

**ANALISA KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN KOTA
DI PUSAT TERMINAL ANTASARI
KOTA BANJARMASIN**

Bima Aryo Prayetno Putra¹, Hudan Rahmani², M. Gunawan Perdana²

¹ Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Kalimantan
Muhammad Arsyad Al Banjari Banjarmasin

² Dosen Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Kalimantan Muhammad
Arsyad Al Banjari Banjarmasin

E-mail: bimaaryo24@gmail.com/HP 082154735659

ABSTRAK

Kebutuhan akan sarana transportasi dari waktu ke waktu terus mengalami peningkatan akibat semakin banyaknya kegiatan-kegiatan yang membutuhkan jasa transportasi sehingga bertambah pula intensitas pergerakan lalu lintas perkotaan. Contohnya saja perjalanan penduduk dari suatu tempat ke tempat lainnya di kota Banjarmasin yang jumlahnya terus mengalami peningkatan.

Analisa ini dilakukan dengan menggunakan metode survey dan wawancara kepada pengguna sarana transportasi tersebut, dimana pengambilan data dilakukan berdasar data primer (lapangan) dan data skunder (dari instansi terkait).

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kinerja angkutan kota belum cukup efisien karena headway rata-rata belum memenuhi kenyamanan pengguna dalam beroperasi. Sedangkan angkutan kota yang ditinjau dari tingkat waktu tunggu penumpang tidak memenuhi syarat yang ditentukan standard *word bank* dan Departemen perhubungan, kecepatan rata-rata mempunyai kinerja baik dan memenuhi syarat yang ditentukan standard *word bank* dan Departemen perhubungan, faktor muatan dan sarana pendukung kurang memadai dalam standar kenyamanan penumpang angkot.

Kata Kunci :

Tingkat pelayanan Angkot, Headway, Kecepatan Waktu Rata-Rata

ABSTRACT

The need for transportation facilities from time to time continues to increase due to the increasing number of activities that require transportation services, thus increasing the intensity of urban traffic movements. For example, the journey of residents from one place to another in the city of Banjarmasin, the number of which continues to increase.

This analysis is carried out using survey and interview methods to users of the means of transportation, where data collection is carried out based on primary data (field) and secondary data (from relevant agencies).

The results of this study indicate that the performance of city transportation has not been efficient enough because the average headway has not met the user's comfort in operating. Whereas city transportation which is viewed from the level of passenger waiting time does not meet the requirements specified by the standard word bank and transportation department, the average speed has a good performance and meets the requirements specified by the standard word bank and transportation department, the load factor and supporting facilities are inadequate in the standard comfort of angkot passengers.

Keywords :

Service level of Angkot, Headway, Average Time Speed .

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kebutuhan akan penyediaan sarana dan prasarana transportasi di perkotaan cukup besar. Hal ini sebagai dampak dari meningkatnya pertumbuhan penduduk yang begitu cepat di sebagian kota di Indonesia. Untuk menunjang aktivitas ekonomi dan social di masa mendatang di butuhkan sarana transportasi yang sesuai dengan kebutuhan, yakni dengan melihat tingkat kenyamanan yang diinginkan memiliki *level of service* yang tinggi, dilihat dari kecepatan (*traver time* yang rendah), kenyamanan, keselamatan dan lain-lain. Pesatnya pertumbuhan jumlah penduduk kota juga berpengaruh terhadap perluasan kawasan bangun kota. Sehingga jarak perjalanan dari rumah ke tempat kerja bertambah jauh. Akibatnya, kebutuhan akan angkutan semakin bertambah sejalan dengan meningkatnya kebutuhan penduduk akan layanan angkutan. Jenis angkutan yang dapat dipenuhi adalah dengan menggunakan angkutan umum penumpang dan kendaraan pribadi. Pertumbuhan kawasan pemukiman dan kawasan-kawasan lain seperti kawasan industri, kawasan pendidikan dan lain-lain membutuhkan jasa angkutan. Dalam pembangunan kawasan tersebut telah dipersiapkan jaringan yang memadai untuk beroprasinya angkutan umum. seiring pertumbuhan tersebut, angkutan umum sangat diperlukan karena penduduk di wilayah kota umumnya sangat padat sehingga mempunyai mobilitas hidup yang sangat tinggi dalam kegiatan nya sehari-hari, kegiatan tersebut antara lain pergi ke kantor, keperluan berangkat ke sekolah, ke pasar untuk belanja, rekreasi, kegiatan social, dan lain sebagainya. Pada pergerakan orang sebagaimana tersebut di atas tentunya membutuhkan angkutan yang memadai untuk dapat memudahkan dan untuk membantu memperlancar pergerakan orang di wilayah kota dari tempat asal ke tempat tujuan tanpa adanya hambatan. Untuk itu sangatlah penting di wilayah perkotaan untuk dilayani oleh angkutan umum.

Rumusan Masalah

Berdasarkan berbagai pertimbangan di atas maka permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana kinerja pelayanan angkutan kota dari segi kecepatan, factor muat, *headway* dan waktu tunggu penumpang yang berada di Terminal induk pusat pembelanjaan pangeran antasari.

Tujuan dan Manfaat

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah mengukur kinerja operasional angkutan kota yang berada di Terminal induk pusat pembelanjaan pangeran antasari.

Manfaat yang ingin dicapai dalam penyusunan Skripsi S1 Teknik Sipil ini antara lain :

1. Memberikan informasi tentang kinerja angkutan kota bagi pemerintah daerah pihak terkait sehingga dapat dijadikan bahan masukan dalam pengambilan keputusan tentang pengelolaan manajemen angkutan kota.
2. Memberikan masukan dan bahan referensi untuk penelitian-penelitian selanjutnya yang mengkaji masalah angkutan umum perkotaan.

Batasan Masalah

Batasan-batasan masalah yang diperlukan dalam penelitian ini antara lain, Area survey adalah Terminal induk pusat perbelanjaan pangeran antasari, Data yang diambil pada rentang waktu bulan juli-agustus 2018, Jenis angkutan kota yang disurvei berdasarkan data awal yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin/ DLLAJR adalah angkutan kota trayek dengan kode A.03, A.06, A.08 dan B.01 yang berpangkalan dari terminal Pasar Pangeran Antassari ,Indicator kinerja angkutan kota adalah waktu tunggu penumpang, waktu tempuh, kecepatan, kemudahan, frekuensi kendaraan, dan *load factor*.

Tinjauan Pustaka

Jalur Trayek Terminal Antasari

Ditinjau dari Jalur Trayek, Trayek penelitian ditinjau di 4 tujuan keberangkatan dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 2 Jalur Trayek Ranting Terminal Antasari

No	Kode Trayek	Asal	Tujuan	Jalur Yang Dilalui	Jumlah Armada
1	A.08	Terminal Antasari	Terminal Km6	Berangkat dengan Rute yang dilalui :Terminal	60

				Antasari-Jl.Pangeran Antasari-Sugiono-Jl.A yani-Terminal Km 6. Kembali dengan Rute yang dilalui : Terminal Km 6-Jl.Ayani-Jl.Antasari-Terminal Antasari.	
2	A.03	Terminal Antasari	Belitung	Berangkat dengan Rute yang dilalui :Terminal Antasari-Jl.Pangeran Antasari-P.Samudra-Jl.Lambung Mangkurat-Jl.jend Sudirman-Jl.As.Mushaffa-Jl.Taman Sari-Jl.S.Parman-Jl Belitung-Pemberhentian (Pasar Kalindo). Kembali dengan Rute yang dilalui : Pemberhentian(Pasar Kalindo)-Jl.Belitung-Jl.S.Parman-Jl.TamanSari-Jl.As.MushaffaJl.JendSudirman-Jl.Lambung Mangkurat-Jl.Hasanudin.Jl.A yani-Jl.P.Antasari-Terminal Antasari	40
3	A.06	Terminal Antasari	Suaka Insan	Berangkat dengan Rute yang dilalui :Terminal Antasari-Jl.Pangeran Antasari-Jl.P.Samudra - Jl.Kamboja-Jl.Sutoyo s-Jl.Japri Jam jam-Pemberhentian Pasir Mas. Kembali dengan Rute yang dilalui : Pemberhentian Pasir Mas-Japri Jam jam-Jl.Sutoyo s-jl.Kamboja-Terminal Antasari	20
4	B.01	Terminal Antasari	Terminal Handil Bakti	Berangkat dengan Rute yang dilalui: Terminal Antasari-Jl.Pangeran Antasari-Jl.P.Samudra - Jl.Haryono-Jl.R.Suprpto-Jl.Taman Sari-Jl.S.Parman-Jl.Hasan baseri-Jl.Kayutangi Ujung-Terminal Handil Bakti. Kembali dengan Rute yang dilalui : Terminal Handil Bakti-Jl.Kayu Tangi Ujung-Jl.Brig.Hasan Baseri-Jl.S.Parman-Jl.Taman Sari-Jl.R.Suprpto-Jl.Haryono-Jl.PangeranSamudra-Jl.LambungMangkurat-Jl.Hasanudin-Jl.A yani-Jl.P.Antasari-Terminal Antasari	20

Kecepatan Rata-rata

Kecepatan rata – rata dapat dihitung dengan membagikan 2 waktu tempuh rata-rata dengan panjang jarak. Waktu sudah termasuk waktu kendala angkutan dalam beroperasi seperti macet maupun karena Rambu – Rambu.

$$U = \frac{Si}{Mi} \quad (1)$$

Keterangan,

U = kecepatan rata-rata (km/jam)

Si = jarak tempuh ke tempat tujuan (km)

Mi= waktu tempuh kendaraan ke tempat tujuan (menit)

Frekuensi Headway

Headway adalah merupakan ukuran yang menyatakan jarak atau waktu ketika bagian depan kendaraan yang berurutan melewati suatu titik pengamatan pada ruas jalan.Headway berdasarkan waktu rata – rata dapat dihitung dari data lalu lintas, dengan menghitung rata-rata perbedaan waktu berangkat antara dua Angkot yang berurutan.

$$Ht = \frac{Si}{Mi} \quad (2)$$

Keterangan,

Ht = Headway

Tingkat Operasional

Tingkat operasional angkutan umum ditinjau dari waktu menunggu rata – rata angkutan umum oleh penumpang. Tingkat operasional dapat diperoleh dengan membagi dua headway waktu rata – rata.

Tingkat Operasional = _____

(3)

Faktor Muat Penumpang

Faktor muat penumpang adalah sebagai perbandingan antara banyaknya penumpang per jarak dengan kapasitas penumpang total. Faktor muat penumpang dapat kita peroleh dengan cara membagikan jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk angkutan umum untuk setiap periode survey.

Standar Kinerja

Kinerja angkutan kota merupakan hasil kerja yang dapat dicapai moda angkutan kota dalam suatu indikator standar yang sudah ditetapkan pencapaian prestasinya.

Konsep kinerja disini mencakup efektifitas dan efisiensi. Efektifitas meliputi penilaian terhadap hasil dari suatu system pelayanan sedangkan efisien merupakan hasil dari suatu cara atau alat untuk di capai hasil tersebut. Untuk menilai atau mengukur obyek suatu sudut pandang digunakan indikator, yaitu sebagai alat untuk menunjukkan kinerja suatu obyek yang di ukur.

Indikator kinerja angkutan kota menurut standar *World Bank* dan *Dirtjen Departemen Perhubungan* dapat dilihat dari table 2.4.

Table 2.5. Standar kinerja angkutan umum

N0	Parameter	Standar
1	<i>Headway</i>	Waktu normal 5-10 menit
		Waktu puncak 2-5 menit
2	Waktu tunggu penumpang	5-10 menit
3	Factor muat penumpang	70 %
4	Kecepatan perjalanan	10-25 km/jam

Sumber: *Internet, Standar kinerja angkutan*

Tingkat pelayanan

LOS (*Level of Service*) atau tingkat pelayanan angkutan umum adalah salah satu metode yang digunakan untuk menilai kinerja angkutan yang menjadi indikator dari standar yang ditetapkan. Suatu angkutan dikategorikan level baik apabila hasil perhitungan LOS menghasilkan nilai A dan B. Nilai tingkatan pelayanan dapat dilihat dari table 2.5.

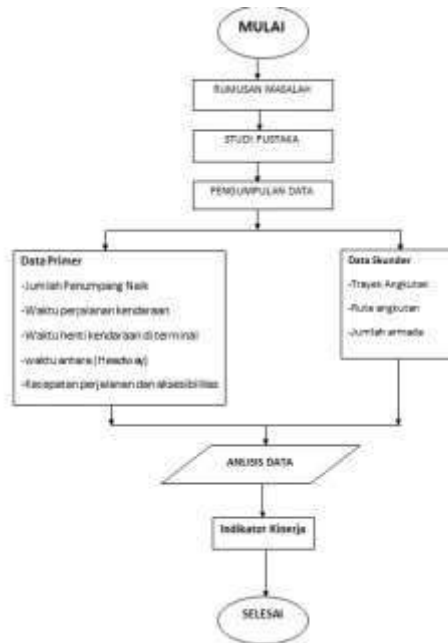
Table 2.5. Tingkatan pelayanan angkutan umum

No	Los (<i>level of service</i>)	Kecepatan (km/jam)	Factor muat (%)	<i>Headway</i> (menit)	Waktu tunggu (menit)
	A	>35	90-100	<5	-
	B	26-34	80-89	5-9	<5
	C	10-25	70-79	10-14	5-10
	D	<10	60-69	15-20	11-20
	E	-	50-59	21-30	>21
	F	-	<50	>30	-

Sumber: *Internet, konsep tingkat pelayanan transportation researchboard, USA*

METODE

Metode penelitian adalah tata cara pelaksanaan penelitian dalam rangka mencari penyelesaian atas permasalahan penelitian yang akan dilakukan. Berikut adalah bagan alir terlihat pada gambar 3 dibawah ini.



Gambar 3 Bagan alir penelitian

Penentuan Sampel

Pada pengambilan data dengan melakukan wawancara tidak semua penumpang diwawancarai melainkan perwakilan dari masyarakat pengguna angkutan kota. Besarnya sampel dapat ditentukan.

Hasil Penelitian

Headway Waktu rata-rata angkot dari Terminal Antasari ke Terminal Km6

No	Hari	Headway (menit)	Los (Level of Service)
1	Senin	21,75	D
2	Rabu	21,5	D
3	Kamis	18	C
4	Minggu	17	C
Rata-rata		19,562	C

Headway Waktu rata-rata angkot dari Terminal Antasari ke Belitung

No	Hari	Headway (menit)	Los (Level of Service)
1	Senin	23,5	D
2	Rabu	22	D
3	Kamis	23,25	D
4	Minggu	18,75	C
Rata-rata		21,875	D

Headway Waktu rata-rata angkot dari Terminal Antasari ke Suaka Insan

No	Hari	Headway (menit)	Los (Level of Service)
1	Senin	-	-
2	Rabu	-	-
3	Kamis	24,5	D
4	Minggu	21,3	D
Rata-rata		22,755	D

Headway Waktu rata-rata angkot dari Terminal Antasari ke Termilan Handil Bakti

No	Hari	Headway (menit)	Los (Level of Service)
1	Senin	22	D
2	Rabu	20,25	D
3	Kamis	20,75	D
4	Minggu	17,5	C
Rata-rata		20,125	D

Waktu Tunggu Penumpang angkot Terminal Antasari ke Terminal km6

No	Hari	Headway (menit)	Waktu Tunggu (menit)	Los (Level of Service)
1	Senin	21,75	10,8	C
2	Rabu	21,5	10,75	C
3	Kamis	18	9	C
4	Minggu	17	8,5	C
Rata-rata			9,762	C

Waktu Tunggu Penumpang angkot Terminal Antasari ke Belitung

No	Hari	Headway (menit)	Waktu Tunggu (menit)	Los (Level of Service)
1	Senin	23,5	11,75	D
2	Rabu	22	11	D
3	Kamis	23,25	11,62	D
4	Minggu	18,75	9,37	C
Rata-rata			10,935	C

Waktu Tunggu Penumpang angkot Terminal Antasari ke Suaka Insan

No	Hari	Headway (menit)	Waktu Tunggu (menit)	Los (Level of Service)
1	Senin	-	-	
2	Rabu	-	-	
3	Kamis	24,5	12,25	D
4	Minggu	21,3	10,65	C
Rata-rata			11,54	D

Waktu Tunggu Penumpang angkot Terminal Antasari ke Terminal Handil Bakti

No	Hari	Headway (menit)	Waktu Tunggu (menit)	Los (Level of Service)
1	Senin	22	11	D
2	Rabu	20,25	10,25	C
3	Kamis	20,75	10,375	C
4	Minggu	17,5	8,75	C
Rata-rata			10,935	C

Faktor muat penumpang Terminal Antasari ke Terminal Km6

No	Hari	Faktor Muat Penumpang (%)	Los (Level of Service)
1	Senin	50,76	E
2	Rabu	50,76	E
3	Kamis	49,23	F
4	Minggu	55,38	E
Rata-rata		57,532	E

faktor muat penumpang Terminal Antasari ke Belitung

No	Hari	Faktor Muat Penumpang (%)	Los (Level of Service)
1	Senin	52,30	E
2	Rabu	50,76	E
3	Kamis	55,38	E
4	Minggu	61,53	D
Rata-rata		54,992	E

faktor muat penumpang Terminal Antasari ke Suaka Insan

No	Hari	Faktor Muat Penumpang (%)	Los (Level of Service)
1	Senin	28,20	F
2	Rabu	42,30	F
3	Kamis	51,28	E
4	Minggu	61,53	D
Rata-rata		52,877	E

faktor muat penumpang Terminal Antasari ke Terminal Handil Bakti

No	Hari	Faktor Muat Penumpang (%)	Los (Level of Service)
1	Senin	64,61	D
2	Rabu	75,00	C
3	Kamis	53,84	E
4	Minggu	73,84	C
		66,072	D

PENUTUP

Kesimpulan

Kesimpulan yang diambil adalah dengan pengamatan pada analisis data yang diperoleh dari hasil survey dan wawancara.

Tingkat aksesibilitas dari tempat tinggal ke terminal dikatakan sebagai tingkat aksesibilitas yang cukup tinggi, dengan melihat:

- Kondisi jaringan jalan yang menghubungkan kedua tata guna lahan tersebut dapat dikatakan baik,
- Angkutan yang selalu tersedia,
- Serta waktu yang ditempuh cukup singkat.

Dilihat dari kecepatan perjalanan rata-rata angkutan umum, nilai rata-rata setiap harinya antara lain:

- Untuk keberangkatan menuju Terminal Km 6 adalah 19,06 km/jam, sehingga kinerja baik dan mendapat nilai *Level of service C*.
- Untuk keberangkatan menuju Belitung adalah 15,375 km/jam, sehingga kinerja baik dan mendapat nilai *Level of service C*.
- Untuk keberangkatan menuju Suaka Insan adalah 13,15 km/jam, sehingga kinerja baik dan mendapat nilai *Level of service C*.
- Untuk keberangkatan menuju Terminal Handil Bakti adalah 14 km/jam, sehingga kinerja baik dan mendapat nilai *Level of service C*.

Dengan standar World Bank yang ditentukan kisaran rata-rata 10 sampai 25 km/jam. Kecepatan sudah termasuk halangan seperti rambu-rambu lalu lintas.

Dengan nilai Headway Rata-rata setiap harinya yang diperoleh:

- Untuk keberangkatan menuju Terminal Km 6 adalah 19,562 menit, sehingga kinerja baik dan mendapat nilai *Level of service C*.
- Untuk keberangkatan menuju Belitung adalah 21,875 menit, sehingga kinerja kurang baik dan mendapat nilai *Level of service D*.
- Untuk keberangkatan menuju Suaka Insan adalah 22,755 menit, sehingga kinerja kurang baik dan mendapat nilai *Level of service D*.
- Untuk keberangkatan menuju Terminal Handil Bakti adalah 20,125 menit, sehingga kinerja kurang baik dan mendapat nilai *Level of service D*.

Untuk headway belum memenuhi keinginan pengguna jasa transportasi karena angkutan yang berada di terminal setelah di wawancara sebagian pengemudi/supir berangkat ketika penumpang terisi penuh. Dengan ini Headway rata-rata terminal antasari belum memenuhi standar yang

mengacu pada standar yang ditentukan Departemen Perhubungan dengan Headway yang ditentukan 5 sampai 10 menit dan puncak 2 sampai 5 menit

Dari tingkat waktu tunggu penumpang kendaraan diperoleh rata-rata untuk setiap harinya

- Untuk keberangkatan menuju Terminal Km 6 adalah 9,762 menit, sehingga kinerja baik dan mendapat nilai *Level of service C*.
- Untuk keberangkatan menuju Belitung adalah 10,935 menit, sehingga kinerja baik dan mendapat nilai *Level of service C*.
- Untuk keberangkatan menuju Suaka Insan adalah 11,54 menit, sehingga kinerja kurang baik dan mendapat nilai *Level of service D*.
- Untuk keberangkatan menuju Terminal Handil Bakti adalah 10,039 menit, sehingga kinerja baik dan mendapat nilai *Level of service C*.

Hasil ini menunjukkan bahwa menurut hasil survey dan wawancara penumpang, penumpang sangat merasa tidak nyaman dengan waktu tunggu yang lama sehingga kebanyakan rata-rata penumpang tidak mau menunggu di dalam terminal melainkan di luar terminal. Dan dari sisi sarana tunggu di Terminal sangat tidak memadai kenyamanan penumpang. Tingkat waktu tunggu penumpang di nyatakan baik apabila Waktu menurut world bank yang di syaratkan adalah 5 sampai 10 menit.

Faktor muat penumpang rata-rata untuk setiap harinya

- Untuk keberangkatan Menuju Terminal Km6 adalah 57,532% sehingga kinerja kurang baik dan mendapat nilai *Level of service E*.
- Untuk keberangkatan Menuju Belitung adalah 54,992% sehingga kinerja kurang baik dan mendapat nilai *Level of service E*.
- Untuk keberangkatan Menuju Suaka Insan adalah 52,877% sehingga kinerja kurang baik dan mendapat nilai *Level of service E*.
- Untuk keberangkatan Menuju Terminal Handil Bakti adalah 66,072% sehingga kinerja kurang baik dan mendapat nilai *Level of service E*.

Dari faktor muat penumpang setiap harinya rata rata kurang dari standar World Bank yang di syaratkan minimum 70 % setiap harinya. Hal ini membuktikan bahwa kurangnya peminat angkutan kota karna pelayanan sarana dan prasarana belum bisa dinyatakan baik

Saran

1. Perlu dipertimbangkan untuk memperkecil jarak headway angkutan umum Angkot di Terminal Antasari sehingga penumpang tidak terlalu lama menunggu dan memperbaiki sarana tunggu penumpang. Waktu menunggu yang lama juga mempengaruhi penumpang untuk memilih moda angkutan
2. Memperbaharui armada–armada yang telah mengalami kerusakan besar sehingga para penumpang lebih nyaman selama dalam perjalanan.
3. Perlu meningkatkan pelayanan bagi para penumpang selama menunggu di stasiun bus yakni berupa perbaikan fasilitas–fasilitas umum yang ada.
4. Menurut wawancara penumpang dan supir hendaknya di beri fasilitas tunggu disebagian ruas jalan agar angkot tidak menunggu penumpang terlalu lama dan penumpang nyaman dalam menentukan angkutan kota.
5. Peneliti selanjutnya perlu melakukan evaluasi terhadap tarif angkutan kota secara periodik dengan ketentuan yang berlaku.
6. Peneliti selanjutnya lebih mengembangkan objek penelitian dengan meninjau *Operating Ratio* dan Nilai Kriteria Investasi.

REFERENSI

- Departemen Perhubungan RI, Direktorat Jendral Perhubungan Darat (2002).
Morlok, E.K,(1985), *perencanaan transportasi*, Erlangga, Jakarta.
Nasution, H.M.N. (2003), “*Manajemen Transportasi*”, Ghalia, Jakarta.
PP No.41 tahun, (1993). *Angkutan Jalan*.
Salmani ST.,MS.,MT, (2002). “*Analisa Kinerja Angkutan*”, Banjarmasin.
www.google.com, *Ilmu Transportasi*.
www.google.com, *Badan Pusat Statistik Kalimantan Selatan*