

PENINGKATAN PELAYANAN OPERASIONAL ANGKUTAN JALAN PERINTIS PADA TRAYEK TIDENG PALE-TANJUNG SELOR

IMPROVEMENT OF PIONEER ROAD TRANSPORTATION OPERATIONAL SERVICES ON THE TIDENG PALE-TANJUNG SELOR ROUTE

Maulanda Naldiansyah*, Femmy Sofie Schouten, R. Caesario Boing
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

*e-mail: maulanda020701@gmail.com

Abstract

The Pioneer Road Transportation the Tideng Pale-Tanjung Selor Route, has been operating since 2019. This route connects Tana Tidung with Bulungan in North Kalimantan Province. In almost 4 years of operations, this route did not show significant results when measured in terms of the passenger occupancy rate which was only 21% or throughout 2021 there were only 2.035 passengers/year. With this, it is necessary to improve services so that public interest in using pioneer road transportation can increase.

The method used is to conduct a stated preference survey on passengers of pioneer road transport and rental transport (as competitors for pioneer road transport). The survey was conducted within a full week with a total of 115 respondents, consisting of 18 pioneering road transport respondents and 97 rental transport respondents. These respondents were taken without using a sampling technique because all the population can be surveyed in full.

The result is that 83 respondents of rental transportation will switch to using pioneer road transportation if there are adjustments related to the daily operational schedule. From only one departure to three departures. Thus there is an increase in the average daily passenger to reach 14 passengers per day.

Keywords: *Operational Services, Pioneer Road Transportation, Tana Tidung Regency*

Abstrak

Angkutan Jalan Perintis Trayek Tideng Pale-Tanjung Selor sudah beroperasi sejak 2019. Trayek ini menghubungkan Kabupaten Tana Tidung dengan Kabupaten Bulungan di Provinsi Kalimantan Utara. Dalam kurun waktu hampir 4 tahun beroperasi, trayek ini tidak menunjukkan hasil yang signifikan jika diukur dari segi tingkat keterisian penumpang yang hanya 21% atau sepanjang 2021 hanya ada 2.035 penumpang/tahun. Adanya hal ini perlu dilakukan peningkatan pelayanan agar minat masyarakat menggunakan angkutan jalan perintis dapat meningkat.

Metode yang digunakan adalah dengan melakukan survei *stated preference* terhadap penumpang angkutan jalan perintis dan angkutan sewa (sebagai pesaing angkutan jalan perintis). Survei dilaksanakan dalam kurun waktu seminggu penuh dengan total responden mencapai 115 responden yang terdiri atas 18 responden angkutan jalan perintis dan 97 responden angkutan sewa. Responden ini diambil tanpa menggunakan teknik sampel karena semua populasi dapat dilakukan survei secara penuh.

Didapatlah hasil bahwa 83 responden angkutan sewa akan beralih menggunakan angkutan jalan perintis apabila ada penyesuaian terkait jadwal operasional setiap harinya. Dari yang hanya satu kali keberangkatan menjadi tiga kali keberangkatan. Dengan demikian, terjadi peningkatan penumpang rata-rata harian mencapai 14 penumpang per harinya.

Kata Kunci: Operasional Angkutan, Angkutan Jalan Perintis, Kabupaten Tana Tidung

PENDAHULUAN

Di Kabupaten Tana Tidung sudah terdapat angkutan jalan perintis (AJP) dengan trayek Tideng Pale-Tanjung Selor. Kebijakan AJP di Kabupaten Tana Tidung sesuai dengan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022 yang sebelumnya juga sudah terlayani sejak 2020. Dalam kurun waktu 2 tahun (2020-2021), nyatanya hanya

1.992 penumpang pada tahun 2020 dan 2.035 penumpang pada tahun 2021 yang menggunakan AJP dari Tana Tidung ke Bulungan.

Menurut hasil survei wawancara tepi jalan yang dilakukan oleh Tim PKL Kabupaten Tana Tidung pada tahun 2022 terdapat 4.457 perjalanan orang/hari dari Tana Tidung ke Bulungan. Namun, berdasarkan survei dinamis (*on bus*) hanya terdapat 4 penumpang angkutan jalan perintis dari Tideng Pale ke Tanjung Selor atau *load factor* 21%. Dari data ini terlihat bahwa kinerja angkutan jalan perintis memiliki masalah. Bahwa peranannya yang diharapkan sebagai penunjang perekonomian melalui kemudahan perjalanan masyarakat tidak terimplementasikan dengan baik. Permasalahan tingkat keterisian yang rendah sebenarnya sangat menguntungkan bagi penumpang, tetapi jika ditinjau lebih jauh *load factor* yang rendah tidak sesuai harapan dan tujuan dari diselenggarakannya angkutan jalan perintis sebagai penunjang ekonomi dan mobilitas masyarakat (Mutiawati, dkk.,2019:70).

Fenomena rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan AJP dapat dikaitkan dengan waktu pelayanan yang terindikasi tidak sesuai dengan waktu bepergian orang pada umumnya. Dalam survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi pada ruas jalan di Kabupaten Tana Tidung, diketahui waktu puncak pada 07.00-08.00 WITA, 11.00-12.00 WITA, dan 16.00-17.00 WITA (Tim PKL Kab. Tana Tidung, 2022). Sedangkan waktu pelayanan AJP trayek Tideng Pale-Tanjung Selor pada 09.30 WITA. Terdapat perbedaan waktu 1-2 jam dari waktu puncak pagi, 2-3 jam dari waktu puncak siang, dan 7-8 jam dari waktu puncak sore, sehingga dari pengamatan ini dapat disimpulkan bahwa waktu pelayanan AJP tidak mampu menangkap permintaan masyarakat pada waktu-waktu puncak perjalanan orang dari Tana Tidung.

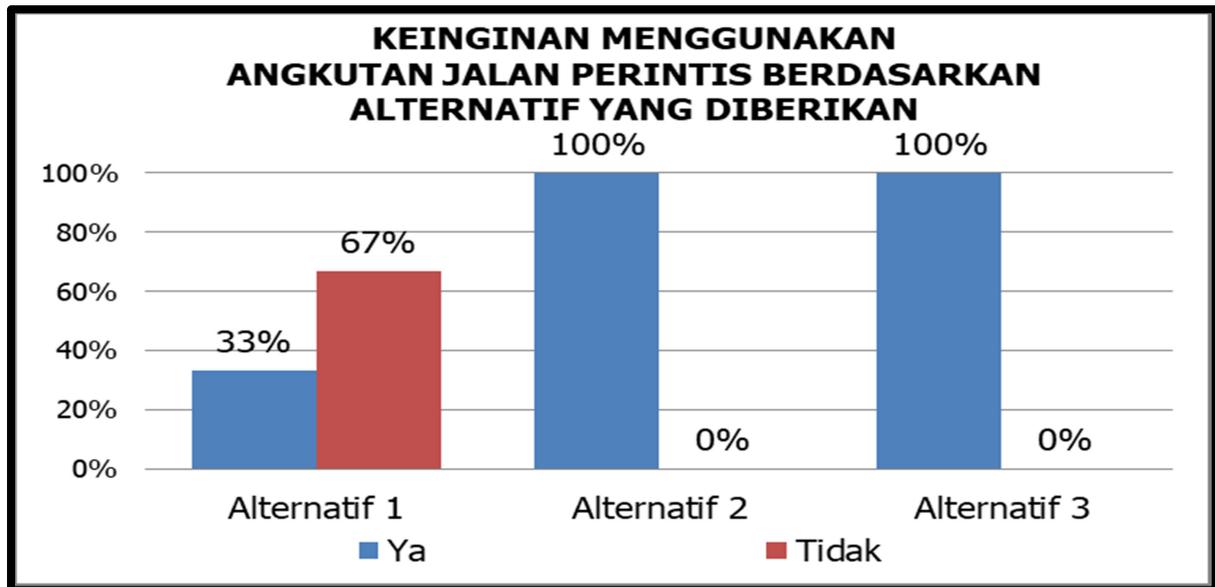
Oleh karena itu, untuk mengurai permasalahan diatas, peneliti menilai perlu untuk membuat penelitian tentang **“Peningkatan Pelayanan Operasional Angkutan Jalan Perintis Pada Trayek Tideng Pale-Tanjung Selor”**. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat mengoptimalkan peran dan fungsi angkutan jalan perintis sebagai penghubung dan pembuka keterisoliran dan memberi kemudahan akses transportasi bagi masyarakat Kabupaten Tana Tidung.

METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan survei *stated preference* terhadap penumpang angkutan jalan perintis dan angkutan sewa. Survei dilaksanakan dalam kurun waktu satu minggu penuh dengan responden adalah seluruh penumpang angkutan jalan perintis dan angkutan sewa selama periode survei. Pertanyaan yang disampaikan fokus dengan keinginan tetap atau akan beralih menggunakan angkutan jalan perintis baik bagi responden angkutan jalan perintis maupun responden angkutan sewa. Adapun fokus pertanyaannya yaitu, 1) keinginan menggunakan angkutan jalan perintis apabila kondisi pelayanan tetap seperti saat ini, 2) keinginan menggunakan angkutan jalan perintis apabila terdapat penyesuaian waktu/jadwal, dan 3) keinginan menggunakan angkutan jalan perintis apabila terjadi penyesuaian waktu/jadwal dan lama perjalanan. Dalam praktiknya, peneliti bekerjasama dengan pengemudi masing-masing angkutan agar dapat membantu pelaksanaan survei. Hasil survei kemudian ditabulasi dan disimpulkan terkait potensi permintaan setelah dilakukan penyesuaian dan permintaan gabungan setelah dilakukan penyesuaian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

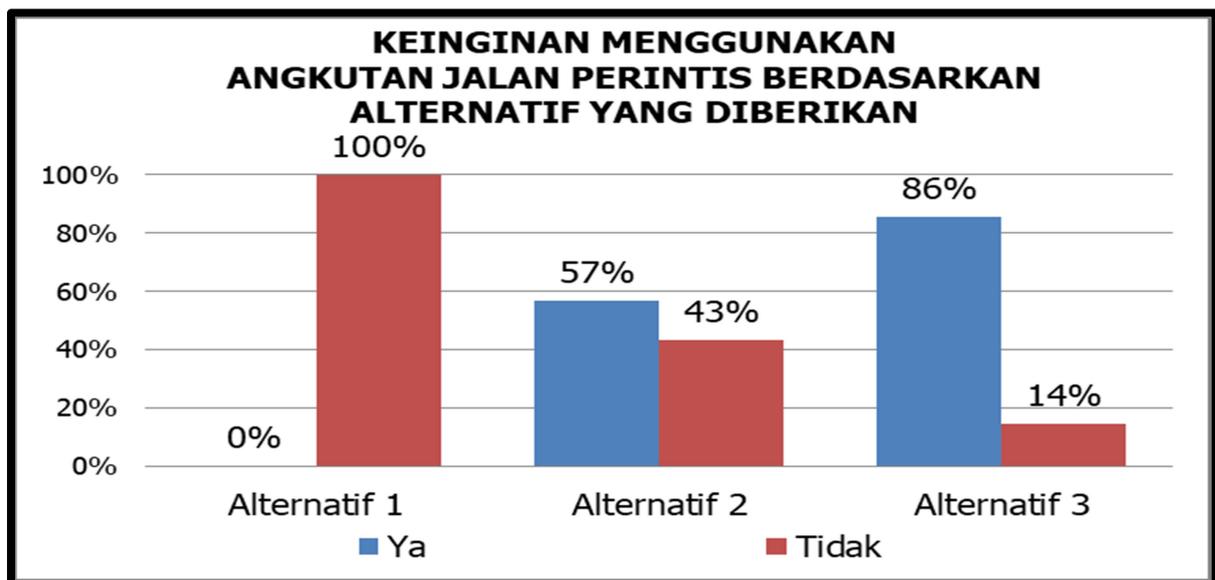
Actual demand



Gambar 1. Grafik Persentase Keinginan Menggunakan Angkutan Jalan Perintis Untuk Responden Angkutan Jalan Perintis

Berdasarkan hasil survei *stated preference* yang dilakukan terhadap penumpang angkutan jalan perintis, 67% responden tidak ingin menggunakan angkutan jalan perintis apabila kondisi pelayanan sama seperti hari ini, namun keseluruhan responden akan tetap dan ingin menggunakan angkutan jalan perintis apabila terjadi penyesuaian waktu/jadwal saja dan apabila terjadi penyesuaian waktu/jadwal serta lama perjalanan.

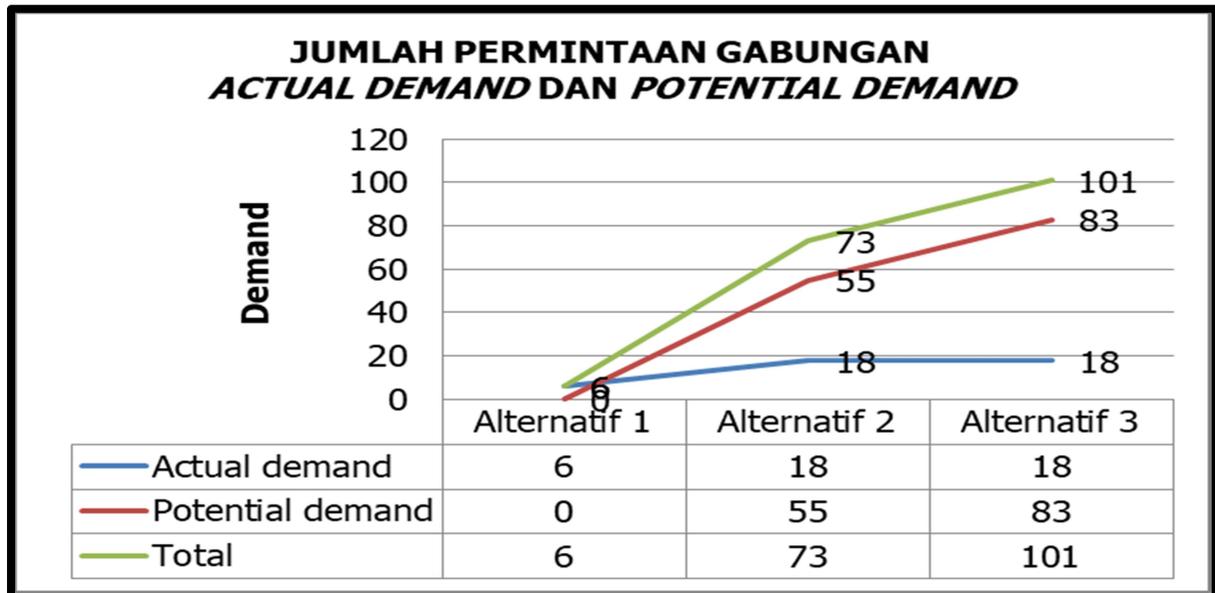
Potential demand



Gambar 2. Grafik Persentase Keinginan Menggunakan Angkutan Jalan Perintis Untuk Responden Angkutan Sewa

Survei terhadap penumpang angkutan sewa sangat beragam karena responden bukan merupakan pengguna angkutan jalan perintis sehingga aspek kenyamanan pelayanan menjadi pertimbangan utama, hal ini dibuktikan bahwa keseluruhan responden tidak akan menggunakan angkutan jalan perintis apabila kondisi pelayanan tetap seperti saat ini, namun hasil berbalik saat ditawarkan terjadi penyesuaian waktu/jadwal operasional dan penyesuaian lama perjalanan.

Permintaan gabungan

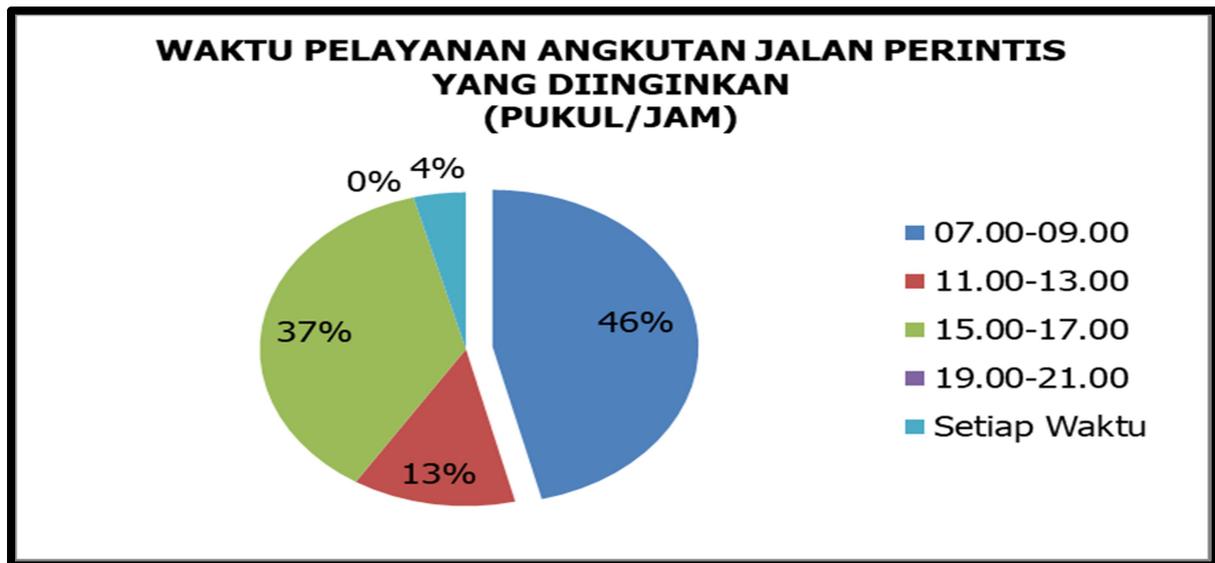


Gambar 3. Grafik Permintaan Gabungan

Berdasarkan hasil *actual demand* dan *potential demand* didapatlah suatu permintaan gabungan yang dimungkinkan akan menggunakan angkutan jalan perintis, yaitu penambahan sebanyak 83 penumpang per minggu atau total 101 penumpang per minggu. Artinya, akan ada rata-rata 14 penumpang per harinya dari yang sebelumnya hanya 4 orang per hari.

Penyesuaian jadwal

Jadwal dari yang sebelumnya hanya beroperasi pada Pukul 09.30 akan dilakukan penyesuaian sesuai keinginan responden. Adapun hasil survei waktu pelayanan yang diinginkan sebagai berikut:



Gambar 4. Grafik Persentase Keinginan Waktu Pelayanan Angkutan Jalan Perintis

Adanya keinginan responden ini akan menjadikan pelayanan angkutan jalan perintis dapat beroperasi sesuai waktu perjalanan masyarakat dari Tana Tidung ke Bulungan. Waktu pagi dimungkinkan bagi masyarakat yang akan melakukan kegiatan sebelum waktu siang atau jam istirahat di tempat tujuan, seperti mengurus administrasi dan bekerja. Waktu siang dimaksudkan bagi masyarakat yang akan berkegiatan di sore hari atau malam hari, sedangkan waktu sore dimaksudkan bagi kegiatan pulang bekerja atau kegiatan diesok hari.

Tabel 1. Penyesuaian Jadwal Operasional Angkutan Jalan Perintis

No.	Trayek	Jadwal 1 (WITA)			
		Berangkat	Tiba	Kend.	Awak
1.	Tideng Pale-Tanjung Selor	07.00	10.00	Bus Sedang	A
2.	Tanjung Selor-Tideng Pale	07.00	10.00	Bus Sedang	B

No.	Trayek	Jadwal 2 (WITA)			
		Berangkat	Tiba	Kend.	Awak
1.	Tideng Pale-Tanjung Selor	11.00	14.00	Bus Sedang	B
2.	Tanjung Selor-Tideng Pale	11.00	14.00	Bus Sedang	A

No.	Trayek	Jadwal 3 (WITA)			
		Berangkat	Tiba	Kend.	Awak
1.	Tideng Pale-Tanjung Selor	15.00	18.00	Bus Sedang	A
2.	Tanjung Selor-Tideng Pale	15.00	18.00	Bus Sedang	B

KESIMPULAN

1. Masyarakat yang tidak menggunakan angkutan jalan perintis sebenarnya mau menggunakan angkutan jalan perintis, namun perlu dilakukan penyesuaian dan perbaikan pelayanan.
2. Bahwa adanya penyesuaian jadwal berdampak pada peningkatan jumlah penumpang dari yang hanya 4 penumpang per hari menjadi 14 penumpang per hari.
3. Adanya penyesuaian ini mengindikasikan peningkatan pelayanan operasional angkutan jalan perintis trayek Tideng Pale-Tanjung Selor.

SARAN

Peneliti menyarankan kepada Direktorat Angkutan Jalan dan BPTD Wilayah XVII Kaltim-Kaltara agar melakukan peninjauan kembali pelaksanaan angkutan jalan perintis di akhir tahun anggaran 2022 dan mendiskusikan hasil penelitian ini sebagai tolok ukur pelaksanaan angkutan jalan perintis trayek Tideng Pale-Tanjung Selor pada tahun anggaran 2023.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti mengucapkan terima kasih yang sebanyak-banyaknya kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan penelitian ini hingga penelitian ini dapat diterbitkan serta membuahkan suatu kesimpulan dan saran yang dapat diterapkan secara objektif dan optimal.

REFERENSI

- Amstrong, Alan. 1986. *Urban Transit Systems (Guidelines for Examining Options)*. Washington D. C.: The International Bank for Reconstruction and Development (The World Bank).
- Badan Pusat Statistik. 2021. *Kabupaten Tana Tidung Dalam Angka Tahun 2021*. Tana Tidung: Badan Pusat Statistik Tana Tidung.
- Dinas Perhubungan. 2022. *Pendataan dan Pelacakan Angkutan Travel Di Kabupaten Tana Tidung Tahun 2022*. Tana Tidung: Dinas Perhubungan Tana Tidung
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2002. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknik Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan teratur*. Jakarta: Ditjen Perhubungan Darat.
- _____. 2019. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.4442/AJ.005/DRJD/2019 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2020*. Jakarta: Ditjen Perhubungan Darat.
- _____. 2021. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022*. Jakarta: Ditjen Perhubungan Darat.
- Faisal, R., Cut Mutiawati, dan Alfi Salmannur. 2020. Analisis Kinerja Angkutan Kota Dalam Provinsi Di Provinsi Aceh Berdasarkan Pendekatan *Load factor*. *VOCATECH: Vocational Education and Technology Journal*. 1 (2):37-43.
- Kabupaten Tana Tidung. 2012. *Peraturan Daerah Kabupaten Tana Tidung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tana Tidung Tahun 2012-2032*. Tana Tidung: Pemerintah Kabupaten Tana Tidung.
- Kementerian Perhubungan. 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 73 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

- Khalifah. 2009. *Tinjauan Load factor dan waktu Tempuh Angkutan Umum di Kota Banda Aceh*. Banda Aceh: Fakultas Teknik Universitas Syah Kuala.
- Mutiawati, Cut, et al. 2019. *Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Jalan Raya*. Jakarta: Deepublish.
- Nasution, M. Nur. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nurdjanah, Nunuj. 2018. Pengembangan Angkutan Jalan Perintis di Kabupaten Pelelawan Provinsi Riau. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*. 20 (1):17-32.
- Putra, Angga Dwi Wardana, Dewanti, dan Latif B. S..2022. Dampak Angkutan Jalan Perintis Terhadap Mobilitas Masyarakat Perdesaan: Sebuah Studi Deskriptif. *Jurnal Warta Penelitian Perhubungan*. 34 (1):23-26.
- Republik Indonesia. 2007. *Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang*. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- _____. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- _____. 2020. *Peraturan Presiden Nomor 63 Tahun 2020 tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2020-2024*. Pemerintah Republik Indonesia: Jakarta.
- _____. 2021. *Peraturan Pemerintah Nomor 63 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Romadhona, Prima Juanita. 2011. Tingkat Pelayanan Angkutan Jalan Perintis Di Daerah Terisolir (Studi Kasus: Nusa Tenggara Timur). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*. 23 (2):122-125.
- <https://ekonomi.bisnis.com>. *Damri Curhat Soal Angkutan Perintis, Sepi Penumpang Hingga Jalan Offroad*. Sabtu, 30 Juli 2022.
- Sianipar, Arbi. 2021. Kajian Kebutuhan Terminal Tipe A di Tanjung Selor Provinsi Kalimantan Utara. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*. 23 (2):113-121.
- Tamin, Oryar Z.. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Ed.2*. Bandung: Penerbit ITB.
- Tim PKL Kabupaten Tana Tidung. 2022. *Pola Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Tana Tidung dan Identifikasi Permasalahannya*. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.