



EVALUASI TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM TRAYEK PANGKALAN BALAI - BETUNG

K. Oejang Oemar

Dosen Fakultas Teknik Sipil Univ PGRI Palembang
Jalan Jendral A. Yani. Lorong Gotong Royong 9/10 Ulu Palembang
e-mail : Oejang Oemar@yahoo.com

ABSTRAK

Kabupaten Banyuasin yang beribukotakan Pangkalan Balai merupakan kabupaten hasil pemekaran dari Kabupaten Musi Banyuasin. Dari hasil pemekaran tersebut kabupaten Banyuasin mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang pesat apabila ditinjau dari bidang transportasi. Oleh karena itu dibutuhkan angkutan untuk memperlancar aktivitas penduduk pedesaan sehari – hari dan pergerakan penduduk pedesaan dari satu tempat ketempat lain. Dari penelitian langsung dilapangan dengan melakukan pendekatan teknis diperoleh bahwa masih ada desa – desa yang belum terjangkau oleh angkutan dengan jumlah persentase 24% desa yang terlayani dan 76% desa yang belum terlayani. Dalam analisa data penelitian ini dilakukan metodologi dengan cara mengumpulkan data primer yaitu data survey di lapangan (wawancara langsung dengan penumpang angkutan pedesaan). Berdasarkan analisa data yang dilakukan dan diperoleh pada umumnya angkutan umum pedesaan membutuhkan waktu tempuh yang lebih lama pada siang hari. Selain itu dapat diperoleh perbedaan jumlah persentase menurut tanggapan penumpang terhadap angkutan yang ditinjau dari kecepatan angkutan, ongkos perjalanan, tingkat kenyamanan, tingkat keamanan dan tingkat keselamatan. Adapun akhir dari hasil penelitian ini dapat diketahui bahwa kinerja pelayanan angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten Banyuasin belum memuaskan.

Kata Kunci : *Evaluasi, Transportasi, Pelayanan, Angkutan Umum, Trayek.*

LATAR BELAKANG

Transportasi darat khususnya angkutan umum yang berada di setiap daerah sangatlah penting keberadaanya 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. Angkutan merupakan sarana transportasi masyarakat yang digunakan untuk menuju dari satu tempat ketempat yang lain. Setiap kota yang ada di Indonesia hendaknya memiliki suatu sistem angkutan umum yang dapat bekerja secara efektif dan efisien.

Dalam penelitian ini maka dapat diambil suatu rumusan masalah yaitu tingkat pelayanan yang masih minim dilihat dari rute jangkauan angkutan umum pedesaan dan waktu tempuh yang belum maksimal serta jadwal kegiatan kendaraan yang belum pasti (tidak sesuai dengan jadwal) yang diterapkan. Tujuan dari tugas akhir ini adalah

Untuk mengetahui sistem transportasi angkutan pedesaan di kabupaten Banyuasin yang menuju desa – desa maupun kota – kota disekitarnya, meliputi sejauh mana penyebaran angkutan umum ditinjau dari rute jangkauan di wilayah kabupaten Banyuasin. Dalam penelitian ini masalah yang akan dievaluasi dibatasi pada studi kinerja pelayanan angkutan pedesaan untuk penumpang angkutan umum pedesaan Kabupaten Banyuasin. yang dilintasi oleh 2 (dua) jalur yang menuju kota Pangkalan Balai dan dari kota Pangkalan Balai yaitu trayek Pangkalan Balai – Betung.

Angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan (Binsar 2007: hal 5). Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor merupakan kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan tersebut.

Menurut Adisasmita,R (2015: hal 21) kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Kendaraan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar. Armada adalah aset berupa kendaraan yang merupakan tanggung jawab perusahaan, baik yang dalam keadaan siap guna dalam konservasi. Pengangkutan orang dengan pengangkutan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilayani dengan :

1. Trayek tetap dan teratur

Adalah pelayanan angkutan umum yang dilakukan dalam jaringan trayek secara teratur dengan jadwal tetap atau tanpa terjadwal. Jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Jaringan trayek ditetapkan dengan memperhatikan kebutuhan angkutan, kelas jalan yang sama, tingkat pelayanan, jenis pelayanan jalan, rencana umum tata ruang dan kelestarian lingkungan. Menurut Muchtaruddin (2012:hal 11) faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan jalan dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu :

- a. Faktor Jalan
Lebar lajur, kebebasan lateral, bahu jalan, ada tidaknya median, kondisi permukaan jalan, alignment, kelandaian jalan, trotoar, dan lain-lain.
- b. Faktor Lalu Lintas
Komposisi lalu lintas, volume, distribusi lajur, dan gangguan lalu lintas, adanya kendaraan tidak bermotor, gangguan samping, dan lain-lain.

METODOLOGI PENELITIAN

Pengumpulan data diperoleh dari survey. Berdasarkan sumbernya data dapat digolongkan menjadi data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari responden atau objek yang diteliti. Data primer sangat berperan dalam mendukung tujuan penelitian. Sedangkan data sekunder adalah data yang lebih dahulu dikumpulkan dan dilaporkan oleh orang atau instansi terkait.

Analisa yang digunakan dalam studi adalah Metode Analisa Deskriptif. Melalui analisa ini diupayakan untuk memperoleh gambaran mengenai kecenderungan yang terdapat pada responden. Mengingat Kabupaten Banyuasin memiliki beberapa kecamatan yang karakteristik layanan transportasi angkutan umum berbeda, maka teknik pengambilan sampel yang dipergunakan adalah *Stratified Random Sampling* (Sampel Acak Berstrata). Sampel acak berstrata adalah cara pengambilan sampel dengan terlebih dahulu membuat penggolongan populasi menurut ciri geografi tertentu dan setelah digolongkan kemudian ditentukan jumlah sampel dengan pemilihan secara acak. Maka pengambilan sampel dalam penelitian ini berdasarkan kepada lima kecamatan yang ada pada Kabupaten Banyuasin.

ANALISA DAN PEMBAHASAN

Uraian Umum

Analisa dalam penelitian ini adalah data – data waktu tempuh, jangkauan lokasi trayek angkutan umum pedesaan serta pengguna angkutan umum pedesaan yang diperoleh dari instansi terkait dan survey lapangan ditiap kecamatan - kecamatan yang ada pada wilayah studi. Evaluasi ini dimaksudkan untuk mengetahui pelayanan angkutan pedesaan serta kemampuan angkutan umum itu untuk memenuhi kebutuhan masyarakat pedesaan Kabupaten Banyuasin.

Waktu Tempuh Angkutan Umum Pedesaan

Data waktu tempuh angkutan umum pedesaan yang telah diambil pada hari kerja dan hari libur dan pada jam sibuk pagi, siang, dan sore dengan jurusan Pangkalan Balai - Betung. Untuk trayek Pangkalan Balai – Betung waktu tempuh pada saat hari kerja dan hari libur dan pada jam sibuk pagi, siang, dan sore.

Tabel. 1 Waktu Tempuh Angkutan Umum Pedesaan Pada Hari Kerja Trayek Pangkalan Balai - Betung

No. Polisi	Waktu			Lamanya Waktu Tempuh
	Penelitian	Keberangkatan	Sampai / Tiba	
BG 1785 JB	Pagi	06:13	06:52	0:39:16
BG 1372 JC	Siang	11:38	12:27	0:49:05
BG 1840 JC	Sore	16:48	17:32	0:44:32

Sumber : Survey Lapangan

Tabel. 2 Waktu Tempuh Angkutan Umum Pedesaan Pada Hari Libur Trayek Pangkalan Balai - Betung

No. Polisi	Waktu			Lamanya Waktu Tempuh
	Penelitian	Keberangkatan	Sampai / Tiba	
BG 1845 JA	Pagi	06:21	06:59	0:38:37
BG 1040 JB	Siang	11:33	12:24	0:51:23
BG 1614 JB	Sore	16:26	17:12	0:46:07

Sumber : Survey Lapangan

Berdasarkan Tabel 1 dan Tabel 2 dapat dilihat beberapa perbedaan lamanya waktu tempuh, dari ketiga waktu yang diteliti terlihat perbedaannya pada saat siang hari waktu yang ditempuh lebih lama dari pada saat waktu pagi dan sore hari, hal itu disebabkan pada saat siang hari jumlah kendaraan yang melintas lebih banyak dari jumlah kendaraan yang melintas di pagi dan sore hari, sehingga mengakibatkan angkutan pedesaan lebih lama sampai ketempat tujuan.

Kecepatan Rata-rata Angkutan Umum Pedesaan

Untuk kecepatan rata – rata angkutan umum pedesaan dapat dicari dengan menggunakan rumus :

Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Pedesaan

Berdasarkan hasil analisa yang didapat dari penyebaran *quesioner*, maka dapat disimpulkan bahwa karakteristik penumpang angkutan umum pedesaan di Kabupaten Banyuwasin adalah sebagai berikut :

1. Penumpang yang melakukan perjalanan menurut usia dan tujuan perjalanan.

Tabel 4. Tabel penumpang menurut umur dan tujuan perjalanan

Perjalanan	Usia					Jumlah (Orang)	Persentase (%)
	(10-20) Thn	(21-30) Thn	(31-40) Thn	(41-50) Thn	(51-60) Thn		
Bekerja	0	16	20	3	1	40	54
Belanja	1	3	3	2	1	10	14
Sekolah	14	0	0	0	0	14	18
Urusan Keluarga	1	1	4	2	2	10	14
Total						74	100

Dari keterangan data yang kita tinjau menurut umur dan tujuan perjalanan, penulis menyimpulkan, bahwa penduduk yang melakukan perjalanan paling banyak berkisar antara 21 - 40 tahun dengan tujuan bekerja, dengan jumlah 40 orang (54%).

2. Penumpang yang melakukan perjalanan menurut tingkat pendidikan terakhir.

Dari keseluruhan responden, yang berpendidikan tinggi berjumlah 26 orang (35%) yaitu dengan tingkat pendidikan □ SLTA (Tingkat SLTA, Akademi dan Sarjana), dan yang berpendidikan rendah berjumlah 48 orang (65%) yaitu dengan tingkat pendidikan SLTA (Tingkat SLTP, SD dan tidak sekolah)

Tabel 5. Tabel Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan Terakhir	Jumlah (Orang)	% (Orang)
1	Rendah (Tidak Sekolah, SD, dan SLTP)	48	65
2	Tinggi (SLTA, Akademi, dan Sarjana)	26	35
Jumlah		74	100

3. Penumpang yang melakukan perjalanan menurut jenis pekerjaan.

Pekerjaan responden yang melakukan perjalanan yang paling banyak adalah jenis pekerjaan umum, yaitu 44 orang (60%).

Tabel 6. Jenis Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah (Orang)	% (Orang)
1	Pegawai	16	21
2	Pelajar	14	19
3	Umum	44	60
Jumlah		74	100

Persepsi Masyarakat Terhadap Angkutan Umum Pedesaan

Meningkatnya kebutuhan transportasi harus disertai dengan sarana dan prasarana transportasi, kendaraan, jalan, lingkungan dan manusia bersama-sama untuk membentuk sistem lalu lintas. Masyarakat dalam memilih jenis angkutan umum tergantung dari tingkat pelayanan angkutan umum tersebut. Jika interaksi terjadi antara dua tata guna lahan suatu daerah, seseorang akan memutuskan bagaimana interaksi tersebut harus dilakukan. Interaksi tersebut sering mengharuskan terjadinya perjalanan dan keputusan harus ditentukan dalam pemilihan moda. Secara sederhana moda berkaitan dengan jenis transportasi yang dikenakan. Pilihan pertama biasanya berjalan kaki atau menggunakan kendaraan. Orang yang hanya mempunyai satu pilihan moda saja disebut dengan *captive* terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda, moda yang dipilih biasanya mempunyai rute terpendek, tercepat atau termurah atau kombinasi dari ketiganya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah :

1. Mudah didapat dan dijangkau
Jika masyarakat ingin bepergian dengan menggunakan salah satu angkutan umum yang ada maka masyarakat akan memilih angkutan yang ada pada daerah sekitarnya sehingga masyarakat tidak mengeluarkan tenaga untuk jalan kaki dalam menuju tempat tersedianya angkutan umum tersebut.
2. Jarak perjalanan
Semakin jauh perjalanan masyarakat, maka ada kecenderungan untuk memilih angkutan umum nyaman dan dapat menghilangkan rasa jenuh yang mungkin akan dirasakan oleh pemakai jasa angkutan umum.
3. Adanya rasa aman (keselamatan) dan nyaman
Sekarang banyak pengemudi yang mengemudikan kendaraan sembarangan dan membahayakan keselamatan penumpang. Hal ini dapat mengurangi kepercayaan masyarakat akan kemampuan mode transportasi tersebut sehingga jika ada alternatif untuk menggunakan mode yang lain, masyarakat akan berani memilih mode transportasi yang lain dan lebih nyaman.
4. Tujuan pergerakan
Masyarakat yang ingin bekerja atau sekolah akan lebih memilih angkutan yang cepat agar tidak terlambat sampai pada tujuannya. Persepsi merupakan hasil belajar atau pertambahan kemampuan untuk mendapatkan informasi yang berasal dari lingkungan sebagai hasil pengamatan atau praktek dengan stimuli yang berasal dari belajar. Dalam penafsiran suatu objek, seseorang dapat mempunyai persepsi yang sama dengan orang lain dan dapat pula berbeda.

Persepsi yang diberikan oleh penumpang terhadap mode angkutan umum sebagai mode angkutannya adalah persepsi berdasarkan waktu tempuh, ongkos perjalanan, tingkat kenyamanan, tingkat keamanan dan tingkat keselamatan.

1. Alasan Penggunaan Angkutan Umum Pedesaan
Alasan penggunaan angkutan umum pedesaan untuk melakukan aktifitas sehari - hari adalah karena ongkosnya murah (29%), lebih cepat (5%), mudah didapat (21%) dan tidak ada layanan yang lain (45%).



Gambar. 2 Diagram Persentase Tanggapan Penumpang Terhadap Angkutan Umum Pedesaan

- Persepsi terhadap kecepatan angkutan
Persepsi penumpang terhadap kecepatan angkutan adalah cepat (20%), sedang (73%), dan lambat (7%) karena angkutan ini bergerak dengan kecepatan sedang dan waktu keberangkatannya menunggu mobil penuh terlebih dahulu baru berangkat.

Tabel.7 Kecepatan Angkutan Umum

No	Kecepatan	Jumlah (Orang)	% (Orang)
1	Cepat	15	20
2	Sedang	54	73
3	Lambat	5	7
Jumlah		74	100

- Persepsi terhadap ongkos perjalanan
Tarif angkutan umum menurut sebagian besar pengguna jasa angkutan umum adalah cukup memuaskan (66%).

Tabel. 8 Ongkos Perjalanan

No	Ongkos Perjalanan	Jumlah (Orang)	% (Orang)
1	Rendah	13	18
2	Sedang	49	66
3	Tinggi	12	16
Jumlah		74	100

Dari persepsi penumpang angkutan umum yang berdasarkan kecepatan angkutan, ongkos perjalanan, tingkat keamanan dan tingkat keselamatan, maka layanan angkutan umum pedesaan di kabupaten Banyuasin adalah kurang memuaskan, dan dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel. 9 Layanan Angkutan Umum Pedesaan

No	Layanan Angkutan Umum	Jumlah (Orang)	% (Orang)
1	Memuaskan	26	35
2	Kurang Memuaskan	48	65
Jumlah		74	100

Tabel. 10 Harapan Masyarakat Terhadap Pemerintah

No	Keterangan	Jumlah (Orang)	% (Orang)
1	Agar pemerintah bersikap tegas terhadap angkutan umum mengenai trayek yang telah ditetapkan sehingga angkutan umum dapat menjangkau semua daerah yang ada	35	48
2	Angkutan umum beroperasi sampai pukul. 20.00. WIB.	15	20
3	Perbaiki jalan yang rusak	24	32
Jumlah		74	100

KESIMPULAN

Dari hasil analisa statistik deskriptif yang dilakukan pada bab sebelumnya dapat disimpulkan ,Angkutan pedesaan belum dapat menjangkau keseluruhan desa – desa wilayah Banyuasin. Sehingga penduduk yang desanya tidak terlayani, harus berjalan kaki atau menaiki kendaraan lain ke desa yang dilalui oleh angkutan pedesaan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Andra Pulin, Mgs. 2013. *"Pedoman, Panduan Skripsi. Teknik Sipil Universitas PGRI Palembang"* Palembang.
- Manurung, Binsar G.P. 2007. *"Evaluasi Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Pakpak Barat (Studi Kasus)"* Medan.
- Dixon, C and B. Leach. 1977. *"Sampling Methods For Geographical Research"* London.
- Foster, Bob. 2006 *"Buku RPP dan Silabus Fisika SMA X kinematika gerak lurus"* Jakarta.
- Prof. Dr. H. Rahardjo Adisasmita, M. Ec. 2015. *"Analisa Kebutuhan Transportasi"* Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Siregar, Muchtarudin 2012. *"Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Transportasi"* Universitas Indonesia. Jakarta
- Menteri Perhubungan, 2003 *"Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum"*. Jakarta
- Departemen Perhubungan Darat Republik Indonesia. 2002. *"Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur"* Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. 2006. *"No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan"* Jakarta.