INFO TEKNIK
Volume 24 No. 1 Juli 2023 (85-96)

EVALUASI KINERJA ANGKUTAN UMUM PERDESAAN BUS DAMRI RUTE TABAK KANILAN – BUNTOK

De Hilary Gulani[1], Sutan Parasian Silitonga[2], Murniati[3]
[123]*Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya*
E-mail : *dehilarygulani08@gmail.com* [1] *; sutan@jts.upr.ac.id* [2] *; murniatiunpar@yahoo.co.id*[3]

ABSTRACT

Rural public transportation in Tabak Kanilan Village has a pioneer bus type of medium-sized non-AC economy Damri Bus. This bus serves the route / route Tabak Kanilan – Buntok (round-trip). Some of the weaknesses of this pioneering Damri Bus include not having a fixed schedule, limited/less travel time, facilities on the Damri Bus that are inadequate and not in accordance with public transportation standards, how to drive vehicles that are classified as careless and endanger the safety of Bus passengers. Damri and internal and external conditions are still quite bad. The purpose of this study was to analyze the performance of public transportation services for the Damri Bus on the Tabak Kanilan – Buntok route. As well as to analyze rural public transportation services on the Tabak Kanilan Buntok route. The conclusions obtained from the performance of the Damri Bus public transportation service are as follows: the destination of the trip is a shopping center or market. The waiting time to get a seat is < 5 minutes, the travel time to the destination is between 30 - 60 minutes. Damri Bus load factor is ± 0,28. Travel time to destination terminal < 90 minutes. Service performance is still far from the wishes / expectations of Damri Bus passengers.

Keywords: *Rural public transport services, Public transport performance, Damri Bus*

1. PENDAHULUAN

Mayoritas masyarakat memilih untuk mendukung aktivitas dan mobilitas masyarakat dengan menggunakan angkutan umum. Angkutan penumpang dengan sistem sewa atau pembayaran dikenal dengan istilah angkutan umum. Penyediaan pelayanan transportasi yang memadai bagi masyarakat merupakan tujuan utama angkutan umum penumpang. Pelayanan yang aman, cepat, murah, dan cukup nyaman untuk bersaing dengan kendaraan pribadi merupakan hal yang baik. Tuntutan masyarakat terhadap sarana transportasi umum semakin meningkat seiring dengan berjalannya waktu. Khususnya angkutan umum pedesaan. Penyediaan pelayanan transportasi yang layak bagi mereka yang menggunakan transportasi umum adalah tujuan utama dari implementasinya. Agar dapat bersaing dengan mobil pribadi dan memungkinkan konsumen untuk menghemat lebih banyak uang ketika memilih transportasi, layanan transportasi umum yang baik harus menawarkan layanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman. Setelah itu, sarana transportasi di pedesaan perlu ikuti perkembangan ini.

Tabak Kanilan merupakan sebuah desa di Kecamatan Gunung Bintang Awai Provinsi Kalimantan Tengah, Kabupaten Barito Selatan. Selain itu, warga Desa Tabak Kanilan dan sekitarnya menggunakan Tabak Kanilan sebagai pusat pemukiman untuk menjalankan aktivitas sehari-hari. Kanilan memiliki fasilitas sosial dan umum. Karena banyak lubang, kondisi jalan menuju Tabak Kanilan sendiri di bawah standar. Bus perintis menengah yang berfungsi sebagai angkutan umum di Tabak Kanilan memiliki jam operasi harian dan dapat mengangkut penumpang (pulang- perjalanan) dan barang.

Akses Bus Damri ke angkutan umum berkualitas tinggi di Tabak Kanilan dapat mengambil manfaat dari hal ini. Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis bagaimana pelayanan angkutan umum di daerah pedesaan pada trayek Tabak Kanilan ke Buntok.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 *Load Factor* (Faktor Muat)

Rasio jumlah penumpang harian kendaraan terhadap daya dukungnya dikenal sebagai faktor muat.

LF=

$$\frac{Jumlah\ Rata-rata\ Penumpang\ Perhari}{Kapasitas\ Angkut\ Kendaraan} \quad \text{.....(1)}$$

$$= \frac{7}{25}$$

= 0,28

keterangan :

LF : *Load factor*

2.2 Waktu Perjalanan

Jumlah tempuh waktu yang diperlukan untuk menempuh seluruh rute, dari terminal asal ke terminal tujuan, disebut sebagai waktu tempuh.

$$t = \frac{s}{v}$$

$$= \frac{60\ km}{52\ km/jam}$$

= 1 jam 15 menit

Keterangan :

t :Waktu Tempuh

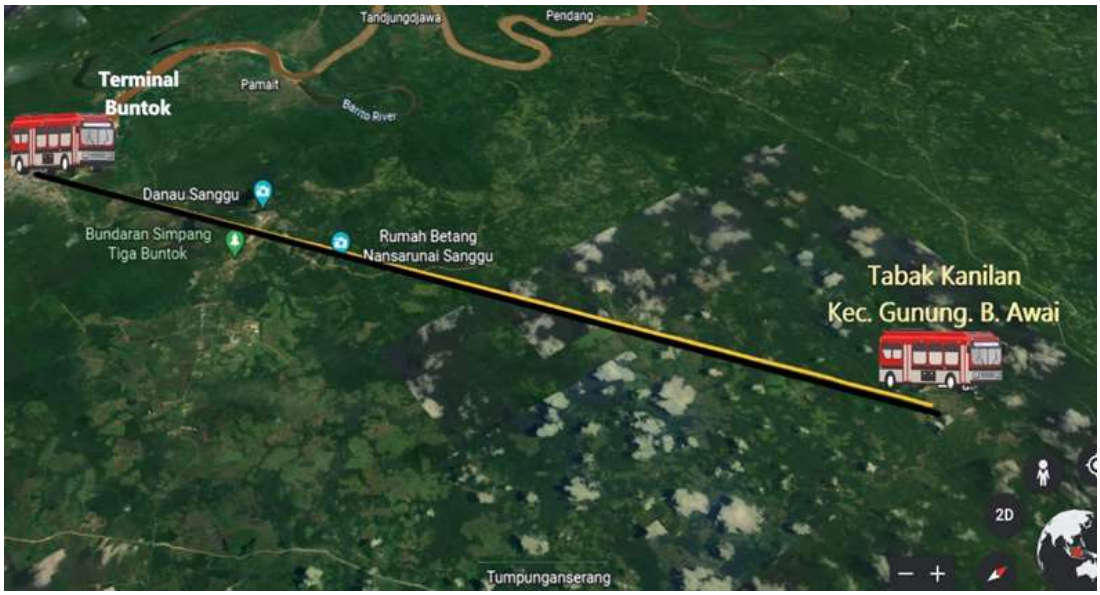
S :Jarak Tempuh

V:Kecepatan

3. METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Tabak Kanilan, Kabupaten Barito Selatan, Kecamatan Gunung Bintang Awai.Tabak Kanilan merupakan sebuah desa di Kecamatan Gunung Bintang Awai Provinsi Kalimantan Tengah, Kabupaten Barito Selatan. Warga Desa Tabak Kanilan.



Sumber: Google Earth

Gambar 1. Objek Lokasi Penelitian

3.2 Waktu Penelitian

Berdasarkan survey lapangan angkot Bus Damri, periode penelitian dilangsungkan dari pukul 07.00 WIB dan berhenti pada pukul 13.00 WIB, saat Bus Damri beroperasi pada trayek Tabak Kanilan – Buntok (pulang pergi).

3.3 Pengumpulan Data

Wawancara langsung dengan penumpang dan pengguna Bus Damri dilakukan bersamaan dengan turun ke lapangan survei. Tujuan dari survei ini adalah untuk

mengumpulkan data primer dan sekunder.Untuk mengumpulkan data yang diperlukan, survei dilakukan selama kursus 14 hari.

3.3.1 Data Primer

Peneliti secara langsung mengumpulkan dan mengolah data primer. Mengenai pengumpulan data yang tepat dan relevan dari sumber yang sesuai dengan tujuan penelitian, observasi langsung merupakan salah satu metode pengumpulan data primer. Hasil kuesioner dan wawancara pengguna/penumpang yang digunakan dalam penelitian ini. studi untuk mengkaji kinerja dan pelayanan Bus Damri merupakan sumber data utama.

3.3.2 Data Sekunder

Data sekunder terdiri dari, data populasi, diperlukan untuk mendapatkan populasi sebagai sampel penelitian. Kantor BPS menyimpan data ini. Barito del Sur (2020). Sebagai tindak lanjut dari persyaratan penelitian data, beberapa jurnal penelitian sebelumnya dan artikel.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Data Karakteritik Kusioner

Lokasi penelitian ini disesuaikan dengan trayek Bus Damri Tabak Kanilan-Buntok yang dimulai di desa Tabak Kanilan. Penelitian ini hanya melihat pada bus pulang pergi yang mengikuti trayek yang telah ditentukan, seperti Tabak Kanilan-Buntok. Untuk keseragaman informasi responden untuk penelitian ini, informasi mengenai karakteristik responden akan dibahas secara mendalam. Waktu yang dipilih untuk penyebaran kuesioner adalah pagi hari ketika bus berangkat dari desa dan sore hari ketika kembali ke desa.

Kuesioner disebarkan melalui wawancara terstruktur dan tidak terstruktur, dan informasi berikut tentang kesehatan responden dikumpulkan untuk penelitian ini: usia, jenis kelamin, dan pekerjaan responden, serta jenis kelamin dan kelompok usia mereka.

Gambar 2. Presentase Jenis Kelamin Responden

Gambar 3. Presentase Pendidikan Terakhir Responden

Gambar 4. Presentase Pekerjaan Responden

Tabel diatas menunjukkan bagaimana perasaan penumpang Bus Damri tentang sistem transportasi umum. Banyaknya jawaban yang sangat baik, baik, atau cukup baik adalah tanggapan positif, sedangkan jumlah jawaban yang tidak begitu baik atau buruk adalah tanggapan negatif. Rendahnya tarif angkutan Bus Damri (99 responden) mendominasi tanggapan positif, menurut tabulasi kuesioner. Persepsi terhadap kapasitas muat angkut penumpang bus (33 responden) dan waktu tunggu terminal (35 responden) mendapat tanggapan positif paling rendah.

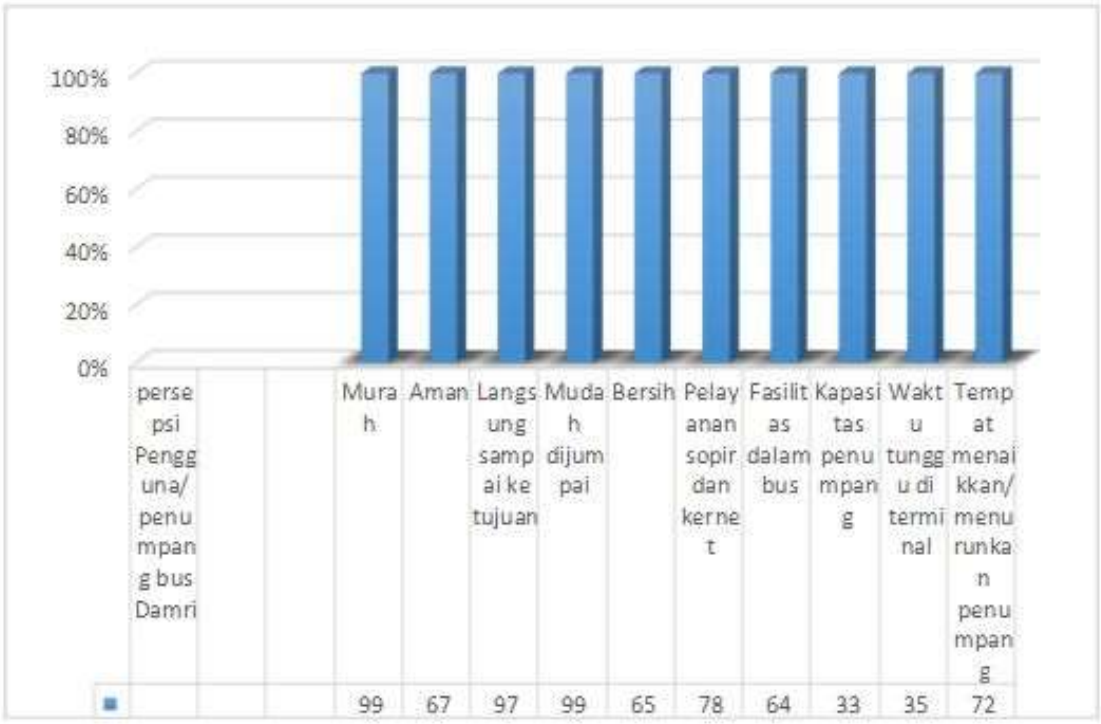
4.2 Persepsi Penumpang Bus Damri

Tabel 1. Persepsi Hasil Menggunakan Bus Damri

No	Persepsi penumpang Bus Damri	Jawaban						
		Sangat Baik	Baik	Cukup	Kurang Baik	Buruk	Jawaban Postif	Jawaban Negatif
1	Harga Murah	44	52	4	0	0	99	1
2	Keamanan	9	32	49	5	5	67	33
3	Langsung sampai tujuan	32	37	28	2	1	97	3
4	Mudah ditemui	87	10	3	0	0	99	1
5	Kebersihan	12	8	41	32	7	65	35
6	Pelayanan sopir dan kernet	26	25	27	20	2	78	22
7	Fasilitas dalam bus	3	24	18	32	23	64	36
8	Kapasitas Muat penumpang	0	18	15	42	25	33	67
9	Waktu tunggu di terminal	1	16	53	18	12	35	65
10	Tempat menaikkan menurunkan penumpang	23	16	18	38	5	72	28

4.2.1 Alasan Penumpang Memilih Bus Damri

Pelanggan Bus Damri menyebutkan sejumlah faktor untuk preferensi mereka terhadap moda transportasi ini. Tarif angkutan umum yang rendah (99 responden dan sikap pengemudi dan asistennya (78 responden) menjadi alasan yang paling umum, seperti terlihat pada gambar 5. Sopir Bus Damri memberikan pelayanan prima kepada penumpang dan tidak sembarangan mengemudi di jalan, yang merupakan layanan dimaksud. Hal ini berkaitan dengan bagaimana Dinas Perhubungan, bukan sekelompok individu, menjalankan layanan Bus Damri. Ini menghilangkan kebutuhan sopir Bus Damri untuk mencari setoran hariannya.



Gambar 5. Jawaban Postif Responden Memilih Bus Damri

4.3 Pelayanan Angkutan Umum Bus Damri

4.3.1 Pelayanan Angkutan Umum

Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Perdesaan Bus Damri trayek Tabak Kanilan – Buntok melihat waktu tempuh, waktu tunggu tempat duduk, dan waktu tunggu kedatangan bus.

Tabel 2. Waktu Tunggu Kedatangan Bus Damri

No	Waktu Tunggu Kedatangan Bus Damri	Tabak Kanilan – Buntok (pulang – pergi)
1	< 5 menit	54
2	5 - 10 menit	26
3	10 - 20 menit	13
4	> 20 menit	7
	Jumlah	100

Sumber: Data Penelitian, 2022

Tabel 3. Waktu Tunggu Mendapatkan Tempat Duduk Bus Damri

No	Waktu Tunggu Mendapatkan Tempat Duduk Bus	Tabak Kanilan – Buntok (pulang – pergi)
1	< 5 menit	42
2	5 - 10 menit	33
3	10 - 20 menit	17
4	> 20 menit	8
	Jumlah	100

Sumber: Data Penelitian, 2022

Tabel 4. Waktu Tempuh Perjalanan

No	Waktu Tempuh Perjalanan	Tabak Kanilan – Buntok (pulang – pergi)
1	< 10 menit	39
2	10 - 30 menit	34
3	30 menit - 60 menit	18
4	> 60 menit	9
	Jumlah	100

Sumber: DataPenelitian, 2022

4.3.2 Analisis *Crosstab* dan *Chi-square*

Tabel dengan satu atau lebih baris dan satu atau lebih kolom disebut tab silang. Dengan SPSS, Anda dapat melihat hubungan antara dua variabel dan hubungan antara baris dan kolom menggunakan tab silang dan unit *chi-kuadrat.* Untuk itu kedua variable ini saling berubungan. Persepsi penumpang Bus Damri dijadikan sebagai variabel terikat. Kenyamanan selama menunggu di terminal dipilih sebagai variabel terikat dari sejumlah faktor persepsi yang ada. Waktu tempuh dan waktu tunggu kedatangan bus adalah variabel bebas. Karena periode waktu berhubungan langsung dengan kedua variabel tersebut.

Adapun Chi Kuadrat adalah :

$$x2 = \frac{\sum(Obk - ebk)}{ebk}$$

Tabel 6. Uji *Crosstab* Hubungan Kenyamanan Dengan Waktu Tunggu Kedatangan Bus Damri

	Waktu Tunggu Kedatangan Bus				
Kenyamanan	< 5 menit	5 - 10 menit	10 - 20 menit	> 20 menit	Total
Sangat baik	1	0	0	0	1
Baik	7	9	0	0	16
Cukup	0	16	1	1	53
Kurang Baik	0	2	30	21	18
Buruk	0	0	0	12	12
Total	8	27	31	34	100

Tabel 7. Uji *Chi-Square* Kenyamanan Dengan Waktu Tunggu Kedatangan Bus

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	120.970[a]	12	.000
Likelihood Ratio	120.920	12	.000
Linear-by-Linear Association	69.876	1	.000
N of Valid Cases	100		

Tabel 8. Uji *Crosstab* Hubungan Kenyamanan Dengan Waktu Tempuh Perjalanan

Kenyamanan	Waktu Tempuh Perjalanan				
	< 10 menit	10-30 menit	30-60 menit	> 60 menit	Total
Sangat baik	1	0	0	0	1
	7	9	0	0	16
Cukup	0	16	1	1	53
Kurang Baik	0	2	30	21	18
Buruk	0	0	0	12	12

Tabel 9. Uji *Chi-Square* Hubungan Kenyamanan Dengan Waktu Tempuh Perjalanan

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	170.575[a]	12	.000
Likelihood Ratio	166.028	12	.000
Linear-by-Linear Association	80.213	1	.000
N of Valid Cases	100		

Dari pengujian pada tabel 7 analisis chi kuadrat yang diperoleh dari hasil crosstab. Didapatkan chi-kuadrat yang dihitung (120.920), sedangkan pada tabel chi-kuadrat diperoleh 23.337 dengan 12 derajat kebebasan. Kemudian hasil dari hitung chi kuadrat diperoleh 170,575 dengan 12 derajat kebebasan. Interpretasinya adalah jika chi-kuadrat hitung > chi-kuadrat tabel (23.337) maka H0 ditolak dan H1 diterima. Artinya ada hubungan antara kenyamanan dengan waktu tunggu kedatangan bus dan waktu tunggu perjalanan bus.

KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang dapat diambil berdasarkan temuan survei yang dilakukan di lokasi penelitian untuk angkutan umum jenis Bus Damri trayek Tabak Kanilan – Buntok (pulang pergi):

1. Waktu tempuh rata-rata penumpang Bus Damri antara 30 sampai 60 menit. Masih kurang dari 90 menit, sehingga sehingga masih sesuai dengan standar pelayanan angkutan umum.
2. Perbandingan jumlah muat penumpang dan kapasitas kendaraan *(load factor)* di bawah Load Factor ideal sebesar 0,28 persen. Hal ini dikarenakan jumlah penumpang harian yang tidak mencapai kapasitas maksimal sehingga mengakibatkan penumpang mengalami kelebihan beban (crowded). Namun, karena kurangnya minat yang ditunjukkan oleh penumpang Bus Damri, dikhawatirkan akan terjadi berdampak pada pengoperasian Bus Damri di Desa Tabak Kanilan jika terus berlanjut.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik. (2020) *Kepadatan Penduduk menurut Kecamatan*. Kabupaten Barito Selatan.

Dirjen Perhubungan Darat. 2002. *Keputusan Dirjen Perhubungan Darat* No. Sk. 687/AJ. 206/DRJD/2002 *Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Tera* Brigham, Eugene F dan Houston. (2006). *Fundamental of FinancialManagement: Dasar-Dasar Manajemen Keuangan.* Jakarta: Salemba Empat.

Hartati, N. (2017). Statistika untuk Analisis Data Penelitian. Bandung:
CV Pustaka Setia.

Morlock, K. Edward, Yani Sianipar dan Johan Kelanaputra Haimin, 1991, *Pengantar teknik dan Perencanaan Transportasi*, Cetakan Ketiga, Penerbit Erlangga, Jakarta.

Morlock, E.K. (1994) *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.Sari, M. K. (2003). *Optimization of Tariffs and Deposits for Public* Sony Herdiana, Wenny Gustamola, Afriadi (2012). *Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Bus Damri Kota Bandung Berdasarkan Persepsi Pengguna dan Pengelola*. Bandung: Institut Teknologi Nasional Bandung.

Sugiyono, D. R. (2006). Statistika untuk penelitian. Bandung: CV. Alfabeta.

Tamin, Ofyar, Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi.* Bandung: Penerbit ITB.