minggu, dan Senin hanya sebanyak 528 penumpang, sedangkan rit perjalanan sebanyak 44 rit perjalanan. Jika dilihat dari jumlah bus yang beroperasi, terlihat bahwa jumlah bus yang beroperasi lebih sedikit dibandingkan jumlah izin yang dikeluarkan. Saat ini jumlah izin eksisting sebanyak 25 unit bus, sedangkan kenyataannya 16 unit bus. Terjadi kekurangan bus yang beroperasi di wilayah selatan sebanyak 9 unit bus. Salah satu penyebab sedikitnya kendaraan reguler beroperasi adalah banyaknya travel liar beroperasi di sepanjang pelayanan AKDP reguler sehingga *demand* AKDP reguler menjadi berkurang. Dari sisi *demand* memang melebihi 70% namun dari sisi rit perjalanan masih rendah yakni 52,38. Kondisi menggambarkan bahwa AKDP dari Padang arah Selatan maupun sebaliknya lebih banyak ngetem dari beroperasi. Untuk itu diharapkan pemerintah mencari formula atau model pengembangan angkutan kota dalam provinsi (AKDP) pada koridor selatan, disamping itu travel ilegal yang mengganggu pelayanan AKDP reguler agar dapat dilakukan penindakan

Kemudian tabel menunjukkan kinerja AKDP per trayek, dimana permintaan perjalanan tertinggi berada pada jaringan trayek **Padang – Pasar Baru - Painan** dengan jumlah penumpang sebesar 388 penumpang/3 hari (sabtu,minggu,Senin). Sedangkan rata LF perhari adalah 73,48% dengan rit perjalanan 53,23%. Kecilnya load faktor dan rit perjalanan pada trayek ini mengindikasikan bahwa jaringan trayek arah selatan belum dapat dilakukan penambahan bus. Rincian Jaringan trayek arah selatan dapat dilihat sebagai berikut :



**Tabel 4.** Kinerja AKDP per trayek Arah Selatan

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
1	Padang - Pasar Baru – Painan	17	14	62	33	528	388	53,23	73,48
2	Padang - Pasar Baru - Painan – Kambang	3	1	12	5	80	69	41,67	86,25
3	Padang - Ps.Baru - Painan - Kambang - Indrapura – Tapan	5	1	10	6	96	71	60	73,96
4	Padang - Pasar Baru – Painan	17	14	62	33	528	388	53,23	73,48
<b>Jumlah</b>		<b>25</b>	<b>16</b>	<b>84</b>	<b>77</b>	<b>704</b>	<b>916</b>	<b>52,38</b>	<b>75</b>

Sumber : Hasil Analisis

**c. Kinerja Angkutan Umum AKDP Simpul Padang Arah Timur atau Sebaliknya**

Tabel 1 menunjukkan bahwa Padang arah timur (Solok, Solok Selatan, Sawahlunto, Sijunjung dan Dharmasraya memiliki tingkat permintaan perjalanan sebesar 7293 penumpang selama 3 hari observasi, sedangkan jumlah rit perjalanan sebanyak 498 rit perjalanan. Kemudian jumlah bus yang beroperasi pada wilayah ini adalah sebanyak 136 unit bus, sedangkan kenyataannya 170 unit bus, terjadi kelebihan bus beroperasi pada wilayah timur sebanyak 34 unit bus. Wilayah timur memiliki tingkat kinerja angkutan cukup bagus, dimana rata-rata presentase Rit perjalanan Angkutan AKDP sebesar 125,76% sedangkan rata-rata presentase *Load Factor* sebesar 88,41%.

Kemudian tabel 5 menunjukkan kinerja AKDP per trayek dimana jumlah permintaan perjalanan terbesar adalah trayek **Padang – Solok**. Permintaan perjalanan pada trayek tersebut sebesar 3.802 penumpang/3 hari dengan load faktor sebesar 93,92%, sedangkan rit perjalanan **Padang – Solok** lebih besar dari yang izinkan yakni sebesar 116,90%. Tingginya rit perjalanan ini disebabkan karena banyaknya bus-bus yang melakukan penyimpangan trayek ke trayek Padang – Solok. Permintaan perjalanan tertinggi kedua berada pada trayek **Padang – Solok – Sawahlunto**. Karakteristik kinerjanya hampir sama dengan Padang – Solok dimana presentase load faktor sebesar 87,47% dan rit perjalanannya sebesar 143,86%. Rincian Kinerja AKDP per trayek dapat dilihat sebagai berikut :

**Tabel 5.** Kinerja AKDP per trayek

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
1	Padang - Lb.Selasih - Al.Panjang	11	17	22	39	608	582	177,3	95,72
2	Padang - Lb.Selasih - Al.Panjang - Ma.Labuh - Liki - Leter W	2	1	4	4	64	24	100	37,5
3	Padang - Lb.Selasih – Solok	54	83	213	249	4048	3802	116,9	93,92
4	Padang - Lb.Selasih - Solok – Kiliranjao	10	10	20	26	421	343	130	81,47
5	Padang - Lb.Selasih - Solok - Kiliranjao - Sp.Sikabau - Sp.Kotobaru – Ampalu	4	2	8	4	64	29	50	45,31
6	Padang - Lb.Selasih - Solok – Sawahlunto	19	28	57	82	1391	1216	143,9	87,42
7	Padang - Lb.Selasih - Solok – Sijunjung	12	11	24	37	578	465	154,2	80,45
8	Padang - Lb.Selasih - Solok - Tj.Gadang - Kiliranjao - Kotobaru - Sei.Rumbai	24	18	48	57	1075	832	118,8	77,4

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
9	Padang - Lb.Selasih - Solok - Tj.Gadang - Kiliranjao - Kt.Baru - Abaisiat - Sitiung Iv	6	2	12	5	86	67	41,67	77,91
10	Padang - Lb.Selasih-Alahan Panjang-Muara Labuh	5	6	10	24	384	303	240	78,91
11	Padang - Lb.Selasih-Alahan Panjang-Muara Labuh - Pd.Aro	5	2	10	10	160	147	100	91,88
<b>Jumlah</b>		<b>152</b>	<b>180</b>	<b>428</b>		<b>8879</b>		<b>125,5</b>	<b>87,96</b>

Sumber : Hasil Analisis

**d. Kinerja Angkutan Umum AKDP Simpul Bukittinggi Arah Timur atau Sebaliknya**

Tabel 1 menunjukkan bahwa yang permintaan perjalanan pada Simpul Bukittinggi arah Timur atau sebaliknya adalah sebesar 3606 penumpang, sedangkan rit perjalanan sebanyak 270 rit perjalanan. Kemudian jika dilihat dari jumlah bus yang beroperasi, terlihat bahwa jumlah bus yang beroperasi lebih sedikit dari jumlah izin eksisting, dimana jumlah izin eksisting sebanyak 228 unit bus, sedangkan kenyataannya 166 unit bus. Terjadi kekurangan bus yang beroperasi diwilayah timur sebanyak 62 unit bus. Begitu juga dengan rit perjalanan, dimana rit perjalanan kenyataannya hanya terpenuhi 270 rit dari 772 rit perjalanan yang ada. Kinerja AKDP pada wilayah Bukittinggi arah timur maupun sebaliknya belum menunjukkan kinerja yang optimal, disebabkan karena rata-rata rit perjalanannya sebesar 34,97%. Rendahnya rit perjalanan AKDP menggambarkan bahwa bus-bus yang ada sekarang tidak beroperasi sesuai dengan rit yang diberikan. Bus hanya beroperasi pada saat jam-jam tertentu. Namun load faktor pada wilayah ini memiliki load factor yang cukup tinggi yakni sebesar 83,45%.

Kemudian Jika dilihat dari kinerja angkutan umum AKDP per trayek, terlihat bahwa traayek yang memiliki permintaan perjalanan yang cukup tinggi adalah **Bukittinggi – Baso – Batusangkar - Solok** dan **Bukittinggi – Padang Panjang - Solok** dengan jumlah penumpang sebesar 1305 dan 637 penumpang/3 hari (sabtu,minggu,senin). Kinerja Angkutan Umum AKDP pada trayek tersebut cukup lumayan baik dimana Load faktor **Bukittinggi – Baso – Batusangkar - Solok** sebesar 85,24% dan **Bukittinggi – Padang Panjang - Solok** sebesar 87,50%.

**Tabel 6.** Kinerja AKDP per trayek

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
1	Bukittinggi - Baso - Batusangkar - Ombilin – Solok	38	98	152	250	250	250	250	88,24
2	Bukittinggi - Baso - Batusangkar - Pd.Ganting - Sawahlunto	4	3	16	5	5	5	5	72,5
3	Bukittinggi - Padang Panjang – Solok	29	43	116	78	78	78	78	85,5
4	Bukittinggi - Padang Panjang - Solok - Kiliran Jao - Koto Baru - Sei. Rumbai	10	16	40	49	49	49	49	85,18
5	Bukittinggi - Padang Panjang - Solok - Kiliranjao - Kotobaru -Sei.Rumbai	4	2	16	2	2	2	2	82,14

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
6	Bukittinggi - Padang Panjang - Solok - Sawahlunto	3	10	6	12	12	12	12	78,14
7	Bukittinggi - Padang Panjang - Solok - Tj. Gadang - Kiliran Jao	8	15	16	25	25	25	25	91,67
8	Bukittinggi - Pd.Panjang - Batusangkar - Sitangkai - Kumanis -Sumpur Kudus	2	4	4	8	8	8	8	83,57
9	Bukittinggi - Pd.Panjang - Ombilin - Solok	19	29	38	69	69	69	69	91,6
10	Bukittinggi - Pd.Panjang - Ombilin - Solok - Lb.Selasih - Pd.Aro	7	7	14	16	16	16	16	73,54
11	Bukittinggi - Pd.Panjang - Solok - Lb.Selasih - Al.Panjang - Ma.Labuh	10	14	20	18	18	18	18	172,7
12	Bukittinggi - Pd.Panjang - Solok - Tj.Ampalu - Sijunjung		1		1	1	1	1	66,67
13	Bukittinggi - Pd.Panjang - Solok - Tj.Gadang - Kiliranjao	8	7	16	12	12	12	12	91,72
14	Bukittinggi - Pd.Panjang - Sumpur - Malalo	7	5	28	11	11	11	11	82,39
<b>Jumlah</b>		<b>228</b>	<b>166</b>	<b>772</b>	<b>556</b>	<b>556</b>	<b>556</b>	<b>556</b>	<b>83,45</b>

Sumber : Hasil Analisis

**e. Kinerja Angkutan Umum AKDP Simpul Bukittinggi Arah Utara atau Sebaliknya**

Kinerja Angkutan Umum AKDP Koridor Bukittinggi arah utara atau sebaliknya adalah koridor yang memiliki jumlah penumpang yang terendah dari koridor yang lain. jumlah permintaan perjalanan pada koridor ini adalah sebesar 988 penumpang/3hari. Jumlah penumpang yang terangkut lebih besar dari jumlah yang diizinkan yakni 912 artinya load faktor yang ada sekarang melebihi dari kapasitas. Jika dilihat dari sisi kinerja angkutan maka kinerja AKDP Bukittinggi arah utara memiliki load faktor sebesar 108,33% dan Rit perjalanan Angkutan AKDP sebesar 105,56%. Angka ini menunjukkan bahwa angkutan umum yang beroperasi pada wilayah utara memiliki kinerja AKDP yang cukup baik.

Trayek yang memiliki permintaan perjalanan yang cukup tinggi adalah **Bukittinggi – Kumpulan – Lb. Sikaping – Panti - Rao** dan **Bukittinggi – Kumpulan – Lb. Sikaping - Panti** dengan jumlah penumpang sebesar 499 dan 290 penumpang/3 hari (sabtu,minggu,Senin). Tingginya permintaan perjalanan pada wilayah ini disebabkan tingginya intensitas kegiatan perdagangan diantara kedua wilayah. Diketahui bahwa Bukittinggi merupakan pusat perdagangan yang menjadi tarikan bagi wilayah di sekitarnya termasuk kabupaten Pasaman, hal ini bisa terlihat dari hasil survei bahwa presentase maksud perjalanan penumpang untuk aktifitas perdagangan adalah 23% sedangkan untuk kegiatan lainnya sebesar 33%. Kemudian Presentase kinerja Angkutan Umum AKDP pada trayek tersebut cukup tinggi dimana Load faktor **Bukittinggi – Kumpulan – Lb. Sikaping – Panti - Rao** sebesar 103,96%, sedangkan rit perjalanan sebesar sebesar 115,38%. Begitu juga dengan trayek **Bukittinggi – Kumpulan – Lb. Sikaping - Panti** dimana pada trayek tersebut presentase load faktor sebesar 106,62% dan rit perjalanan sebesar 106,25%. Rincian Kinerja AKDP per trayek dapat dilihat sebagai berikut :

**Tabel 7.** Kinerja AKDP per trayek

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
1	Bukittinggi - Kumpulan - Lb.Sikapung – Panti	8	6	16	17	272	290	106,3	106,6
2	Bukittinggi - Kumpulan - Lb.Sikapung - Panti – Rao	8	6	16	17	272	290	106,3	106,6
3	Bukittinggi - Kumpulan - Lb.Sikapung - Panti - Talu - Sp.Iv	13	9	26	30	480	499	115,4	104
4	Bukittinggi - Kumpulan - Malampah - Pd.Sawah - Sp.Iv - Uj.Gading -A.Bangis	2	2	4	5	80	95	125	118,8
Jumlah		27	18	54	69	912	1174	105,6	108,3

Sumber : Hasil Analisis

**f. Kinerja Angkutan Umum AKDP Simpul Bukittinggi Arah Selatan atau Sebaliknya**

Tabel 1 menunjukkan bahwa Bukittinggi arah selatan atau sebaliknya memiliki permintaan perjalanan sebesar 1169 penumpang/3hari. Trayek Bukittinggi arah selatan, banyak melakukan penyimpangan trayek. Dari data yang didapat terlihat bahwa jumlah bus operasi pada wilayah ini adalah sebesar 66 bus, sedangkan menurut izin hanya 33 artinya ada 31 bus yang masuk ke lintasan ini. Kemudian data rit perjalanan AKDP pada trayek ini menggambarkan bahwa banyak bus AKDP bus resmi tidak beroperasi pada trayek ini. Jika dilihat dari parameter kinerja Angkutan Umum secara keseluruhan bahwa rata-rata presentase Rit perjalanan Angkutan AKDP sebesar 70% sedangkan rata-rata presentase rit perjalanan AKDP sebesar 88,02%. Angka ini menunjukkan bahwa angkutan umum yang beroperasi pada wilayah utara demannya tidak begitu tinggi sehingga perlu perbaikan kualitas pelayanan untuk bisa meningkatkan jumlah penumpang angkutan AKDP arah selatan.

Kemudian jika dilihat jumlah permintaan per trayek, maka permintaan perjalanan yang cukup tinggi terdapat pada trayek **Bukittinggi - Batusangkar** dengan jumlah penumpang sebesar 712 penumpang/3 hari (sabtu,minggu,senin). Kinerja AKDP pada lintasan ini cukup lumayan baik, dimana load faktor dan rit perjalanan sebesar sebesar 95,57% dan 91,94%. Baiknya kinerja angkutan umum pada lintasan ini disebabkan karena aksesibilitas ke pusat perdagangan (Bukittinggi) lebih dekat dari daerah lain, sehingga kecendrungan interaksi kedua wilayah ini cukup tinggi. Rincian Kinerja AKDP per trayek dapat dilihat sebagai berikut :

**Tabel 8.** Kinerja AKDP per trayek

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
1	Bukittinggi - Batusangkar	13	44	62	57	745	712	91,94	95,57
2	Bukittinggi - Padang Panjang - Batusangkar	4	2	16	2	28	30	12,5	107,1
3	Bukittinggi – Painan	4	1	32	1	12	12	3,13	100
4	Bukittinggi - Payakumbuh - Balai Tengah	7	4	14	6	126	83	42,86	65,87
5	Bukittinggi - Pd.Panjang - Padang - Ps.Baru - Painan - Bl.Selasa	2	3		8	127	70		55,12

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
6	Bukittinggi - Pd.Panjang - Padang - Ps.Baru - Painan - Bl.Selasa – Tapan		6		8	130	100		76,92
7	Bukittinggi - Pd.Panjang - Sicincin - Padang - Ps.Baru - Painan	3	6	6	9	191	162	150	84,82
<b>Jumlah</b>		<b>35</b>	<b>66</b>	<b>130</b>	<b>91</b>	<b>1359</b>	<b>1169</b>	<b>70</b>	<b>86,02</b>

Sumber : Hasil Analisis

**g. Kinerja Angkutan Umum AKDP Simpul Payakumbuh**

Tabel 1 menunjukkan bahwa permintaan perjalanan Kota Payakumbuh cukup lumayan besar. Hal ini terlihat dari jumlah penumpang angkutan umum selama 3 (hari) yakni Sabtu, Minggu, dan Senin sebanyak 1790 penumpang, sedangkan rit perjalanan sebanyak 164 rit perjalanan. Jumlah bus yang beroperasi saat ini adalah 92 unit bus, sedangkan eksistingnya 66 unit bus, terjadi kelebihan bus yang beroperasi diwilayah timur sebanyak 26 unit bus. Banyaknya bus-bus illegal yang masuk ke wilayah ini dapat mengganggu bus AKDP yang lainnya. Untuk itu diharapkan pemerintah melalui instansi terkait dapat melakukan penertiban terhadap bus-bus yang melanggar perizinan. Kemudian jika dilihat dari parameter kinerja Angkutan Umum yakni Rit dan Load faktor maka terlihat bahwa rata-rata presentase Rit perjalanan Angkutan AKDP sebesar 94,25% sedangkan rata-rata presentase Angkutan AKDP sebesar 65,69%. Angka ini menunjukkan bahwa angkutan umum yang beroperasi pada wilayah timur memiliki demand yang cukup tinggi namun tidak diiringi dengan rit perjalanannya. Rit perjalanan yang ada sekarang masih belum optimal dalam melakukan pelayanan, hal ini mungkin disebabkan lamanya waktu ngetem di beberapa titik simpul dan kemudian kendaraan siap operasi (SO) yang dimiliki oleh pengusaha angkutan masih sangat rendah.

Kemudian tabel 9 menunjukkan kinerja per trayek dimana permintaan perjalanan tertinggi adalah **Payakumbuh – Tj. Alam – Tb. Patah – Batusangkar** dan **Payakumbuh – Bukittinggi – Padang Panjang – Sicincin – Padang – Pasar Baru – Painan** dengan jumlah penumpang sebesar 637 dan 213 penumpang/3 hari (sabtu,minggu,Senin). Trayek **Payakumbuh – Tj. Alam – Tb. Patah – Batusangkar** satu sisi *demandnya* lebih besar dari *demand* trayek lain namun *load factor* nya sangat rendah yakni sebesar 47,54%, sedangkan rit perjalanan sangat besar yakni 186,36. Hal ini menggambarkan bawah terjadi kelebihan bus yang masuk pada trayek ini sehingga rit perjalanan menjadi meningkat dan demand terdistribusi ke beberapa bus AKDP yang melayani pada trayek tersebut. Berbeda dengan **Payakumbuh – Bukittinggi – Padang Panjang – Sicincin – Padang – Pasar Baru – Painan** dimana kinerja pelayanan pada trayek cukup bagus yakni rata-rata load faktor adalah 95,09% dan rit perjalanan yakni 175,00%. Rincian Kinerja pe trayek dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 9. Kinerja AKDP per trayek

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
1	Payakumbuh - Bukittinggi - Kumpulan - Lb.Sikaping - Panti - Talu - Sp.EMPAT	4	4	8	6	102	90	75,00	88,24
2	Payakumbuh - Bukittinggi - Padang Panjang - Solok - Tj. Gadang - Kiliran Jao	4	4	8	6	102	90	75	72,5
3	Payakumbuh - Bukittinggi - Pd.Panjang - Sicincin - Padang - Ps.Baru - Painan	3	2	6	1	32	3		85,5
4	Payakumbuh - Bukittinggi - Pd.Panjang - Sicincin - Padang - Ps.Baru - Painan-BI.Selasa	4	8	8	14	224	213	175	85,18
5	Payakumbuh - Bukittinggi - Pd.Panjang - Sicincin - Padang - Ps.Baru - Painan-BI.Selasa-Tapan	2	4	4	4	64	59	100	82,14
6	Payakumbuh - Bukittinggi - Pd.Panjang - Solok	2	2	4	5	80	70	125	78,14
7	Payakumbuh - Bukittinggi - Pd.Panjang - Solok - Sawahlunto	16	8	48	13	213	174	27,08	91,67
8	Payakumbuh - Bukittinggi - Padangpanjang - Sicincin - Pariaman		3		5	80	63		83,57
9	Payakumbuh - Halaban - Balai Tengah	14	10	40	15	260	198	37,5	91,6
10	Payakumbuh - Padang Panjang - Solok - Kiliran Jao - Koto Baru - Sei. Rumbai	0	6	0	8	146	110		73,54
11	Payakumbuh - Painan	6	3	12	3	48	39		172,7
12	Payakumbuh - Tj.Alam - Tb Patah - Batusangkar	4	8		8	136	134		66,67
<b>Jumlah</b>		<b>66</b>	<b>92</b>	<b>174</b>	<b>88</b>	<b>2725</b>	<b>1243</b>	<b>94,25</b>	<b>65,69</b>

Sumber : Hasil Analisis

#### h. Kinerja Angkutan Umum AKDP Simpul Solok atau Sebaliknya

Tabel 1 menunjukkan bahwa Trayek AKDP koridor/Simpul Solok atau sebaliknya, memiliki permintaan pelayanan tidak begitu besar. Terlihat dari jumlah penumpang angkutan umum selama 3 (hari) yakni Sabtu, Minggu, dan Senin sebanyak 841 penumpang, sedangkan rit perjalanannya adalah 90 rit perjalanan. Jumlah bus yang beroperasi lebih banyak dari jumlah izin eksisting, dimana jumlah izin eksisting sebanyak 38 unit bus, sedangkan kenyataannya 39 unit bus. kemudian jika dilihat dari parameter kinerja Angkutan Umum yakni rata-rata Rit dan Load faktor AKDP adalah sebesar 75% dan 55%. Angka ini menunjukkan bahwa angkutan umum yang beroperasi pada Kota Solok (selain dari/ke Padang) memiliki kinerja yang belum optimal, karena tingkat isian penumpang sangat rendah ditambah lagi dengan tidak terpenuhinya rit perjalanan yang diizinkan.

Kemudian tabel 10 menunjukkan kinerja AKDP per trayek dimana permintaan perjalanan yang tertinggi adalah **Solok - Lb.Selasih - Alahan Panjang - Solok - Painan** dan **Solok - Tj. Ampalu - Sijunjung - Kiliranjao - Koto Baru - Sei Rumbai** dengan jumlah penumpang sebesar 359 dan 148 penumpang/3 hari (sabtu,minggu,Senin). Kinerja AKDP pada trayek ini memiliki kinerja cukup tinggi dimana tingkat keterisian penumpang (LF) sebesar 97,55%, dan rit perjalanan sebesar 191,67. Tingginya rit perjalanan pada lintasan ini disebabkan karena banyak bus-bus tambahan yang masuk pada lintasan ini yang tidak sesuai dengan izin trayek. Hal yang

berbeda terjadi pada trayek **Solok – Tj. Ampalu – Sijunjung – Kiliranjao – Koto Baru – Sei Rumbai** dimana pada trayek tersebut presentase load faktor sebesar 40,22%, sedangkan rit perjalanan yakni 90,00%. Rincina Kinerja per trayek apat dilihat pada tabel 10 dibawah ini :

**Tabel 10.** Kinerja AKDP per trayek

No	Trayek	Jumlah Bus		Jumlah Rit		Jumlah Penumpang		Persentase	
		Izin	Keny	Izin	Keny	Izin	Keny	Rit	Pnp
1	Solok - Bukittinggi		1		1	16	15		93,75
2	Solok - Lb. Selasih – Padang	4	4	8	6	102	90	75	72,5
3	Solok - Lb.Selasih - Al.Panjang	3	2	6	1	32	3		85,5
4	Solok – Painan	4	8	8	14	224	213	175	85,18
5	Solok- Pd. Panjang - Bukittinggi – Padang	2	4	4	4	64	59	100	82,14
6	Solok – Sijunjung	2	2	4	5	80	70	125	78,14
7	Solok - Tj.Ampalu - Sijun Jung - Kiliranjao -Kt.Baru - Sei.Rumbai	16	8	48	13	213	174	27,08	91,67
8	Solok - Tj.Ampalu – Sijunjung		3		5	80	63		83,57
9	Solok - Tj.Ampalu - Sijunjung - Klranjao - Ktbaru - Abaisiat-Sitiung Iv	14	10	40	15	260	198	37,5	91,6
10	Solok -Tj.Ampalu-Sijunjung-Kiliranjao-Timpeh	0	6	0	8	146	110		73,54
<b>Jumlah</b>		<b>38</b>	<b>39</b>	<b>120</b>	<b>72</b>	<b>1514</b>	<b>995</b>	<b>75</b>	<b>55,54</b>

Sumber : Hasil Analisis

## 6. SIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Jumlah permintaan perjalanan angkutan umum tertinggi di Sumtaera Barat adalah Padang dan Bukittinggi. Presentase permintaan perjalanan angkutan umum dari padang adalah 36,6% dari total perjalanan, sedangkan yang menuju Padang adalah sebesar 30,5% dari total perjalanan. Kemudian jumlah permintaan perjalanan teretinggi kedua adalah Kota Bukittinggi dengan presentase perjalanan sebesar 12,0% dari Bukittinggi dan 11, 9% penumpang menuju Kota Bukittngi. Tingginya permintaan perjalanan pada daerah tersebut seiring dengan tingginya aktifitas ekonomi pada kedua kota tersebut seperti perdagangan, jasa, dan industri..
2. Kinerja Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) belum memiliki kinerja yang belum optimal, hal ini bisa dilihat dari indikator kinerja (bus beroperasi, jumlah penumpang yang diangkut, jumlah transfer) yang menjadi tolok ukur kinerja angkutan umum. Kinerja operasional kendaraan bus AKDP yang beroperasi diatas standar sebesar 67% dari total jaringan trayek, sedangkan dibawah standar sebesar 33%. Kemudian jaringan trayek yang mengangkut penumpang sesuai dengan standar adalah sebesar 59% dari jumlah trayek dan 34% yang tidak memenuhi standar. Namun kinerja ini tidak bisa dijadikan pendoman bahwa trayek tersebut baik atau tidak karena harus juga dilihat dari rit perjalanan, jumlah beroperasi dan jumlah penumpang yang diangkut.

3. Untuk kinerja persimpul/koridor menunjukkan bahwa Load faktor yang memiliki kinerja diatas standar sebanyak 8 koridor, sedangkan 2 (dua) koridor lagi tidak sesuai dengan standar. Untuk jumlah penumpang terangkut, semua koridor telah memuhi standar batasan jumlah penumpang yang diangkut. Kemudian jumlah yang beroperasi pada simpul/koridor menunjukkan bahwa ada 3 (tiga) simpul/koridor yang belum memuhi standar jumlah kendaraan yang beroperasi, sedangkan 7 (tujuh) simpul/koridor lagi telah memenuhi standar.

## 7. REKOMENDASI

Merujuk dari hasil simpulan maka kebijakan yang harus dilakukan untuk meningkatkan kinerja Angkutan Umum adalah sebagai berikut :

1. Perlunya memperbaiki pengelolaan angkutan umum dengan menerapkan atau memberlakukan sistem *Buy the Service* pada setiap lintasan trayek. Setiap lintasan trayek hanya dimiliki 1 (satu) perusahaan saja agar tidak saling berkompetisi. Untuk mengawasi kinerja angkutan terlebih dahulu ditentukan standarisasi yang harus dipenuhi dalam pelayanan angkutan seperti standar operasional (*Headway*, Rit Perjalanan, Jumlah kendaran yang beroperasi), standar kenyamanan dan standar Kenyamanan. Kesemuanya itu akan diikat di dalam perjanjian kontrak. Dokumen kontrak tersebut juga berisikan hak dan kewajiban pengusaha. Apabila ada wanprestasi maka operator dan regulator akan dikena sanksi sesuai dalam perjanjian kontrak.
2. Untuk menjaga kesinambungan operasional dari pada operator maka pemerintah perlu memberikan subsidi kepada operator apabila demand yang diangkut tidak memenuhi target yang telah ditetnukan, hal tersebut juga tercantum dalam dokumen kontrak.
3. Perlunya secara bertahap dalam menerapkan mekanisme *Buy the Service* dengan mempertimbangkan kondisi keuangan daerah. Yang paling prioritas didalam menerapkan adalah trayek-trayek yang memiliki jumlah penumpang yang besar (trayek gemuk).
4. Perlunya melakukan pembinaan terhadap operator terkait pengelolaan/manajemen operasi angkutan AKDP.
5. Melakukan peremajaan angkutan umum AKDP bagi kendaraan yang sudah tidak layak untuk dioperasionalkan.
6. Perlunya melakukan kajian Rencana Umum Jaringan Trayek Provinsi sesuai amanat dari PP 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Umum. Rencana Umum Jaringan Trayek merupakan kesempatan bagi Pemerintah provinsi untuk menata kembali jaringan trayek AKDP.

## DAFTAR PUSTAKA

Tamin, O.Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung  
Kementerian Perhubungan, 2009, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta



- Kemeterian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat , 2002, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, Jakarta
- Kementerian Dalam Negeri, 2007, *Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota*, Jakarta
- Momon, 2014. *Arah Kebijakan Tranportasi di Sumatera Barat*, Padang(Sumbar)
- Joko Mrwono, 2005. *Manajemen Sistem Transportasi*, MSTT UGM, Yogyakarta
- \_\_\_\_\_, 2013. *Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 Program Dekade Aksi Keslematan Jalan*, Kementerian Perhubungan, 2003. *Modul Manajemen Transportasi*, STTD Bekasi
- Hobb. F.D, 1979. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta