

**EVALUASI KINERJA ANGKUTAN PERKOTAAN KABUPATEN
BEKASI**

TUGAS AKHIR

**MUHAMMAD RIZKI
111.15.001**



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN DESAIN
INSTITUT TEKNOLOGI DAN SAINS BANDUNG
KOTA DELTAMAS
JANUARI 2020**

EVALUASI KINERJA ANGKUTAN PERKOTAAN KABUPATEN BEKASI

Muhammad Rizki,

Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Desain, Institut Teknologi dan Sains Bandung, Kota Deltamas, Cikarang Pusat, Indonesia

Abstrak

Kabupaten Bekasi memiliki salah satu transportasi umum yaitu angkutan perkotaan, angkutan perkotaan merupakan angkutan yang berada di wilayah kabupaten yang memiliki berbagai rute yang direncanakan dan diatur sesuai kebutuhan masyarakat. Minat masyarakat Kabupaten Bekasi terhadap angkutan perkotaan masih kurang. Hal itu dikarenakan kualitas pelayanan angkutan yang tidak beroperasi dengan baik, seperti waktu perjalanan yang sangat lama dikarenakan menunggu penumpang hingga angkutan penuh, pengemudi angkutan yang kurang ramah terhadap penumpang, serta banyak daerah yang terjangkau oleh trayek angkutan perkotaan. Oleh karena itu, peneliti mengevaluasi kinerja angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi dengan indikator aksesibilitas, mobilitas, ketepatan waktu, kenyamanan, keamanan, tarif, dan ketertiban.

Untuk mengetahui tingkat kinerja angkutan, dibutuhkan data – data angkutan perkotaan dan persepsi masyarakat pengguna angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi dengan meminta data ke instansi terkait serta memberikan kuesioner kepada pengguna angkot. Peneliti melakukan perbandingan terhadap standar – standar yang dibuat pemerintah terhadap kinerja angkutan perkotaan, menghitung indeks aksesibilitas dan mobilitas, menganalisis nilai *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay*, serta menganalisis persepsi pengguna menggunakan *Importance Performance Analysis*.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tingkat aksesibilitas dan mobilitas angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi rendah, kemampuan masyarakat membayar tarif angkot tinggi, kemauan masyarakat membayar tarif angkot rendah, serta persepsi ketertiban dan waktu perjalanan merupakan hal penting dan belum sesuai dengan keinginan pengguna.

Kata Kunci: *Ability To Pay, angkutan perkotaan, Importance Performance Analysis, persepsi, Willingness To Pay,*

1. PENDAHULUAN

Kabupaten Bekasi memiliki salah satu transportasi umum yaitu angkutan perkotaan, angkutan perkotaan merupakan angkutan yang berada di wilayah kabupaten yang memiliki berbagai rute yang direncanakan dan diatur sesuai kebutuhan masyarakat. Minat masyarakat Kabupaten Bekasi terhadap angkutan perkotaan masih kurang. Hal itu dikarenakan kualitas pelayanan angkutan yang tidak beroperasi dengan baik, seperti waktu perjalanan yang sangat lama dikarenakan menunggu penumpang hingga angkutan penuh, pengemudi angkutan yang kurang ramah terhadap penumpang, serta banyak daerah yang terjangkau oleh trayek angkutan perkotaan. Oleh karena itu, penelitian evaluasi kinerja angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi ini merupakan salah satu upaya untuk menjawab permasalahan-permasalahan yang dihadapi pelayanan angkutan perkotaan sebagaimana tersebut diatas. penelitian ini dilakukan dalam rangka mengoptimalkan pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi. Tujuan dari penelitian ini adalah melakukan identifikasi dan evaluasi terhadap kinerja pelayanan jasa angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi, guna menghasilkan suatu rekomendasi mengenai sistem pelayanan yang optimal. Lingkup penelitian bertempat di Kabupaten Bekasi, membahas kinerja angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi yang meliputi indikator aksesibilitas, mobilitas, ketepatan waktu, kenyamanan, keamanan, tarif, dan ketertiban.

2. METODE

2.1 Metode Penelitian

Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif dan kualitatif. Menurut Sugiyono, metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu. Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2012). Sedangkan metode kualitatif menurut Bogdan dan Taylor (1975) dalam buku Moleong (2004) mengemukakan metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.

2.2 Langkah Penelitian

Langkah-langkah yang dibutuhkan untuk menyelesaikan penelitian evaluasi kinerja angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi yaitu diawali dengan mengidentifikasi masalah kinerja angkutan perkotaan yang terjadi di Kabupaten Bekasi dan mempelajari studi literatur yang berkaitan dengan kinerja angkutan umum, kemudian menentukan kinerja apa saja yang harus dinilai. Setelah itu, menentukan kebutuhan data dan mengumpulkan data dengan cara memperoleh data sekunder dan data primer. Data sekunder didapatkan dari instansi terkait, sedangkan data primer didapatkan dengan cara menyebarkan kuesioner serta observasi lapangan. Hasil data di olah dan di analisis. Dari analisis tersebut, didapatkan keluaran berupa gambaran – gambaran kinerja angkutan. Kemudian di simpulkan dan diberikan rekomendasi.

2.2.1 Identifikasi masalah dan studi literatur

Mengidentifikasi masalah terhadap kinerja angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi dengan cara mencari berita yang berkaitan dengan angkot Kabupaten Bekasi serta melihat langsung yang terjadi sehingga kita dapat mengetahui permasalahan yang ada. Setelah di identifikasi, permasalahan angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi adalah kinerja angkutan. Kinerja yang harus diteliti yaitu kinerja aksesibilitas, mobilitas, waktu, tarif, kenyamanan, keamanan, ketertiban. Dan mempelajari literatur yang berkaitan dengan kinerja sehingga dapat mengetahui tata cara atau langkah yang harus dilakukan untuk menghitung dan mengukur kinerja yang bersangkutan.

2.2.2 Kinerja Angkutan

Kinerja angkutan terbagi menjadi dua, yaitu kinerja subyektif dan kinerja obyektif, kinerja obyektif merupakan kinerja berdasarkan pengukuran langsung di lapangan sedangkan kinerja subyektif merupakan kinerja yang dinilai berdasarkan persepsi atau pandangan pengguna angkutan. **Tabel 2.1** merupakan tabel kinerja yang dinilai melalui indikator – indikator yang tentukan.

Tabel 2.1 Indikator Kinerja Obyektif dan Subyektif

	Kinerja Obyektif	Kinerja Subyektif
Indikator	Aksesibilitas	Kenyamanan
	Mobilitas	Waktu Perjalanan
	Karakteristik Operasi	Keamanan
		Tarif
		Aksesibilitas
	Ability To Pay	Ketertiban
Willingness To Pay		

Sumber: Hasil Pengolahan, 2019

2.2.3 Kebutuhan dan Pengumpulan Data

A. Data Sekunder

Data sekunder yang dibutuhkan terkait dengan beberapa instansi diantaranya Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, dan Badan Pusat Statistik Kabupaten Bekasi. Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini dijelaskan pada **Tabel 2.2**.

Tabel 2.2 Kebutuhan Data Sekunder

No	Daftar Kebutuhan Data	Instansi
1	Rute dan Jumlah Trayek Angkutan Perkotaan Kabupaten Bekasi	Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi
2	Peta Administrasi Kabupaten Bekasi	Badan Perencanaan Pembangunan Daerah
3	Jumlah Penduduk Kabupaten Bekasi	Badan Pusat Statistik Kabupaten Bekasi
4	Jumlah Kecamatan di Kabupaten Bekasi	Badan Pusat Statistik Kabupaten Bekasi
5	Luas Kecamatan di Kabupaten Bekasi	Badan Pusat Statistik Kabupaten Bekasi

Sumber: Hasil Pengolahan, 2019

B. Data Primer

Dalam pengumpulan data primer, untuk mengambil data panjang trayek dan trayek dengan melakukan pengamatan di lapangan. Untuk mengambil data asal tujuan, waktu perjalanan, pendapatan perbulan, frekuensi perjalanan, waktu tunggu, dan presepsi pengguna kinerja angkot dengan metode kuesioner.

Data primer yang didapatkan dari kuesioner adalah asal tujuan pengguna angkot, waktu perjalanan, pendapatan pengguna perbulan, waktu tunggu angkot, dan presepsi pengguna terhadap kinerja angkot. Berikut ini faktor yang dikaji dalam kuesioner (**Tabel 2.3**).

Tabel 2.3 Faktor yang Dikaji

Profil Responden	Usia
	Jenis Kelamin
	Tempat Tinggal
	Tingkat Pendidikan
	Golongan atau Jenis Pekerjaan
	Jumlah Rata - Rata Pendapatan
	Jumlah Jam Kerja
Karakteristik Perjalanan	Asal, Tujuan, Jarak, dan Waktu perjalanan
	Jumlah Transfer Angkot
	Frekuensi Pengguna Angkot
	Alternatif Kendaraan
	Waktu Tunggu Angkot
Presepsi Pengguna	Tanggapan Terhadap Tarif yang Berlaku
	Tanggapan Terhadap Kondisi Pelayanan Kinerja
	Tanggapan Terhadap Prioritas Penanganan Kinerja

Sumber: Hasil Pengolahan, 2019

Penelitian dilakukan pada seluruh angkutan perkotaan yang beroperasi di Kabupaten Bekasi. Dimulai pada tanggal 1 September 2019 sampai dengan 1 Oktober 2019. Sampel penelitian menggunakan rumus slovin, dengan jumlah

populasi Kabupaten Bekasi sebanyak 3.500.023 jiwa, maka dimasukkan kedalam rumus dengan toleransi kesalahan 5% sehingga taraf keyakinan atau *confidence level* sebesar 95% adalah sabagai berikut:

$$n = \frac{3.500.023}{1 + 3.500.023(0.05)^2} \quad n = 399,95 \text{ dibulatkan menjadi } 400.$$

Berdasarkan perhitungan diatas, sampel yang menjadi responden dalam penelitian ini yaitu sebanyak 400 orang.

2.2.4 Analisis Data

Setelah mendapatkan data yang diperlukan, langkah selanjutnya di perlukan metode analisis kinerja, analisis kinerja ditampilkan pada **Tabel 2.4**

Tabel 2.4 Analisis Kinerja

Kinerja	Indikator	Analisis
Obyektif	Aksesibilitas	Analisis Statistik Deskriptif
	Mobilitas	
	Karakteristik Operasi	Standar Pemerintah
	<i>Ability To Pay</i>	<i>Ability To Pay</i>
Subyektif	Kenyamanan	<i>Importance Performance Analysis</i>
	Waktu Perjalanan	
	Keamanan	
	Tarif	
	Aksesibilitas	
	Ketertiban	
	<i>Willingness To Pay</i>	<i>Willingness To Pay</i>

Sumber: Hasil Pengolahan, 2019

2.2.5 Evaluasi

Setelah dilakukan analisis, maka langkah selanjutnya yaitu mengevaluasi hasil dari analisis – analisis tersebut.

2.2.6 Kesimpulan Dan Rekomendasi

Kesimpulan dan saran merupakan tahap akhir dari penelitian evaluasi kinerja angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi, dimana berbagai masukan dari sejumlah pihak dari rangkaian asistensi dan presentasi yang dilakukan akan menjadi masukan untuk melakukan perbaikan pelaporan dan menyusun kesimpulan serta rekomendasi hasil studi ini. Diharapkan rekomendasi yang dihasilkan dapat digunakan/dimanfaatkan sebagai pegangan untuk arahan kebijakan peningkatan kinerja angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi, khususnya untuk Dinas Perhubungan.

3. PEMBAHASAN DAN ANALISIS

3.1 Angkutan Perkotaan Kabupaten Bekasi

Kabupaten Bekasi memiliki 23 kecamatan dengan jumlah penduduk sebanyak 3.500.023 jiwa. Angkutan perkotaan berdasarkan data Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi tahun 2012, Kabupaten Bekasi memiliki 34 trayek dengan rute yang berbeda, sedangkan berdasarkan hasil pengamatan di lapangan hanya terdapat 17 trayek dan empat diantaranya merupakan trayek baru, berikut adalah tabel trayek angkutan perkotaan di Kabupeten Bekasi beserta rute/uraian trayek ditampilkan pada **Tabel 3.1**.

Tabel 3.1 Trayek Angkutan Perkotaan Kabupaten Bekasi

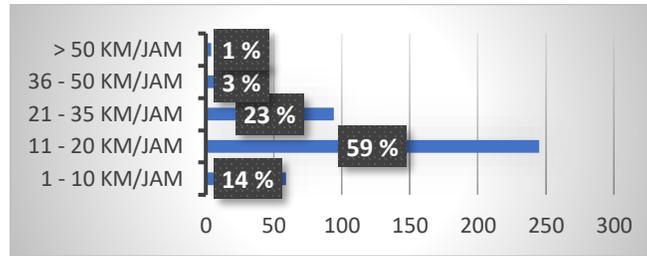
No	Kode Trayek	Uraian trayek	Pengamatan
1	K- 14	Kp Utan - Setu- Serang pp	Ada
2	K- 14A	Setu - Cibening-Psr Serang- Lippo City pp	Tidak Ada
3	K-16	Tambun- Tambelang - Balong asem pp	Ada
4	K-17	Cikarang - Cibusah PP	Ada
5	K-18	Cikarang - Sukatani PP	Ada
6	K-18A	Cikarang - Sukatani - Muara gembong PP	Tidak Ada
7	K-18B	Sukatani – Cb Pulo Bambu - bl Kembang- Ponombo PP	Tidak Ada
8	K-23	Tambun- Cimuning- Setu PP	Tidak Ada
9	K-29	Cikarang - Bojong - Pabayuran-Sb Urip- Kp Garon PP	Tidak Ada
10	K-29A	Cikarang - Rengas Bandung - Sk Makmur - Pebayuran PP	Tidak Ada
11	K-29B	Cikarang - Lm Abang - Kp juang - Rw Kuda - Kp Kramat - Pebauran PP	Tidak Ada
12	K-32	Cikarang - Wr Bongkok - Sk Danau PP	Ada
13	K-32A	Cikarang - Cibitung - MM 2100	Tidak Ada
14	K-33	Cikarang - Lm Abang - Psr Gombang - Serang	Ada
15	K-35	Cikarang - Lm Abang - Tegal Danas - Sukamahi	Ada
16	K-36A	Cikarang - Cibitung - CBL PP	Ada
17	K-38	Cikarang - Sukamantri - Pule PP	Ada
18	K-39C	Cikarang - Cibitung - SKU - Graha Prima	Ada
19	K-42	Cikarang - Lm Abang - Psr Gombang - Lippo City PP	Ada
20	K-49	Cibusah - Cipamingkis - Ridogalih - Kp Bedeng PP	Tidak Ada
21	K-51	Cabang bungin - Bojong Karatan - Tarumajaya - Marunda	Tidak Ada
22	K-52	Cikarang - Citarik - Tg danas PP	Ada
23	K-53	Sukatani - Bojong - Pebayuran PP	Tidak Ada
24	K-55	Cikarang - Cipayung - Cilampayan PP	Tidak Ada
25	K-57	Cikarang - Kalijaya - Tambelang PP	Tidak Ada
26	K-60	Ujung Harapan - Babelan - Buni Bakti PP	Tidak Ada
27	K-99	Kws Jababeka I - Perum Cikarang Baru PP	Tidak Ada
28	K-61	Cibitung (Sn Jaya) - Tg Gede - Tg Danas PP	Ada
29	K-62	Perum Harapan Jaya - Bogor Pangarutan - Babelan PP	Tidak Ada
30	K-35A	Sukamahi - Cicau - Cilangkara - Sn Jaya - Cikutul - Cibusah PP	Tidak Ada
31	* K-16C	Terminal Bekasi - Griya Asri 2 PP	Ada
32	* K-64	Pasar Cikarang - Bojong PP	Ada
33	* K-99A	Pintu 11 Jababeka - Pasir Gombang PP	Ada
34	* K-99B	Kawasan Industri Jababeka - Pasir Gombang PP	Ada

Keterangan: * Ijin Trayek Tambahan

Sumber: Dinas Perhubungan, 2012 – Diolah, 2019

3.2 Karakteristik Operasi

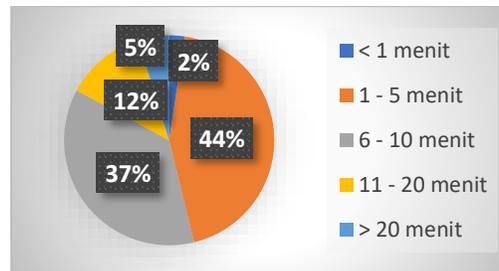
Rata-rata kecepatan angkutan kota Kabupaten Bekasi yaitu 17.6 km/jam. Berikut karakteristik responden berdasarkan kecepatan perjalanan (**Gambar 3.1**).



Gambar 3.1 Responden Berdasarkan Kecepatan Perjalanan

Sumber: Hasil Pengolahan, 2019

Dan waktu tunggu berdasarkan penelitian bahwa yang paling banyak dialami oleh penumpang adalah menunggu 1 – 5 menit dengan persentase sebanyak 44%, kemudian yang kedua yaitu disusul oleh yang waktu tunggunya yaitu 6- 10 menit dengan persentase 37%, kemudian 11 – 20 menit dengan persentase 12%, > 20 menit sebanyak 5% dan yang paling sedikit yaitu waktu tunggu <1 menit yaitu hanya 1%. Untuk lebih jelasnya di gambarkan dalam garfik pada **Gambar 3.2**.



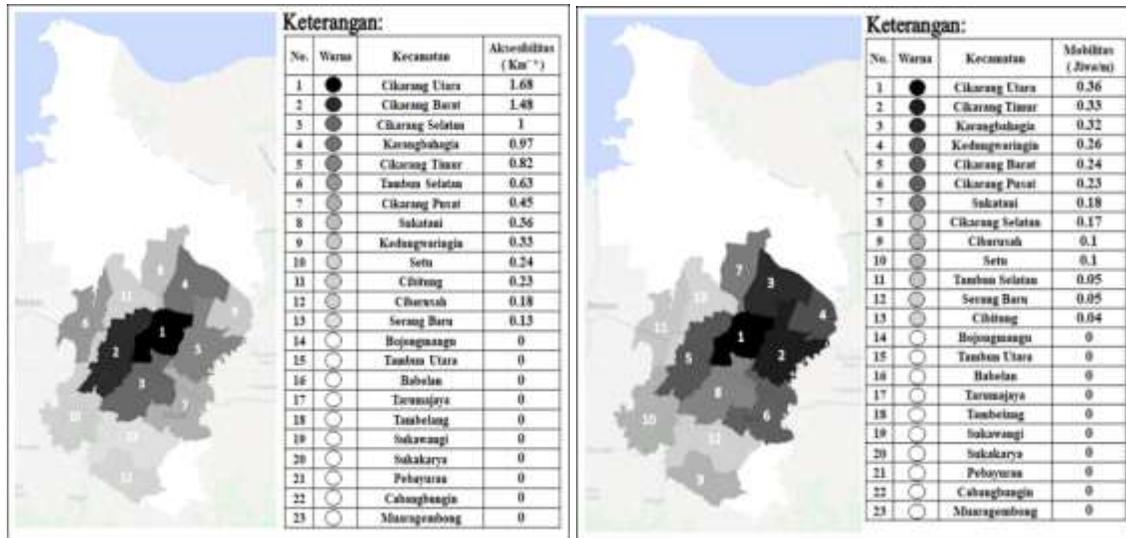
Gambar 3.2 Responden Berdasarkan Waktu Tunggu Angkot

Sumber: Hasil Pengolahan, 2019

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur kecepatan paling rendah untuk MPU atau angkutan perkotaan yaitu 10 km/jam dan paling tinggi untuk MPU yaitu 40 km/jam dan ketentuan batas waktu angkot ialah Waktu tunggu di pemberhentian rata-rata 5–10 menit dan maksimum 10–20 menit, Sehingga kecepatan rata-rata dan waktu tunggu angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi sudah sesuai atau dapat dikatakan baik.

3.3 Indeks Aksesibilitas dan Mobilitas

Perhitungan aksesibilitas dihitung sebagai hasil pembagian panjang trayek per kecamatan dengan luas kecamatan dan perhitungan mobilitas merupakan hasil pembagian panjang trayek dengan jumlah penduduk. Pada **Gambar 3.3** merupakan gambaran tingkat aksesibilitas dan mobilitas angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi saat ini.



Gambar 3.3 Tingkat Aksesibilitas dan Mobilitas Angkutan Perkotaan Kabupaten Bekasi

Sumber: Hasil Analisis, 2019

Pada gambar diatas terlihat bahwa tingkat aksesibilitas dan mobilitasnya tidak merata keseluruh kecamatan, banyak kecamatan yang tidak terjangkau oleh trayek angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi diantaranya adalah Kecamatan Tambun Utara, Babelan, Tarumajaya, Tambelang, Sukawangi, Sukatani, Sukakarya, Pebayuran, Cabangbungin, Muaragembong.

3.4 Ability To Pay dan Willingness To Pay

Analisis kinerja terhadap tarif menggunakan analisis *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay*. Penentuan tarif ditinjau dari pengguna, dengan mendapatkan data dari hasil kuesioner. Analisis ini dapat dihitung sehingga mendapatkan batas nilai kemampuan dan ketersediaan membayar para pengguna angkot Kabupaten Bekasi. Pada **Tabel 3.2** dan **Tabel 3.3** merupakan perhitungan analisis ATP dan WTP.

Tabel 3.2 Nilai ATP

No	Pendapatan (Rp) A	Biaya Transportasi /Bulan B = 30% x A	Durasi Perjalanan (Jam/Bulan) C	Durasi Perjalanan (Km/Bulan) D	ATP (Rp/Jam) E = B/C	ATP (Rp/km) F = B/D
1	250.000	75.000	30	60	2.500	1.250
2	3.750.000	1.125.000	45	600	25.000	1.875
3	1.250.000	375.000	30	750	12.500	500
.
.
422	3.750.000	1.125.000	20	300	56.250	3.750
423	3.750.000	1.125.000	25	420	45.000	2.679
424	1.250.000	375.000	30	450	12.500	833
425	1.250.000	375.000	30	207	12.500	1.812
Rata - Rata					55.288	3.741

Ket: Frekuensi Setiap Hari

Sumber: Hasil Analisis, 2019

Tabel 3.3 Nilai WTP

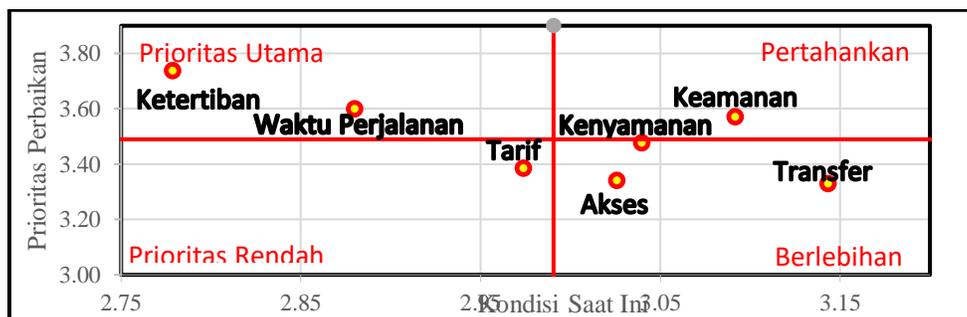
No	WTP (Rp) A	Durasi Perjalanan (Jam) B	Trip Perjalanan (Km) C	WTP (Rp/Jam) D=A/B	WTP (Rp/Km) E=A/C
1	-	1	2	-	-
2	10.000	1.5	20	15.000	500
3	-	1	25	-	-
4	4.000	0.25	15	1.000	267
.
.
.
.
423	20.000	0.83	14	16.667	1.429
424	22.000	1	15	22.000	1.467
425	-	1	6.9	-	-
Rata - Rata				5.445	1.096

Sumber: Hasil Analisis, 2019

Pada tabel diatas, bahwa nilai rata-rata kemampuan membayar atau *Ability To Pay* untuk pengguna angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi sebesar Rp. 55.288 perjam dan Rp. 3.741 per kilometer dan nilai rata-rata kemauan membayar atau *Willingness To Pay* untuk pengguna angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi sebesar Rp. 5445 perjam dan Rp. 1.096 perkilometer.

3.4 Presepsi Pengguna Angkot

Analisis presepsi pengguna angkot menggunakan metode Importance Performance Analysis. Analisis ini untuk mengetahui 2 presepsi, yaitu bagaimana kondisi pelayanan dan prioritas perbaikan pelayanannya. Dari aspek tersebut, diuraikan tujuh atribut pelayanan untuk angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi yaitu kenyamanan, waktu perjalanan, keamanan, tarif, akses, transfer, ketertiban. Seluruh kriteria tersebut dinilai menurut presepsi pengguna sehingga dapat dinilai kondisi pelayanannya. Prioritas perbaikan juga dilakukan penilaian. Responden diminta memberikan penilaian terkait dengan kondisi pelayanan dan kebutuhan perbaikan angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi sesuai dengan tujuh kriteria pelayanan yang ditanyakan. Penilaian terhadap pelayanan tersebut dibagi menjadi lima yaitu “1” menunjukkan kondisi sanga buruk, “2” menunjukkan kondisi buruk, “3” menunjukkan kondisi cukup, “4” menunjukkan kondisi baik, dan “5” menunjukkan kondisi sangat baik. Sedangkan penilaian terhadap prioritas perbaikan dibagi mnejadi lima yaitu “1” menunjukkan prioritas perbaikan sangat tidak perlu, “2” menunjukkan prioritas perbaikan tidak perlu, “3” menunjukkan prioritas perbaikan cukup, “4” menunjukkan prioritas perbaikan perlu, dan “5” menunjukkan prioritas perbaikan sangat perlu. Pada **Gambar 3.4** hasil perhitungan *Importance Performance Analysis* untuk presepsi pengguna angkot Kabupaten Bekasi yang digambarkan dengan diagram kartesius.



Gambar 3.4 Diagram Presepsi Angkutan Perkotaan Kabupaten Bekasi

Sumber: Hasil Pengolahan, 2019

Berdasarkan diagram persepsi diatas, bahwa indikator kinerja yang perlu ditingkatkan adalah indikator ketertiban dan waktu perjalanan, kedua indikator ini adalah indikator-indikator yang dianggap penting oleh penumpang, tetapi pada kenyataannya indikator-indikator ini belum sesuai dengan harapan penumpang (tingkat kepuasan yang diperoleh masih rendah), dan yang perlu dipertahankan adalah indikator keamanan, indikator ini adalah indikator yang dianggap penting oleh penumpang dan indikator-indikator yang dianggap penumpang sudah sesuai dengan yang dirasakannya sehingga tingkat kepuasannya relatif lebih tinggi. Indikator ini ini harus tetap dipertahankan karena semua kedua indikator ini menjadikan angkutan atau jasa unggul di mata pelanggan, untuk indikator dengan prioritas rendah adalah indikator tarif, indikator ini dianggap kurang penting oleh penumpang, dan pada kenyataannya kinerjanya tidak terlalu istimewa, peningkatan untuk indikator ini dapat dipertimbangkan kembali karena pengaruhnya terhadap manfaat yang dirasakan oleh pelanggan sangat kecil, serta indikator yang perlu diefisiensikan adalah indikator akses, kenyamanan dan transfer, ketiga indikator ini adalah indikator yang dianggap kurang penting oleh pelanggan, dan dirasakan terlalu berlebihan, indikator yang termasuk dalam kuadran ini dapat dikurangi kinerjanya agar penyedia dapat menghemat biaya.

4. KESIMPULAN

Setelah dilakukan serangkaian penelitian beberapa hal yang dapat disimpulkan adalah sebagai berikut:

1. Angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi berdasarkan data Dishub 2012 memiliki 30 trayek yang terdapat di semua kecamatan, sedangkan dari hasil pengamatan 2019 hanya memiliki 17 trayek yang terdapat di Kecamatan Cikarang Utara, Cikarang Barat, Cikarang Selatan, Karangbahagia, Cikarang Timur, Tambun Selatan, Cikarang Pusat, Sukatani, Kedungwaringin, Setu, Cibitung, Cibusrah, dan Serang Baru.
2. Berdasarkan hasil pengamatan, trayek yang sudah tidak beroperasi yaitu trayek K-14A, K-18A, K-23, K-29, K-29A, K-29B, K-32A, K-49, K-51, K-53, K-55, K-57, K-60, K-99, K-62, dan K-35A dengan ijin trayek tambahan K-16C, K-64, K-99A, dan K-99B.
3. Rata – rata kecepatan dan waktu tunggu angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi sudah sesuai dengan SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.
4. Tingkat aksesibilitas dan mobilitas berdasarkan data Dinas Perhubungan tahun 2012 sangat baik, dikarenakan semua kecamatan terjangkau oleh trayek, sedangkan berdasarkan hasil pengamatan bahwa tingkat aksesibilitas dan mobilitas saat ini kurang baik, dikarenakan terdapat 10 kecamatan yang tidak terjangkau oleh trayek, yaitu Kecamatan Tambun Utara, Babelan, Tarumajaya, Tambelang, Sukawangi, Sukatani, Sukakarya, Pebayuran, Cabangbungin, dan Muaragembong.
5. Kesiediaan membayar pengguna angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi sebesar Rp. 55.288 perjam dan Rp. 3.741 per kilometer dan kemauan membayar pengguna angkot sebesar Rp. 5445 perjam dan Rp. 1.096 perkilometer. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat mampu membayar dengan besar tetapi tingkat kepuasan terhadap angkutan perkotaan Kabupaten Bekasi sangat rendah.
6. Indikator kinerja yang perlu ditingkatkan adalah indikator ketertiban dan waktu perjalanan, kedua indikator ini adalah indikator-indikator yang dianggap penting oleh penumpang, tetapi pada kenyataannya indikator-indikator ini belum sesuai dengan harapan penumpang (tingkat kepuasan yang diperoleh masih rendah). Berdasarkan tingkat prioritas 44% penumpang berpendapat bahwa waktu perjalanan perlu diprioritaskan dan 52% berpendapat bahwa ketertiban perlu diprioritaskan.
7. Indikator kinerja yang perlu dipertahankan adalah indikator keamanan, indikator ini adalah indikator yang dianggap penting oleh penumpang dan indikator-indikator yang dianggap penumpang sudah sesuai dengan yang dirasakannya sehingga tingkat kepuasannya relatif lebih tinggi. Indikator ini ini harus tetap dipertahankan karena semua kedua indikator ini menjadikan angkutan atau jasa unggul di mata pelanggan.

8. Indikator dengan prioritas rendah adalah indikator tarif, indikator ini dianggap kurang penting oleh penumpang, dan pada kenyatannya kinerjanya tidak terlalu istimewa. Peningkatan untuk indikator ini dapat dipertimbangkan kembali karena pengaruhnya terhadap manfaat yang dirasakan oleh pelanggan sangat kecil.
9. Indikator yang perlu diefisiensikan adalah indikator akses, kenyamanan dan transfer, ketiga indikator ini adalah indikator yang dianggap kurang penting oleh pelanggan, dan dirasakan terlalu berlebihan. Indikator yang termasuk dalam kuadran ini dapat dikurangi kinerjanya agar penyedia dapat menghemat biaya.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Puji Syukur kehadirat ALLAH SWT karena rahmat dan karuniaNya, penulis dapat menyelesaikan penyusunan tugas akhir ini yang berjudul:“EVALUASI KINERJA ANGKUTAN PERKOTAAN KABUPATEN BEKASI”, yang merupakan salah satu syarat untuk mendapatkan Gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil.

Laporan ini disusun melewati beberapa tahapan yang melibatkan berbagai pihak sebagai pendukung. Untuk itu saya mengucapkan terima kasih kepada pihak – pihak yang telah membantu saya dalam menyusun laporan ini:

1. Bapak Ir. L. Bambang Budi Prasetyo, MT. selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Institut Teknologi dan Sains Bandung sekaligus Dosen Pembimbing Tugas Akhir serta Dosen Pengajar.
2. Bapak Henry Armijaya, MT. selaku Dosen Pembimbing Tugas Akhir serta Dosen Pengajar Teknik Sipil Institut Teknologi dan Sains Bandung.
3. Untuk seluruh Bapak dan Ibu Dosen Pengajar Teknik Sipil Institut Teknologi dan Sains Bandung.
4. Keluarga dekat dan teman – teman tercinta yang mendukung dan membantu terselesaikannya laporan ini.

6. DAFTAR PUSTAKA

_____. 2005. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.

Ariyoso. 2009. *Konsep Importance Performance Analysis (IPA)*. Artikel.
<http://dataolah.blogspot.com/2012/08/langkah-langkah-analisis-importance.html>.

Badan Pusat Statistik. 2018. *Data Jumlah Penduduk Kabupaten Bekasi 2018*.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002. 2002. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Dinas Perhubungan Darat.

Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Cetakan ke-5. Bandung: Alfabeta.

Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.