EVALUASI KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN ANTAR KOTA DALAM PROPINSI

(Studi Kasus : Angkutan TRANEX Padang – Bukittinggi PP)

SKRIPSI

WIDYA HERYUNITA
03 972 039

DEPARTEMEN PENDIDIKAN
UNIVERSITAS ANDALAS
UPT PERPUSTAKAAN

JURUSAN TEKNIK SIPIL – FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2008

ABSTRAK

Pada saat sekarang ini telah banyak tersedia berbagai macam angkutan antar kota yang dapat menghubungkan kota Padang dengan kota-kota lainnya di Sumatera Barat. Moda yang biasa digunakan adalah bus dengan kapasitas yang besar, akan tetapi semakin lama moda ini semakin sulit dioperasikan disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain karena biaya operasional yang dibutuhkan makin tidak terpenuhi. Hal ini memicu bermunculannya travel-travel yang beroperasi tanpa izin pemerintah. Untuk menghindari pemilihan moda yang tidak diinginkan seperti di atas, saat sekarang ini dioperasikanlah angkutan antarkota Tranex dengan izin pemerintah. Studi bertujuan untuk mengevaluasi kinerja angkutan Tranex ini dalam pelayanan antarkota Padang dan Bukittinggi.

Survai data dilakukan dengan dua cara yaitu primer dan sekunder. Survei primer dilakukan selama dua hari mewakili dari kegiatan hari libur dan hari kerja. Survei sekunder dilakukan dengan cara wawancara dengan perusahan dan instansi yang terkait. Data yang dikumpulkan meliputi : waktu keberangkatan dan kedatangan, waktu tunggu, jumlah penumpang naik dan biaya operasional kendaraan. Indikator yang dianalisis meliputi: faktor muat, utilisasi, umur kendaraan, *headway*, kecepatan, waktu tempuh dan kelayakan.

Dari hasil pengolahan data yang telah didapat diperoleh: nilai faktor muat rata-rata pada hari libur 81,95%, untuk hari kerja 79,54%, utilisasi rata-rata sebesar 308,8 km/hari, umur kendaraan rata-rata 1,53 tahun, *headway* rata-rata pada hari libur selama 13.85 menit, untuk hari kerja 18,04 menit, kecepatan rata-rata 42,75 km/jam untuk hari libur dan 47,35 km/jam pada hari kerja.Waktu tempuh rata-rata 2 jam 12 menit untuk hari libur, 1 jam 59 menit untuk hari kerja. Waktu tunggu rata-rata untuk hari libur 13,26 menit, untuk hari kerja15,31 menit Nilai kelayakan rata-rata yang didapat yaitu 0,94. Dari indikator-indikator tersebut sebagian besar menunjukkan bahwa kinerja pelayanan angkutan Tranex Padang-Bukittinggi PP tergolong baik.

Kata kunci : faktor muat, *headway*, waktu tempuh, biaya operasional kendaraan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan bagian yang penting dalam kehidupan masyarakat. Transportasi ini sendiri tumbuh dan berkembang seiring dengan perkembangan peradaban manusia. Keinginan orang untuk berpindah dan kebutuhan mereka akan sesuatu hal yang lain telah menciptakan suatu kebutuhan akan transportasi. Karena itu, kebutuhan akan transportasi disebut juga sebagai kebutuhan turunan (derived demand). Ia ada karena adanya kebutuhan orang terhadap sesuatu yang tidak dapat dipenuhi ditempatnya berada. Dengan adanya transportasi orang akan dapat berpindah dari satu tata guna lahan ke tata guna lahan yang lain seperti melalui suatu jaringan transportasi.

Dengan semakin meningkatnya kebutuhan manusia yang semakin giat dengan berbagai macam aktifitasnya, maka semakin berkembang pulalah jenis moda transportasi yang menawarkan berbagai macam pelayanan yang bisa dimanfaatkan agar dapat mendukung dan memperlancar kegiatan tersebut.

Untuk kota-kota di negara berkembang seperti kota-kota di Indonesia, dapat dilihat dari sebahagian besar masyarakatnya yang sangat tergantung pada angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena pengaruh ekonomi ataupun ketidak punyaan angkutan pribadi. Banyaknya kelompok yang sangat tergantung kepada angkutan umum ini tampaknya tidak diimbangi dengan ketersediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari segi

pelayanannya. Hal ini merupakan sebagian refleksi dari permasalahan angkutan umum yang dihadapi oleh kota-kota di Indonesia.

Untuk kota Padang sendiri telah banyak tersedia berbagai macam angkutan antar kota yang dapat menghubungkan kota Padang dengan kota-kota lainnya di Sumatera Barat. Sebelumnya moda yang biasa digunakan adalah bus Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP) yang bermuatan besar, akan tetapi semakin lama moda ini semakin sulit dioperasikan disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain meningkatnya harga Bahan Bakar Minyak atau BBM. Kenaikan harga BBM ini ini menyebabkan faktor muat untuk bus sendiri menjadi semakin kecil. Karena biaya operasional yang dibutuhkan makin tidak terpenuhi, maka bus semakin sering tidak dioperasikan. Hal ini memicu bermunculannya travel-travel yang beroperasi tanpa izin pemerintah. Oleh karena itu untuk menghindari pemilihan moda yang tidak diinginkan seperti di atas, saat sekarang ini dioperasikanlah angkutan antarkota Tranex Mandiri dengan izin pemerintah yang melayani 3 kota di Sumatera Barat yaitu, Padang, Bukittinggi dan Payakumbuh.

1.2 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk meninjau kinerja dari pelayanan angkutan antarkota Tranex trayek Padang Bukittinggi PP.

1.3 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai rekomendasi pada sistem operasi yang didasarkan pada perbaikan pola pelayanan, sehingga

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil pengolahan data diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

Evaluasi kinerja angkutan Tranex trayek Padang-Bukittinggi

- Untuk jarak sepanjang 91 km angkutan tranex membutuhkan waktu tempuh rata-rata 2 jam 12 menit pada hari libur. Sementara untuk hari kerja membutuhkan waktu tempuh rata-rata 1 jam 59 menit. Dilihat dari waktu tempuh Padang-Bukittinggi yang biasanya ditempuh dalam waktu 2 jam, maka dinilai dari indikator ini pelayanan angkutan Tranex jurusan Padang Bukittinggi PP cukup baik. Untuk hari libur, kelebihan waktu yang terjadi bisa disebabkan oleh kemacetan lalu lintas.
- Nilai *Headway* rata-rata yang didapat pada hari libur yaitu 13.85 menit. Untuk hari kerja sebesar 18.04 menit. Apabila dibandingkan dengan peraturan yang diberikan oleh perusahaan bahwa interval keberangkatan selama 15 menit, maka *headway* pada hari kerja tidak memenuhi nilai tersebut. Hal ini dikarenakan kesibukan pada lalu lintas yang menghambat kedatangan angkutan ke *pool* di kota tujuan.
- Waktu tunggu rata-rata pada hari libur yaitu 13,26 menit. Sementara untuk hari kerja 15.31 menit. Nilai waktu tunggu ini sebaiknya lebih kecil dari nilai *headway*. Dari nilai yang didapat ternyata

MILIK
UPT PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS ANDALAS

DAFTAR PUSTAKA

Simposium VII FSTPT, Sumarni Hamid, MT, *evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus Damri dalam Pelayanan Angkutan Antar Kota di Propinsi Sulawesi Sealatan,* 2004

Riece Yolanda Rostha, *Analisis Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Umum non Bus (Angkot) (Studi Kasus: Trayek Pasar Raya –Pasar Baru)*, Universitas Andalas, Padang, 2004

Rice Komala Sari, Analisis Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Bus Kota (Studi Kasus: Trayek Pasar Raya-Kepala Koto), Universitas Andalas, Padang, 2004

Simposium FSTPT Tjindrayani, Veronika A.S, *Kajian Angkutan Antarjemput Antar Kota Travel ditinjau dari Karakteristik, Kinerja dan Biaya Operasional Kendaraan,* Bali 2001

Perangin Angin, D, 2000, Keynote Speech dalam *Seminar Angkutan Umum dan Permasalahan di sekitarnya,* 6 mei 2000

Departemen Pekerjaan Umum dan Direktorat Bina Marga, Juni 1997

Peraturan Pemerintah, No. 41, 1993

Vuchic, V.R, *Urban Public Transportation (System an Technology)*, Prentice Hall, New Jersey, 1981