

EFEKTIVITAS PELAYANAN ANGKUTAN UMUM PEDESAAN TRAYEK PAMBOANG – PASAR SENTRAL MAJENE

Mahmud¹, Nurmiati Z², Muhammad Harun³

¹ Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sulawesi Barat

^{2,3} Dosen prodi teknik sipil fakultas Teknik Universitas Sulawesi Barat

Jl.Prof.DR. Baharuddin Lopa, Lutang, Majene.Tlp/fax(0422)22559 Kode Pos 91413

ABSTRAK

Beberapa ruas jalan pada Trayek Terminal Majene PP dan Trayek Pamboang PP, pada jam-jam puncak angkutan umum yang ada cenderung digunakan melebihi kapasitas maksimumnya. Keadaan sebaliknya terjadi pada jam non-puncak, kendaraan umum setengah kosong dan harus melakukan kompetisi dengan angkutan umum lainnya untuk mendapatkan penumpang. Tujuan dari penelitian adalah mengetahui kinerja pelayanan angkutan umum, kebutuhan angkutan umum dan membuat rekomendasi terkait dengan hasil evaluasi kinerja pelayanan pada kedua trayek ini. Dalam penelitian ini indikator kinerja angkutan umum yang dinilai adalah faktor muat, waktu perjalanan, frekuensi pelayanan, waktu antara, waktu tunggu, jumlah kendaraan yang beroperasi, dan waktu pelayanan. Indikator diperoleh dari hasil survey. Hasil analisis pelayanan angkutan umum menurut Dirjen Perhubungan Darat, kinerja pelayanan angkutan umum pada trayek Trayek Terminal Majene PP dan Trayek Pamboang PP termasuk dalam kategori baik. Kebutuhan jumlah angkutan umum pada trayek Terminal Majene PP dan trayek Pamboang PP Trayek Terminal Majene PP sebanyak 35 unit. Berdasarkan hasil analisis direkomendasi: jumlah angkutan umum yang sudah ada dipertahankan saja atau dikurangi hingga mendekati nilai rata-rata jumlah kendaraan beroperasi setiap hari serta perlunya pembinaan pada pengemudi tentang kesadaran berlalu lintas yang baik di jalan raya.

Kata kunci: Analisis, kinerja, Angkutan Umum, Pelayanan

PENDAHULUAN

Angkutan umum dikatakan memiliki kinerja yang baik apabila angkutan tersebut mampu memberikan pelayanan yang efektif dan efisien, serta mampu memenuhi tuntutan penumpang sebagai sarana transportasi untuk pelaksanaan kegiatan masyarakat.

Masalah transportasi pada umumnya terjadi akibat ketidaksesuaian antara ketersediaan dan permintaan transportasi tidak tercapai ataupun faktor-faktor yang relevan lainnya yang pada dasarnya menyebabkan pergerakan manusia dan barang tidak efisien dan efektif. Untuk itu guna memberikan pelayanan yang baik kepada penumpang, secara terinci perlu diketahui kinerja (*performance*).

Permintaan akan pelayanan angkutan umum pada jalur Trayek Pamboang - Pasar Sentral Majene sangat tinggi mengingat pada jalur trayek ini jumlah penumpang sangat tinggi namun angkutan umum yang beroperasi terbatas. Sebagai jalur angkutan umum yang berperan penting dalam menyebarkan perjalanan penumpang dan barang memiliki jalur yang strategis karenadapat melayani tiga (3) trayek angkutan dengan tujuan Malunda, Sendana dan Ulumunda. Namun kenyataannya jalur trayek ini tidak efektif dalam melayani penumpang. Adanya waktu menunggu angkutan umum yang lama sehingga perjalanan dalam jarak tempuh yang lama pula sehingga tidak efektif dalam sebuah rute angkutan umum. Panjang jalur trayek ini dari Pamboang Pasar Sentral Majene mencapai ±30 km sedang waktu tunggu angkutan mencapai satu (1) hingga dua (2) jam. Perjalanan dapat ditempuh satu (1) jam perjalanan sehingga terjadi waktu perjalanan dan waktu menunggu angkutan umum membutuhkan waktu dua (2) sampai tiga (3) perjalanan ke Pasar Sentral Majene. Kenyataannya dilapangan jalur ini terdapat tiga trayek angkutan umum yakni Malunda- Pasar Sentral Majene, Sendana- Pasar Sentral Majene dan Pamboang- Pasar Sentral Majene dengan jumlah angkutan yang beroperasi mencapai 48 unit angkutan umum (Dinas Perhubungan: 2014). Oleh karena itu trayek ini dapat dikatakan ada tumpang tindih namun tidak efektif pelayanan angkutannya. Oleh karen itu permasalahan tersebut diatas, menarik untuk dijadikan penelitian.

METODE

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian rencana dilakukan pada jalur trayek angkutan umum pedesaan Trayek Angkutan Pamboang – Pasar

Sentral Majene dengan obyek penelitian angkutan umum mikrolet di Kabupaten Majene.

Sumber Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Jenis data primer berupa: pengukuran panjang segmen, waktu perjalanan tiap segmen, jumlah kendaraan yang beroperasi, dan jumlah penumpang naik dan turun tiap segmen. Data sekunder berupa jumlah angkutan yang terdaftar dan rute trayek angkutan.

Survei Pendahuluan

Untuk mengetahui keadaan di lapangan sebelum melakukan survei sebenarnya, maka dilakukan terlebih dahulu survei pendahuluan. Maksud survei ini adalah untuk mengetahui titik-titik yang paling banyak menjadi tempat berhenti angkutan umum menaikan dan menurunkan penumpang serta melihat waktu sibuk dan tidak sibuk angkutan umum mengangkut penumpang.

Teknik Pengambilan Data

Untuk menambil data pada penelitian ini digunakan dua teknik, yakni teknik survey dan teknik dokumentasi. Teknik survei melalui survei dinamis dan survei statis. Sedangkan teknik dokumentasi adalah teknik pengambilan data dengan mengambil teori-teori, rumus-rumus serta peraturan dan ketentuan yang menunjang penelitian ini.

Teknik Analisa Data

Data yang sudah diperoleh diolah dalam bentuk tabel, grafik dan gambar. Hasil perhitungakan menggunakan rumus-rumus yang menggambarkan indikator-indikator kinerja pelayanan angkutan yang dievaluasi berdasarkan indikator standar pelayanan angkutan umum menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Kemudian dengan memperhatikan tabel standar kinerja pelayanan angkutan umum berdasarkan total nilai bobot. Setelah penilaian kualitas kinerja pelayanan angkutan umum dilakukan, dilanjutkan dengan menghitung kebutuhan armada angkutan umum setiap trayek yang ditinjau.

HASIL

Gambaran Umum

Pamboang adalah sebuah kecamatan dari Kabupaten Majene, yang berbatasan dengan Kecamatan Sendana di sebelah utara dan Kecamatan Pamboang sebelah selatan. Kecamatan Pamboang adalah salah satu dari 8 kecamatan di wilayah Kabupaten Majene yang terletak di pesisir Pantai Barat Sulawesi Barat yang memanjang dari selatan ke utara kurang lebih sepanjang ± 15 km.

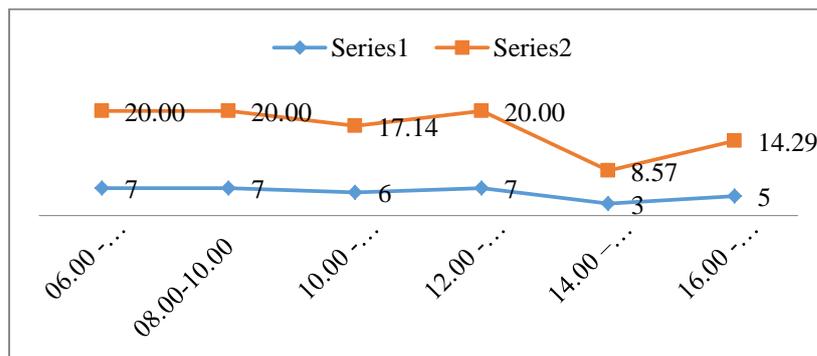
Analisa Kinerja Operasional Pelayanan Angkutan Umum

1. Faktor muat (*Load factor*) dinamis

load factor dinamis pada jam sibuk pagi lebih tinggi dibandingkan pada jam sibuk sore dan jam tidak sibuk. *Load factor* tertinggi pada pengopersaian pagi hari terjadi waktu sibuk. Hal ini terjadi karena pada jam sibuk jumlah penumpang pada segmen jalan ini cukup padat. Sedangkan *load factor* terendah terjadi pada siang hari. Hal ini disebabkan karena pada waktu pagi hingga siang hari penumpang atau sangat sepi akan tetapi pada sore hari penumpang banyak menunggu angkutan. Kapasitas angkut angkutan umum yang beroperasi maksimal 12 orang penumpang sedangkan yang dimuat sebanyak 10 orang. Sehingga load faktornya 0,83%. Berdasarkan standar dari Dirjen Perhubungan Darat berada pada nilai $< 70\%$, sehingga bila dipandang dari sisi penumpang sangat baik karena tidak perlu berdesakan dalam angkutan umum. Namun apabila dipandang dari sisi operator, hal ini tentu merugikan karena tempat duduk yang tersedia tidak penuh sehingga mengurangi pendapatan. Sedangkan waktu operasi dan jumlah angkutan dapat dijelaskan pada tabel dan gambar berikut.

Tabel 1. Jumlah Armada Angkutan Umum dan Jadwal Pengoperasian

No	Waktu Opersai	Jumlah Armada	Persentase
1	06.00 - 08,00	7	20,00
2	08.00-10.00	7	20,00
3	10.00 - 12.00	6	17,14
4	12.00 -14.00	7	20,00
5	14.00 – 16.00	3	8,57
6	16.00 -18.00	5	14,29
	Jumlah	35	100



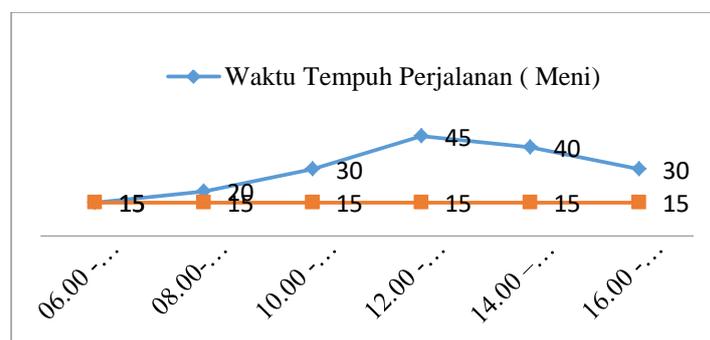
Gambar 1. Diagram Jumlah dan Jadwal operasi Angkutan umum

2. Waktu Perjalanan

Berdasarkan pada Gambar 2 dapat dilihat bahwa pada segmen waktu perjalanan mempunyai waktu perjalanan lebih lama berdasarkan waktu pengoperasian angkutan meskipun dengan panjang segmen yang sama yakni 15 km. Hal ini disebabkan karena jalur trayek merupakan wilayah pedesaan. Selain itu, dari Gambar 2 dapat dilihat juga waktu tempuh pada jam sibuk pagi rata-rata lebih singkat dari jam tidak sibuk maupun jam sibuk sore. Hal ini dipengaruhi oleh fenomena perilaku sopir yang pada jam tidak sibuk dan jam sibuk sore cenderung menunggu penumpang pada daerah potensial, di mana penumpang akan naik angkutan umum tersebut.

Tabel 2. Jumlah Armada Angkutan Umum dan Jadwal Pengoperasian

No	Waktu Operasi	Waktu Tempuh Perjalanan (Menit)	Jarak (Km)
1	06.00 - 08,00	15	15
2	08.00-10.00	20	15
3	10.00 - 12.00	30	15
4	12.00 -14.00	45	15
5	14.00 – 16.00	40	15
6	16.00 -18.00	30	15



Gambar 2. Grafik Waktu tempuh dan jarak

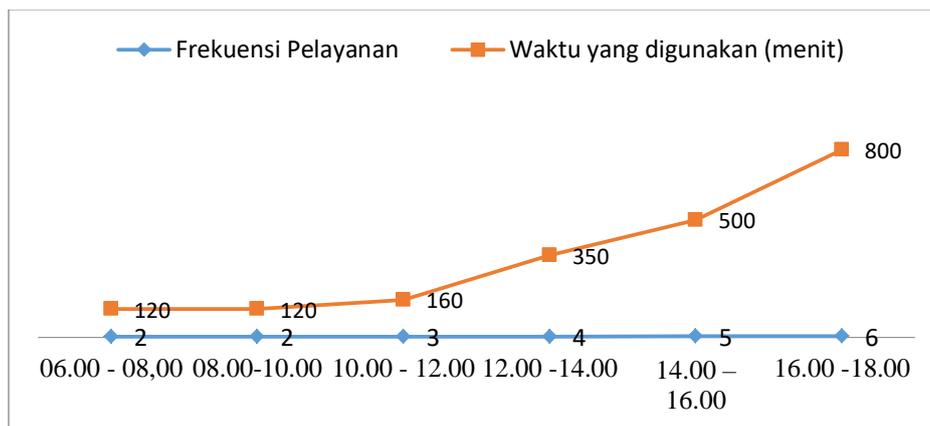
3. Frekuensi pelayanan

Berdasarkan hasil analisis frekuensi angkutan umum trayek Terminal Majene - Pamboang PP sebesar 3 kendaraan/jam. Frekuensi angkutan umum trayek Terminal Majene - Pamboang sebesar 4 kendaraan/jam. Gambar 3. dapat dilihat bahwa frekuensi pelayanan angkutan umum pada trayek ini meningkat pada pukul 06.00-10.00. Hal ini diakibatkan waktu perjalanan angkutan umum yang lebih cepat karena minimnya angkutan yang berhenti untuk menunggu penumpang, serta angkutan umum yang lebih banyak beroperasi. Kemudian sedikit konstan pada rentang jam 10.00-12.00, karena pada rentang waktu ini ada angkutan umum yang memiliki waktu perjalanan yang cepat dan lambat, sehingga penyebaran frekuensi pelayanan pada setiap jam pelayanan lebih merata. Lalu pada rentang pukul 12.00-14.00 pelayanannya menurun, karena memasuki jam-jam tidak sibuk. Angkutan umum sedang berhenti beroperasi untuk karena para awak angkutan istirahat makan.

Frekuensi pelayanan akan meningkat kembali pada jam sibuk sore yaitu pukul 14.00-16.00.

Tabel 3. Waktu operasi dan Frekuensi Pelayanan Angkutan Umum

No.	Waktu Beroperasi	Frekuensi Pelayanan	Waktu yang digunakan (menit)
1	06.00 - 08,00	2	120
2	08.00-10.00	2	120
3	10.00 - 12.00	3	160
4	12.00 -14.00	4	350
5	14.00 – 16.00	5	500
6	16.00 -18.00	6	800



Gambar. 3 Waktu operasi dan frekuensi pelayanan

Gambar 3. frekuensi pelayanan angkutan umum pada trayek ini mulai meningkat pada jam 10.00 dan setelah itu frekuensinya terlihat konstan pada setiap jam pelayanan. Frekuensi pelayanan mulai turun pada jam 14.00-16.00, yakni pada jam tidak sibuk. Lalu frekuensi pelayanan kembali naik pada jam sibuk sore. Sedangkan waktu pelayanan adalah waktu yang dibutuhkan angkutan penumpang umum untuk melayani rute tertentu dalam satu hari yang dihitung berdasarkan waktu awal dan waktu akhir dari pelayanan kendaraan penumpang umum tersebut.

4. Waktu pelayanan

Rata-rata awal dan akhir pelayanan angkutan umum adalah antara jam 0600-18.00 WITA untuk trayek Terminal Majene - Pamboang PP.

Kinerja pelayanan angkutan umum berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Berdasarkan pada hasil analisis, maka secara keseluruhan kinerja operasional pelayanan angkutan umum trayek Terminal Majene - Pamboang PP. Sedangkan standar pelayanan angkutan umum menurut versi pemerintah melalui Keputusan Dirjenderal Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yang tertuang dalam tabel berikut.

Tabel 4. Kinerja Operasional Pelayanan Angkutan Umum Trayek

No.	Indikator Penilaian	Satuan	Besarann	Nilai	Kategori
1.	<i>Load factor</i> dinamis	%	81	2	Sedang
2.	Waktu perjalanan	menit/km	30	3	Kurang Baik
3.	Frekuensi	kend/jam	10	1	Sedang
4.	Waktu antara (<i>headway</i>)	menit	2.10	3	Baik
5.	Rata-rata waktu tunggu	menit	30	3	Baik
6.	Jumlah kendaraan beroperasi	%	75	1	Kurang
7.	Awal dan akhir pelayanan	-	06.00-18.00	2	Sedang

No.	Indikator Penilaian	Satuan	Besarann	Nilai	Kategori
8.	Waktu pelayanan	jam	13.50	2	Sedang

Sumber : Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. K.687/AJ.206/DRJD/2002

Analisis Efektivitas dan Kebutuhan Angkutan Umum

Hasil analisis kebutuhan jumlah angkutan umum, total jumlah kendaraan yang dibutuhkan untuk rute berangkat dan rute kembali adalah 35 kendaraan untuk trayek Terminal Majene – Pamboang PP.

Sedangkan efektivitas pelayanan angkutan umum telah berfungsi dengan baik dengan ditandai adanya pengoperasian angkutan umum pada gambar diagram operasi dan frekuensi pelayanan angkutan umum.

Analisis Kinerja Operasional Pelayanan Angkutan Umum

Hasil analisa dan pembahasan tentang kondisi operasional pelayanan angkutan umum pada trayek pada trayek Majene- Pamboang, peneliti menemukan beberapa permasalahan berupa faktor muat pada trayek di bawah angka ideal 100 % karena efektif beroperasi semua yang ada dalam Trayek Majene-Pamboang sesuai standar pelayanan angkutan umum yang direkomendasikan oleh pemerintah melalui Kementerian Perhubungan yang termuat dalam beberapa rekomendasi berikut:

- Jumlah angkutan umum yang mendapat ijin perlu ditinjau ulang agar faktor muat angkutan umum mencapai angka ideal yakni 100 %.
- Untuk sementara jumlah angkutan umum yang sudah ada dipertahankan atau bila perlu dikurangi hingga mendekati nilai rata-rata jumlah kendaraan beroperasi setiap hari yang disebabkan oleh kendaraan umum yang beroperasi setiap hari pada kedua trayek ini mendekati hasil analisa kebutuhan jumlah angkutan umum.
- Perlu adanya pembinaan dan sosialisasi yang kontinyu dari pemerintah dan operator pada pengemudi angkutan umum tentang tanggung jawab dan kesadaran berlalu lintas yang baik di jalan raya.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan standar kinerja pelayanan angkutan umum berdasarkan total nilai bobot menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat nilai bobot pada trayek Pamboang Majene 35 pulang pergi yang beroperasi, sehingga kinerja operasional pelayanan angkutan umum pada kedua trayek ini termasuk kategori baik sesuai dengan pedoman standar pelayanan angkutan umum dari kementerian perhubungan.

Saran

- Jumlah angkutan umum yang mendapat ijin perlu ditinjau ulang agar faktor muat angkutan umum mencapai angka ideal.
- Untuk sementara jumlah angkutan umum yang sudah ada dipertahankan saja atau bila perlu dikurangi hingga mendekati nilai rata-rata jumlah kendaraan beroperasi setiap hari. Karena rata-rata kendaraan yang beroperasi setiap hari mendekati hasil analisa kebutuhan jumlah angkutan umum.
- Perlu adanya pembinaan dan sosialisasi yang kontinyu dari Pemerintah dan operator pada pengemudi angkutan umum tentang tanggung jawab dan kesadaran berlalu lintas yang baik di jalan raya.

REFERENSI

Dinas Pendidikan dan Kebudayaan, 1998, Kamus Besar Bahasa Indonesia. Balai Pustaka: Jakarta

Dirjen Perhubungan Darat , 1999 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Handyaningrat, 1996, *Azas-azas Organisasi Manajmen*. Jakarta.

Kansil, 1994, *Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya*. PT.Asdi Mahasatya: Jakarta

Miro, 1997, *Perencanaan Transportasi*, Erlangga.

Morlok, 1988, *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga.

Munawar, 2005, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Penerbit Beta Offset, Jogjakarta.

Partanto dan Al-Barry, 1994, *Kamus Ilmiah Populer*. Surabaya: Arkola.

