

PERENCANAAN ANGKUTAN JALAN PERINTIS DI KABUPATEN MUSI BANYUASIN

PIONEERED OF ROAD PUBLIC TRANSPORT PLANNING IN MUSI BANYUASIN DISTRICT

Kari Indah Cahaya Permatasari^{1*}, Handa Lesmana², dan Aan Sunandar³

¹Taruni Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat Politeknik Transportasi Darat Indonesia
Jalan Raya Setu No.89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

*E-mail: ikaricp13@gmail.com

² Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia- STTD
Jalan Medan Merdeka Barat No.8 Jakarta Pusat, Jakarta, Indonesia

³ Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia- STTD
Jalan Raya Setu No.89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

Diterima: 2021, Direvisi: 04 Agustus 2021, Disetujui: 06 Agustus 2021, Diterbitkan online: 10 Agustus 2021

Abstract

Increasing economic expansion requires connecting all regions, which requires more than just building roads and bridges, it also need the supply of transportation, one of which is pioneering road transportation as a gateway to less developed areas. Lalan is a newly developed land area. According to field observations, this area has a big area with a tiny population, and the agricultural lifestyle makes development difficult. Furthermore, one of the factors is the distance to the city to satisfy basic necessities, while sea transportation is only available in the morning. As a result, pioneering transportation design takes into account land use, community mobility, and public transit demand from marine traffic. Demand analysis with three scenarios, route determination analysis, fleet type determination analysis, operational performance analysis for each scenario, scheduling, tariff determination analysis, subsidy calculation analysis for each scenario, and plan year subsidy analysis are all part of the analysis processing in this planning. The path is 78.88 kilometers long, according to the research' findings. In terms of time and cost, this groundbreaking road transportation strategy is more effective and efficient than the existing maritime route in Lalan. So that those who want to go outside of the Lalan region may do so more easily.

Keywords: *Pioneer Road Transportation, Route, Subsidy, Musi Banyuasin District.*

Abstrak

Peningkatan pertumbuhan ekonomi dilakukan dengan menciptakan keterhubungan semua daerah, selain membangun jalan dan jembatan juga perlu didukung dengan penyediaan angkutan, salah satunya angkutan jalan perintis sebagai pembuka aksesibilitas daerah kurang berkembang. Lalan merupakan daerah yang baru memiliki akses darat. Berdasarkan pengamatan lapangan, daerah ini memiliki wilayah yang sangat luas dengan penduduk yang sedikit serta kehidupan agraris membuat daerah ini sulit berkembang. Selain itu, jauhnya jangkauan ke kota untuk memenuhi kebutuhan kehidupan juga menjadi salah satu penyebab, sedangkan akses angkutan jalur laut hanya beroperasi pagi hari. Oleh karena itu, dilakukanlah perencanaan angkutan perintis dengan mempertimbangkan tata guna lahan, pergerakan masyarakat, dan permintaan angkutan umum dari angkutan jalur laut. Pengolahan analisis dalam perencanaan ini yaitu analisis permintaan dengan tiga skenario, analisis penentuan rute, analisis penentuan jenis armada, analisis kinerja operasional tiap skenario, penjadwalan, analisis penentuan tarif, analisis perhitungan subsidi tiap skenario, dan analisis subsidi tahun rencana. Berdasarkan hasil analisis, didapatkan panjang trayek sepanjang 78,88 km. Rencana angkutan jalan perintis ini lebih efektif dan efisien dibandingkan dengan angkutan jalur laut yang ada di Lalan dari segi waktu maupun biaya. Sehingga dapat memudahkan masyarakat yang akan melakukan perjalanan keluar dari wilayah Lalan.

Kata kunci: Angkutan Jalan Perintis, Trayek, Subsidi, Kabupaten Musi Banyuasin.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu aspek yang menjadi kebutuhan dalam memindahkan orang

atau barang, yang berfungsi sebagai penggerak dari suatu tempat ke tempat lainnya. Disamping hal tersebut, transportasi juga berfungsi sebagai pendorong dan penunjang pembangunan pada suatu wilayah baik di sektor ekonomi, sosial, maupun budaya. Dalam kegiatan memindahkan orang atau barang tersebut bukan masalah bagi masyarakat yang berada di kota karena terdapat berbagai macam pilihan angkutan. Namun, bagi masyarakat dari daerah yang wilayahnya terpencil, terisolasi, tertinggal atau berada di wilayah perbatasan, transportasi menjadi masalah karena infrastruktur sarana dan prasarananya kurang memadai dan tingginya biaya transportasi yang dirasakan. Permasalahan tersebut sedang terjadi di salah satu daerah Kabupaten Musi Banyuasin dimana masih minimnya akses jalan maupun akses angkutan umum yang menyebabkan daerah tersebut kurang berkembang dibandingkan dengan daerah lainnya.

Kecamatan Lalan merupakan pemekaran dari Kecamatan Bayung Lencir yang berada di sebelah timurnya. Berdasarkan pengamatan dan survei di lapangan, daerah ini memiliki wilayah yang sangat luas dengan penduduk yang sedikit serta kehidupan agraris membuat daerah ini sulit untuk dapat berkembang. Selain itu, jauhnya jangkauan ke kota (4 jam perjalanan ke Palembang melalui jalur laut) untuk memenuhi kebutuhan kehidupan sehari-hari juga menjadi salah satu penyebab, sedangkan akses sarana transportasi angkutan umum melalui jalur laut yang beroperasi hanya pada pagi hari. Selama ini masyarakat di Kecamatan Lalan melakukan interaksi ekonomi dengan Palembang dikarenakan akses ke daerah lain di kabupaten sendiri belum memadai. Sehingga apabila masyarakat akan melakukan perjalanan menuju daerah ibu kota ataupun daerah tujuan lainnya dari Kabupaten Musi Banyuasin masyarakat harus melewati jalur laut terlebih dahulu menuju Kota Palembang setelah itu, dari Kota Palembang baru dapat mengakses angkutan umum menuju daerah ibu kota atau daerah tujuan lainnya di Kabupaten Musi Banyuasin. Hal ini sudah dialami masyarakat daerah Kecamatan Lalan bertahun-tahun.

Terkait dengan pemenuhan dalam penyediaan jasa angkutan umum kepada masyarakat sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun (2009) tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan pada Pasal 138 Ayat 1 sampai Ayat 3 dan Pasal 139 Ayat 1 sampai Ayat 4 yang mengamanatkan pemerintah berkewajiban untuk menjamin tersedianya angkutan umum. Untuk trayek yang akan dihubungkan dengan Kecamatan Lalan ini yaitu Kecamatan Sungai Lilin tepatnya pada kawasan pasar yang merupakan pusat kegiatan lokal Kabupaten Musi Banyuasin yang dilalui jaringan jalan regional lintas Sumatera bagian Timur (menghubungkan Palembang-Jambi). Sebagai salah satu daerah yang dilalui jaringan jalan regional, Kecamatan Sungai Lilin ini mempunyai posisi yang sangat strategis sebagai konektivitas dari Kecamatan Lalan. Berdasarkan Rencana Terpadu dan Program Investasi Infrastruktur Jangka Menengah Kabupaten Musi Banyuasin 2016 – 2020 Tahun (2016) yaitu membangun sistem jaringan prasarana dan sarana transportasi dengan tetap memperhatikan daya dukung wilayah tersebut.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik masyarakat Kecamatan Lalan terhadap perencanaan angkutan jalan perintis dari Kecamatan Lalan menuju Pusat Kegiatan Lokal Kecamatan Sungai Lilin?
2. Bagaimana kondisi eksisting akses rute rencana angkutan jalan perintis saat ini dari Kecamatan Lalan menuju Kecamatan Sungai Lilin?
3. Bagaimana aksesibilitas pelayanan angkutan umum di Kecamatan Lalan?
4. Bagaimana rencana sistem operasional angkutan jalan perintis dan berapakah besarnya biaya operasional kendaraan (BOK), tarif serta subsidi yang dikeluarkan pemerintah untuk pengoperasian angkutan jalan perintis dari Kecamatan Lalan menuju Kecamatan Sungai Lilin?

Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis karakteristik masyarakat Kecamatan Lalan terkait dengan kebutuhan angkutan jalan perintis dan kemudahan pelayanan angkutan orang yang menjadi kebutuhan pokok masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.
2. Untuk menunjukkan kondisi eksisting akses rute rencana angkutan jalan perintis saat ini dari Kecamatan Lalan menuju Kecamatan Sungai Lilin sebagai penunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas dalam mendorong dan menggerakkan pembangunan nasional khususnya di daerah terisolasi yang belum berkembang di Kabupaten Musi Banyuasin.
3. Untuk meningkatkan aksesibilitas pelayanan angkutan umum di Kecamatan Lalan dan dapat diintegrasikan dengan angkutan umum di Kabupaten Musi Banyuasin.
4. Untuk merencanakan pola operasional, menghitung biaya operasional kendaraan, mengusulkan tarif yang akan diberlakukan dan subsidi yang harus dikeluarkan pemerintah dalam pengoperasian angkutan jalan perintis untuk menjangkau daerah yang terisolasi dalam wilayah daratan dari Kecamatan Lalan Menuju Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin.

Tinjauan Pustaka

Landasan teoritis

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 73 Tahun (2019) tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis, Angkutan Jalan Perintis adalah angkutan orang dengan menggunakan kendaraan bermotor umum yang menghubungkan wilayah tertentu yang tidak tersedia atau belum cukup tersedia moda transportasi darat. Sedangkan menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.2412/AJ.206/DRJD/2008 tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum di Jalan, angkutan jalan perintis bersubsidi merupakan angkutan penumpang di daerah terisolir, belum berkembang dan/atau wilayah perbatasan.

Angkutan Perintis merupakan penyelesaian dari masalah transportasi di wilayah terpencil yang pendekatannya bukan sebuah proyek (Alimoeso, 2011). Pelayanan angkutan perintis ini mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap mobilitas dari masyarakat pada suatu wilayah. Dengan tersedianya transportasi jalan tersebut akan dapat menunjang aktivitas dari masyarakat dimana secara tidak langsung dapat mempengaruhi tingkat pertumbuhan ekonomi baik regional maupun skala nasional. Penyelenggaraan pelayanan angkutan jalan perintis ini dapat diwujudkan dalam sistem transportasi yang berkelanjutan sehingga pada pelaksanaannya harus diawasi agar dapat terlaksana dan terintegrasi dengan angkutan lainnya.

Angkutan perintis merupakan akses baru yang tidak dapat diprediksi dari bangkitan maupun tarikan apabila dipandang menurut urgensinya karena memiliki fungsi untuk menstimulus mobilitas pada suatu wilayah terisolir yang memiliki potensi untuk dikembangkan (Hermawan & Tri Cahyo A, 2008). Angkutan perintis menurut Ahmad Faizin merupakan angkutan yang operasionalnya memiliki subsidi untuk melayani daerah terisolir dan belum berkembang.

Landasan normatif

1. Pasal 185 ayat 1 Undang-undang nomor 22 tahun 2009 menyebutkan bahwa angkutan umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi dari Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah. Dalam penjelasan disebutkan bahwa trayek tertentu yang dimaksudkan adalah trayek angkutan penumpang umum yang secara

finansial belum menguntungkan termasuk angkutan perintis. Dan pasal ini telah diperbarui melalui Undang-undang nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja yang menjelaskan bahwa Pemerintah Pusat maupun daerah dapat memberikan subsidi angkutan pada trayek atau lintas tertentu.

2. Pasal 49 Pemerintah Republik Indonesia No.30 Tahun (2021) tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan maksud dari trayek tertentu itu ialah ditentukan berdasarkan faktor finansial dan faktor keterhubungan.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 73 Tahun (2019) tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis.
4. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK.2412/AJ.206/DRJD/(2008) tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum di Jalan.

Parameter Kinerja Operasional

1. Kapasitas Penumpang (*Load Factor*)
2. Kecepatan Rencana Kendaraan
3. Waktu Perjalanan
4. Waktu Tunggu
5. Waktu Sirkulasi
6. Waktu Pelayanan
7. *Frekuensi* Kendaraan
8. *Headway*
9. Jumlah Rit
10. Kebutuhan Armada

METODE PENELITIAN

Pelaksanaan penelitian ini dilakukan di Kabupaten Musi Banyuasin, berdasarkan tahapan bagan alir penelitian yang dilakukan yaitu tahap persiapan, mengidentifikasi masalah, membuat rumusan masalah, tahapan pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan data, analisis karakteristik pelaku perjalanan, melakukan proses analisis permintaan dengan 3 (tiga) skenario, menentukan rute yang akan dilalui, menentukan kendaraan yang akan digunakan, menganalisis rencana kinerja operasional tiap skenario, merencanakan penjadwalan tiap skenario, menentukan tarif dengan 3 (tiga) pendekatan, analisis subsidi tahun dasar hingga tahun rencana, serta kesimpulan dan saran. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif, dimana analisis yang dilakukan pada penelitian kuantitatif ini melakukan proses perhitungan pada sebagian besar analisis data yang ada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Karakteristik Pelaku Perjalanan

Data yang dianalisis merupakan hasil survei wawancara terhadap penumpang yang naik dan turun dari satu-satunya simpul transportasi dan akses di Kecamatan Lalan yang menghubungkan ke daerah lain yaitu Dermaga Lalan.

Dari hasil survei wawancara dan analisis yang telah dilakukan, didapatkan bahwa pola pergerakan penumpang dari dan menuju Dermaga Lalan dengan jumlah terbanyak yaitu asal dan tujuan perjalanan dari dan ke zona 22 (Kabupaten Banyuasin dan Kota Palembang). Untuk

jumlah terbanyak selanjutnya yaitu asal dan tujuan perjalanan dari dan menuju zona 17 (Kelurahan Pinang Banjar dan Kelurahan Sungai Lilin). Kelurahan Sungai Lilin ini menjadi tarikan dan bangkitan tertinggi untuk daerah Kabupaten Musi Banyuasin sendiri yang menggunakan *speedboat* melalui Dermaga Lalan.

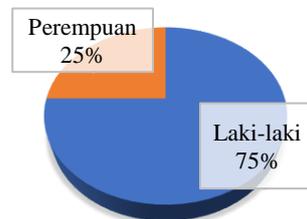
Persentase jumlah penumpang berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh laki-laki sebesar 75% sedangkan perempuan sebesar 25% (**Gambar 1**) dengan usia produktif antara 5- 59 tahun dimana didominasi oleh rentang usia 30-34 tahun (**Gambar 2**).

Maksud perjalanan dari pelaku didominasi bekerja sebesar 46%, pulang sebesar 18%, lain-lain sebesar 16%, belajar sebesar 10%, dan belanja sebesar 10% (**Gambar 3**).

Pekerjaan pelaku perjalanan di Lalan yang paling banyak adalah karyawan swasta dan wiraswasta sebesar 29% dan 27%. Profesi karyawan swasta yang dilakukan masyarakat Lalan yaitu sebagai karyawan di perusahaan-perusahaan sawit, karet, batu bara, dan lain-lain sedangkan profesi wiraswasta antara lain berdagang, dan mengolah hasil perkebunan (**Gambar 4**).

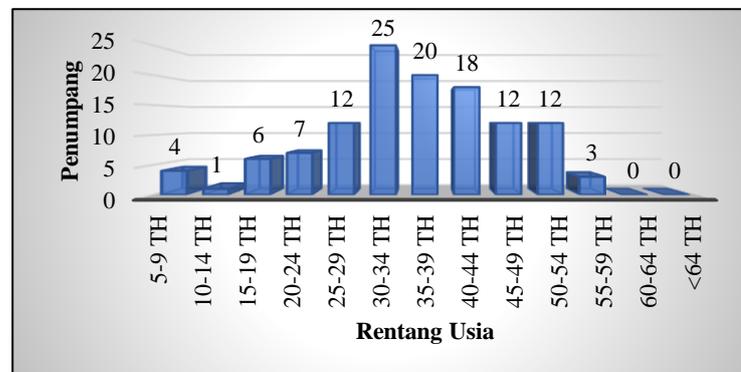
Pendapatan per bulan pelaku perjalanan di Lalan yang paling dominan antara Rp5.000.000 sampai dengan Rp6.999.999 sebanyak 31% dan yang berpenghasilan di bawah Rp1.000.000 sebanyak 18% (**Gambar 5**).

Dilihat dari biaya transportasi yang dikeluarkan masyarakat untuk sekali perjalanan, biaya transportasi yang dikeluarkan terbilang mahal terutama bagi mereka yang melakukan perjalanan ke kecamatan lain di Kabupaten Musi Banyuasin dengan biaya tertinggi lebih dari Rp500.000 (**Gambar 6**), hal ini cukup memberatkan bagi masyarakat yang berpenghasilan rendah. Oleh sebab itu, masyarakat Lalan jarang melakukan perjalanan apabila tidak penting sekali, walaupun keinginan untuk melakukan perjalanan cukup tinggi apalagi terkait dengan memenuhi kebutuhan sandang dan pangan.



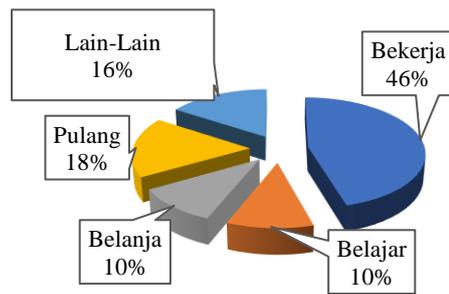
Gambar 1 Persentase Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin

Sumber (Hasil Analisis, 2021: 68)



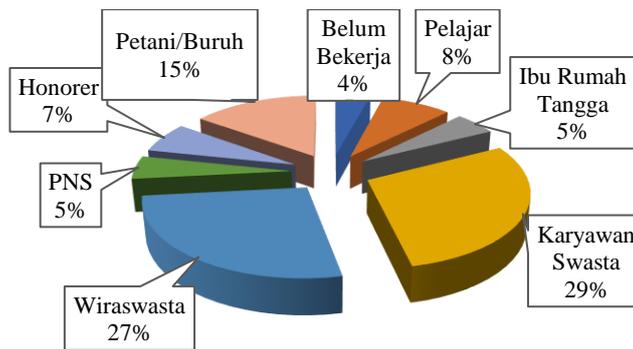
Gambar 2 Diagram Usia Pelaku Perjalanan melalui Dermaga Lalan

Sumber (Hasil Analisis, 2021: 69)



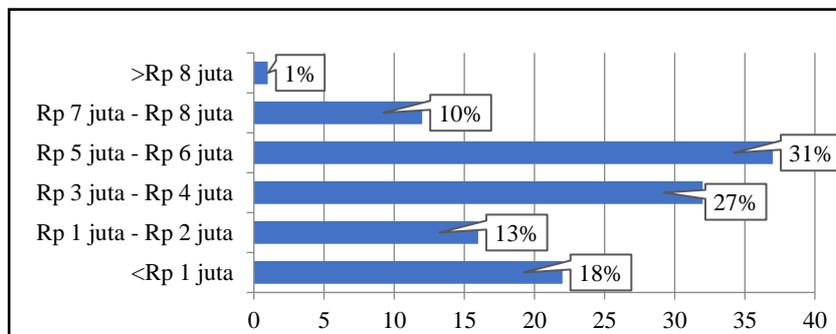
Gambar 3 Persentase Maksud Perjalanan Penumpang

Sumber (Hasil Analisis, 2021: 71)



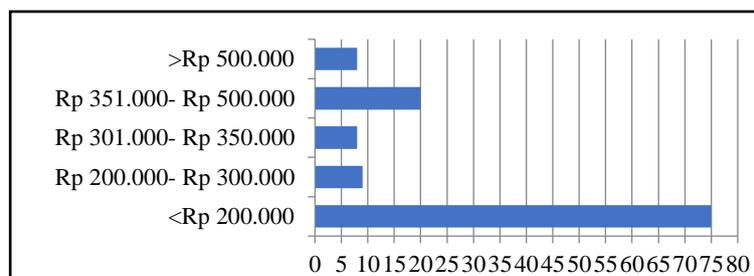
Gambar 4 Persentase Jenis Pekerjaan Penumpang

Sumber (Hasil Analisis, 2021: 72)



Gambar 5 Pendapatan Pelaku Perjalanan

Sumber (Hasil Analisis, 2021: 74)



Gambar 6 Biaya Transportasi yang Pelaku Perjalanan

Sumber (Hasil Analisis, 2021: 75)

Analisis Permintaan

Permintaan optimis

Asumsi analisis permintaan pada skenario optimis ini didapatkan dari pola pergerakan yang dilakukan penumpang melalui Dermaga Lalan Kabupaten Musi Banyuasin dalam melakukan perjalanan keluar dari kecamatan. Sehingga, didapatkan jumlah permintaan pada perhitungan ini sebanyak 142 orang/hari.

Permintaan moderat

Asumsi analisis permintaan pada skenario moderat ini didapatkan dari matriks asal tujuan permintaan pesimis yang didapat dari hasil perkalian matrik populasi penumpang di Dermaga Lalan dengan persentase yang setuju berpindah ke angkutan jalan perintis sesuai dengan asal tujuannya ditambah dengan 50% dari permintaan berdasarkan data masyarakat pengguna angkutan sungai yang tidak berminat pindah. Sehingga, didapatkan jumlah permintaan pada perhitungan ini sebanyak 95 orang/hari.

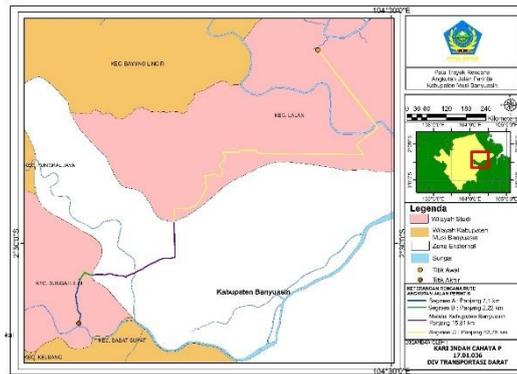
Permintaan pesimis

Asumsi analisis permintaan pesimis (*pessimistic demand*) didapatkan dari survei wawancara (*stated preference*) yang dilakukan kepada penumpang yang melalui Dermaga Lalan Kabupaten Musi Banyuasin dalam melakukan perjalanan keluar dari kecamatan. Perhitungan analisis permintaan ini digunakan untuk dapat memperkirakan jumlah armada yang dibutuhkan pada skenario ketiga apabila angkutan umum berbasis jalan ini beroperasi, sehingga penyediaan angkutan jalan perintis untuk melayani penumpang sesuai dengan kebutuhan/permintaan pada skenario ini. Untuk permintaan pesimis yang berasal dari penumpang dapat diketahui dari survei wawancara dimana rata-rata penumpang memberikan pernyataan setuju untuk berpindah ke angkutan jalan perintis sesuai tujuannya masing-masing. Sehingga, didapatkan jumlah permintaan pada perhitungan ini sebanyak 49 orang/hari.

Analisis Penentuan Rute

Dalam penentuan design rute rencana pengoperasian angkutan jalan perintis ini adalah dengan mempertimbangkan titik asal dan titik tujuan perjalanan penumpang berdasarkan permintaan pada setiap zona berdasarkan rute/jalan yang tersedia.

Pada rencana angkutan jalan perintis Lalan – Sungai Lilin, titik awal pemberangkatan berada di pusat pelayanan kawasan Kecamatan Lalan yaitu Pasar Bandar Agung dan titik akhir berada di Terminal Bayangan Sungai Lilin di dekat Pasar Sungai Lilin, alasan pemilihan titik awal berada di dekat Pasar Bandar Agung dikarenakan ini merupakan pusat pelayanan kawasan Kecamatan Lalan serta akses jalan yang dapat ditempuh oleh kendaraan roda 4 (empat) hanya sampai di kawasan ini, selebihnya akses jalan belum memadai. Berikut ini merupakan peta rute rencana angkutan jalan perintis:



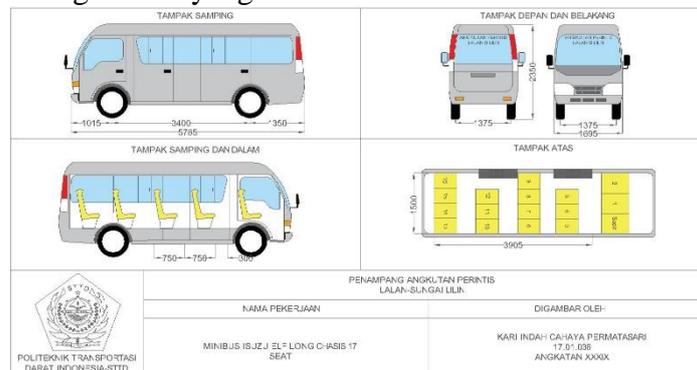
Gambar 7 Peta Rute Rencana Angkutan Jalan Perintis Lalan- Sungai Lilin

Sumber (Hasil Analisis, 2021: 91)

Pada rute ini pergerakan rencana angkutan jalan perintis Lalan-Sungai Lilin hanya memiliki 1 (satu) rute saja, dimana rute berangkat sama dengan rute pulang, dikarenakan kondisi dari akses jalan darat hanya ada satu-satunya. Rencana trayek tersebut memiliki rute sepanjang 78,88 km untuk sekali perjalanan berangkat atau pulang saja.

Analisis Menentukan Jenis Kendaraan

Penentuan jenis kendaraan pada analisis selain disesuaikan dengan dimensi jalan di Kawasan Lalan dan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuwasin juga memperhatikan kenyamanan dari penumpang saat melakukan perjalanan dengan trayek panjang yang akan dilalui ditambah dengan barang bawaan dari penumpang tersebut. Berikut ini merupakan model angkutan jalan perintis Lalan- Sungai Lilin yang diusulkan:



Gambar 8 Visualisasi Penampang Minibus Angkutan Jalan Perintis Lalan-Sungai Lilin

Sumber (Hasil Analisis, 2021: 91)

Analisis Karakteristik Sistem Operasional

Tabel 1 Rekapitulasi Rencana Kinerja Operasional Skenario Optimis

Rencana Operasi	
Kapasitas (penumpang)	16
Panjang Rute (km)	78,88
Kecepatan Operasi (km/jam)	40
Travel Time (menit)	119
RTT (menit)	273
Headway (menit)	53
Frekuensi (kendaraan/hari)	11
Jumlah Armada (unit)	6
Load Factor (%)	40

Sumber (Hasil Analisis, 2021)

Tabel 2 Rekapitulasi Rencana Kinerja Operasional Skenario Moderat

Rencana Operasi	
Kapasitas (penumpang)	16
Panjang Rute (km)	78,88
Kecepatan Operasi (km/jam)	40
Travel Time (menit)	119
RTT (menit)	273
Headway (menit)	72
Frekuensi (kendaraan/hari)	8
Jumlah Armada (unit)	4
Load Factor (%)	38

Sumber (Hasil Analisis, 2021)

Tabel 3 Rekapitulasi Rencana Kinerja Operasional Skenario Pesimis

Rencana Operasi	
Kapasitas (penumpang)	16
Panjang Rute (km)	78,88
Kecepatan Operasi (km/jam)	40
Travel Time (menit)	119
RTT (menit)	273
Headway (menit)	144
Frekuensi (kendaraan/hari)	4
Jumlah Armada (unit)	2
Load Factor (%)	38

Sumber (Hasil Analisis, 2021)

Analisis Tarif

Berdasarkan perhitungan dan 3 (tiga) pendekatan yang telah dilakukan, berikut ini merupakan perbandingan perhitungan tarif yang direncanakan:

Tabel 4 Rekapitulasi Penentuan Tarif Berdasarkan 3 (Tiga) Pendekatan

Optimis	Perhitungan		Pendekatan Tarif Kelas Ekonomi AKDP	Pendekatan ATP & WTP
	Moderat	Pesimis		
Rp61.088	Rp66.369	Rp70.146	Rp40.000	Rp42.533

Sumber (Hasil Analisis, 2021: 123)

Sehingga, tarif yang diusulkan dalam perencanaan angkutan jalan perintis Lalan- Sungai Lilin sebesar Rp 40.000 per penumpang untuk 1 (satu) kali perjalanan.

Analisis Perhitungan Subsidi

Berdasarkan penentuan tarif yang sudah diusulkan, subsidi tahun rencana juga diperhitungkan berdasarkan peramalan calon jumlah penumpang angkutan jalan perintis pada setiap skenario yang memperhatikan faktor pertumbuhan dengan memproyeksikan jumlah penumpang di Dermaga Lalan dalam 3 (tiga) tahun terakhir yaitu 2017-2019 yaitu dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 4,66% setiap tahunnya. Perhitungan ini juga dapat memperkirakan tahun ke-berapa angkutan jalan perintis ini dihentikan subsidi berdasarkan *load factor* dan hasil perhitungan subsidi. Berikut ini merupakan rekapitulasi perhitungan subsidi tahun rencana pada masing-masing skenario dan jumlah permintaannya:

Tabel 5 rekapitulasi perhitungan subsidi tahun rencana pada masing-masing skenario dan jumlah permintaannya

Tahun	Subsidi			Load Factor		
	Optimis	Moderat	Pesimis	Optimis	Moderat	Pesimis
0	Rp1.125.201.216	Rp954.597.563	Rp545.202.449	40%	38%	38%
1	Rp1.016.900.427	Rp890.046.304	Rp512.847.657	42%	39%	39%
2	Rp903.828.269	Rp822.485.807	Rp478.984.556	44%	41%	41%
3	Rp813.124.366	Rp770.840.732	Rp443.542.833	46%	43%	43%
4	Rp704.057.550	Rp677.769.429	Rp406.448.895	48%	45%	45%
5	Rp589.906.280	Rp611.126.406	Rp367.625.720	51%	47%	47%
6	Rp470.433.531	Rp519.245.838	Rp317.570.185	53%	49%	50%
7	Rp340.032.166	Rp434.399.446	Rp284.465.448	55%	52%	52%
8	Rp208.910.840	Rp345.597.703	Rp239.955.675	58%	54%	54%
9	Rp71.676.929	Rp252.656.221	Rp193.370.955	61%	57%	57%
10	-Rp71.954.522	Rp176.330.756	Rp144.614.559	64%	59%	59%
11		Rp53.573.096	Rp93.585.248		62%	62%
12		-Rp52.981.927	Rp40.177.063		65%	65%
13			-Rp15.720.892			68%

Sumber (Hasil Analisis, 2021: 123)

KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian Perencanaan Angkutan Jalan Perintis di Kabupaten Musi Banyuasin adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan analisis karakteristik yang dilakukan, didapatkan bahwa pelaku perjalanan didominasi oleh laki-laki dengan rentang usia yang produktif, sedangkan maksud

perjalanan didominasi bekerja serta berdasarkan hasil pemodelan pada studi, memperlihatkan bahwa potensi penumpang angkutan jalan perintis di Kabupaten Musi Banyuasin dalam 1 (satu) hari antara 49 penumpang (skenario pesimis) hingga 142 penumpang (skenario optimis) pada tahun 2020. Pola perjalanan masyarakat di daerah terisolasi Kecamatan Lalan Kabupaten Musi Banyuasin diketahui bahwa tarikan terbesar untuk zona internal adalah zona 17 (Sungai Lilin dan Pinang Banjar). Dimana zona 17 merupakan salah satu tujuan orang-orang melakukan perjalanan. Tata guna lahan di zona 17 berupa kawasan perdagangan, permukiman, pelayanan kesehatan, dan pelayanan umum lainnya.

2. Dari hasil pemetaan pergerakan masyarakat di Kecamatan Lalan, maka didapatkan titik tujuan dari rencana angkutan jalan perintis yaitu Lalan- Pasar Sungai Lilin dengan rute yang dilalui merupakan satu-satunya akses jalan darat yang dapat di tempuh oleh angkutan berbasis jalan menuju Kecamatan Lalan. Rute ini meliputi Jalan Lintas Sumatera sepanjang 7,1 km, Jalan Simpang Negara-Mekar Jadi sepanjang 2,22 km, Jalan Tungkal Hilir sepanjang 15,81 km, dan Jalan Tungkal Hilir-Bandar Agung sepanjang 53,75 km.
3. Berdasarkan analisis yang sudah dilakukan pada perencanaan angkutan jalan perintis dari Lalan menuju Sungai Lilin terdapat peningkatan aksesibilitas terkait waktu dan biaya dibandingkan angkutan jalur laut yang digunakan sebelumnya. Waktu yang ditempuh apabila angkutan jalan perintis beroperasi ialah selama 1 jam 59 menit dengan biaya yang dikeluarkan sebesar Rp40.000 sedangkan waktu yang ditempuh apabila menggunakan angkutan jalur laut ialah selama 6 jam 47 menit dengan biaya yang dikeluarkan rata-rata sebesar Rp190.000.
4. Kinerja operasional angkutan jalan perintis di Kabupaten Musi Banyuasin untuk permintaan optimis menggunakan 6 armada dengan *frekuensi* 11 kendaraan per hari dan *headway* kendaraan selama 53 menit, untuk permintaan moderat menggunakan 4 armada dengan *frekuensi* 8 kendaraan per hari dan *headway* kendaraan selama 72 menit, dan untuk permintaan pesimis menggunakan 2 armada dengan *frekuensi* 4 kendaraan per hari dan *headway* kendaraan selama 144 menit. Berdasarkan kinerja operasional yang sudah direncanakan pada masing-masing skenario, didapatkan analisis selanjutnya sebagai berikut:
 - a. Berdasarkan analisis penentuan tarif, tarif ditentukan dengan mempertimbangkan 3 (tiga) pendekatan yaitu perhitungan tarif berdasarkan ketentuan yang berlaku dari masing-masing skenario, pendekatan tarif dasar angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), dan pendekatan hubungan antara ATP dan WTP. Sehingga didapatkan tarif yang diusulkan sebesar Rp40.000,- per penumpang untuk sekali perjalanan.
 - b. Dari perhitungan subsidi didapatkan, untuk permintaan optimis subsidi yang dikeluarkan pemerintah pada tahun pertama sebesar Rp1.125.201.216, untuk permintaan moderat subsidi yang dikeluarkan pemerintah pada tahun pertama sebesar Rp954.597.563, untuk permintaan pesimis subsidi yang dikeluarkan pemerintah pada tahun pertama sebesar Rp545.202.449,-.

SARAN

Beberapa saran yang dapat disampaikan berdasarkan hasil penelitian Perencanaan Angkutan Jalan Perintis di Kabupaten Musi Banyuasin yang telah dilakukan, antara lain sebagai berikut:

1. Perlu adanya pembentukan unit pelaksana untuk mengelola Angkutan Jalan Perintis dimana unit pelaksana tersebut berada di bawah pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Musi Banyuasin.
2. Perlu adanya peran dari pemerintah daerah agar dapat terlaksana transportasi yang efektif, efisien, dan sesuai harapan masyarakat sehingga penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan dalam perencanaan angkutan jalan perintis yang akan diusulkan.
3. Perlu adanya keterlibatan penyelenggara angkutan jalan perintis yang dilaksanakan oleh perusahaan angkutan umum. Pemilihan perusahaan angkutan umum tersebut melalui pelelangan yang diikuti oleh badan usaha berbadan hukum yang bergerak di bidang angkutan umum atau penunjukkan secara langsung pada BUMN/BUMD yang bergerak di bidang angkutan umum.
4. Senantiasa melakukan monitoring dan evaluasi kinerja angkutan jalan perintis setiap 1 (satu) tahun sekali.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih disampaikan kepada Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia- STTD, Dosen Pembimbing, Dosen Penguji, Sekretaris Daerah Kabupaten Musi Banyuasin, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Musi Banyuasin, serta para pembantu peneliti yang telah mendukung sehingga penelitian ini dapat diselesaikan.

REFERENSI

- Alimoeso, S. (2011). *Angkutan Perintis Jadi Solusi Transportasi Wilayah Terpencil*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <http://hubdat.dephub.go.id/berita/817-angkutan-perintis-jadi-solusi-transportasi-wilayah-terpencil>.
- Beni. (2018). *Berada di Kawasan Strategis, Sungaililin Dipersiapkan Sebagai Kota Berkembang*. Fornews.Co. <https://fornews.co/news/berada-di-kawasan-strategis-sungaililin-dipersiapkan-sebagai-kota-berkembang/>
- Faizin, A. (2017). *Kinerja Angkutan Perintis di Kawasan Selatan Kabupaten Jember*. Universitas Jember.
- Hermawan, F., & Tri Cahyo A, H. (2008). Pengembangan Trayek Angkutan Perintis di Wilayah Karesidenan Pekalongan Jawa Tengah Berdasarkan Metode SIG-AHP. *Prosiding INSAHP5, ISBN: 978-979-97571-4-2*.
- Muhammad, N., dkk. (2017). *Penetapan Tarif Jalan Tol Berdasarkan Pendekatan ATP dan WTP (Studi Kasus: Rencana Jalan Tol Solo- Karanganyar)*. Universitas Brawijaya Malang.
- Nurdjanah, N. (2018). Pengembangan Angkutan Jalan Perintis di Kabupaten Pelalawan Provinsi Riau. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*.
- Peraturan Daerah Kabupaten Musi Banyuasin. (2016). *Peraturan Daerah Kabupaten Musi Banyuasin Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Musi Banyuasin Tahun 2016-2036*.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat. (2002). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat. (2008). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: SK.2412/AJ.206/DRJD/2008 Tentang Pedoman Teknis*

- Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum di Jalan.*
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 73 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis.*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.*
- Romadhona, P. J. (2011). Tingkat Pelayanan Angkutan Perintis di Daerah Terisolir. *Warta Penelitian Perhubungan.*
- Tim PKL Musi Banyuasin. (2020). *Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Musi Banyuasin.*
- Undang-undang Republik Indonesia. (2009). *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.*