

ANALISIS KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN KABUPATEN BEKASI

Subarto, ATD, MM

Sekolah Tinggi Transportasi
Darat Jl. Raya Setu KM. 3,5
Cibuntu Cibitung Bekasi
Tlp: (021) 8254640
Fax: (021) 82608995
info.p3m.sttd@gmail.com

Dr. M. Guntur, SE, MSi

Sekolah Tinggi
Transportasi Darat Jl. Raya
Setu KM. 3,5 Cibuntu
Cibitung Bekasi
Tlp: (021) 8254640
Fax: (021) 82608995

Firga Ariani, MStr

Sekolah Tinggi Transportasi
Darat Jl. Raya Setu KM. 3,5
Cibuntu Cibitung Bekasi
Tlp: (021) 8254640
Fax: (021) 82608995

Ir. Santausa Purnama, MSi

Sekolah Tinggi Transportasi
Darat Jl. Raya Setu KM. 3,5
Cibuntu Cibitung Bekasi
Tlp: (021) 8254640
Fax: (021) 82608995

Wisnu Wardana, MT

Sekolah Tinggi Transportasi
Darat Jl. Raya Setu KM. 3,5
Cibuntu Cibitung Bekasi
Tlp: (021) 8254640
Fax: (021) 82608995

ABSTRACT

Bekasi District with vast territory and evenly population distribution characteristics lead to the need for public transportation with unique characteristics, so that the necessary analysis of distribution services route network to the distribution of the population, not to mention the needs of the fleet at peak hours and off-peak hours are very different according to demand. The assumptions used today in the provision of public transport fleet is fixed for every time, so in off-peak hours plenty of public transport have low stuffing factor (load factor), whereas during peak hours stuffing factors is high.

In addition, these good public transit should be able to reach all areas and meet the interests of several stakeholders such as the passenger (user), the manager (operator) and the government (regulator) which was mainly the interests are mutually contradictory. For example, passengers want the greatest possible number of fleets so the waiting time to a minimum and public transport stuffing factor as low as possible.

Shuttles that operate more than allowed by the government, while the operating level is below 100% means that not all vehicles are allowed to be used as a vehicle operations. This is due to passenger transport demand is relatively small, so that the vehicle be operating less.

Almost the entire zone in the district of Bekasi have low values (below standard) when seen from the analysis of the range of services.

Development and structuring stretch to improve the accessibility and range of services, especially in the zone of Taruma Jaya, Babelan, Sukawangi which is currently very minimal in public transport services.

Keywords: *Transportation Service, Trajectory, Public transport.*

ABSTRAKSI

Kabupaten Bekasi dengan Karakter wilayah yang luas dan sebaran penduduk yang relatif merata menyebabkan kebutuhan terhadap angkutan umum memiliki karakteristik unik, sehingga diperlukan analisa tentang sebaran pelayanan jaringan trayek terhadap sebaran penduduk belum lagi kebutuhan jumlah armada pada jam sibuk dan jam tidak sibuk yang sangat berbeda sesuai dengan permintaan. Asumsi yang digunakan saat ini dalam hal penyediaan armada angkutan umum adalah tetap untuk setiap waktu, sehingga pada waktu jam tidak sibuk banyak angkutan umum mempunyai faktor isian (load factor) rendah, sedangkan pada jam sibuk faktor isian yang terjadi tinggi.

Di samping itu, rute angkutan umum yang baik harus dapat menjangkau seluruh wilayah dan memenuhi kepentingan beberapa pihak terkait seperti penumpang (user), pengelola (operator) dan pemerintah (regulator) yang pada umumnya kepentingan tersebut saling bertolak belakang. Misalnya, penumpang menginginkan jumlah armada yang sebesar mungkin sehingga waktu menunggu menjadi minimal dan faktor isian angkutan umum serendah mungkin.

Angkutan yang beroperasi lebih dari yang diijinkan oleh pemerintah, sedangkan tingkat operasi berada dibawah 100 % artinya tidak semua kendaraan yang diizinkan digunakan sebagai kendaraan operasi. Hal ini disebabkan permintaan angkutan penumpang yang relatif sedikit, sehingga kendaraan yang beroperasi lebih sedikit.

Hampir seluruh zona di wilayah Kabupaten Bekasi memiliki nilai rendah (dibawah standar) apabila dilihat dari analisis jangkauan pelayanan. Pengembangan dan penataan trayek untuk meningkatkan aksebilitas dan jangkauan pelayanan terutama pada zona taruma jaya, zona babelan, zona sukawangi yang saat ini sangat minim pelayanan angkutan umum.

Kata Kunci: Pelayanan Angkutan, Trayek, Angkutan Umum

PENDAHULUAN

A.LATAR BELAKANG

Angkutan umum sebagai salah satu elemen dari sistem transportasi perkotaan memegang peran yang sangat penting bagi daerah wilayah. Salah satu indikator dari Wilayah yang dapat ditandai, antara lain dengan melihat kondisi sistem transportasi khususnya angkutan umumnya

Kabupaten Bekasi sebagai pembina transportasi di Kabupaten Bekasi tentunya sangat berkepentingan dalam membina angkutan umum di wilayahnya. Salah satu wujud pembinaan (perencanaan, pengaturan dan pengendalian pelayanan angkutan umum) yaitu melakukan kegiatan evaluasi kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Bekasi. Khususnya evaluasi terhadap Aksesibilitas pelayanan, hal lain yang menjadi masalah adalah kemacetan dimana Kemacetan lalu lintas adalah problem rutin, yang sudah dianggap sebagai bagian dari dinamika kehidupan sehari-hari. Hal ini mengindikasikan bahwa masyarakat sudah putus asa, sudah tidak tahu lagi apa yang harus dilakukan untuk menyiasati kemacetan lalu lintas yang sangat merepotkan tersebut. Sebenarnya, secara ekonomi maupun financial, kerugian akibat kemacetan ini sangat besar namun tidak banyak orang yang menyadarinya, karena kecuali waktu tempuh yang semakin panjang, bentuk-bentuk kerugian yang lain (seperti pemborosan bahan bakar, kelelahan mental dan

fisik, peningkatan gangguan kesehatan, dsb) pada umumnya tidak dirasakan secara langsung.

B. MAKSUD DAN TUJUAN

a. Maksud

Secara umum maksud dari studi ini dimaksudkan untuk mengumpulkan data dan menganalisa tingkat Aksesibilitas pelayanan Angkutan umum di wilayah Kabupaten Bekasi

b. Tujuan

Tujuan yang diharapkan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat Aksesibilitas pelayanan masing-masing trayek angkutan pedesaan dan mendapatkan data nisbah pelayanan dibandingkan dengan luas wilayah Kabupaten Bekasi untuk pengambilan kebijakan tentang angkutan pedesaan.

C. SASARAN

Sasaran utama studi ini lebih diarahkan sebagai bahan evaluasi dalam penetapan kebijakan perencanaan, pengaturan dan pengendalian pelayanan angkutan Pedesaan di wilayah Kabupaten Bekasi.

D. RUANG LINGKUP

a. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup yang menjadi wilayah studi dari kegiatan ini adalah wilayah Kabupaten Bekasi.

b. Ruang Lingkup Studi

Adapun rincian ruang lingkup studi ini meliputi :

1. Pengumpulan data Sekunder

2. Pengumpulan data primer dengan melakukan :

a. Survey Inventarisasi lintasan angkutan umum (peta lintasan)

b. Survey Waktu tunggu

c. Survey Kecepatan

d. Survey Waktu Berjalan

3. Analisa Data

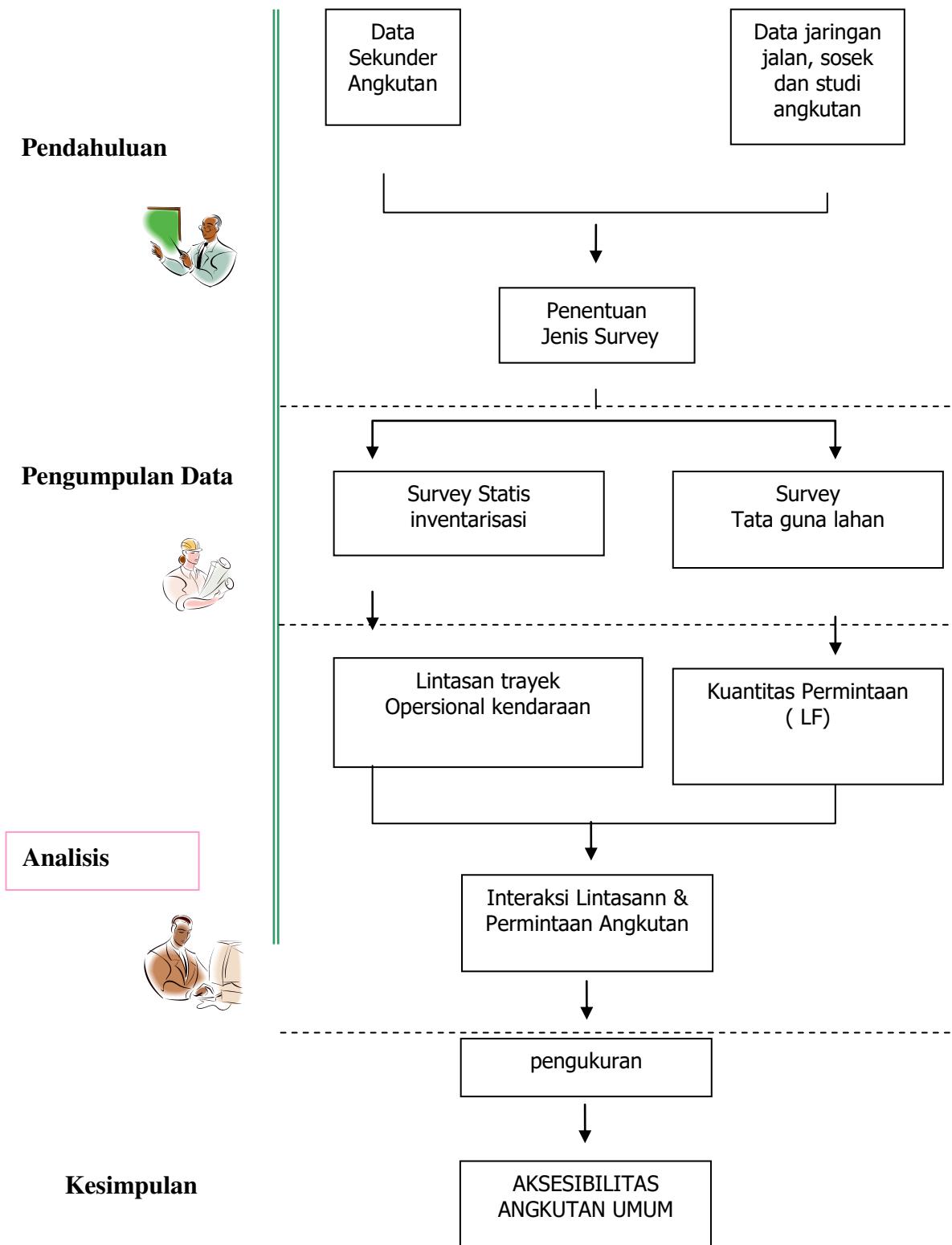
4. Perhitungan Aksesibilitas pelayanan angkutan pedesaan.

5. Perbandingan nisbah pelayanan jaringan trayek terhadap luas wilayah.

U M U M

Pada penelitian ini, dipandang perlu adanya metodologi penelitian yang diharapkan mampu digunakan untuk memadukan seluruh proses pekerjaan secara sistematis agar tercapai sasaran dan tujuan studi yang diinginkan.

Secara umum metodologi yang disusun dapat dilihat lebih jelas pada **gambar** berikut.



POLA JARINGAN TRAYEK

Yang dimaksud dengan jaringan pelayanan angkutan umum adalah jaringan trayek yang dilengkapi dengan terminal dan tempat perhentian berdasarkan data Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi

1. Rute angkutan Pedesaan

Rute angkutan Pedesaan merupakan rute angkutan umum yang melayani kawasan di Kabupaten Bekasi. Angkutan Pedesaan tersebut melalui jalan-jalan dipedesaan yang rute atau lintasannya sudah ditetapkan untuk setiap trayek. Secara visual kendaraan setiap trayek Pedesaan yang dizinkan mempunyai nomor registrasi di body kendaraan sesuai dengan nomor trayek yang diizinkan.

Tabel Daftar nama trayek dan jumlah armada

N0	KODE TRAYEK	NOMOR TRAYEK	URAIAN TRAYEK	JUMLAH ARMADA	KET.
1	1616001	K – 14	Kp Utan – Setu – Serang pp	88	aktif
2	1619001	K – 14 A	Setu – Cibening – Psr Serang – Lippo City pp	4	aktif
3	1413001	K - 16	Tambun – Tambelang – Balong asem pp	34	aktif
4	2117001	K - 17	Cikarang – Cibarusah PP	355	aktif
5	2123001	K -18	Cikarang – Sukatani PP	149	aktif
6	2125001	K - 18A	Cikaarang - Sukatani - Muara Gembong PP	37	aktif
7		K - 18.B	Sukatani - Cabang Pulo Bambu - ponobo PP	-	tidak aktif
8	1416001	K -23	Tambun – Cimuning – Setu PP	5	aktif
9	2124001	K -29	Cikarang – Bojong – Pabayuran-Sb Urip – Kp Garon PP	24	aktif
10		K -29 A	Cikarang - Pebayuran PP	3	aktif
11	2122002	K -29 B	Cikarang – Lm Abang – Kp juang – Rw Kuda – Kp Kramat- Pabayuran PP	6	aktif
12	2116001	K -32	Cikarang – Wr Bongkok – Sk Danau PP	74	aktif
13	1521001	K -32 A	Cikarang – Cibitung – MM 2100 PP	-	aktif
14	2118001	K - 33	Cikarang - Lm Abang - Psr Gombong – Serang PP	117	aktif
15	2119001	K -35	Cikarang – Lm abang – Tegal Danas – Sukamahi PP	67	aktif
16	2123002	K – 38	Cikarang – Sukamantri – Pule PP	57	aktif
17	1421001	K – 39 C	Cikarang – Cibitung – SKU – Graha Prima PP	49	aktif

N0	KODE TRAYEK	NOMOR TRAYEK	URAIAN TRAYEK	JUMLAH ARMADA	KET.
18	2119005	K – 42	Cikarang – Lm Abang – Psr Gombong – Lippo City PP	44	aktif
19		K – 49	Cibarusah - Cipamingkis- Kp. Bedeng	-	tidak aktif
20	2431001	K – 51	Cabang bugin – Bojong Karatan – Taruma jaya – Marunda PP	-	aktif
21	2119002	K -52	Cikarang – Citarik – Tg Danas PP	21	aktif
22	2322001	K -53	Sukatani – Bojong – Pabayuran PP	3	aktif
23		K -55	Cikarang - Cipayung - Cilampayan	1	tidak aktif
24	2113001	K -57	Cikarang – Kalijaya – Tambelang PP	3	aktif
25		K -60	Ujung Harapan - Babelan - Buni bakti	-	tidak aktif
26	1919001	K - 99	Kawasan Jababeka I – Perum Cikarang Baru PP	25	aktif
27	1519001	K -61	Cibitung (Sn Jaya) – Tg Gede – Tg Danas PP	40	aktif
28		K -62	Perum harapan Indah - Bogor Pengarutan - Babelan PP	-	tidak aktif
29	1817001	K -35.A	Sukamahi – Cicau – Cilangkara – Sn Jaya –Cikutul – Cibarusah PP	-	aktif
30	2115001	K - 36A	Cikarang - Wr. Bongkok - CBL PP	15	aktif
30		K - 36B	Ps. H. Malik - Bojong Koneng - CBL - Tanah Angke PP	-	aktif

Sumber : Hasil Analisis Penelitian, 2016

KARAKTERISTIK PELAYANAN ANGKUTAN UMUM

1. Tingkat Operasi Angkutan Pedesaan Kabupaten Bekasi

Kendaraan yang beroperasi merupakan jumlah kendaraan yang beroperasi dilapangan setiap hari pada masing-masing trayek. Hasil pengolahan data ini diperoleh berdasarkan jumlah kendaraan yang berplat nomor kendaraan berbeda pada waktu pelaksanaan survai. Berdasarkan hasil kompilasi dan pengolahan data dapat diketahui bahwa rata-rata jumlah kendaraan angkutan pedesaan yang beroperasi dalam satu hari di Kabupaten Bekasi sebesar 1.259 kendaraan. Sedangkan jumlah kendaraan yang terdaftar dan memperoleh izin operasi sebesar 1.224 kendaraan. Sehingga rasio kendaraan yang beroperasi dengan kendaraan yang diizinkan atau tingkat operasi akumulasi angkutan pedesaan di Kabupaten Bekasi yang masih beroperasi sebesar 103 %. Daftar Plat Nomor kendaraan yang beroperasi dapat dilihat pada lampiran.

Angkutan Pedesaan di Kabupaten Bekasi sampai saat ini berjumlah 30 Trayek yang tersebar di wilayah kabupaten Bekasi. Dari indentifikasi dengan melakukan survai

Inventarisasi Angkutan ditemukan beberapa trayek yang sudah tidak aktif, antara lain trayek :

- K – 18B
- K – 49
- K – 55
- K – 60
- K – 62

Sedangkan angkutan pedesaan yang masih beroperasi di Kabupaten Bekasi berjumlah 25 Trayek, tingkat pengoperasian angkutan Pedesaan di Kabupaten Bekasi dapat di lihat pada tabel dibawah ini.

NO	KODE TRAYEK	NOMOR TRAYEK	LINTASAN TRAYEK	Jumlah kendaraan yang terdaftar	Jumlah kendaraan yang beroperasi	Tingkat Operasi (%)
1	1616001	K - 14	Kp. Utan - Setu - Serang	88	112	127.27
2	1619001	K - 14 A	Setu - Cibening - Serang - Lippo City	4	12	300.00
3	1413001	K - 16	Tambun - Tambelang - Balong Asem	34	78	229.41
4	2117001	K - 17 Cibarusah	Cikarang - Cibarusah		61	
		K - 17 Lippo	Cikarang - Mall Lippo Cikarang		54	
		K - 17		355		32.39
5	2123001	K - 18	Cikarang - Sukatani	149	140	93.96
6	2125001	K - 18 A	Cikarang - Sukatani - Muara Gembong	37	15	40.54
7	1416001	K - 23	Tambun - Cimuning - Setu	5	80	1600.00
8	2124001	K - 29	Cikarang - Pebayuran - Kp. Garon	24	28	116.67
9	2122002	K - 29 B	Cikarang - Kramat - Pebayuran	6	9	150.00
10	2116001	K - 32	Cikarang - Sukadanau	74	39	52.70
11	1521001	K - 32 A	Cikarang - MM 2100	0	9	#DIV/0!
12	2118001	K - 33	Cikarang - Mall Lippo Cikarang	117	100	85.47
13	2119001	K - 35	Cikarang - Lemah Abang - Tegal Danas - Sukamahi	67	29	43.28
14	1817001	K - 35 A	Sukamahi - Cibarusah	0	11	#DIV/0!
15	2115001	K - 36 A	Cikarang - Cibitung - CBL	15	56	373.33
16		K - 36 B	Ps. H.Malik - CBL - Tanah Angke	0	9	#DIV/0!

17	2123002	K - 38	Cikarang - Sukamantri - Pule	57	61	107.02
18	1421001	K - 39 C	Cikarang - Cibitung - SKU - Graha Prima	49	66	134.69
19	2119005	K - 42	Cikarang - Lm. Abang - Lippo City	44	57	129.55
20	2431001	K - 51	Buni Bakti – Taruma jaya – Marunda PP	0	22	#DIV/0!
21	2119002	K - 52	Cikarang - Citarik - Tegal Danas	21	60	285.71
22	2322001	K - 53	Sukatani - Pebayuran	3	4	133.33
23	2113001	K - 57	Cikarang - Tambelang	10	24	240.00
24	1519001	K - 61	Cibitung - Tegal Gede - Tegal Danas	40	48	120.00
25	1919001	K - 99 A	Jababeka I - Perum Cikarang Baru		40	
	1919001	K - 99 B	Jababeka I - Perum Cikarang Baru		35	
		K - 99		25		300.00

Tabel Tingkat Operasi Angkutan Pedesaan

Hasil : Analisis Penelitian, 2016

Dapat dilihat pada tabel rata-rata tingkat Operasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Bekasi adalah 83,30 %. Tingkat operasi diatas 100 % terdiri dari 19 (sembilan belas) trayek antara lain : K – 14, K – 14A, K – 16, K – 23, K – 29, K – 29B, K – 32A, K – 35A, K – 36A, K – 36B, K – 38, K – 39C, K – 42, K – 51, K – 52, K – 53, K – 57, K - 61 dan K – 99. ini berarti kendaraan yang beroperasi lebih dari yang diijinkan oleh pemerintah, sedangkan tingkat operasi berada dibawah 100 % artinya tidak semua kendaraan yang diizinkan digunakan sebagai kendaraan operasi. Hal ini disebabkan permintaan angkutan penumpang yang relatif sedikit, sehingga kendaraan yang beropersi lebih sedikit.

1. Hampir seluruh zona di wilayah Kabupaten Bekasi memiliki nilai rendah (dibawah standar) apabila dilihat dari analisis jangkauan pelayanan.
2. Pengembangan dan penataan trayek untuk meningkatkan aksebilitas dan jangkauan pelayanan terutama pada zona taruma jaya, zona babelan, zona sukawangi yang saat ini sangat minim pelayanan angkutan umum.
3. Perbaikan pelayanan untuk meningkatkan minat penggunaan angkutan umum.