

KINERJA ANGKUTAN UMUM OPLET (EKSISTING) DAN URGENSI OPERASIONALISASI ANGKUTAN UMUM BERBASIS BIS YANG MEMENUHI SPM DI KOTA PONTIANAK

Said
Lecturer
Department of Civil Engineering,
Faculty of Engineering
University of Tanjungpura
Jln. Ahmad Yani, Pontianak 78124
Telp: (0561) 736033
saidbasalim@gmail.com

Abstract

The quality of performance of public transport of oplet operation keep on decline, in comfort aspects, safety aspects and also expansion of service coverage. Based on BPS data, in 2012, population of Pontianak city is 565,856 inhabitants, while the number of private vehicles 43,182 vehicles; or 1 private vehicles per 1 inhabitants

The aim of this study is to show that without restrictions of private vehicle ownership, restrictions on the use of private vehicle, and support to the provision of public transport services then the impact is service level of road network which becomes very low.

This condition can be observed in some roads that faced severe congestion or have a high DS value.

The lack of attention that the city government who should carry out the implementation of the Standar Pelayanan Minimal (SPM) further exacerbate the performance of the public transport network of transportation in the city of Pontianak, which is indicated by the value of total load factor of 0.26.

Keywords: *performance, private vehicle, SPM, urban transportation*

Abstrak

Kualitas pelayanan angkutan umum jenis oplet terus menurun, baik pada aspek kenyamanan maupun ketersebaran pelayanan. Dari data BPS, pada tahun 2012 tercatat jumlah penduduk 565.856 jiwa sedangkan jumlah kendaraan pribadi adalah 43.182 kendaraan; atau 1 kendaraan pribadi per 1 jiwa penduduk.

Tujuan penelitian ini adalah menunjukkan bahwa tanpa pembatasan kepemilikan kendaraan pribadi, pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dan dukungan kepada penyediaan jasa angkutan umum maka akibatnya adalah tingkat pelayanan jaringan jalan yang menjadi sangat rendah. Kondisi tersebut dapat dilihat dari beberapa ruas jalan yang memiliki nilai DS yang tinggi

Kurangnya perhatian pemerintah kota yang seharusnya melaksanakan Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan umum makin memperparah kinerja jaringan transportasi darat di Kota Pontianak, yang ditunjukkan oleh nilai Load Factor total sebesar 0,26.

Kata Kunci: *kinerja, angkutan umum, SPM, transportasi perkotaan*

LATAR BELAKANG

Pada beberapa kota di luar pulau Jawa dalam bidang transportasi terjadi persaingan yang tidak berimbang antara kendaraan pribadi dan angkutan umum. Hal ini terjadi karena beberapa kebijakan yang mendukung kepemilikan kendaraan pribadi dan sebaliknya kurang mendukung sektor angkutan umum, khususnya angkutan umum perkotaan. Secara kasat mata dapat dilihat bahwa seakan ada pembiaran terhadap terus menurunnya tingkat pelayanan angkutan umum, baik dari aspek pelayanan (kenyamanan dan sebaran pelayanan) maupun aspek jumlah armada. Kondisi ini bertolak belakang dengan

kemudahan-kemudahan dalam hal kepemilikan kendaraan pribadi. Dengan berdasarkan pada beberapa parameter pelayanan, yaitu kenyamanan dan sebaran pelayanan angkutan umum yang rendah, maka angkutan umum jenis angkot yang masih melayani perangkutan penumpang dalam kawasan perkotaan, semakin tidak diminati masyarakat.

Disisi lain pertumbuhan ekonomi terus menyebabkan jumlah perjalanan atau jumlah perjalanan per kapita (*average number of trips per capita*) bertumbuh (Susantono, 2013). Hal ini dapat di jelaskan karena permintaan perangkutan umum termasuk jenis permintaan turunan dan terdapat saling ketergantungan yang luas antara angkutan dengan industri, pertanian, perdagangan dan perkembangan perekonomian suatu daerah (Warpani, 1990). Pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi terjadi akibat ketiadaan pembatasan kepemilikan kendaraan bermotor yang efektif menekan pertumbuhan jenis kendaraan pribadi ini. Kita pernah mendengar kebijakan menaikkan nilai uang muka kendaraan kredit sepeda motor minimal 25% dan mobil 30% di perbankan (Peraturan Menteri Keuangan No. 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen untuk Kendaraan Bermotor pada Perusahaan Pembiayaan). Setelah mendapatkan resistensi dari berbagai pihak, maka upaya yang baik untuk menekan tingkat kepemilikan kendaraan pribadi ini terkalahkan.

GAMBARAN WILAYAH STUDI

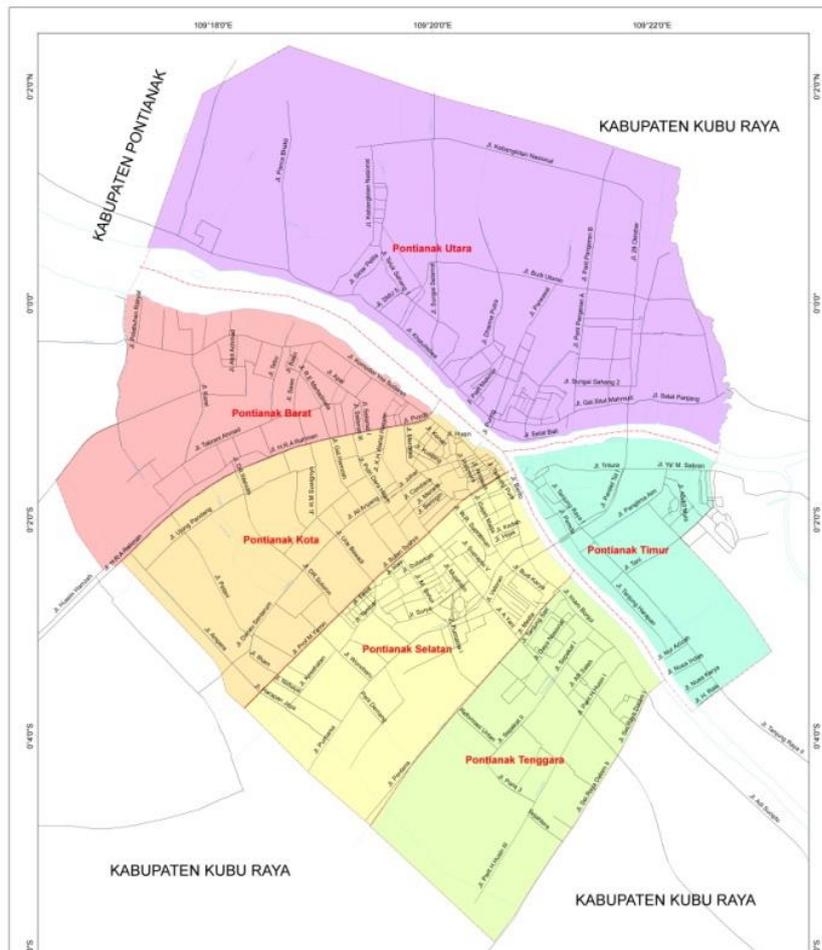
Kota Pontianak merupakan ibukota Propinsi Kalimantan Barat, dengan luas wilayah Kota Pontianak 107,82 Km², terdiri dari 6 Kecamatan 29 Kelurahan. Kawasan seluas ini, dihubungkan dengan Jalan Kota sepanjang 259.644 km, Jalan Negara sepanjang 41.914 km dan Jalan Propinsi sepanjang 9.400 km. Laju pertumbuhan penduduk di Kota Pontianak pada periode 1990-2000 adalah 0,7 persen pertahun, sedangkan untuk periode 2000-2010 meningkat menjadi sebesar 1,8 persen pertahun. Berdasarkan sensus penduduk yang dilakukan pada tahun 2010 penduduk Kota Pontianak adalah 554.764 jiwa.

Jumlah kendaraan bermotor di Kota Pontianak selalu meningkat dari tahun ke tahun. Pada tahun 2011 ada sebanyak 544.862 kendaraan bermotor yang tercatat di Direktorat Lalu Lintas Polda Kalimantan Barat diantaranya adalah 475.085 buah sepeda motor, 40.770 mobil penumpang, 2.412 mobil bus dan 26.595 mobil barang.

Tabel 1. Pertumbuhan Penduduk dan Kendaraan Kota Pontianak (2000-2011)

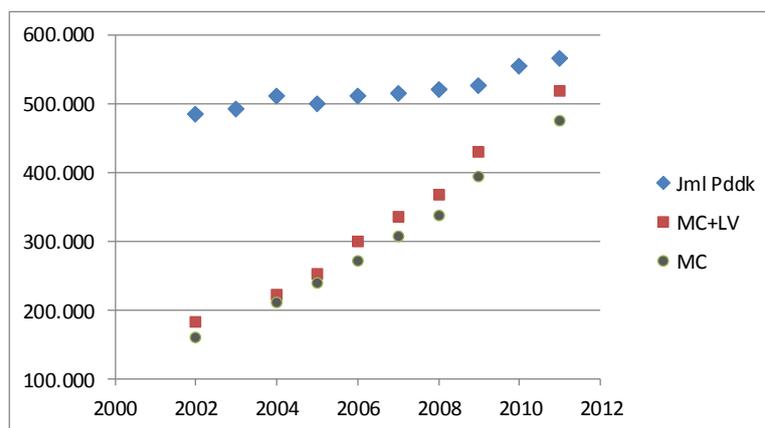
Nama Kota	Pertumbuhan Penduduk	Jenis Kendaraan (kend)		
		Spd Motor	Kend Ringan	Kend Berat
Pontianak	1,8 %	16,39 %	8,20 %	8,61 %

Dari data BPS, pada tahun 2012 tercatat jumlah penduduk 565.856 jiwa sedangkan jumlah sepeda motor dan kendaraan ringan berturut-turut adalah 475.085 dan 43.182 kendaraan atau total 518.267 kendaraan; atau 1 kendaraan pribadi per 1 jiwa penduduk.



Gambar 1. Peta Administrasi Kota Pontianak

Adapun perbandingan dari pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi dan pertumbuhan penduduk dapat dilihat pada Gambar 2 di bawah ini.



Gambar 2. Pertumbuhan Penduduk dan Spd Motor+Kend Ringan di Kota Pontianak

Data grafik diatas menunjukkan bahwa kebutuhan pergerakan hampir sepenuhnya disupport oleh kendaraan pribadi. Jumlah kendaraan pribadi secara teoritis harus kurang dari atau sama dengan jumlah penduduk dewasa, namun dapat pula dimengerti bahwa 1 orang memiliki 2 kendaraan (misal sepeda motor dan mobil).

DATA DAN ANALISA

Jika dibandingkan dengan kapasitas jalan, volume lalu lintas yang ada di Kota Pontianak terus meningkat dan semakin mendekati kondisi kritis. Berikut diberikan data tiga ruas jalan utama di Kota Pontianak.

Tabel 2 Data Volume Lalu Lintas Harian di Ruas Utama Kota Pontianak

Nama Jalan	Sepeda Motor		Kend Ringan		Kend Berat	
	Jumlah	(%)	Jumlah	(%)	Jumlah	(%)
Jl. S.Sy. Abdurahman	57.647	90,25	6.053	9,48	173	0,27
Jl. Imam Bonjol	32.056	77,07	7.945	19,10	1.595	3,83
Jl. Ahmad Yani*	34.796	68,69	14.923	29,46	936	1,85

*Data volume lalu lintas 1 arah

Tingginya pengguna sepeda motor sebenarnya potensial dalam mempromosikan angkutan umum dikarenakan tingkat kenyamanan kendaraan sepeda motor yang rendah terutama rentan terhadap pengaruh cuaca (panas, hujan) dan pengaruh terpapar emisi gas buang kendaraan.

Tabel 3. Data Kinerja Jaringan Jalan Pada Jam Puncak

Nama Jalan	Jenis Kendaraan (smp/jam)			Volume (smp/jam)	C (smp/jam)	Derajat Kejenuhan (DS)
	Spd Mtr	Kd Ringan	Kd Berat			
Jl S.Sy. Abdurahman	1.858,0	523	15,6	2396,6	2952,3	0,81
Jl. Imam Bonjol	1.386,4	836	232,7	2455,1	2952,3	0,83
Jl. Ahmad Yani	1.294,0	1.925	185,0	3404,0	3833,0	0,89

KARAKTERISTIK TERMINAL ANGKUTAN DARAT

Karakteristik terminal angkutan darat dapat dilihat pada Tabel 4 di bawah ini.

Tabel 4. Karakteristik Terminal Angkutan Darat di Kota Pontianak

No	Nama Terminal	Luas Terminal (m ²)	Jumlah Kend Yg Melayani
1.	Batu Layang	9.134	8*
2.	Siantan	1.777	176
3.	Nipah Kuning	855	111
4.	Pal V	745	4
5.	Pasar Seruni	400	14
6.	Pasar Kemuning	375	3
7.	Pasar Dahlia	691	70
8.	Parit Mayor	525	21
9.	Pasar Cempaka	1.200	221
10.	Harapan Jaya	2.025	77

*AKDP

Tabel 5. Daftar Trayek Oplet Di Kota Pontianak (Berdasarkan Keputusan Walikota Pontianak No. 235 Tahun 2002, Tentang Route Trayek Angkutan Umum Dalam Kota)

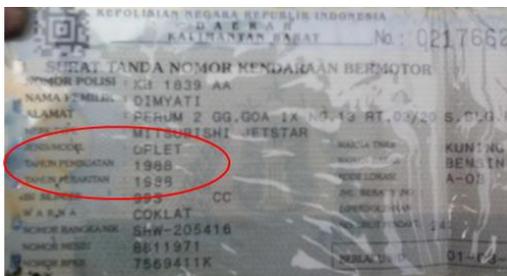
No.	Nama Terminal	Trayek	Kode Trayek
1.	Terminal Kp. Bali	Jl. Merdeka	01
		Jl. Gst. Hamzah	02
		Jl. Jend. A. Yani	03
		Jl. U. Bawadi	04
		Batu Layang	05
		Jl. Sutan Syahrir	06
2	Terminal Kapuas Indah	Term. Nipah Kuning	07
		Jl. KWH Hasyim	08
		Jl. Gajah Mada	09
		Jl. Merdeka	10
		S. Raya Dalam/ RSU Sudarso	11
		S. Raya Dalam /RSU Sudarso Via Jl. U. Suropati	12
		Batu Layang	13
3	Terminal Seroja/ Jl. Teuku Cik Ditiro	Nipah Kuning	14
		S. Raya Dalam/ Terminal RSU Sudarso	15
		Jl. Hasanudin	16
		Jl. 28 Oktober	17
4	Terminal Mahakam	Jl. Tanjung Raya/ Hilir	18
		Parit Mayor	19
		Tanjung Hulu	20
5	Terminal Flamboyan	Jl. Sutan Syahrir	21
		Term. Nipah Kuning	22
		Terminal Kemuning	23
		Parit H. Husin	24
		Terminal Pal V	25
6	Terminal Dahlia	Term. Nipah Kuning	26
		Term. Pasar Kemuning	27
		Term. RSU Sudarso	29
7	Terminal Kemuning	Term. Kemuning- Term RSU Sudarso	30
8	Terminal Batu Layang	Term. Batu Layang – Tjg Hulu/ Parit Mayor	31
		Term. Batu Layang-28 oktober	32
		Term. Batu Layang- Dlm Kota	33
		Term. Batu Layang- Nipah Kuning	34



Gambar 3. Kondisi Terminal Angkot



Gambar 4. Kondisi Angkot



Gambar 5. Umur Kendaraan Angkot (Oplet)



Gambar 6. Terminal Bayangan

Kondisi terminal juga belum optimal dalam memberi pelayanan bahkan kurang layak, termasuk terminal-terminal bayangan yang masih digunakan para sopir angkot untuk menunggu penumpang. Begitu juga dengan sarana angkutan yang telah tua, sebagian besar berumur 25 tahun seperti yang tertera pada Gambar 4 di atas.

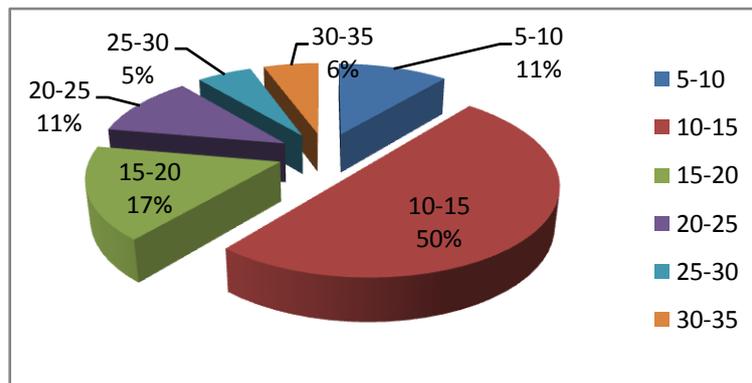
Berdasarkan survey terhadap kinerja angkutan umum oplet di Kota Pontianak, diperoleh data-data sebagaimana yang dapat dilihat di bawah ini.

Tabel 6. Waktu Tempuh, Kecepatan dan *Load Factor* Angkutan Umum

No.	Trayek	Panjang Segmen (km)	Waktu tempuh (menit)	Kecepatan Rata-rata (km/jam)	Load Factor Rata-Rata
1.	Terminal Kampung Bali – Jl Gusti Hamzah	9,2	47,82	11,50	0,327
2.	Terminal Kp Bali – Jl Ahmad Yani	15,85	49	19,41	0,365
3.	Terminal Kp Bali – Jl Urai Bawadi	14,3	40,8	21,03	0,260
4.	Terminal Kp Bali – Batu Layang (Siantan)	7,65	32,62	14,07	0,314
5.	Terminal Kp Bali – Jl St Syahrir	10,75	56	11,52	0,152
6.	Terminal Kapuas Indah – Term Nipah Kuning	14,4	63	13,71	0,237
7.	Terminal Kp Indah – Jl KW	7,4	27	16,44	0,420

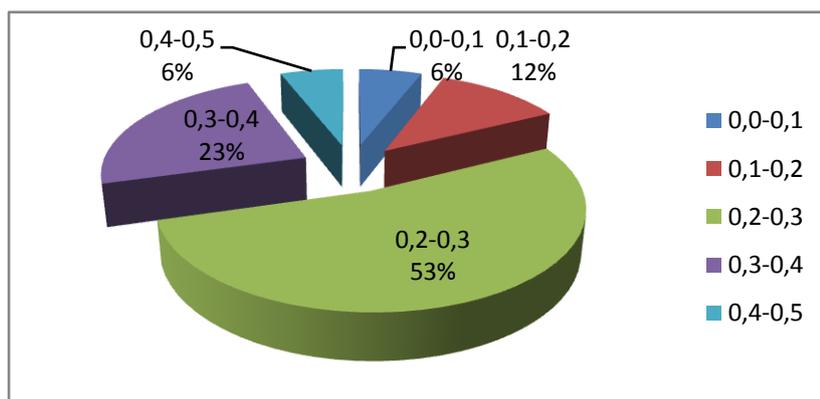
No.	Trayek	Panjang Segmen (km)	Waktu tempuh (menit)	Kecepatan Rata-rata (km/jam)	Load Factor Rata-Rata
Hasyim					
8.	Terminal Kapuas Indah – Jl Gajahmada	5,6	32	10,50	0,049
9.	Terminal Kp Indah – Sungai Raya Dalam	9,8	45	13,07	0,272
10.	Terminal Kp Indah – Batu Layang	10,9	80	8,175	0,273
11.	Terminal Seroja – Bt layang	14,4	64	13,50	0,210
12.	Terminal Seroja – S. Raya Dalam/ Sudarso	10	48	12,50	0,250
13.	Terminal Seroja – Jl. Hasanuddin	5,8	47	7,40	0,274
14.	Terminal Seroja – Jl 28 Oktober	2,45	5,3	27,74	0,212
15.	Terminal Mahakam – Parit Mayor	7,4	20	22,20	0,116
16.	Terminal Mahakam – Tanjung Hulu	12,3	53	13,92	0,249
17.	Terminal Dahlia – Term. Nipah Kuning	13,4	45,69	17,60	0,4225
18.	Terminal Kakap	28,55	52,52	32,62	0,302

Giannopoulos (1989) menyatakan bahwa ukuran ke-efektifan dari pelayanan angkutan umum bisa dibagi atas 4 hal yaitu ; (1) persentase populasi yang dilayani; (2) jumlah penumpang per area pelayanan; (3) penumpang per kendaraan atau indikator utilisasi pelayanan; dan (4) revenue per unit cost.



Gambar 7. Sebaran Frekuensi Rentang Kecepatan Rata-rata Angkutan Umum

Konsekuensi dari kecepatan yang rendah adalah tidak reliablenya pelayanan angkutan umum oplet ini sebagai angkutan ke sekolah atau kantor yang memerlukan angkutan yang terjadwal dan tepat waktu.



Gambar 8. Sebaran Nilai Load Factor

Sedangkan nilai Load Factor dengan jelas menunjukkan bahwa lebih dari separuh (53%) memiliki nilai 0,2-0,3 dan hanya 6% yang memiliki nilai load factor 0,4-0,5. Hal ini selain menunjukkan betapa rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum juga disebabkan rendahnya tingkat pelayanan dari angkutan umum itu sendiri dan tingginya kemudahan untuk memiliki kendaraan bermotor. Rendahnya nilai load factor juga menunjukkan betapa tidak menguntungkannya bisnis angkutan umum oplet ini dan memerlukan strategi dan masukan dari pemerintah daerah agar pengusaha, sopir angkutan umum oplet dapat memperoleh solusi untuk meningkatkan taraf kehidupannya dan masyarakat mendapatkan pelayanan angkutan umum yang lebih baik, berbasis moda bis dengan memenuhi standar pelayanan minimal.

STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM)

Indikator SPM Yang Harus Di Miliki Pelayanan Angkutan Umum

Indikator SPM untuk angkutan umum perkotaan adalah tolok ukur prestasi kuantitatif dan kualitatif yang digunakan untuk menggambarkan besaran sasaran yang hendak dipenuhi dalam pencapaian suatu SPM tertentu, berupa masukan, proses, hasil dan/atau manfaat pelayanan. Undang-undang 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memuat hal-hal berkaitan dengan SPM, antara lain tentang:

1. kewajiban bagi perusahaan untuk memenuhi SPM (pasal 141 ayat 1),
2. penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek wajib memenuhi SPM (pasal 177)
3. tarif penumpang ditetapkan berdasarkan, salah satunya, pemenuhan atas SPM (pasal 183 ayat 1),
4. jasa angkutan umum harus memenuhi SPM (pasal 198 ayat 1),
5. implementasi SPM perlu dipantau dan dikendalikan (Pasal 198 ayat 2),
6. penyelenggara terminal wajib memenuhi SPM (Pasal 41 ayat 1).

Standar Pelayanan Minimum yang wajib dipenuhi oleh pihak yang menyelenggarakan angkutan umum adalah : (i) keamanan, (ii) keselamatan, (iii) kenyamanan, (iv) keterjangkauan, (v) kesetaraan, (vi) keteraturan.

Standar pelayanan minimal untuk **keamanan** adalah standar minimal untuk menjamin terbebasnya setiap orang dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam menggunakan angkutan umum. Standar pelayanan minimal untuk **keselamatan** adalah standar minimal untuk menjamin terhindarnya setiap orang yang menggunakan angkutan umum dari risiko kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia, dan faktor

kendaraan. Standar pelayanan minimal untuk **kenyamanan** adalah standar minimal untuk menjamin dimana pengguna angkutan umum merasakan kondisi yang tidak berdesakan, kebersihan, keindahan dan suhu udara yang optimal.

Standar pelayanan untuk **keterjangkauan** adalah standar minimal untuk memenuhi kebutuhan terhindarnya pengguna dari kesulitan mendapatkan akses angkutan umum. Standar pelayanan untuk **kesetaraan** adalah standar minimal untuk menjamin tersedianya sarana fasilitas bagi penyandang cacat, wanita hamil, orang lanjut usia, anak-anak, wanita dan orang sakit. Standar pelayanan untuk **keteraturan** adalah standar minimal untuk menjamin ketepatan waktu pemberangkatan dan kedatangan serta tersedianya fasilitas informasi perjalanan yang terbaru untuk penumpang angkutan umum.

Standar Pelayanan Secara Kuantitatif

Besaran kuantitatif terdiri atas: jarak berjalan kaki, headway, kecepatan, waktu operasi dan pergantian kendaraan.

Tabel 7. Besaran Kuantitatif

No.	Besaran Kuantitatif	Keterangan
1.	Jarak Berjalan Kaki	Dibedakan berdasarkan tata guna lahan dan lokasi. Untuk pusat kegiatan yang sangat padat dengan tata guna lahan pasar dan pertokoan yang terletak di CBD, Kota, sekitar 200-300 m, untuk lahan campuran jarang yang dikarakteristikan dengan perumahan, ladang, sawah, tanah kosong yang terletak di pinggiran, maka jarak tempat henti sekitar 500-1000 m
2.	Waktu Antara (Headway)	ditentukan berdasarkan ukuran kota. Semakin besar ukuran kota, semakin cepat waktu antaranya.
3.	Kecepatan Perjalanan dan Waktu Tempuh Perjalanan	ditentukan sama untuk semua ukuran kota, yaitu ≥ 20 km/jam.
4.	Pergantian Kendaraan (Antar Rute)	Diusahakan tidak ada pergantian kendaraan bagi penumpang. Jumlah pergantian kendaraan sebaiknya rata-rata 0-1, dan maksimum 2 kali untuk sekali perjalanan (maksimal 25% penumpang berganti kendaraan sebanyak 2 kali).
5.	Kecepatan perjalanan Rentang Waktu Pelayanan	Semakin besar ukuran kota, semakin lama waktu pelayanan
6.	Kapasitas Kendaraan	ditentukan berdasarkan ukuran kota. Semakin besar ukuran kota, semakin besar kapasitas kendaraan yang dibutuhkan.

Standar Pelayanan Secara Kualitatif

Hal-hal yang tercakup dalam mengukur pelayanan secara kualitatif meliputi tempat henti, tiket, tarif dan subsidi, informasi dan fasilitas bagi penyandang cacat.

Ukuran Ketersediaan Fasilitas Publik

Ketersediaan fasilitas publik diukur dari 2 jenis pelayanan, dapat dilihat pada Tabel 8 di bawah ini.

Tabel 8. Ketersediaan Fasilitas Publik

No.	Ukuran Ketersediaan Fasilitas Publik	
1.	Cakupan geografis	Cakupan geografis adalah persentase populasi yang dapat dijangkau oleh pelayanan rute-rute bus dengan berjalan kaki, maksimum sepanjang 500 meter.

No.	Ukuran Ketersediaan Fasilitas Publik	
2.	Akses menuju tempat kerja	Akses menuju tempat kerja adalah persentase yang dapat dijangkau dengan menggunakan angkutan umum, maksimal dengan waktu perjalanan komuter selama 60 menit
3.	Indeks keterjangkauan	Indeks keterjangkauan adalah persentase pengeluaran untuk biaya transportasi menggunakan angkutan umum terhadap pendapatan bulanan, yang diambil dari 20% penduduk termiskin di perkotaan

Koridor pelayanan, mencakup Jarak antar halte (direkomendasikan 500 meter, sedangkan untuk koridor pengumpulan (*feeder*) adalah 300 meter); Waktu operasi yaitu jumlah jam pelayanan angkutan umum dalam satu hari berdasarkan hari kerja (untuk perjalanan ke tempat kerja, melayani seluruh waktu puncak perjalanan) dan hari libur (perjalanan untuk berbelanja); Waktu Antara (*headway*) dimana direkomendasikan untuk trayek utama selama 8 menit, dan trayek pengumpulan selama 15 menit.

KESIMPULAN

Berdasarkan data kinerja angkutan umum jenis oplet di Kota Pontianak yang ditunjukkan dengan parameter (i) kecepatan; (ii) load factor; (iii) umur kendaraan; (iv) prasarana terminal yang sangat minim dari aspek pelayanan terhadap kenyamanan penumpang, artinya belum terdapat 'good will' dari pemerintah pusat dan daerah ditambah lagi dengan kemudahan dari perusahaan-perusahaan pembiayaan (kredit kendaraan) menyebabkan jaringan jalan begitu cepat menjadi jenuh. Untuk itu perlu secepatnya dilaksanakan program transportasi publik yang memenuhi standar pelayanan minimal (SPM). Perencanaan transportasi dalam jangka panjang dapat lebih ditujukan untuk membangun dan lebih mengoptimalkan fasilitas transportasi perkotaan termasuk *bus priority* dan *pedestrian scheme* (Black, 1981).

REFERENCES

- Black, J. 1981. *Urban Transport Planning*. London: Croom Helm Ltd.
- BPS Kota Pontianak. Kota Pontianak Dalam Angka 2013. Pontianak
- Giannopoulos, G.A. 1989. *Bus Planning and Operation in Urban Areas*. Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Keputusan Walikota Pontianak No. 235 Tahun 2002, Tentang Route Trayek Angkutan Umum Dalam Kota
- Peraturan Menteri Keuangan No. 43/PMK.010/2012 tentang Uang Muka Pembiayaan Konsumen untuk Kendaraan Bermotor pada Perusahaan Pembiayaan
- Saputra, D. C., 2014. *Rencana Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Atas Dibangunnya Rumah Sakit Mitra Medika Jalan Sultan Syarif Abdurahman*. Skripsi. Universitas Tanjungpura, Pontianak.
- Susantono, B. 2013. *Transportasi dan Investasi: Penerbit Buku Kompas*.
- Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.