JOURNAL FLYOVER (JFO)
Magister Teknik Sipil Program Pascasarjana UMI

Vol. 03, No. 01 Tahun 2023
E-ISSN: 2829-5684

Analisis Kinerja Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Samarinda-Balikpapan pada Masa Pandemi Covid-19 Berdasarkan Persepsi Penumpang

Eko Sutanto [1*], St Maryam H [2], Asma Massara [3]

1*) Magister Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia, Kota Makassar
2) Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia, Kota Makassar
3) Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia, Kota Makassar

Abstract

The increasing level of economy in the cities of Balikpapan and Samarinda has resulted in high purchasing power of the people so that in an effort to meet transportation needs, people tend to choose to buy private vehicles instead of using public transportation. One of the main components of road user costs is the Vehicle Operating Cost. Vehicle Operating Cost is the cost required to operate the vehicle in a traffic and road condition for a certain type of vehicle. This study aims to [1] analyze the operational costs of bus vehicles for the Samarinda – Balikpapan route, [2] to analyze the performance of the service level of the AKDP Bus Public Transport for the Balikpapan – Samarinda pandemic COVID-19 based on passenger perceptions. And [3] Analyzing bus performance based on the Ministry of Land Transportation (1996) which serves the route from Sungai Kunjang Terminal, Samarinda City to Batu Ampar Terminal, Balikpapan City. The results show that the smallest income is in every 3 months because of the cost of changing tires, but if you look at the results of monthly income with 20-30 passengers per departure with a ticket price of Rp. 35,000, the bus company can still make a profit even though during the pandemic and the number of passengers is not 100% filled, namely according to the carrying capacity it reaches 56 passengers with a seating configuration of 2-2 seats.

Keywords: *Road, Service Level Performance, Vehicle Operating Cost*

Abstrak

Mulai meningkatnya taraf ekonomi di Kota Balikpapan dan Kota Samarinda berakibat pada tingginya daya beli masyarakat sehingga dalam upaya memenuhi kebutuhan transportasi, masyarakat cenderung memilih untuk membeli kendaraan pribadi daripada menggunakan angkutan umumSalah satu komponen utama biaya pengguna jalan adalah Biaya Operasi Kendaraan (*Vehicle Operating Cost*). Biaya Operasi Kendaraan merupakan biaya yang dibutuhkan untuk engoperasikan kendaraan pada suatu kondisi lalu lintas dan jalan untuk suatu jenis kendaraan. Penelitian ini bertujuan untuk [1] menganalisis biaya operasional kendaraan bus jurusan Samarinda – Balikpapan, [2] Menganalisis kinerja tingkat pelayanan Angkutan Umum Bus AKDP Rute Balikpapan – Samarinda pandemic COVID-19 berdasarkan persepsi penumpang. Dan [3] Menganalisis kinerja bus berdasarkan Departemen Perhubungan Darat (1996) yang melayani rute dari Terminal Sungai Kunjang Kota Samarinda ke Terminal Batu Ampar Kota Balikpapan. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa pendapatan terkecil berada di per 3 bulan sekali karena adanya biaya pergantian ban, namun jika dilihat dari hasil pendapatan tiap bulan dengan jumlah penumpang 20-30 per sekali berangkat dengan harga tiket Rp35.000 maka perusahaan bus tersebut masih dapat meraup keuntungan walau di masa pandemic dan jumlah penumpang terisi belum 100% yakni sesuai kapasitas angkutnya mencapai 56 penumpang dengan konfigurasi tempak duduk 2-2 seat.

Kata Kunci: Bandar Udara, Kepuasan Pelayanan, Persepsi, Terminal Domestik

1. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Mulai meningkatnya taraf ekonomi di Kota Balikpapan dan Kota Samarinda berakibat pada tingginya daya beli masyarakat sehingga dalam upaya memenuhi kebutuhan transportasi, masyarakat cenderung memilih untuk membeli kendaraan pribadi daripada menggunakan angkutan umum. Tingginya pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak seimbang dengan pertumbuhan jalan mengakibatkan sering ditemui kemacetan lalulintas dibeberapa titik pada jam-jam tertentu. Rendahnya tingkat pelayanan angkutan umum semakin menambah permasalahan transportasi di Kota Samarinda.

Layanan transportasi darat menggunakan bus saat ini masih terhenti sebagai dampak pandemic COVID-19. Dampak wabah COVID-19 ini operasional bus rute baik dari samarinda – Balikpapan maupun sebaliknya masih belum berjalan optimal seperti sebelum adanya COVID-19. Kondisi saat ini masih menunggu kesepakatan bersama antara kedua kota di provinsi Kalimantan timur.

Dengan melihat pentingnya angkutan umum pada suatu kota, maka Tesis ini akan khusus meneliti mengenai tingkat pelayanan angkutan kota jenis Bus AKDP Rute Balikpapan - Samarinda. Rute ini dipilih karena menggambarkan pergerakan dari daerah hunian menuju lokasi kerja dan pusat hiburan. Selain itu rute ini termasuk salah satu rute yang dirasa memiliki waktu tunggu yang cukup lama.

secara fisik kualitas Angkutan Bus AKDP Rute Balikpapan - Samarinda memang kurang memberikan kenyamanan, misalnya tempat duduk tidak terawat karena kurangnya masa perawatan. Pada awal pelayanannya Angkutan Bus AKDP Rute Balikpapan - Samarinda mendapat respon yang cukup baik dari masyarakat karena selain relatif mudah diperoleh, tarifnya juga murah jika dibandingkan angkutan pribadi. Namun kondisi ini ternyata semakin lama cenderung menurun jika dilihat secara visual. Teridentifikasi bahwa fisik kendaraan yang masih tetap seperti awal beroperasi menjadi penyebab kecenderungan tersebut. Permasalahan tersebut diperparah oleh COVID-19 yang mengharuskan menerapkan protokol kesehatan yakni dengan mengurangi persentasi jumlah penumpang yang tentunya berdampak pada pemasukan P.O Bus. Salah satu komponen utama biaya pengguna jalan adalah Biaya Operasi Kendaraan (Vehicle Operating Cost). Biaya Operasi Kendaraan merupakan biaya yang dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan pada suatu kondisi lalu lintas dan jalan untuk suatu jenis kendaraan.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka dalam penelitian ini difokuskan pada Kinerja Pelayanan dan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Balikpapan – Samarinda Provinsi Kalimantan Timur Pandemic COVID-19. Tujuan penelitian ini adalah Bagaimana kinerja tingkat pelayanan Angkutan Umum Bus AKDP Rute Balikpapan – Samarinda pandemic COVID-19 berdasarkan persepsi penumpang

2. METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif dengan analisis kuantitatif merupakan jenis studi kasus dengan survey dan observasi langsung di lapangan guna mengetahui kondisi tingkat pelayanan dan biaya operasional kendaraan dalam hal ini meningkatkan kemampuan untuk menginterpretasikan kinerja tingkat pelayanan angkutan umum trayek ADKP Balikpapan – Samarinda dan biaya operasional kendaraan Pandemic COVID-19.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan ± 2 (dua) bulan. Yakni bulan November hingga Desember 2020.

Lokasi penelitian dan pengambilan data dilakukan di Terminal Sungai Kunjang, berada di Jalan Untung Suropati, Karang Asam Ulu di kota Samarinda. Terminal ini diresmikan penggunaannya oleh walikota Samarinda Waris Husain pada tanggal 24 juni 1989.

Terminal ini menampung bus-bus besar yang melayani rute Samarinda-Balikpapan maupun bus-bus sedang yang melayani rute Samarinda ke beberapa kecamatan di Kabupaten Kutai Kartanegara bagian hulu, seperti Kota Bangun, Muara Kaman, Senoni, mau pun ke Kabupaten Kutai Barat seperti Melak atau Tanjung Isuy. Menurut data Bappeda dan rencana induk Kota Samarinda Terminal Sungai Kunjang mempunyai luas sekitar 906 m dan ±193.876/tahun banyak nya penumpang yang berangkat dari terminal ini.

C. Metode Analisis Data

Untuk metode analisis data menggunakan analisis deskriptif kuantitatif dengan menggunakan standar pelayananan angkutan umum menurut dirjen perhubungan darat no. 687/AJ.206/DRJD/2002 dan dirjen perhubungan darat 1999. Tahapan analisis dari penelitian ini dilakukan dengan mengidentifikasi karakterisktik operasional, kemudian dinilai keefektifannya menggunakan standar dari dirjen perhubungan no.687/AJ.206/DRJD/2002 dan dirjen perhubungan darat 1999.

3. HASIL PENELITIAN

A. Karakteristik Analisis Kinerja Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Berdasarkan Persepsi Penumpang

Sub bab ini menguraikan bahasan analisis pelayanan bus berdasarkan data primer dan data sekunder yang diperoleh dari hasil survei. Bahasan analisis mencakup potensi pergerakan ditinjau dari pola perjalanan dan permintaan terhadap angkutan umum, sebagaimana alur kerangka analisis yang digunakan untuk penelitian ini. Hasil analisis yang diperoleh, selanjutnya digunakan untuk analisis terhadap kinerja bus yang diberikan kepada masyarakat pengguna, yaitu dengan menggunakan standar dari Departemen Perhubungan dan juga dengan menggunakan kaidah Sturgess. Keseluruhan hasil analisis ini dapat dijadikan sebagai suatu arahan untuk peningkatan pelayanan bus.

B. Analisis Karakteristik Pelaku Perjalanan

Dalam analisis ini akan diidentifikasi pola asal-tujuan perjalanan, maksud perjalanan dan cara yang ditempuh pengguna dalam melakukan perjalanan dan karakteristik lainnya. Data yang digunakan adalah hasil yang diperoleh dari survei wawancara dengan pengguna bus yang sedang berada di atas kendaraan juga dengan penyebaran kuesioner kepada 100 pengguna sebagai responden dalam penelitian ini *(Survey On Bus)*. Survei dilakukan pada semua bus yang beroperasi kedua arah, baik dari Kota Samarinda - Kota Balikpapan ataupun arah sebaliknya. Survei ini dimaksudkan untuk mendapatkan informasi secara langsung dari pengguna mengenai kualitas pelayanan bus, menyangkut aspek: keselamatan, kenyamanan, efektivitas, efisiensi, pelayanan, kondisi fisik dan keandalan.

C. Maksud Melakukan Perjalanan

Melakukan perjalanan pada umumnya merupakan aktivitas yang selalu diikuti dengan maksud yang hendak dicapai, prosentase dari maksud perjalanan berdagang/belanja sebesar 21.21%, sekolah / kuliah 12.12%, bekerja 54.54%, sosial/rekreasi 0% hal ini bisa disebabkan karena pandemic atau juga karena survei dilakukan pada hari kerja, sedangkan maksud perjalanan lainnya sebesar 13.13%.

Tingginya prosentase maksud perjalanan untuk bekerja dan berdagang mengindikasikan bahwa fluktuasi jumlah aktivitas pergerakan penduduk setiap hari cenderung masih stabil, karena bekerja dan berdagang merupakan aktivitas rutin dan terjadwal. Itu berarti akan terjadi pergerakan yang padat pada jam sibuk, baik waktu pagi, siang maupun sore. Sedangkan di luar jam sibuk pergerakan semakin berkurang. Namun penumpang yang ingin memasuki Kota Balikpapan diwajibkan menunjukkan surat keterang rapid test.

D. Cara Melakukan Perjalanan

Dari hasil analisis yang diperoleh terlihat prosentase tertinggi untuk cara melakukan perjalanan adalah menggunakan angkutan umum lainnya selain bus yaitu sebesar 77%, mobil pribadi 10%, sepeda motor 14%, bersepeda 0%. Tingginya prosentase pengguna yang menggunakan angkutan umum mengindikasikan bahwa kecenderungan masyarakat pengguna masih cukup tinggi.

Karakteristik dan Persepsi Pengguna Jenis Kelamin

pengguna yang melakukan perjalanan didominasi oleh pria, yaitu sebanyak 57% sedangkan wanita 43%.

E. Pekerjaan

sebanyak 17% pengguna adalah PNS/TNI/POLRI, 12% Pensiunan, 22% BUMN/Swasta, 12% berstatus sebagai pelajar/mahasiswa dan 37% mempunyai pekerjaan lainnya.

F. Pendapatan Pengguna

Data ini menunjukan jumlah pendapatan pengguna BUS dalam satu bulan. Pendapatan dibagi dalam beberapa *range*, antara lain: <300.000; 300.000 – 500.000; 501,000 – 1.000.000; 1.001.000 – 1.500.000; >1.500.000. Hasil dari kuesioner menunjukan hanya sebanyak 89 responden yang sudah mempunyai pendapatan sedangkan sisanya belum, karena berstatus sebagai pelajar/mahasiswa.

sebanyak 11 pengguna mempunyai pendapatan <300.000, yang paling menonjol sebesar 2% atau 2 pengguna mem- punyai pendapatan antara 300.000 – 500.000, 37% atau 37 pengguna mempunyai pendapatan antara 501.000 – 1.000.000, 32% atau 32 pengguna mempunyai pan- dapatan antara 1.001.000 – 1.500.000 dan sisanya sebesar 18% atau 18 pengguna mempunyai pendapatan di atas 1.500.000.

G. Frekwensi Perjalanan

Untuk frekwensi perjalanan pengguna dalam seminggu terbagi dalam beberapa pilihan, antara lain: setiap hari, 1 kali, 2 kali, 3 kali, dan tidak tentu.

sebanyak 22% memiliki frekwensi perjalanan setiap hari, frekwensi perjalanan 1 kali sampai dengan 3 kali 0%, dan sisanya sebesar 78% memiliki frekwensi perjalanan yang tidak tentu. Frekwensi perjalanan yang tidak tentu sangat menonjol dengan prosentase yang cukup tinggi, hal ini mengindikasikan bahwa kebutuhan pengguna akan bus sangat besar.

H. Cara Mencapai Jalur Yang Dilewati Bus

Cara mencapai jalur yang dilewati bus merupakan bagian dari aksesibilitas dari pengguna dalam mencapai jalur tersebut. Pilihan yang ditawarkan adalah: berjalan kaki, bersepeda, sepeda motor, dan pilihan lainnya.

sebanyak 37% pengguna mengakses jalur bus dengan berjalan kaki, 3% menggunakan sepeda, 15% menggunakan sepeda motor, dan sebesar 45% menggunakan angkutan antara lainnya untuk mencapai jalur tersebut.

I. Jarak Untuk Mencapai Jalur Yang Dilewati Bus

jarak tempuh yang diperlukan pengguna menuju jalur bus, yang terdiri dari 3 pilihan: 0 – 200 m, 201 – 400 m, >400m. Jarak tempuh ini akan sa- ngat mempengaruhi tingkat aksesibilitas pengguna. Semakin dekat jaraknya maka pengguna akan cenderung memilih bus dalam melakukan perjalanannya. Jarak tempuh ideal yang disyaratkan adalah kurang dari 400 m atau dalam satuan waktu dapat ditempuh dalam waktu kurang dari 5 menit perjalanan.

sebanyak 46% atau 46 pengguna me- nempuh jarak 0 – 200 meter ke jalur bus, 32% atau 32 pengguna menempuh jarak 201 – 400 meter, sedangkan 22% atau 22 pengguna lebih dari 400 meter.

J. Persepsi Pengguna Dalam Mendapatkan Bus

Persepsi pengguna dalam hal ini adalah sejauh mana pendapat mereka dalam mendapatkan bus: sangat mudah, mudah, sedang, sulit atau sangat sulit.

Kemudahan dengan tingkatan sangat mudah adalah sebanyak 19%, yang menyatakan mudah 67%, menyatakan sedang 13%, sulit 1% dan tidak ada peng- guna yang menyatakan sangat sulit untuk mendapatkan bus.

K. Waktu Menunggu Bus

Merupakan waktu yang dibutuhkan pengguna pada saat tiba di jalur bus sampai mendapatkan bus. Untuk maksud ini ada empat pilihan untuk mengetahui informasi dari pengguna, yaitu: kurang dari 5 menit, 6 – 10 menit, 11 – 15 menit dan waktu tunggu yang lebih dari 15 menit

pada grafik yaitu 67% pengguna menyatakan waktu tunggu antara 6 - 10 menit, 19% pengguna membutuhkan waktu kurang dari 5 menit, 13% pengguna membutuhkan waktu 11 – 15 menit, sedangkan 1% pengguna menunggu lebih dari 15 menit.

L. Alasan Penggunaan Bus

Merupakan alasan yang menguntungkan bagi pengguna dalam memilih bus BUS dalam menunjang kebutuhan perjalanannya untuk beraktifitas. Ada 4 alasan yang ditawarkan dalam kuesioner ini: murah, cepat, nyaman dan tidak ada angkutan lain.

sebanyak 60% pengguna memilih bus dengan alasan murah, 15% pengguna mempunyai alasan cepat, 21% beralasan nyaman, sedangkan 4% beralasan tidak ada angkutan lain atau ken- daraan pribadi. Dari prosentase yang ada terlihat bahwa alasan murah jika menggunakan bus menuju tempat tujuan dapat memberikan dampak yang baik, misalnya terjadi peningkatan permintaan pelayanan bus.

4. PENUTUP

A. Kesimpulan

Informasi yang diperoleh dari masyarakat pengguna di Terminal sungai kunjang Kota Samarinda rute Samarinda – Balikpapan terhadap pelayanan bus lewat kuesioner yang disebarkan diketahui hal-hal antara lain:

1. Pengguna didominasi oleh pria, pekerja lainnya, maksud perjalanan untuk bekerja dengan frekwensi perjalanan setiap hari dan masyarakat yang berpenghasilan antara Rp. 501.000 – 1.000.000.
2. Persepsi pengguna terhadap kualitas bus, seperti: jarak ke lintasan trayek yang pendek, mudah mendapatkan, waktu tunggu yang relatif singkat dan tarif murah.

B. Saran

Berdasarkan hasil analisis maka dapat dibuat saran untuk penelitian ini adalah

1. Kurangnya minat penumpang dikarenakan waktu antara (headway) yang terjadi tidak memenuhi syarat dikarenakan menunggu penumpang yang mau berangkat ke Balikpapan menggunakan bus tidak terlalu banyak akibatnya waktu antara bus yang berangkat menjadi terlambat, serta setelah berangkat dari terminal Sungai, harus ngetem lagi persimpangan Jalan Ir. Sutamai – Jalan Untung Suropati, akibatnya menambah lamanya waktu perjalanan. Untuk meningkatkan minat penumpang diharapkan adanya subsidi pemerintah agar dilakukan peremajaan dan fasilitas bus, karena saat ini bus yang melakukan perjalanan rute Samarinda - Balikpapan dan begitu juga sebaliknya sudah kurang layak dipergunakan sebagai angkutan umum dan lamanya waktu perjalanan yang ditempuh penumpang harus diperhatikan pihak-pihak pengelola armada bus.
2. Untuk menambah minat penumpang bus, diharapkan adanya penambahan rute menuju ke Bandara Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman,sehingga penumpang yang akan melakukan perpindahan moda transportasi udara akan langsung tiba di bandara.
3. Sebaiknya pengelola terminal lebih melengkapi aspek aspek fasilitas dalam konteks keamanan dan kenyamanan penumpang selama di terminal yaitu antara lain kantin,ruang tunggu penumpang,toilet,dll.Serta penyedia jasa angkutan umum untuk lebih merawat kendaraan agar pengguna jasa angkutan lebih nyaman dan aman selama berada didalam perjalanan Samarinda Balikpapan.
4. Apa bila pihak-pihak yang terkait seperti perusahaan bus dan pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan hendak melakukan peremajaan bus maka faktor muat (load factor) bus dilakukan pengurangan jumlah kursi yang ada didalam bus sehingga penumpang lebih leluasa di dalam bus, tetapi jumlah armada di tambah sehingga waktu antara memenuhi syarat standar angkutan umum menurut Departemen Perhubungan Darat.

5. DAFTAR PUSTAKA

Asrul, 2007. Pengembangan Model Analisis Tingkat Pelayanan Jalan dikaitkan dengan Biaya Operasi Kendaraan, Unhas Makassar.

Basuki, Y dan Wibowo, T.E. Proceedings Simposium XI FSTPT, 2008. Biaya Operasional Kendaraan sebagai Salah Satu Dasar Penentuan Efisiensi Proyek Transportasi.

Santoso I. 1996. Perencanaan Prasarana Angkutan Umum. Pusat Studi Transportasi dan Komunikasi Institut Teknologi Bandung.

Khisty, Jotin dan Lall, Kent. 2005. Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi, jilid 1, Erlangga, Jakarta.

Khisty, Jotin dan Lall, Kent. 2006. Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi, jilid 2, Erlangga, Jakarta.

Miro. 1997. Perencanaan Transportasi. Erlangga, Jakarta.

Morlok. Edward K. 1995. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Erlangga, Jakarta.

Oglesby, C.H dan Hicks, R.G. 1991. Teknik Jalan Raya, jilid 1. Erlangga, Jakarta.

Putranto, L.S. 2007. Rekayasa Lalu Lintas. PT. Indeks, Jakarta.

Simbolon, M. M. 2003. Ekonomi Transportasi. Ghalia Indonesia, Jakarta.

Sugiyono. 2008. Statistika untuk Penelitian. Alfabeta, Bandung.

Tamin. 2000. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. ITB, Bandung.