

KAJIAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM TRAYEK BLORA – BOGOREJO – CEPU DI KABUPATEN BLORA¹

Agus Budi Purwantoro², Untung Sirinanto³, Wahyudi Kushardjoko⁴

ABSTRACT

Population of Blora regency in 2000 was 836.008 people, with 0,97% growth rate and the density in 2003 was 454 people/km². Cepu is subdistrict of Blora, with density was 1,504 person/km² that time, as central of oil and gas refinery, education, wooding, as center of teak wood handicraft and once gate entrance to Central Java from East Java. The Regencies, likely Blora- Cepu-Bogorejo are supported by the road network related, The social economy in this areas to be develop, and finally problem arise, was public transportation crustraint. Public transportation route between Blora-Bogorejo-Cepu has a linear route from Blora to Cepu with transit to Bogorejo. In the mean while many public transport modes, refuse service to Bogorejo, and the effect are many users accumulated in triangle Jepon between Blora Cepu to Bogorejo. Illegal public transport modes arise, and alles advantage for user. There are three alternatives that can be used to solve problem, ic : first, given routes Blora-Jepon-Cepu and Blora-Jepon-Bogorejo; second, given routes Blora-Jepon-Cepu and Jepon-Bogorejo; Third, given routes Blora-Jepon-Bogorejo and Jepon-Cepu. The best option is the first = Blora-Jepon-Cepu and Blora-Jepon-Bogorejo. From the financial aspect, profitable the first option is relative higher than second and/or the third. The frequency and headway of operational modes can be optimize.

Keywords : *Route duplication, ten of indicator services, operational, financial, demands, efficient.*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Jumlah penduduk Kabupaten Blora pada tahun 2003 sebanyak 836.008 jiwa dengan tingkat pertumbuhan penduduk mencapai 0,97 %. Kepadatan penduduk pada tahun 2003 sebesar 454 jiwa per km², dengan wilayah terpadat penduduknya adalah Kecamatan Cepu yang mencapai tingkat kepadatan 1,504 jiwa per km².

Dampak positif tingginya mobilitas pada jalur Blora – Cepu bagi angkutan umum yang mungkin timbul adalah banyaknya penumpang yang melakukan perjalanan pada jalur tersebut sehingga meningkatkan pendapatan bagi operator. Dampak negatif yang akan timbul adalah menurunnya tingkat pelayanan, kenyamanan dan keselamatan.

Pokok Permasalahan

Secara makro permasalahan pelayanan angkutan umum yang terjadi pada trayek Blora

¹ PILAR Volume 15, Nomor 1, April 2006 : halaman 36 - 42

² Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro
Jl. Hayam Wuruk Semarang

^{3,4} Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Diponegoro
Jl. Prof Soedarto, SH. Tembalang, Semarang

– Bogorejo – Cepu masih buruk yaitu kedatangan angkutan umum pada trayek tersebut tidak teratur, pada jam-jam puncak penumpang berjubel tetapi di luar jam puncak jumlah penumpang relatif sedikit bahkan sering terlihat kosong (tidak mengangkut penumpang) dan masih banyak angkutan umum *illegal* (tidak resmi) yang beroperasi pada penggal trayek tertentu.

Maksud, Tujuan dan Manfaat Penelitian

Maksud penelitian ini adalah memberikan penilaian kinerja pelayanan angkutan umum pada trayek Blota – Bogorejo – Cepu dengan tujuan untuk memberikan alternatif peningkatan pelayanan yang pada gilirannya dapat mengoptimalkan kinerja pelayanan. Diharapkan dapat bermanfaat bagi perumusan kebijakan angkutan umum di Kabupaten Blora dan sebagai bahan penelitian lebih lanjut bagi praktisi dan akademisi.

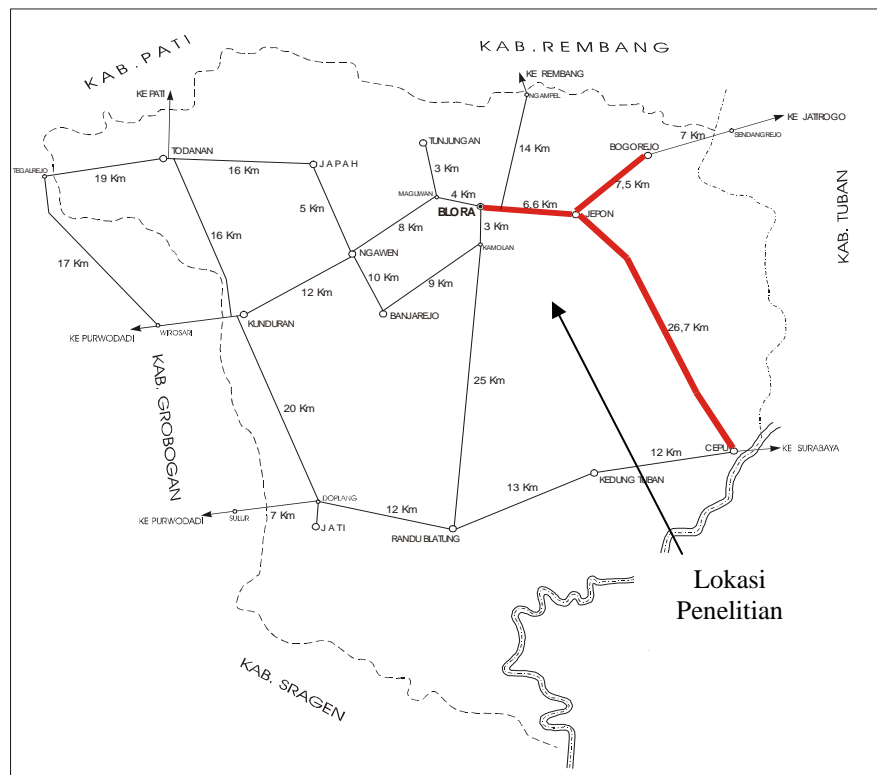
Batasan Penelitian

Penelitian ini diarahkan/ difokuskan terhadap hal-hal sebagai berikut :

1. Trayek Blora-Bogorejo-Cepu di Kabupaten Blora.
2. Kinerja pelayanan angkutan pedesaan pada trayek Blora-Bogorejo-Cepu dengan indikator *load factor*, *journey time*, frekuensi, *headway* dan tarip.
3. Tawaran alternatif untuk meningkatkan kinerja angkutan pedesaan pada trayek Blora-Bogorejo-Cepu di Kabupaten Blora.

Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada jalur angkutan umum dari Blora ke Jepon, Bogorejo, Jepon sampai Cepu kembali ke Jepon dan Blora. Untuk lebih jelasnya mengenai lokasi penelitian dapat dilihat pada peta berikut :



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

Tabel 1. Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum

Nilai	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	> 1	> 1	< 5	> 15	> 12	< 13	< 4	< 82	> 30	05 - 18
2	0,8 - 1	0,7 - 1	5 - 10	10 - 15	6 - 12	13 - 15	4 - 6	82-100	20 - 30	05 - 20
3	< 0,8	< 0,7	> 10	< 10	< 6	> 15	> 6	> 100	< 20	05 - 22

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat

TINJAUAN PUSTAKA

Angkutan

Angkutan umum pada trayek Blora - Jepon - Bogorejo – Cepu adalah angkutan umum penumpang kategori angkutan pedesaan yaitu angkutan umum yang beroperasi pada suatu trayek yang tetap dan teratur dalam satu daerah Kabupaten yang pengaturan dan pembinaannya menjadi wewenang Pemerintah Kabupaten Blora.

Trayek

Trayek adalah lintasan umum untuk pelayanan angkutan orang dengan menggunakan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal (Idwan S. 1996).

Kinerja Pelayanan

Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum yang telah dibuat oleh Departemen Perhubungan dapat dilihat pada tabel 1.

Keterangan Gambar 1.:

Nilai : 1.untuk standar pelayanan dengan criteria kurang.
2.untuk standar pelayanan dengan criteria sedang.

3.untuk standar pelayanan dengan criteria baik.

Kolom 1 : Rata-rata faktor muat pada jam sibuk

Kolom 2 : Rata-rata faktor muat diluar jam sibuk

Kolom 3 : Rata-rata kecepatan perjalanan (km/jam)

Kolom 4 : Rata-rata waktu antara / headway (menit)

Kolom 5 : Rata-rata waktu perjalanan (menit/km)

Kolom 6 : Waktu pelayanan (jam)

Kolom 7 : Frekuensi (kendaraan/jam)

Kolom 8 : Jumlah kendaraan yang beroperasi (%)

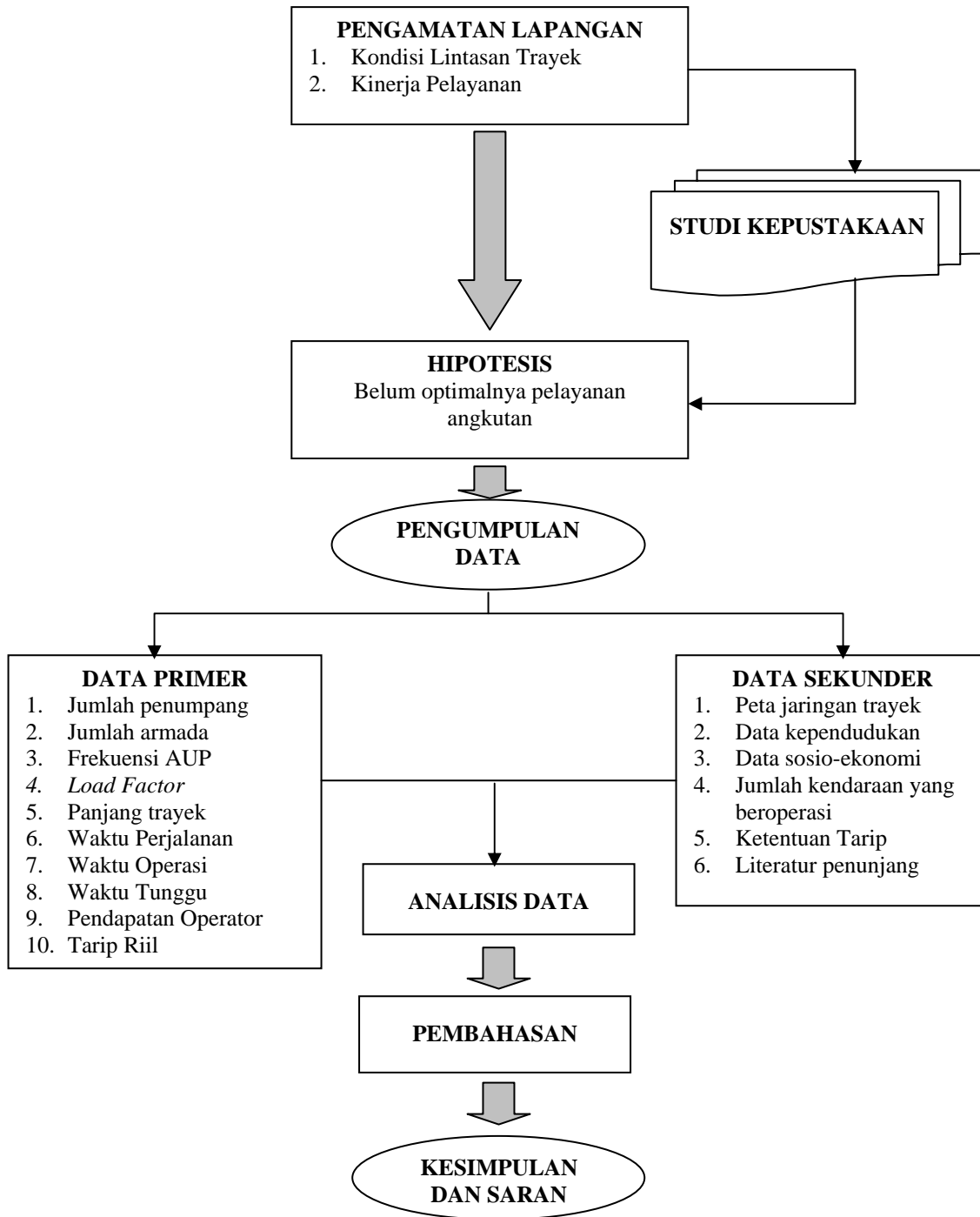
Kolom 9 : Rata-rata waktu tunggu penumpang (menit)

Kolom 10 : Awal dan akhir waktu pelayanan.

Standar kinerja pelayanan dinyatakan baik apabila mempunyai total nilai 18,00 – 24,00. Sedang bila total nilai 12,00 – 17,99 dan kurang bila total nilainya kurang dari 12.

METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian seperti disajikan pada unsur berikut :



Gambar 2. Diagram Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Pelayanan Angkutan Saat Ini

Dilihat dari segi efektivitas dan efisiensi pelayanan trayek Blora – Bogorejo – Cepu sesuai dengan ijin sangat buruk dikarenakan :

1. Pelayanan angkutan pedesaan pada trayek Blora – Bogorejo - Cepu yang terjadi saat ini terbagi menjadi 3 segmen.
2. Pelayanan angkutan pedesaan pada trayek Todanan – Blora – Jepon – Cepu yang terjadi saat ini dari Todanan hanya sampai Blora dan kembali lagi ke Todanan.
3. Pelayanan angkutan pedesaan pada trayek Rembang – Blora – Jepon – Bogorejo yang terjadi saat ini dari Rembang hanya sampai Blora dan kembali lagi ke Rembang.
4. Jumlah kendaraan siap operasi yang melayani rute Jepon – Bogorejo sangat kecil yaitu 4 kendaraan dari 15 kendaraan atau sebesar 26,67%
5. Berdasarkan hasil penilaian kinerja pelayanan pada penggal trayek Jepon – Bogorejo masuk dalam kategori kurang dengan total nilai 16 dibawah ambang batas baik.

Alternatif Perbaikan Kinerja Pelayanan Angkutan

1. Alternatif I

Solusi penyelesaian permasalahan dengan cara membagi trayek Blora – Bogorejo – Cepu menjadi 2 trayek yaitu Trayek Blora – Jepon – Cepu dan Trayek Blora - Jepon – Bogorejo.

2. Alternatif II

Merupakan usaha untuk meningkatkan pelayanan dengan cara membagi trayek Blora – Bogorejo – Cepu menjadi 2 trayek yaitu Trayek Blora – Jepon – Cepu dan Trayek Jepon – Bogorejo.

3. Alternatif III

Solusi meningkatkan pelayanan dengan cara membagi trayek Blora – Bogorejo – Cepu menjadi 2 trayek yaitu Trayek Blora – Jepon – Bogorejo dan Trayek Jepon – Cepu.

Pemilihan Alternatif

Berdasarkan hasil penilaian Tabel 2. diketahui bahwa Alternatif I mempunyai nilai paling besar yaitu 23 dibandingkan dengan alternatif-alternatif yang lain.

Tabel 2. Pemilihan Alternatif 1 dilihat dari aspek operasional

NO	INDIKATOR PELAYANAN	Besarnya			Nilai		
		I	II	III	I	II	III
1	<i>Load Factor</i> jam sibuk (%)	86,5	95	82	2	1	3
2	<i>Load Factor</i> diluar jam sibuk (%)	56,5	66	56	2	3	1
3	Rata-rata kecepatan perjalanan (km/jam)	38,76	37,15	39,35	2	1	3
4	Rata-rata <i>headway</i> (mnt)	5,25	5,25	5,25	3	3	3
5	Rata-rata waktu perjalanan (mnt/km)	1,57	1,65	1,55	2	3	1
6	Waktu pelayanan (jam)	12	11	12	2	1	2
7	Frekuensi (kend/jam)	14	14	14	3	3	3
8	Prosentase kendaraan Siap Operasi (%)	76,15	69,49	69,75	3	1	2
9	Rata-rata waktu tunggu penumpang (mnt)	2,63	2,63	2,63	3	3	3
10	Awal dan akhir waktu pelayanan	05-17	05-17	05-17	1	1	1
Jumlah					23	20	22

Tabel 3. Pemilihan Alternatif 2 dilihat Dari Aspek Finansial

NO	Jenis Angkutan Umum	Besarnya (Rp)			Nilai		
		I	II	III	I	II	III
1	16 seat	22.500	22.500	82.100	1	1	4
2	10 seat	53.100	11.100	53.100	3	1	3
Jumlah Nilai					4	2	7

Tabel 4. Pemilihan Alternatif 3 dilihat Dari Aspek Demand

NO	Jenis Angkutan Umum	Besarnya (kendaraan)			Nilai		
		I	II	III	I	II	III
1	16 seat	45	45	41	2	2	1
2	10 seat	7	3	7	2	1	2
Jumlah Nilai					4	3	3

Tabel 5. Hasil Penilaian Rekapitulasi dari Ketiga Alternatif diatas.

NO	Aspek	Nilai		
		I	II	III
1	Operasional	25	20	22
2	Finansial	4	2	7
3	Demand	4	3	3
Jumlah Nilai		33	25	30
Peringkat		I	III	II

Secara ringkas hasil penilaian secara terpadu dari ketiga alternatif (Tabel 2, 3 dan 4) perbaikan kinerja pelayanan angkutan pedesaan pada trayek Blora – Bogorejo – Cepu dapat dilihat pada Tabel 5.

Hasil penilaian dilihat dari tiga aspek yaitu aspek operasional, aspek finansial dan aspek *demand* diketahui bahwa upaya perbaikan kinerja pelayanan menggunakan Alternatif 1 memperoleh nilai terbesar yaitu 33 sehingga menduduki peringkat 1, Alternatif 2 memperoleh nilai terkecil yaitu 25 sehingga menduduki peringkat 2, sedangkan Alternatif 3 memperoleh nilai 30 menduduki peringkat II.

KESIMPULAN

1. Ditinjau dari aspek operasional pelayanan angkutan pedesaan trayek Blora – Bogorejo – Cepu pada saat ini masih buruk terbukti dengan kondisi pelayanan pada penggal trayek Jepon – Bogorejo sebagai berikut :
 - a. Pada jam puncak *load factor* penumpang mencapai 113%. Dilihat dari segi kenyamanan penumpang masih dalam kategori kurang yaitu melebihi batas maksimum yang disyaratkan 100%.
 - b. *Headway* mencapai 120 menit melebihi batas maksimum yang disyaratkan lebih dari 15 menit.

- c. Frekuensi hanya 1 kendaraan per 2 jam yaitu dibawah batas minimal yang disyaratkan sebanyak 4 kendaraan/jam.
 - d. Prosentase kendaraan siap operasi sebesar 26,67% yaitu dibawah batas minimal yang disyaratkan 82%.
 - e. Waktu tunggu penumpang mencapai 62 menit yaitu diatas batas maksimum yang disyaratkan lebih dari 30 menit.
2. Ada 3 alternatif yang dapat di jadikan solusi meningkatkan kinerja pelayanan angkutan pada trayek Blora – Bogorejo – Cepu yaitu :
 - a. Alternatif I dengan cara membagi trayek Blora – Bogorejo – Cepu menjadi 2 trayek yaitu :
 - 1) Trayek Blora - Jepon – Cepu.
 - 2) Trayek Blora – Jepon - Bogorejo
 - b. Alternatif II dengan cara membagi trayek Blora – Bogorejo – Cepu menjadi 2 trayek yaitu :
 - 1) Trayek Blora - Jepon – Cepu.
 - 2) Trayek Jepon - Bogorejo
 - c. Alternatif III dengan cara membagi trayek Blora – Bogorejo – Cepu menjadi 2 trayek yaitu :
 - 1) Trayek Blora - Jepon – Bogorejo.
 - 2) Trayek Jepon - Cepu
 3. Dari ketiga alternatif untuk meningkatkan pelayanan pada trayek Blora - Bogorejo – Cepu yang paling baik alternatif I dengan jumlah nilai 33 menduduki peringkat I disusul alternatif III dengan jumlah nilai 30 dan alternatif II dengan jumlah nilai 25.
 4. Upaya meningkatkan kinerja pelayanan menggunakan metode Alternatif I lebih menguntungkan dibandingkan dengan kondisi pelayanan pada saat ini yaitu :
 - a. Pada Trayek Blora – Bogorejo – Cepu
Dilihat dari aspek finansial pelayanan angkutan pada trayek Blora – Jepon – Cepu lebih menguntungkan dengan keuntungan sebesar Rp 22.500,- per kendaraan / hari dibandingkan pelayanan pada saat ini berdasarkan perhitungan mengalami kerugian sebesar Rp 18.100,- per kendaraan/hari.
 - b. Pada Trayek Blora – Jepon - Bogorejo
 - 1) Pada jam puncak *load factor* penumpang pada penggal trayek Jepon – Bogorejo yang semula 113% menjadi 96%, sehingga kenyamanan lebih terjamin.
 - 2) *Headway* semula 120 menit menjadi 8,6 menit (dibawah batas maksimum yang disyaratkan yaitu 15 menit).
 - 3) Frekuensi yang semula 1 kendaraan per 2 jam menjadi 8 kendaraan per jam.
 - 4) Prosentase kendaraan siap operasi yang melayani penggal trayek Jepon – Bogorejo lebih besar yaitu dari 26,67% menjadi 60%.
 - 5) Waktu tunggu penumpang lebih singkat yaitu dari 62 menit menjadi 3,75 menit.
 - 6) Pendapatan operator semula Rp 11.000,- menjadi Rp 53.100,-

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Anonim, *Perencanaan Angkutan Umum Penumpang*, Pusdiklat Perhubungan Darat, Jakarta, 1994.
- Anonim, *Perencanaan Kota Jangka Panjang*, Pusdiklat Perhubungan Darat, Jakarta, 1994.
- Anonim, *Perencanaan Sistem Angkutan Umum*, ITB, Bandung, 1997.
- Ade Sjafruddin, DR.Ir, *Studi Evaluasi Jumlah Armada dan Tarif Angkutan Umum di DKI Jakarta*, ITB, Bandung, 1995.
- Edward K. Morlok, J.K. Hainim, *Introduction to Transportation Engineering and Planning*, Penerbit Erlangga Jakarta, 1984.
- Idwan Santoso, *Perencanaan Prasarana Angkutan Umum*, ITB Bandung, 1996.