

EVALUASI ANALISA TARIF BIAYA ANGKUTAN UMUM KOTA PEKANBARU (STUDI KASUS : BUS WAY TRAYEK RAMAYANA – PANDAU PERMAI)

*Evaluation Of Cost Analysis Of Public Transport City Rates Pekanbaru
(Case Study : Busway stretch Ramayana - Pandau Permai)*

Riza Azriadi, Abd Kudus Zaini dan Astuti
Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Riau
Jl. Kaharuddin Nasution 113 Pekanbaru-28284

Abstrak

Untuk memenuhi kebutuhan angkutan umum kota Pekanbaru, pemerintah kota menyediakan Trans Metro Pekanbaru bus yang memiliki sembilan koridor. Trans Metro Pekanbaru diharapkan dapat memenuhi kebutuhan mobilitas tinggi. Namun kenyataan di lapangan, bus Trans Metro Pekanbaru tidak optimal dalam melakukan perannya sebagai sarana yang layak untuk mengangkut mereka pekanbaru masyarakat. Penelitian ini dimaksudkan untuk menganalisa biaya operasional busway dari angkutan umum (metro pekanbaru trans), biaya meminimalkan dan tingkat yang lebih rendah dari yang efisien dan memprioritaskan keselamatan. Metode Evaluasi Analisis Biaya Transportasi Umum Tarif Pekanbaru (Bus Way Route Ramayana - PandauPermai) didukung oleh studi pustaka dan data primer dan data sekunder. Trans Metro Pekanbaru di koridor 1 (Ramayana - PandauPermai) pada jenis penelitian yang digunakan kendaraan Mitsubishi, tahun pembuatan 2008, jumlah armada yang beroperasi di hamparan Ramayana - pemandangan Pandau saat ini berjumlah 13 armada. Analisis menunjukkan tingkat saat sejalan dalam hal biaya operasional kendaraan. Tarif dari hasil analisis yang diperoleh Rp. 2000, - Sedangkan tarif yang diberlakukan oleh perusahaan manajemen sebesar Rp. 3000, -. Jadi, dengan tingkat saat ini dapat disimpulkan bahwa manajemen perusahaan untuk mendapatkan keuntungan transportasi bus umum. Transporttation Bus cara yang berbeda dari transportasi umum lainnya. Dengan tingkat yang sama Rp. 3000, - cara transportasi umum penumpang bus bisa transit dari satu koridor lain untuk koridor lain.

Kata kunci: Bus, Transportasi, Cos

Abstract

To meet the needs of the public transportation Pekanbaru city, the city government to provide Bus Trans Metro Pekanbaru which has nine corridors. Trans Metro Pekanbaru is expected to meet the needs of high mobility. But the reality in the field, Bus Trans Metro Pekanbaru is not optimal in performing its role as a viable means of transportation to their community pekanbaru. This study is intended to menganalisa operational costs of public transport bus way (trans metro pekanbaru), minimizing costs and lower rates efficient and prioritizing safety. Evaluation Research Methods Analysis of Public Transport Cost Rates Pekanbaru (Bus Way Route Ramayana - PandauPermai) is supported by the study of literature and primary data and secondary data. Trans Metro Pekanbaru in the corridor 1 (Ramayana – PandauPermai) on the study type used vehicles are Mitsubishi, year of manufacture 2008, the total fleet operating in the stretch Ramayana - Pandau scenic currently number 13 fleet. The result of analysis shows the current rate is in line in terms of vehicle operating costs. Rates of analysis results obtained Rp. 2,000, - While the tariffs applied by the management company of Rp. 3000, -. So, with the current rate can be concluded that the freight management company gets public buses profit. Transporttation buses way different from other public transportation. With the same rate of Rp. 3000, - general transportation buses way passengers can transit from one another corridor to corridor other.

Keywords: *Bus, Transportation, Cos*

PENDAHULUAN

Transportasi darat khususnya angkutan umum perkotaan yang berada di kota - kota besar sangatlah penting keberadaannya dalam menjalankan salah satu fungsi utamanya yaitu sebagai pengangkut pergerakan masyarakat untuk mengerjakan aktifitas sehari - harinya dimana pelayanan yang diberikan diharapkan dilakukan secara cepat, aman, nyaman, murah dan efisien. Dengan kemudahan dan kelancaran pergerakan diharapkan fungsi keberadaan seseorang dan nilai kegunaan suatu barang dapat dimaksimalkan baik dipandang dari segi tempat maupun segi waktu sehingga membantu dalam mempercepat pertumbuhan suatu kota.

Pertumbuhan suatu kota ditandai dengan terjadinya keragaman dan peningkatan aktifitas serta pergerakan penghuninya. Perkembangan ruang kota menjadi salah satu faktor perkembangan transportasi dan menyebabkan perubahan sistem transportasi itu sendiri serta pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi. Jasa transportasi terus berkembang dari masa ke masa seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk. Penyediaan fasilitas-fasilitas transportasi diperlukan untuk melayani aktifitas dan pergerakan penduduk tersebut. Manusia dalam melakukan aktifitasnya perlu berinteraksi satu dengan lain, yang memerlukan alat penghubung yaitu angkutan. Angkutan merupakan sarana untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Setiap kota yang ada di Indonesia hendaknya memiliki suatu sistem angkutan umum yang dapat bekerja secara efektif dan efisien.

Pekanbaru merupakan salah satu kota besar di Indonesia khususnya di Provinsi Riau, dalam sistem transportasinya menggunakan angkutan umum, salah satunya bus way. salah satu sarana transportasi perkotaan, sehingga keberadaan angkutan umum penumpang sangat penting dan diperlukan suatu pengaturan agar dapat melayani penumpang secara maksimal. Angkutan umum yang ada di Kota Pekanbaru berupa ojek, angkutan kota, bus kota bus way. Bus way mempunyai peranan yang sangat penting dan cukup mendominasi dibandingkan angkutan umum lainnya dalam memenuhi kebutuhan transportasi bagi masyarakat guna melaksanakan aktifitasnya. Dalam pengoperasinya angkutan bus way dikelola oleh pihak swasta dan pemerintah. salah satu kebijakan yang diambil oleh pihak yang terkait dalam mengelola pengoperasian bus way sangat penting yaitu mengenai penentuan tarif angkutan. Penentuan besaran tarif angkutan membutuhkan penanganan dan kebijakan. Karena harus dapat menjembatani kepentingan penumpang selaku konsumen dan pengusaha /operator angkutan umum. Lemahnya daya beli masyarakat seringkali menjadi alasan penundaan bahkan pembatalan perubahan tarif yang ada. Pada dasarnya penetapan tarif oleh pemerintah bertujuan untuk menjamin kelangsungan penyelenggaraan angkutan umum perkotaan dengan mutu jasa standar keselamatan di satu pihak, juga mempertimbangkan kemampuan dan kemauan daya beli pemakai.

Angkutan umum bus way merupakan salah satu angkutan umum yang melayani daerah strategis, dilihat dari rutenya yang melewati kawasan sekolah, dan perbelanjaan, selain itu angkutan umum bus way mempunyai tingkat kenyamanan dan kebersihan yang lebih baik dibandingkan dengan angkutan umum lainnya, sehingga diharapkan penumpang bus way dapat mewakili penumpang angkutan umum khususnya bus way yang ada di Pekanbaru dalam memberikan persepsi

terhadap tarif angkutan umum khususnya angkutan bus way. Banyak faktor yang mempengaruhi penentuan tarif, seperti kondisi ekonomi masyarakat, biaya pemeliharaan/suku cadang, harga bahan bakar, sarana dan prasarana dan sebagainya.

METODE PENELITIAN

Di dalam penelitian ini, peneliti mengumpulkan data dengan menggunakan data :

1. Data Primer

Adapun data – data primer:

- a. Jumlah penumpang naik turun
- b. Waktu tempuh
- c. Jarak tempuh

2. Data Sekunder

Data skunder adalah data yang diperoleh dari instansi atau pihak yang terkait, (PT. Sarana Pembangunan Pekanbaru dan dinas perhubungan). Adapun data – data sekunder adalah :

- a. Jumlah armada dan kapasitasnya
- b. Tarif Bus TMP
- c. Biaya tetap
- d. Biaya variabel

Tahap Pelaksanaan Penelitian

1. Survey (observasi lapangan).

Pendahuluan atau persiapan meninjau dan memantau secara langsung keadaan dilapangan dan mempersiapkan alat – alat dan bahan penelitian yang digunakan didalam penelitian ini.

2. Pengumpulan data

Mengumpulkan data – data apa saja yang diperlukan dalam penelitian ini, yang dilakukan langsung ke perusahaan pengelola angkutan umum tersebut.

Data Sekunder

- a. Jumlah armada dan kapasitasnya
- b. Harga tarif yang berlaku
- c. Biaya tetap
 1. Biaya izin usaha
 2. Biaya izin KIR
 3. Pajak kendaraan
- d. Biaya Variabel
 1. Biaya BBM
 2. Upah operator atau pengemudi
- e. Harga sewa kendaraan
- f. Data penumpang
- g. Biaya *Overhead*

3. Hasil dan Pembahasan

4. Kesimpulan

Analisa Data

Data penumpang PT. Sarana Pembangunan Daerah Kota Pekanbaru selama satu minggu untuk setiap unit kendaraan pada bulan Agustus tahun 2014, dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Rata-Rata Jumlah Penumpang Setiap Bus Way Bulan Agustus 2014

No	Bus	Hari			Jumlah (orang)
		Senin& selasa	Rabu& kamis	Jumat, Sabtu & minggu	
1	02	846	764	1.059	2.669
2	03	686	884	1.035	2.605
3	04	696	850	1.098	2.644
4	05	714	862	1.212	2.788
5	06	694	752	834	2.280
6	07	546	702	1.341	2.589
7	08	642	670	1.275	2.587
8	09	762	826	906	2.494
9	10	762	826	1.275	2.494
10	11	752	582	906	2.492
11	12	562	644	933	2.139
12	13	960	986	1.383	3.329
13	14	606	730	1.362	2.698
		Jumlah rata-rata			33.808 2.600,6

Dari Tabel 1 terlihat rata – rata penumpang dari hari Senin sampai dengan hari Minggu pada bulan Agustus terlihat penumpang terbanyak pada bus nomor 13 yang di ikuti mobil nomor 14 dan yang paling rendah mobil nomor 12. Karakteristik penumpang bus way dalam hal tarif memperlakukan seluruh penumpang sama (tidak membedakan antara pelajar dan umum).

Hasil Analisa Biaya Operasi Kendaraan Pertahun

A. Biaya sewa kendaraan

Tabel 2. Tabel Perhitungan Sewa kendaraan (PT. Sarana Pembangunan Daerah 2014)

No	Harga Sewa (Rp)	Jumlah Unit	Jumlah (Rp)	jumlah/tahun (Rp)
1.	Rp.12.000.000,-	13 unit	Rp. 156.000.	Rp.1.872.000.00

Berdasarkan hasil perhitungan didapat biaya sewa kendaraan pertahun PT.Sarana Pembangunan Daerah Kota Pekanbaru sebesar Rp. 1. 872.000.000,-.

B. Biaya Overhead

Tabel 3. Analisa Biaya Overhead (PT. Sarana Pembangunan Daerah 2014)

No	Komponen gaji	Jumlah	Periode	Harga satuan (Rp)	Biaya (Rp)
1.	Gaji kariawan				
	a. Pramudi	26 orang	1 bulan	2.300.000,-	717.600.000,-
	b. Pramugara	13 orang	1 bulan	1.750.000,-	273.000.000,-
2	Administrasi kantor		1 tahun	50.000.000,-	50.000.000,-

3	Sewa kantor	1 tahun	25.000.000,-	25.000.000,-
	Total			1.065.600.000

Berdasarkan hasil perhitungan didapat biaya *overhead* pada PT. Sarana Pembangunan Daerah Kota Pekanbaru untuk 1 (satu) tahun adalah sebesar Rp. 1.065.600.000,-.

Data load factor

1. Data load factor pada jam sibuk

Jam sibuk pada hitungan *load factor* merupakan waktu disaat banyak terdapat penumpang naik. Rata – rata penduduk di perumahan pandau permai dan sekitarnya adalah pekerja dan pelajar, maka jam sibuk terjadi pada saat jam berangkat kerja dan sekolah. Yaitu pada pukul 06.00 – 08.00, 10.00 – 11,00 wib, sedangkan jam sibuk pulang bekerja dan sekolah terjadi pada pada pukul 14.00 – 18.30 wib. Pengambilan data ini dilakukan selama satu minggu, yaitu pada hari senin, rabu, dan sabtu. Pengambilan data dimulai pada tanggal 25 Agustus 2014.

- a. Data *Load Factor* pada jam sibuk Trayek Pandau Permai – Ramayana Pada hari SenindanSelasa.

Tabel 4. Rekapitulasi Data *Load Factor* pada jam sibuk Trayek Pandau Permai – Ramayana Pada hari Senin – Selasa.

No Bus	Pukul berangkat	Pukul tiba	Lama perjalan (menit)	Penumpang naik (orang)	Load faktor (%)
8	06.00	06.36	36	49	29,79
9	06.05	06.45	40	38	23,05
10	06.14	06.51	37	36	22,81
11	06.18	07.00	42	21	14,49
12	06.28	07.12	44	26	16,19
13	10.30	10.59	29	62	9,97
14	16.35	17.10	35	34	16,48
Jumlah			263	266	132,78
Rata-rata			37,57	38	18,97

- b. Data *Load Factor* pada jam sibuk trayek Ramayana – Pandau Permai pada hari senin – selasa.

Tabel 5.Rekapitulasi Data *Load Factor* pada jam sibuk trayek Ramayana – Pandau Permai pada hari senin – selasa.

No Bus	Pukul berangkat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penumpang naik (orang)	Load factor (%)
2	15.37	16.17	40	52	32,89
3	07.56	08.39	43	43	22,69

4	13.48	14.35	47	51	6,14
5	15.45	16.40	55	54	31,76
6	16.05	16.55	50	25	17,37
7	12.11	13.01	50	22	4,42
Jumlah			285	247	115,27
Rata-rata			47,50	41,17	19,21

- c. *Load Factor* pada jam sibuk Trayek Pandau Permai – Ramayana Pada hari rabu – kamis.

Tabel 6. Rekapitulasi Data *Load Factor* pada jam sibuk Trayek Pandau Permai – Ramayana Pada hari rabu – kamis.

No Bus	Pukul berangkat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penum pang naik (orang)	Load factor (%)
8	06.00	06.37	37	66	49,09
9	06.05	06.43	38	31	21,58
10	06.13	06.51	38	25	15,42
11	06.20	07.00	40	21	8,68
12	10.20	10.50	30	39	14,,84
13	10.28	10.59	31	60	23,93
14	08.35	09.05	30	33	17,30
Jumlah			244	275	150,85
Rata-rata			34,86	39,29	21,55

- d. Data *Load Factor* pada jam sibuk Trayek Ramayana – Pandau Permai Pada hari rabu – kamis.

Tabel 7. Rekapitulasi Data *Load Factor* pada jam sibuk Trayek Ramayana Pandau Permai Pada hari rabu – kamis.

No Bus	Pukul berangkat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penum pang naik (orang)	Load factor (%)
2	17.30	18.05	35	61	32,75
3	07.55	08.35	40	43	26,57
4	15.50	16.40	50	53	7,99
5	15.55	16.49	54	58	23,91
6	17.55	18.45	50	33	14,75
7	16.10	17.00	50	28	15,56
Jumlah			279	276	121,54
Rata-rata			46,50	46	20,26

- e. *Load Factor* pada jam sibuk Trayek Pandau Permai – Ramayana Pada hari jumat, sabtu dan minggu.

Tabel 8. Rekapitulasi Data Load Factor pada jam sibuk Trayek Pandau Permai - Ramayana Pada hari jumat, sabtu dan minggu.

No Bus	Pukul berangkat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penumpang naik (orang)	Load factor (%)
8	06.05	06.50	45	48	32,67
9	11.11	11.58	47	31	10,03
10	11.40	12.30	50	16	7,04
11	06.20	07.02	42	18	9,21
12	06.24	06.58	38	47	21,58
13	06.29	07.07	38	40	21,11
14	06.36	07.10	34	44	20,94
Jumlah			294	244	122,58
Rata-rata			42.00	34,86	17,51

- f. Data *Load Factor* pada jam sibuk Trayek Ramayana - Pandau Permai Pada hari jumat, sabtu dan minggu.

Tabel 9. Rekapitulasi Data Load Factor pada jam sibuk Trayek Ramayana - Pandau Permai Pada hari jumat, sabtu dan minggu.

No Bus	Pukul berangkat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penumpang naik (orang)	Load factor (%)
2	13.35	14.10	35	38	20,35
3	12.14	13.04	50	48	21,88
4	12.22	13.10	48	68	30,09
5	12.25	13.15	50	77	26,48
6	17.20	17.59	39	44	21,61
7	12.30	13.18	48	70	18,23
Jumlah			270	345	138,64
Rata-rata			45	57,50	23,11

2. Data load factordiluar jam sibuk.

Data *load factor* diluar jam sibuk merupakan data *load factor* yang diambil disaat penumpang naik sedikit. Biasanya penumpang yang naik pada jam – jam ini tidak memiliki rutinitas seperti para pekerja dan pelajar. Waktu pelaksanaan pada tanggal 20 – 30 agustus 2014

- a. Data *loadfactor* diluar jam sibuk trayek Pandau permai – Ramayana pada hari senin – selasa.

Tabel 9. Rekapitulasi Data Load Factor diluar jam sibuk Trayek Pandau Permai – Ramayana Pada hari senin – selasa.

No Bus	Pukul berangkat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penumpang naik (torang)	Load factor (%)
8	07.47	08.38	49	11	2,87
9	07.57	08.25	28	9	4,22
10	10.05	10.39	34	12	6,33

11	12.10	12.40	30	9	5,69
12	16.35	17.08	33	16	5,40
13	18.20	18.55	35	8	0,06
14	10.10	11.00	50	17	6,22
Jumlah			259	82	30,79
Rata-rata			37	11,71	4,40

- b. Data *Load Factor* diluar jam sibuk Trayek Ramayana – Pandau Permai Pada hari senin – selasa.

Tabel 10. Rekapitulasi Data *Load Factor* diluar jam sibuk Trayek Ramayana – Pandau Permai Pada hari senin – selasa.

No	No Bus	Pukul berangkat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penumpang naik (orang)	Load factor (%)
1	2	06.05	06.38	33	5	7,53
2	3	17.36	18.17	41	9	3,38
3	4	06.14	06.53	39	7	5,73
4	5	06.17	06.48	31	13	5,59
5	6	06.05	06.55	30	5	5,59
6	7	06.30	07.05	35	4	2,35
Jumlah				209	43	30,18
Rata-rata				34,83	7,17	5,03

- c. Data *Load Factor* diluar jam sibuk Trayek Pandau Permai – Ramayana Pada hari Rabu – Kamis.

Tabel 11. Rekapitulasi Data *Load Factor* diluar jam sibuk Trayek Pandau Permai – Ramayana Pada hari Rabu – Kamis

No	No Bus	Pukul berangkat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penumpang naik (orang)	Load factor (%)
1	8	07.45	08.20	35	18	8,62
2	9	11.50	12.20	30	9	3,69
3	10	08.10	08.40	30	7	1,82
4	11	08.10	08.40	30	7	2,70
5	12	12.11	12.45	34	9	3,64
6	13	18.25	18.55	30	5	1,88
7	14	12.28	12.59	31	11	6,28
Jumlah				220	66	28,62
Rata-rata				31,43	9,43	4,09

- d. Data *Load Factor* diluar jam sibuk Trayek Ramayana – Pandau Permai Pada hari Rabu – Kamis.

Tabel 12. Rekapitulasi Data Load Factor diluar jam sibuk Trayek Ramayana – Pandau Permai Pada hari Rabu – Kamis

No Bus	Pukul berangkat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penumpang naik (orang)	Load factor (%)
2	06.05	06.40	35	5	4,69
3	11.45	12.35	50	18	2,66
4	06.15	06.55	30	9	4,51
5	06.20	06.50	30	10	4,65
6	06.25	06.55	30	4	2,21
7	06.30	07.05	35	10	5,28
Jumlah			210	56	24,00
Rata-rata			35	9,33	4,00

- e. Data *Load Factor* diluar jam sibuk Trayek Pandau Permai – Ramayana Pada hari jumat, sabtu dan minggu.

Tabel 13. Rekapitulasi Data Load Factor diluar jam sibuk Trayek Pandau Permai – Ramayana Pada hari jumat, sabtu dan minggu

No Bus	Pukul berangkat Kat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penumpang naik (orang)	Load factor (%)
8	17.40	18.30	50	10	1,70
9	17.10	18.00	50	9	5,22
10	18.00	18.42	42	6	3,58
11	12.12	12.48	36	10	5,75
12	18.30	19.10	40	7	2,46
13	18.10	18.45	35	7	5,04
14	18.18	18.52	34	9	4,16
Jumlah			287	58	27,92
Rata-rata			41	8,29	3,99

- f. Data *Load Factor* diluar jam sibuk Trayek Ramayana - Pandau Permai Pada hari jumat, sabtu dan minggu.

Tabel 14. Rekapitulasi Data Load Factor diluar jam sibuk Trayek Ramayana - Pandau Permai Pada hari jumat, sabtu dan minggu.

No Bus	Pukul berangkat kat	Pukul tiba	Lama perjalanan (menit)	Penumpang naik (orang)	Load factor (%)
2	06.00	06.42	42	5	2,66
3	06.05	06.50	45	4	2,67
4	06.10	07.00	50	5	3,61
5	06.15	06.05	50	8	6,05
6	16.30	17.15	45	22	9,29
7	06.25	07.05	40	16	6,99
Jumlah			272	60	31,28
Rata-rata			45,33	10	5,21

PEMBAHASAN

Angkutan kota dengan trayek ramayana – pandau permai berkapasitas 23 (dua puluh tiga) tempat duduk. Kendaraan dengan kapasitas 23 (dua puluh tiga) tempat duduk mempunyai tarif yang sama yaitu tarif yang dikenakan pada jenis angkutan umum bus lain nya. Hitungan yang dikeluarkan oleh dinas perhubungan kota Pekanbaru sesuai dengan ketentuan dari surat keputusan Direktur Jendral Perhubungan. Tentang penyelenggaraan Angkutan penumpang umum dalam trayek tetap dan teratur.

Tabel 15. Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan

No	Keterangan	Biaya (Rp)	Satuan	ok/ rit (28 km)
	<i>Upah awak</i>			
1	1. Pramudi	2.300.000,-	Bulan	195,58
	2. Pramugara	1.750.000,-	Bulan	148,81
	3. Penjaga halte	1.800.000,-	Bulan	153,06
2	BBM	10.725.000,-	Bulan	911,99
3	STNK	125.000,-	Bulan	10,63
4	KIR	10.000,-		0,85
5	Asuransi	0,-	-	-
6	Izin trayek	20.833,-	Bulan	1,77
	Jumlah	16.730.833,-	Bulan	1.422,69

Dari hasil analisa biaya operasional kendaraan/km didapat tarif sebesar Rp. 2.000/penumpang, lebih kecil Rp. 1.000 dari tarif yang berlaku. Pada awalnya, angkutan kota (bus way) menggunakan bus besar yang berkapasitas jumlah penumpang 45 (empat puluh lima) tempat duduk. Dan sekarang diganti dengan menggunakan mini bus yang berkapasitas jumlah penumpang 23 (dua puluh tiga) tempat duduk.

Bahan bakar minyak yang digunakan adalah solar. Setiap hari, rata – rata solar yang dibutuhkan sebanyak 65 liter. Kebutuhan BBM sebesar itu rata – rata dapat digunakan sampai dengan 7 kali perjalanan pulang pergi atau 14 rit. Jika produksi kendaraan per hari sebesar 403,76 Km. Maka untuk 1 liter solar dapat menempuh sejauh 6,21 Km. Rasio penggunaan solar tersebut lebih boros dari estimasi penggunaan BBM oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu 1 liter BBM untuk pemakaian 7 Km.

Daya tempuh ban sangat tergantung pada koefisien gesek jalan. Berdasarkan pedoman hitungan biaya pokok yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat, jarak tempuh ban rata – rata adalah 20.000 Km untuk kendaraan jenis angkutan mobil penumpang umum.

Km kosong adalah Km tempuh yang tidak produktif. Km kosong terjadi pada awal operasi dan akhir operasi yaitu pada saat berangkat dari pool dan kembali ke pool. Km kosong tetap harus dihitung sebab setiap kendaraan berangkat dan kembali ke pool tetap mengeluarkan biaya untuk mengoperasikannya. Km kosong di estimasikan sebesar 3 % dari total Km tempuh per hari sehingga pada rumus dikalikan dengan 1,03 sehingga Km – tempuh rata – rata / hari pada trayek ramayana – pandau permai adalah sebagai berikut :

$$\text{Km – tempuh rata – rata / rit} \times \text{Frekuensi rata –rata/ hari} \times 1,03$$

Berdasarkan keterangan diatas maka biaya operasi kendaraan dan tarif yang berlaku dikenakan pada angkutan kota pada trayek ramayana – pandau permai dapat dihitung ulang. Rekapitulasi terurai sebagai berikut :

Produksi per kendaraan untuk Km tempuh 28 Km

- a. Km tempuh rata – rata / rit = 28 Km
- b. Frekuensi rata –rata / hari = 14 Rit
- c. Hari operasi / bulan = 30 Hari
- d. Hari operasi / tahun = 360 Hari
- e. Km efektif / hari = 392 Km
- f. Km kosong /hari = 12 Km.
- g. Km tempuh / hari = 403 Km
- h. Km tempuh / bulan = 12.090 Km
- i. Km tempuh / tahun = 145.080 Km
- j. Km tempuh / lima tahun = 725.400 Km
- k. Penumpang / rit = 27 orang

Untuk lebih jelas analisisnya bisa dilihat pada A – 5.

Evaluasi Faktor Kelancaran, Kenyamanan dan Keamanan

Faktor kelancaran ditinjau dari berdasarkan dari kecepatan rata – rata. Standar kecepatan rata – rata bus way adalah 40 Km / jam. Kecepatan tersebut dibawah kecepatan rata – rata nyata yaitu sebesar 50 km / jam. Tersedianya lampu ruang untuk penumpang pada malam hari dan kursi yang memadai. Kapasitas terjual melebihi kapasitas tersedia pada jam – jam sibuk khususnya pada pagi hari, siang, dan sore.

Faktor kenyamanan pada trayek inikurang mendukung, disebabkan:

1. Walaupun pada ketentuannya ban yang dipakai adalah ban baru, tetapi pada kenyataannya para pengusaha masih menggunakan ban vulkanisir dengan alasan untuk menghemat biaya operasi kendaraan. Penggunaan ban vulkanisir mempunyai resiko ban pecah atau slip lebih tinggi dari pada penggunaan ban baru. Ban vulkanisir adalah ban bekas yang diberi lapisan baru dengan cara dilem kemudian dipres. Kekuatan ban vulkanisir sangat tergantungn pada kualitas lem, kualitas bahan lapisan dan kualitas proses pembuatan.
2. Kualitas jalan yang bergelombang dan rusak sering mengakibatkan kepala para penumpang terantuk body kendaraan.
3. Kapasitas terjual melebihi kapasitas tersedia.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil seluruh analisis dalam ini dapat diambil keputusan sebagai berikut :

1. Dari hasil analisa dapat disimpulkan bahwa tarif yang berlaku saat ini untuk angkutan umum khususnya bus way telah sesuai ditinjau dari Biaya Operasional Kendaraan. Karena dari hasil analisa penelitian menurut biaya operasional kendaraan tarif yang di dapat sebesar Rp. 2.000,-. Sedangkan tarif yang diberlakukan oleh perusahaan pengelola sebesar Rp. 3.000,-. Jadi, dengan tarif yang berlaku saat ini dapat disimpulkan bahwa perusahaan pengelola angkutan tersebut mendapat keuntungan.
2. Dari hasil analisa dapat disimpulkan bahwa tarif yang berlaku saat ini untuk angkutan umum khususnya bus way telah sesuai ditinjau dari kemauan

penumpang maupun kemampuan penumpang untuk membayar tarif yang berlaku. Karena angkutan umum bus way berbeda dengan angkutan umum lainnya. Dengan tarif yang sama sebesar Rp. 3.000,- penumpang angkutan umum bus way bisa melakukan transit dari satu koridor ke koridor yang lain.

Saran

1. Perusahaan disarankan melakukan pengawasan rutin terhadap pengoperasian kendaraan, demi kenyamanan dan keamanan para penumpang..
2. Bila perusahaan ingin menaikkan tarif, kenaikan tersebut harus proporsional dan diimbangi dengan peningkatan pelayanan-an.

DAFTAR PUSTAKA

- Alwi Zulpan, 2001, *Analisa Biaya Operasi Kendaraan Pada Travel Racmalia Indah Jurusan Yogyakarta – Surabaya*, Jurusan Teknik Sipil, FT UMY, Yogyakarta.
- Convero, 1992 dalam Syafroza Azmil, 2004. "Analisa Biaya Operasional Tarif Kendaraan Angkutan Travel Propinsi Riau", Jurusan Teknik Sipil Universitas Islam Riau.
- Kusumastuti, 2003, *Dasar – Dasar Transportasi “ Tarif Angkutan”*.
- Morlok, EK. 1978, *Perkembangan Teknologi Transportasi*.
- Morlok, EK. 1991. *Pengantar Teknik Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Erlangga.
- PT. Sarana Pembangunan Daerah Kota Pekanbaru.
- Schumer, 1974, Dalam Syafroza Azmil, 2004. "Analisa Biaya Operasional Tarif Kendaraan Angkutan Travel Propinsi Riau", Jurusan Teknik Sipil Universitas Islam Riau.
- Setiadi Deddy, 2002, *Evaluasi Analisa Tarif Angkutan Kota Nomor Trayek C.4 Di Semarang Jawa Tengah*, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Syafroza Azmil, 2010, *Analisa Biaya Operasional Tarif Kendaraan Angkutan Travel Propinsi Riau*, Jurusan Teknik Sipil Universitas Islam Riau.
- Tamin, 1998, Dalam Syafroza Azmil, 2004. "Analisa Biaya Operasional Tarif Kendaraan Angkutan Travel Propinsi Riau", Jurusan Teknik Sipil Universitas Islam Riau.
- Waldiyono Cs, 1986, Dalam Syafroza Azmil, 2004. "Analisa Biaya Operasional Tarif Kendaraan Angkutan Travel Propinsi Riau", Jurusan Teknik Sipil Universitas Islam Riau.
- Warpani.s. 1990. *Merencanakan Sistem Transportasi*. Bandung : ITB