

**ANALISIS POTENSI PERMINTAAN TERHADAP ANGKUTAN
PEDESAAN
DI KABUPATEN BELITUNG**

SELFA SAFIARSI

Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD.
Jl Raya Setu Km 3,5, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat 17520
safsafiarsis681@gmail.com

NYIMAS ARNITA

APRILIA

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jl Raya Setu Km 3,5,
Cibitung, Bekasi, Jawa Barat
17520

FEMMY SOFIE

SCHOUTEN

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jl Raya Setu Km 3,5,
Cibitung, Bekasi, Jawa Barat
17520

ABSTRACT

Rural Transportation is a means of transporting people that aims to make it easier for people to meet the needs of daily life. This study aims to conduct an analysis related to the potential demand of the community in Tanjung Pandan District which is the study area for rural transportation, because rural transportation is currently changing its function to become a freight transportation that transports merchandise for people whose livelihoods are traders in the traditional market area of Tanjung Pandan District, as well as the high use of private vehicles in the form of motorcycles which in the future can be causing new problems in the form of congestion due to roads dominated by private vehicles in the form of motorbikes and declining performance of public transportation services in Belitung Regency. The research was conducted based on the results of a survey of people in Tanjung Pandan District and data obtained from relevant government agencies. The analysis carried out is to calculate the number of actual and potential requests and road sections that have the potential to become rural transportation routes in accordance with the demand for rural transportation. The results showed that of the total number of people who own private vehicles, only 14% are willing to change modes from private vehicles to rural transportation, as well as road sections that have the potential to become rural transportation routes dominated by road sections with arterial road functions. From the analysis that has been carried out, as many as 6 routes have the potential to become rural transportation routes in Tanjung Pandan District.

Keywords: *Potential Demand, Rural Transport, Actual and Potesial Demand, Potential Route.*

ABSTRAKSI

Angkutan Pedesaan merupakan sarana pengangkut orang yang bertujuan untuk memudahkan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisa terkait potensi permintaan masyarakat di Kecamatan Tanjung Pandan yang menjadi wilayah kajian studi terhadap angkutan pedesaan, dikarenakan angkutan pedesaan yang saat ini beralih fungsi menjadi angkutan barang yang mengangkut barang dagangan bagi masyarakat yang mata pencahariannya sebagai pedagang di kawasan pasar tradisional Kecamatan Tanjung Pandan, serta tingginya penggunaan kendaraan pribadi berupa sepeda motor yang kedepannya dapat menyebabkan permasalahan baru berupa kemacetan karena jalan yang di didominasi oleh kendaraan pribadi berupa sepeda motor dan menurunnya kinerja pelayanan angkutan umum di Kabupaten Belitung. Penelitian dilakukan dengan berdasarkan hasil survei terhadap

masyarakat di Kecamatan Tanjung Pandan dan data yang diperoleh dari instansi pemerintah terkait. Analisis yang dilakukan adalah menghitung jumlah permintaan aktual dan potensial serta ruas jalan yang berpotensi menjadi rute angkutan pedesaan sesuai dengan permintaan terhadap angkutan pedesaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari total keseluruhan masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi hanya sebesar 14% yang bersedia untuk pindah moda dari kendaraan pribadi ke angkutan pedesaan, serta ruas jalan yang berpotensi menjadi rute angkutan pedesaan di dominasi oleh ruas jalan dengan fungsi jalan arteri. Dari analisis yang telah dilakukan didapatkan sebanyak 6 rute yang berpotensi menjadi rute angkutan pedesaan di Kecamatan Tanjung Pandan.

Kata Kunci : Permintaan Potensi, Angkutan Pedesaan, Permintaan Aktual dan Potensial, Rute Potensi.

PENDAHULUAN

Kabupaten Belitung merupakan salah satu kabupaten yang terdapat di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Kabupaten ini terdiri dari 5 kecamatan yang mana 1 kecamatan terpisah dari pulau Belitung (pulau utama). Pusat kegiatan dari Kabupaten Belitung berada di pulau utama yaitu di Kecamatan Tanjung Pandan. Dari data Praktek Kerja Lapangan yang didapatkan terlihat bahwa persentase pemilihan moda yang paling banyak digunakan di Kabupaten Belitung adalah sepeda motor, yaitu sebesar 72% sedangkan pemilihan moda angkutan umum hanya sebesar 5%. Dengan keadaan tersebut jika dibiarkan secara terus menerus tentu dapat mengakibatkan terjadinya permasalahan seperti kemacetan, dikarenakan jalan akan didominasi oleh kendaraan pribadi khususnya sepeda motor sedangkan untuk moda angkutan umum kurang diminati masyarakat yang dapat mengakibatkan menurunnya kinerja pelayanan angkutan umum di Kabupaten Belitung. Hal itu juga mengakibatkan tidak ada lagi trayek angkutan pedesaan yang melayani Kecamatan Tanjung Pandan yang menjadi kawasan pusat kegiatan masyarakat di Kabupaten Belitung. Pusat kegiatan utama di Kabupaten Belitung berada di Kecamatan Tanjung Pandan termasuk masyarakat dari Kabupaten Belitung Timur menjadikan kecamatan ini sebagai pusat tarikan pergerakan ekonomi, karena terdapat simpul transportasi baik penyeberangan, laut dan udara. Namun, tidak adanya layanan trayek angkutan umum pada kawasan pusat kegiatan ini mengakibatkan tingginya biaya yang harus dikeluarkan oleh masyarakat serta berkembangnya angkutan paratransit. Untuk itu dapat diketahui permasalahan yakni sebagai berikut Seberapa besar jumlah permintaan aktual serta potensial masyarakat terhadap angkutan pedesaan di Kecamatan Tanjung Pandan, Seberapa banyak masyarakat yang bersedia pindah moda angkutan di Kecamatan Tanjung Pandan, Bagaimana usulan rute sesuai dengan permintaan.

TINJAUAN PUSTAKA

Angkutan Umum

Angkutan umum adalah sarana yang dibutuhkan untuk mendukung aktivitas dan mobilitas sebagian besar masyarakat. Mobil penumpang umum (MPU) adalah setiap kendaraan umum yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi (Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tahun 2003).

Permintaan Transportasi

Permintaan akan jasa transportasi, merupakan suatu permintaan yang bersifat turunan, saduran atau dalam istilah ekonomi disebut *derived demand*. Dengan demikian permintaan akan jasa transportasi baru akan ada, apabila ada faktor-faktor yang mendorongnya

(Nasution, 2004). Permintaan transportasi adalah suatu *derived demand* yang berarti permintaan jasa transportasi itu bergantung pada permintaan terhadap produk-produk yang diangkut (Adisasmita, 2010).

1. Penentuan angka kepemilikan kendaraan pribadi

Persamaan angka kepemilikan kendaraan pribadi, sebagai berikut :

$$K = V/P \quad \dots\dots\dots(1)$$

Keterangan :

K = Angka kepemilikan kendaraan pribadi (unit/orang)

V = Jumlah kendaraan pribadi (unit);

P = Jumlah penduduk seluruhnya (orang).

2. Penentuan kemampuan pelayanan kendaraan pribadi

Kemampuan pelayanan kendaraan pribadi sama dengan kemampuan kendaraan pribadi untuk melayani jumlah penduduk potensial yang melakukan pergerakan. Persamaan angka kemampuan pelayanan kendaraan pribadi (L), sebagai berikut :

$$L = Pm \times V \times K \quad \dots\dots\dots(2)$$

Keterangan :

L = angka kemampuan pelayanan kendaraan pribadi (unit)

Pm = jumlah penduduk potensial (orang)

V = jumlah kendaraan pribadi (unit)

K = angka kepemilikan kendaraan pribadi (unit/orang).

3. Penentuan jumlah penduduk potensial melakukan pergerakan

Jumlah kemampuan potensial melakukan pergerakan yang membutuhkan pelayanan angkutan umum penumpang yang sama dengan selisih antara jumlah penduduk potensial melakukan pergerakan dan kemampuan pelayanan kendaraan pribadi untuk penduduk tersebut. Persamaan jumlah penduduk potensial melakukan pergerakan dan membutuhkan pelayanan angkutan umum (M), sebagai berikut:

$$M = Pm - (L1 + L2) \quad \dots\dots\dots(3)$$

Keterangan :

M = Jumlah penduduk potensial(orang)

Pm= Jumlah penduduk potensial yang melakukan perjalanan(orang)

L1= Kemampuan pelayanan kendaraan pribadi jenis mobil (org/unit)

L2= Kemampuan pelayanan kendaraan pribadi jenis sepeda motor (org/unit)

4. Penentuan jumlah permintaan penumpang angkutan pedesaan

Jumlah permintaan angkutan umum penumpang (D) adalah suatu faktor (ftr) kali besarnya jumlah penduduk potensial melakukan pergerakan yang membutuhkan pelayanan angkutan umum penumpang. Faktor ini tergantung pada kondisi/tipe kota. Dengan anggapan bahwa setiap penduduk potensial melakukan pergerakan yang membutuhkan pelayanan angkutan umum penumpang untuk perjalanan pergi-pulang (2 kali pergerakan) setiap hari. Persamaan jumlah permintaan penumpang angkutan pedesaan, sebagai berikut:

$$D = ftr \times M \quad \dots\dots\dots(4)$$

Keterangan:

D = Jumlah permintaan angkutan umum penumpang(orang)

Ftr = Faktor Perjalanan = 2 (pergi-pulang)

M = Jumlah penduduk potensial (orang)

Analisis Permintaan

1. Analisis Permintaan
 - a. Demand Actual

Demand aktual atau permintaan sebenarnya merupakan jumlah pengguna jasa yang saat ini sudah melakukan perjalanan dengan menggunakan moda angkutan umum yang telah tersedia saat ini. Data ini diperoleh dari hasil survei *Home Interview* (HI) sehingga didapatkan perjalanan asal tujuan masyarakat yang memilih menggunakan moda angkutan umum untuk melakukan perjalanan.

b. Demand Potensial

Demand potensial atau potensi permintaan merupakan potensi masyarakat yang akan menggunakan jasa angkutan umum pada waktu yang akan datang. Data ini diperoleh dari jumlah pengguna jasa angkutan umum saat ini ditambah dengan jumlah pengguna kendaraan pribadi yang bersedia untuk beralih ke jasa angkutan umum yang didapatkan melalui survei berupa kuesioner.

c. Analisis Karakteristik

Melakukan analisa terhadap karakteristik masyarakat Kecamatan Tanjung Pandan agar dapat mengetahui penggunaan moda transportasi yang paling diminati masyarakat, asal dan tujuan dari pergerakan yang dilakukan, maksud dari pergerakan yang dilakukan serta mengetahui karakteristik pergerakan masyarakat secara lebih terperinci.

d. Analisis Penentuan Rute

Dalam Teknik analisis ini dilakukan untuk permintaan angkutan pedesaan di Kecamatan Tanjung Pandan yang merupakan Ibukota Kabupaten Belitung sesuai dengan potensi permintaan masyarakat terhadap angkutan pedesaan.

METODOLOGI PENELITIAN

Alur pikir penelitian diawali dengan mengamati wilayah studi dan memilih masalah transportasi yang muncul di wilayah studi. Kemudian melakukan studi pendahuluan untuk mencari informasi yang diperlukan untuk mengambil keputusan kemungkinan penelitian akan diteruskan. Setelah itu merumuskan masalah yang sudah ditentukan sebelumnya, kemudian menentukan tujuan dari penelitian tersebut. Dilanjutkan dengan melengkapi penelitian dengan kajian pustaka terkait landasan teori dan landasan hukum yang mendukung. Setelah data di berhasil dikumpulkan, selanjutnya data diolah dan dilanjutkan dengan analisis, dan diharapkan bisa menjadi pemecah masalah transportasi yang ada. Tahapan yang terakhir adalah menarik kesimpulan dan dilengkapi dengan saran.

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

Perhitungan Sampel Wawancara

Dari perhitungan dengan rumus *slovin* tersebut, maka di dapat jumlah sampel kebutuhan data yang harus di penuhi, dengan tingkat kesalahan 5%, yang artinya data sampel tersebut 95% mendekati benar dan dapat mewakili populasi.

➤ Perhitungan Total Sampel

$$n = \frac{103784}{1+(103784 \cdot 0,05^2)} = 398,46$$

398,46 di bulatkan menjadi 398 masyarakat yang akan di wawancara.

Hasil yang didapat setelah melakukan survei wawancara masih berupa sampel sehingga perlu di ubah ke populasi. Hal tersebut dapat dilakukan dengan mengalikan total sampel dengan faktor ekspansi. Faktor ekspansi di dapat dengan persamaan berikut :

➤ Perhitungan Total Ekspansi

$$Ekspansi = \frac{\text{Jumlah Populasi}}{\text{Jumlah Sampel}}$$

Tabel 1 Jumlah Sampel Survei Wawancara

ZONA	Jumlah Populasi	Proporsi (%)	Jumlah Sampel	Faktor Ekspansi
1	7374	7,22%	29	254,28
2	15602	15,27%	61	255,77
3	4141	4,05%	16	258,81
4	9245	9,05%	36	256,81
5	13692	13,40%	53	258,34
6	9134	8,94%	36	253,72
7	10148	9,93%	40	253,70
8	15655	15,32%	61	256,64
9	6165	6,03%	24	256,88
10	2859	2,80%	11	259,91
11	2613	2,56%	10	261,30
12	3605	3,53%	14	257,50
13	1693	1,66%	7	241,86
17	143	0,14%	1	143,00
18	72	0,07%	1	72,00
19	18	0,02%	1	18,00

Sumber: Hasil Analisis

Tabel diatas merupakan perhitungan sampel tiap zona di Kecamatan Tanjung Pandan dengan proporsi yang berbeda-beda di setiap zona. Sampel terbanyak berada di zona 2 dan zona 8 dengan total sampel sebanyak 61 orang dan sampel paling sedikit berada di zona 17, zona 18 dan zona 19 dengan total sampel 1 orang karena pada ketiga zona ini sebagian besar penggunaan lahannya adalah hutan dan lahan terbuka hijau. Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui bahwa pergerakan masyarakat di Kecamatan Tanjung Pandan yang menggunakan angkutan umum penumpang paling banyak dilakukan oleh pelajar sebesar 41% atau sebanyak 3.913 perjalanan orang/hari, ibu rumah tangga sebesar 16% atau sebanyak 1.526 perjalanan orang/hari, wirausaha sebesar 13% atau sebanyak 1.275 perjalanan orang/hari dengan maksud perjalanan terbanyak yaitu bekerja sebesar 35% atau sebanyak 3.398 perjalanan orang/hari, belajar sebesar 33% atau sebanyak 3.136 perjalanan orang/hari dan belanja sebesar 16% atau sebanyak 1.530 perjalanan orang/hari, serta alasan terbanyak memilih angkutan umum penumpang sebagai moda transportasi adalah karena cepat. Namun untuk pergerakan paling sedikit yang dilakukan masyarakat di Kecamatan Tanjung Pandan dengan menggunakan moda transportasi angkutan umum penumpang dilakukan oleh masyarakat dengan profesi berkebun yang hanya sebesar 1% atau sebanyak 66 perjalanan orang/hari. Dengan maksud perjalanan paling sedikit yaitu rekreasi yang hanya sebesar 4% atau sebanyak 393 perjalanan orang/hari. Dengan alasan pemilihan moda paling sedikit karena aman.

ANALISIS PERMINTAAN

1. Permintaan Actual

Permintaan actual dapat diketahui dari hasil perjalanan asal tujuan orang dengan menggunakan angkutan umum penumpang berdasarkan pemilihan moda hasil survey HI (Home Interview). Permintaan actual diperoleh dari matrik asal tujuan perjalanan menggunakan angkutan umum penumpang yang didapatkan dari matrik

asal tujuan perjalanan dikalikan dengan persentase masyarakat yang menggunakan angkutan umum penumpang.

Tabel 2 Persentase perjalanan menggunakan angkutan umum penumpang

Zona	Persentase
1	4%
2	3%
3	1%
4	6%
5	7%
6	14%
7	6%
8	1%
9	2%
10	13%
11	7%
12	3%
13	4%
17	0%
18	0%
19	0%

Dari matriks asal tujuan perjalanan orang per hari, di ambil zona-zona yang berkaitan dengan daerah wilayah kajian studi. Jumlah perjalanan total zona wilayah studi yaitu 215.772 perjalanan orang per hari.

Matriks asal tujuan perjalanan orang per hari menggunakan angkutan umum penumpang didapatkan dari hasil survei *Home Interview*. Hasil matriks asal tujuan orang menggunakan angkutan umum penumpang didapat dari persentase pemilihan moda angkutan umum penumpang dikalikan dengan jumlah perjalanan orang. Dari perhitungan tersebut didapat bahwa jumlah perjalanan menggunakan angkutan umum penumpang sebesar 9.604 perjalanan orang/hari.

Dari matriks di atas menunjukkan dari 215.772 perjalanan orang per hari hanya 9.604 orang yang melakukan perjalanan menggunakan angkutan umum penumpang.

2. Permintaan Potensial

Permintaan potensial merupakan potensi pengguna angkutan umum penumpang dari kendaraan pribadi yang beralih menggunakan angkutan umum penumpang. Permintaan potensial didapatkan dari perjalanan dengan menggunakan angkutan umum penumpang ditambah dengan pengguna angkutan pribadi yang bersedia berpindah ke angkutan umum penumpang. Permintaan potensial ini diperoleh dari wawancara terhadap masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi. Dimana jumlah sampel yang digunakan sama dengan jumlah sampel wawancara kepada masyarakat Kecamatan Tanjung Pandan terkait kesediaan berpindah moda menggunakan angkutan pedesaan.

Tabel 3 Sampel Bersedia Pindah Angkutan Pedesaan

Zona	Sampel	Kepemilikan		Bersedia Pindah		Total Bersedia Pindah
		Motor	Mobil	Motor	Mobil	
1	29	68	13	6	3	9
2	61	143	22	7	2	9
3	16	37	5	6	1	7
4	36	78	11	17	5	22
5	53	120	19	20	1	21
6	36	85	15	11	5	16
7	40	91	14	9	3	12
8	61	140	19	18	6	24
9	24	46	12	10	0	10
10	11	29	12	5	1	6
11	10	22	4	1	1	2
12	14	32	13	5	1	6
13	7	18	7	1	1	2
17	1	2	0	1	0	1
18	1	2	1	0	0	0
19	1	1	0	0	0	0
TOTAL	398	914	167	117	30	147

Tabel di atas masih dalam bentuk sampel, maka harus dikalikan dengan faktor ekspansi agar dapat memperoleh populasi. Dari tabel diatas, diketahui bahwa banyaknya yang bersedia pindah moda angkutan dengan sampel sebesar 147 oleh masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi. Sampel dikalikan ekspansi agar mendapatkan populasi kesediaan masyarakat pindah moda menggunakan angkutan pedesaan.

Tabel 4 Persentase Minat Pindah dari Kendaraan Pribadi ke Angkutan Pedesaan

Kendaraan	Jumlah	Bersedia Pindah	Tidak Bersedia Pindah	Presentase	
				Pindah	Tidak Pindah
Motor	914	117	797	14%	86%
Mobil	167	30	137		
Total	1081	147	934		



Gambar 1 Diagram Bersedia Pindah

Berdasarkan tabel 4 dan gambar 1 dapat diketahui bahwa terdapat masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi bersedia untuk berpindah moda angkutan sebesar 14% masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi bersedia pindah moda menggunakan angkutan pedesaan. Berdasarkan data tersebut dapat diketahui permintaan potensial dengan menggabungkan antara permintaan aktual dan minat pindah.

Dari total sampel sebanyak 398 masyarakat yang di wawancara, dengan jumlah kendaraan sebanyak 1081 diperoleh hanya sekitar 14% yang bersedia untuk pindah menggunakan angkutan pedesaan, sebesar 86% lainnya tidak bersedia menggunakan angkutan pedesaan dengan berbagai alasan. Berikut ini merupakan diagram alasan masyarakat tidak bersedia pindah moda menggunakan angkutan pedesaan.



Gambar 2 Diagram Alasan Tidak Bersedia Pindah

Diketahui dari Gambar 2 bahwa sebagian besar masyarakat tidak bersedia pindah menggunakan angkutan pedesaan di karenakan kurang praktis dan sulit dijangkau oleh masyarakat.

Analisis potensi permintaan dilakukan dengan metode dari departemen perhubungan (2002), tahapan yang dilakukan adalah :

1. Angka Kepemilikan Kendaraan Pribadi
Berikut ini merupakan tabel Jumlah Kendaraan tiap zona sesuai dengan rumus $K = V/P$ yang mana K merupakan angka kepemilikan kendaraan pribadi dengan satuan unit/orang, V merupakan jumlah kendaraan pribadi dengan satuan unit dan P merupakan jumlah penduduk seluruhnya dengan satuan orang, maka diperoleh hasil sebagai berikut ini :

Tabel 5 Kepemilikan Kendaraan Pribadi

ZONA	Populasi (P)	Jumlah Kendaraan Pribadi (V1)	Jumlah Kendaraan Pribadi (V2)	Angka Kepemilikan Kendaraan Motor (K1)	Angka Kepemilikan Kendaraan Mobil (K2)
	Satuan Orang	Satuan Unit	Satuan Unit	Satuan Unit/Orang	Satuan Unit/Orang
1	7374	704	270	0,095	0,037
2	15602	4316	927	0,277	0,059
3	4141	746	200	0,180	0,048
4	9245	2177	995	0,235	0,108
5	13692	2973	974	0,217	0,071
6	9134	1857	906	0,203	0,099
7	10148	2693	942	0,265	0,093
8	15655	3977	1657	0,254	0,106
9	6165	1053	884	0,171	0,143
10	2859	438	304	0,153	0,106
11	2613	683	230	0,261	0,088
12	3605	875	382	0,243	0,106
13	1693	387	149	0,229	0,088
17	143	15	9	0,105	0,063
18	72	18	8	0,250	0,111
19	18	6	0	0,333	0,000
TOTAL	103784	22918	8837	3	1

Setelah melakukan perhitungan diatas tersebut yang mana jumlah kendaraan pribadi dibagi dengan populasi sesuai dengan kendaraan masing - masing maka di peroleh hasil akhir bahwa di duga sebagian besar rumah tangga memiliki 3 unit sepeda motor dan 1 unit mobil. Dari hasil tersebut dapat dinyatakan bahwa sebagian besar masyarakat di Kecamatan Tanjung Pandan memiliki kendaraan pribadi berupa sepeda motor.

2. Jumlah Penduduk Potensial Melakukan Pergerakan

Berikut ini merupakan tabel Jumlah penduduk potensial melakukan pergerakan yang mana menurut Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 bahwa jumlah penduduk potensi melakukan pergerakan = jumlah penduduk usia 5 – 65 tahun (Pm) dengan satuan jiwa. Kemudian untuk mengetahui kemampuan pelayanan kendaraan pribadi untuk melayani jumlah penduduk potensial yang melakukan pergerakan (L) baik kendaraan pribadi motor (L1) maupun kendaraan pribadi mobil (L2) dilakukan perhitungan terhadap angka kepemilikan kendaraan pribadi dikalikan dengan jumlah penduduk potensial melakukan perjalanan dikali dengan jumlah penumpang yang diangkut oleh kendaraan pribadi yang mana disini diasumsikan bahwa untuk kendaraan pribadi berupa sepeda motor mengangkut 2 orang dan kendaraan pribadi mobil mengangkut 3 orang. Dan untuk perhitungan membutuhkan pelayanan angkutan umum (M) sama dengan selisih antara jumlah penduduk potensial melakukan pergerakan (Pm) dan kemampuan pelayanan kendaraan pribadi untuk penduduk tersebut baik kendaraan pribadi berupa sepeda motor maupun mobil (L1 dan L2), sehingga diperoleh hasil perhitungan seperti pada tabel dibawah ini :

Tabel 6 Jumlah Penduduk Potensial Melakukan Pergerakan

Dari tabel diatas tersebut, telah dilakukan

ZONA	Jumlah Penduduk Potensial Melakukan Pergerakan (Pm)	Kemampuan Pelayanan Kendaraan Pribadi Motor (L1)	Kemampuan Pelayanan Kendaraan Pribadi Mobil (L2)	Membutuhkan Pelayanan Angkutan Pedesaan (M)
1	3927	750	431	2746
2	4263	2359	760	1145
3	1938	698	281	959
4	2863	1348	924	590
5	4257	1849	908	1500
6	2836	1153	844	839
7	4283	2273	1193	817
8	5725	2909	1818	998
9	1937	662	833	442
10	936	287	299	351
11	964	504	255	205
12	1735	842	552	341
13	934	427	247	260
17	53	11	10	32
18	26	13	9	4
19	7	5	0	2
TOTAL	36684	16089	9363	11232

perhitungan sesuai dengan rumus pada Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Tahun 2002 dapat diketahui bahwa jumlah penduduk potensi yang melakukan pergerakan dengan rentang usia 5 - 65 tahun adalah sebanyak 36.684 orang dan yang membutuhkan pelayanan angkutan pedesaan adalah sebanyak 11.232 orang.

3. Jumlah Permintaan Penumpang Angkutan Pedesaan

Berikut ini merupakan tabel jumlah permintaan penumpang angkutan pedesaan sesuai dengan rumus $D = ftr \times M$, yang mana D merupakan Jumlah Permintaan Angkutan Pedesaan dengan satuan orang, dengan mengalikan suatu faktor (ftr) dengan jumlah masyarakat yang membutuhkan pelayanan angkutan pedesaan. Suatu faktor (ftr) disini dimaksudkan untuk pergerakan yang dilakukan oleh masyarakat yaitu pergi dan pulang yang artinya masyarakat melakukan 2 pergerakan maka nilai dari suatu faktor (ftr) adalah 2. Sehingga di dapatkan hasil dari perhitungan tersebut yang di tunjukkan pada tabel berikut ini :

Tabel 7 Jumlah Permintaan Penumpang Angkutan Pedesaan

ZONA	Faktor Perjalanan (ftr) = 2 Faktor (pergi-pulang)	Membutuhkan Pelayanan Angkutan Pedesaan (M)	Jumlah Permintaan Angkutan Pedesaan (D)
1	2	2746	5492
2	2	1145	2289
3	2	959	1918
4	2	590	1181
5	2	1500	3000
6	2	839	1678
7	2	817	1634
8	2	998	1997
9	2	442	884

10	2	351	701
11	2	205	411
12	2	341	682
13	2	260	521
17	2	32	64
18	2	4	9
19	2	2	5
TOTAL		11232	22464

Dari tabel tersebut telah dilakukan perhitungan terhadap jumlah permintaan penumpang angkutan pedesaan sehingga diperoleh jumlah permintaan angkutan pedesaan sebanyak 22.464 orang dari total keseluruhan penduduk di Kecamatan Tanjung Pandan seluruhnya yaitu 103.784 jiwa.

KESIMPULAN

1. Permintaan aktual di Kecamatan Tanjung Pandan yang menggunakan angkutan umum penumpang adalah 9.604 perjalanan orang per hari dan permintaan potensial pada Kecamatan Tanjung Pandan sebesar 19.013 perjalanan per hari. Dengan menggunakan metode dari Departemen Perhubungan (2002) diperoleh jumlah permintaan penumpang angkutan pedesaan adalah 12.263 orang. Kebersediaan pindah masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi ke angkutan pedesaan sebesar 14% dari total keseluruhan dan total perjalanan bersedia pindah dari menggunakan kendaraan pribadi ke angkutan pedesaan sebesar 9.409 perjalanan orang per hari.
2. Angkutan umum penumpang di Kecamatan Tanjung Pandan paling banyak digunakan oleh masyarakat dengan usia 15 – 19 tahun, 45 – 49 tahun dan 40 – 44 tahun dengan profesi paling banyak yaitu pelajar, ibu rumah tangga dan wirausaha dengan persentase sebesar 41%, 16% dan 13%. Pengguna angkutan umum penumpang ini didominasi oleh masyarakat yang melakukan pergerakan dengan maksud perjalanan bekerja sebesar 35% dan belajar sebesar 33%. Kendaraan Penumpang Umum di Kecamatan Tanjung Pandan banyak digunakan oleh masyarakat karena cepat sebesar 38%

DAFTAR PUSTAKA

- Indonesia, P. R. (2009). Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Indonesia, P. R. (2014). Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang *Angkutan Jalan*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Indonesia, P. R. (2014). Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang *Pemerintahan Daerah, Jaringan Dokumentasi dan Informasi Hukum Nasional*, Jakarta
- Darat, D. J. (2002). Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No.SK 687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Darat, D. J. (2003). Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum*. Jakarta.
- Indonesia, M. P. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 tentang *Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*, Jakarta.
- Indonesia, M. P. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Nomor 44 tentang *Perubahan kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek*, Jakarta.

- Indonesia, M. P. (2013). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 tentang *Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*, Jakarta.
- Indonesia, M. P. (2019) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*, Jakarta
- Djoko Setijowarno, R. B. Frazila. 2001. *Pengantar Sistem Transportasi*, Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata
- Erlangga, Rio; Cut Mutiawati; Fitrika Mita Suryani & Marwan. 2020. *Potensi Permintaan Angkutan Umum pada Rencana Rute Feeder di Kecamatan Kuta Alam, Kota Banda Aceh*, Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas Vol. 4
- Fatimah, Siti. 2019. *Pengantar Transportasi*, Myria Publisher, Ponorogo
- Giannopoulos. GA. 1989. *Bus Planning and Operation in Urban Areas. A Practical Guide*. Avebury. England: Gower Publishing Company Ltd.
- Hunggurami, Elia; Tri. M. W. Sir & Magdalena B. Yane. 2016. *Analisis Kebutuhan Angkutan Umum Jalur Kolhwa-Bundaran Pu dan Bangkitan Perjalanan Penduduk Yang Menggunakan Kendaraan Pribadi*, Jurnal Teknik Sipil, Vol. V
- Nasution, M. Nur, Ohadafi (Ed.). 2004. *Manajemen transportasi*, Ghalia Indonesia, Bogor
- Nur, Nur Khaerat, dan kawan-kawan. 2021. *Sistem Transportasi*, Yayasan Kita Menulis, Makassar
- Putri, Dwika Lodia. 2021. *Pengantar Ekonomi Mikro*, Insan Cendekia Mandiri, Solok
- Riduwan. (2005). *Skala Pengukuran Variabel Penelitian*. Alfabeta : Bandung
- Sriastuti, Dewa Ayu Nyoman. 2017. *Analisis Potensi Permintaan (Demand) Angkutan Umum Pada Koridor Jalan Raya Sesetan Denpasar*. PADURAKSA, Volume 6 Nomor 1
- Statistik, B. P. (2021). *Kabupaten Belitung Dalam Angka 2021*, BPS Kabupaten Belitung, Belitung
- Tamin, Ofyar Z, 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Edisi kedua, Institut Teknologi Bandung. Bandung.
- Tim PKL Kabupaten Belitung. 2021, Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, *Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat Di Kabupaten Belitung*, Bekasi
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*, ITB, Bandung