

PERENCANAAN KEBUTUHAN ANGKUTAN ANTAR JEMPUT DALAM PROVINSI DI PROVINSI JAWA BARAT

A.P.Sopiandy¹⁾, dan K.Mahardika²⁾

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer
Universitas Komputer Indonesia, Jalan Dipati Ukur No. 102-116 Bandung 40132 ^{1, 2)}
email: anugrahputrasopiady1@gmail.com¹⁾, kani.mahardhika@email.unikom.ac.id²⁾

ABSTRAK

Provinsi Jawa Barat merupakan salah satu provinsi dengan pergerakan yang sangat padat di Indonesia, dalam hal tersebut mempengaruhi kebutuhan angkutan yang tersedia sebagai moda transportasi yang dibutuhkan oleh manusia. Provinsi Jawa barat terdapat 18 kabupaten dan 9 kota, dengan pola pergerakan berbeda-beda sesuai dengan kebutuhan pengguna moda transportasi. Angkutan tidak dalam trayek merupakan angkutan yang tidak terikat dalam trayek, yang melakukan pelayanan dengan penjemputan pada lokasi yang masih dalam jalur yang dilalui oleh kendaraan tersebut. Angkutan ini bekerja berdasarkan kebutuhan penumpang dengan pelayanan antar kota atau kabupaten. Keberadaan angkutan ini sangat penting, di saat masyarakat membutuhkan kendaraan dalam kapasitas besar yang tidak dapat terlayani oleh kendaraan pribadi atau kendaraan umum tetap dalam trayek. Pelayanan Angkutan Antar Jemput Dalam Provinsi (AJDP) ini berbasis pelayanan angkutan umum dengan rute pelayanan dari suatu titik asal ke titik tujuan point to point service.

Kata Kunci : Angkutan Antar Jemput Dalam Provinsi (AJDP), Kapasitas, Mobilitas.

I. PENDAHULUAN

Moda angkutan darat merupakan salah satu moda transportasi yang tidak dapat dipungkiri sebagai moda yang lebih banyak digunakan oleh masyarakat, khususnya perjalanan jarak jauh agar lebih cepat. Kebutuhan angkutan darat pun akan meningkat sesuai dengan pertumbuhan tingkat penduduk dan ekonomi.

Angkutan tidak dalam trayek merupakan angkutan yang tidak terikat dalam trayek, yang melakukan pelayanan dengan penjemputan pada lokasi yang masih dalam jalur yang dilalui oleh kendaraan tersebut. Angkutan ini bekerja berdasarkan kebutuhan penumpang dengan pelayanan antar kota atau kabupaten.

Penelitian ini dilatarbelakangi pentingnya angkutan antar jemput dalam provinsi (AJDP) sebagai bagian sistem transportasi, tidak dalam trayek merupakan suatu kebutuhan masyarakat yang berfungsi melengkapi kebutuhan bertransportasi. Keberadaan angkutan ini sangat penting, di saat masyarakat membutuhkan kendaraan dalam kapasitas besar yang tidak dapat terlayani oleh kendaraan pribadi atau kendaraan umum tetap dalam trayek.

Studi yang dilakukan secara makro adalah kondisi sosial ekonomi pada saat ini dan kecenderungan yang akan datang yang meliputi potensi serta masalah yang terjadi, terutama pada sarana pendukung sebagai alat pergerakan orang atau barang. Merujuk kepada peraturan sistem perhubungan darat yang mempengaruhi terhadap tinjauan kebijakan angkutan darat diluar trayek dalam provinsi.

Studi mikro yang dilakukan adalah menentukan moda transportasi yang digunakan sebagai pergerakan baik angkutan Antar Jemput Dalam Provinsi (AJDP) yang melayani angkutan orang di dalam provinsi. Hal-hal yang mempengaruhi seberapa lama waktu yang dibutuhkan dalam perjalanan, jumlah pergerakan dalam satu hari, dan kegiatan yang mempengaruhi banyaknya pelayanan transportasi darat. Studi mikro dilakukan untuk mencapai hasil analisis detail terhadap perencanaan kebutuhan angkutan tidak dalam trayek.

Tujuan dari penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan beberapa hasil yang dildalamnya terdapat:

- a. Analisis dan evaluasi terhadap pengadaan transportasi darat tidak dalam tratek sejak tahun 2000 hingga 25 tahun yang akan datang.
- b. Kebutuhan angkutan tidak dalam trayek dan penilaian terhadap kinerja angkutan tidak dalam trayek.

II. METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan analisis kualitatif, analisis deskriptif, analisis pola sebaran, dan analisis kesesuaian secara normatif. Metode yang dilakukan untuk menampilkan hasil dari analisis.

1) Metode Kuantitatif

Metode kuantitatif dinamakan metode tradisional, karena metode ini sudah cukup lama digunakan sehingga sudah mentradisi sebagai metode untuk penelitian. Metode ini disebut sebagai metode positivistik karena berlandaskan pada filsafat positivisme. Metode ini sebagai metode ilmiah/scientific karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yaitu konkrit/empiris, obyektif, terukur, rasional, dan sistematis. Metode ini juga disebut metode discovery, karena dengan metode ini dapat ditemukan dan dikembangkan sebagai iptek baru. Metode ini disebut metode kuantitatif karena data penelitiannya berupa angka-angka dan analisisnya menggunakan statistik. Berdasarkan teknik pengumpulan data penelitian kuantitatif dapat dilakukan dengan cara:

- a. Interview (wawancara) digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan masalah yang

harus diteliti dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah responden sedikit/kecil.

- b. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Serta merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang diharapkan dari responden. Kuesioner juga cocok digunakan jika jumlah responden cukup besar dan tersebar di wilayah yang luas.
 - c. Observasi dalam Sugiyono (2012:145) mengemukakan bahwa, observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan.
- 2) Metode Pengumpulan Data Kualitatif

Metode penelitian kualitatif dinamakan sebagai metode baru. Karena popularitasnya belum lama, dinamakan metode postpositivistik karena berlandaskan pada filsafat postpositivisme. Metode ini disebut juga sebagai metode artistik, karena proses penelitian lebih bersifat seni (kurang terpola), dan disebut sebagai metode interpretive karena data hasil penelitiannya lebih berkenaan dengan interpretasi terhadap data yang ditemukan di lapangan. Teknik pengumpulan data kualitatif secara umum terdapat 4 macam yaitu observasi, wawancara, dokumen, dan triangulasi.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan kebijakan RTRW Provinsi Jawa Barat, memiliki hirarki sebagai pusat kegiatan nasional provinsi, pusat kegiatan wilayah, dan pusat kegiatan lokal yang berfungsi sebagai pusat pelayanan utama di Provinsi Jawa Barat, letak wilayah Provinsi Jawa Barat berdekatan dengan Ibukota Negara Republik Indonesia yang berfungsi sebagai pusat dari keseluruhan kegiatan yang ada. Karena memiliki tingkat orde pelayanan yang beragam dalam sistem hirarki pusat pelayanan, maka Provinsi Jawa Barat cenderung dapat difungsikan sebagai pelaksana pembangunan nasional. Rencana struktur ruang wilayah Provinsi Jawa Barat meliputi pusat-pusat kegiatan, sistem jaringan prasarana utama, dan sistem jaringan prasarana lainnya. Pusat-pusat kegiatan yang ada di Provinsi Jawa Barat terdiri atas PKN, PKNp, PKW, PKWp, PKL Perkotaan, dan PKL Pedesaan.

Pelayanan angkutan tidak dalam trayek terdapat beberapa jenis angkutan sesuai dengan fungsi dan pemanfaatannya. Dalam peraturan menteri perhubungan no.26 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek terdapat beberapa pembagian yang menyangkut angkutan orang, salah satu angkutan yang disebutkan yaitu angkutan Antar Jemput Dalam Provinsi (AJDP).

A. *Angkutan Antar Jemput Dalam Provinsi (AJDP)*

Pelayanan Angkutan Antar Jemput Dalam Provinsi (AJDP) ini berbasis pelayanan angkutan umum dengan rute pelayanan dari suatu titik asal ke titik tujuan point to point service. Sehingga diharapkan, dengan layanan AJDP ini dapat memberikan pelayanan angkutan umum yang lebih efisien dan tepat waktu.

Hal tersebut dapat diwujudkan, karena dalam pelayanan AJDP dilakukan antar 2 titik lokasi, tanpa pemberhentian dan turun-naik penumpang kecuali di dalam pool (kota asal) dan di dalam bandara. Tabel berikut ini menjelaskan jumlah AJDP dan penumpang AJDP di Provinsi Jawa Barat:

TABEL 1
JUMLAH AJDP DAN PENUMPANG AJDP DI PROVINSI JAWA BARAT TAHUN 2017

No.	Kabupaten/Kota	Antar Jemput	
		AJDP	Pnp
1	Bandung	107	1.054.485
2	Kab. Bandung	4	3.942
3	Kab. Bandung Barat	-	-
4	Cimahi	-	-
5	Kab. Sumedang	-	-
6	Kab. Garut	-	-
7	Tasikmalaya	-	-
8	Kab. Tasikmlaya	2	1.971
9	Kab. Ciamis	10	9.855
10	Banjar	-	-
11	Kab. Pangandaran	-	-
12	Cirebon	34	33.507
13	Kab. Cirebon	-	-
14	Kab. Indramayu	-	-
15	Kab. Majalengka	2	1.971

No.	Kabupaten/Kota	Antar Jemput	
		AJDP	Pnp
16	Kab. Kuningan	45	443.475
17	Kab. Purwakarta	-	-
18	Kab. Karawang	-	-
19	Kab. Subang	-	-
20	Bekasi	-	-
21	Kab. Bekasi	5	49.275
22	Bogor	-	-
23	Kab. Bogor	-	-
24	Depok	7	68.985
25	Sukabumi	-	-
26	Kab. Sukabumi	-	-
27	Kab. Cianjur	-	-
Total		216	1.667.466

Jumlah AJDP terbanyak saat ini adalah di Kota Bandung yaitu 107 unit dengan jumlah penumpang 1.054.485. Di Provinsi Jawa Barat belum hanya sebagian kabupaten kota saja yang memiliki AJDP yaitu di kabupaten kota yang relatif memiliki jumlah penduduk besar dan pola aktivitas tinggi, yaitu:

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| a. Kota Bandung | f. Kabupaten Majalengka |
| b. Kabupaten Bandung | g. Kabupaten Kuningan |
| c. Kabupaten Tasikmalaya | h. Kabupaten Bekasi |
| d. Kabupaten Ciamis | i. Kota Depok |
| e. Kota Cirebon | |

Standard yang akan digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel di bawah ini yang dikutip dari *Proceedings of Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol.5 "A Review Of Bus Performance In Bandar Lampung"* dan dari buku *Manajemen Transportasi* karangan H.M Nasution, 2003:

TABEL 2
STANDAR PELAYANAN ANGKUTAN UMUM

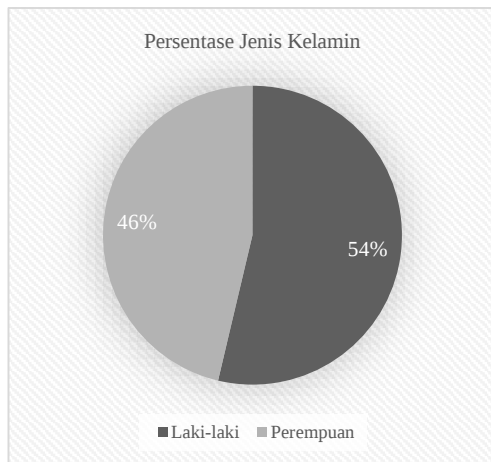
No	Parameter	Standar
1	Waktu antara (<i>Headway</i>)	1 – 12 menit*
2	Waktu menunggu	
	• Rata-rata	• 5 – 10 menit*
	• maksimum	• 10 – 20 menit*
3	Faktor muatan (<i>load factor</i>)	70%*
4	Jarak perjalanan	230 – 260 km/kend/hari*
5	Kapasitas operasi (<i>Availability</i>)	80 – 90 %*
6	Waktu perjalanan	
	• Rata-rata	• 1 – 1,5 jam**
	• maksimum	• 2 – 3 jam **
7	Kecepatan perjalanan	
	• Daerah padat	• 10 – 12 km/jam**
	• Daerah jalur khusus (<i>busway</i>)	• 15 – 18 km/jam**
	• Daerah kurang padat	• 25 km/jam**

*World Bank

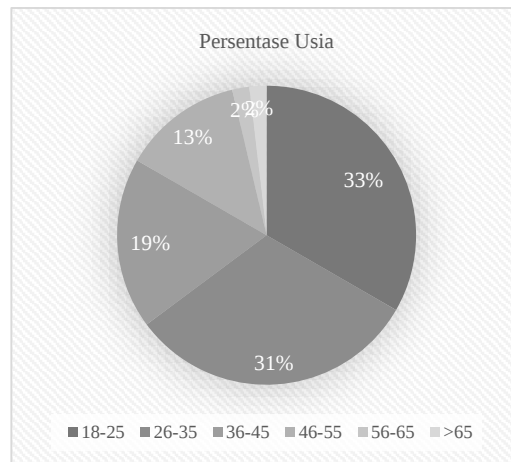
**Direktorat Jendral Perhubungan Darat

B. Hasil Survey Lapangan

Pengolahan data yang dilakukan dengan data primer dilakukan untuk mengetahui seberapa banyak pergerakan angkutan tidak dalam trayek yang ada di wilayah Provinsi Jawa Barat. Pada hal tersebut dilakukan dengan mengambil sampel lapangan berupa pendataan angkutan trayek apa saja yang melakukan operasi dan kuesioner kepada penumpang. Berikut hasil kuisisioner yang telah dilakukan:



Gambar 1 Rasio Jenis Kelamin Pengguna AJDP



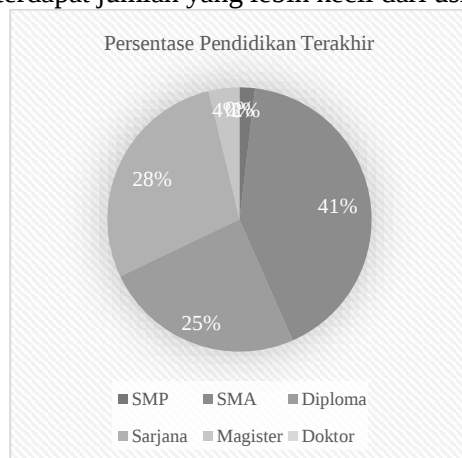
Gambar 2 Rasio Usia Pengguna AJDP

a. Rasio jenis kelamin

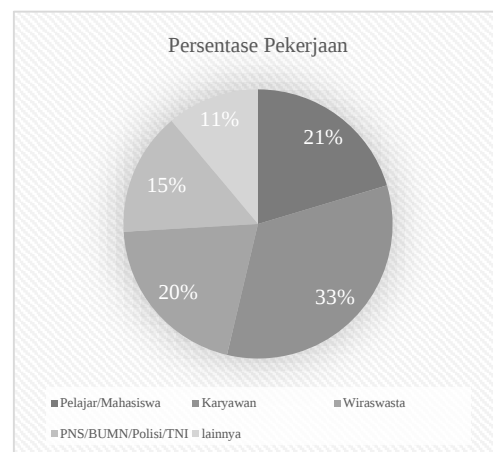
Berdasarkan diagram tersebut responden yang dilakukan oleh surveyor ditemukan bahwa mayoritas adalah jenis kelamin perempuan dengan persentase sebesar 46% dan laki-laki sebesar 54%. Hal tersebut dapat ditinjau bahwa penumpang lebih mengutamakan keselamatan dan keamanan yang diberikan oleh pelayanan angkutan yang beroperasi.

b. Rasio Usia

Usia pengguna angkutan antar jemput dalam provinsi (AJDP) cenderung pada usia 18 - 25 tahun yaitu pada usia angkatan muda dengan persentase 33% penumpang. Untuk usia meningkat yaitu 26 – 35 tahun dengan persentase sebesar 31% disusul oleh usia 36 – 45 tahun sebesar 19%. Jika diperhatikan maka usia yang menggunakan angkutan AJDP cenderung kepada usia muda. Untuk usia muda jarnag menggunakan angkutan ini hanya terdapat jumlah yang lebih kecil dari usia muda.



Gambar 3 Rasio Pendidikan Terakhir Pengguna AJDP



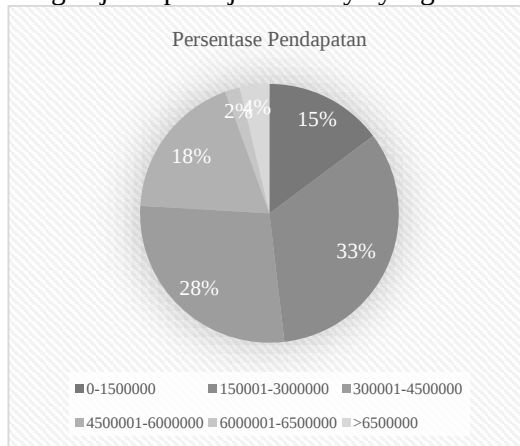
Gambar 4 Persentase Pekerjaan Pengguna AJDP

c. Rasio Pendidikan Terakhir

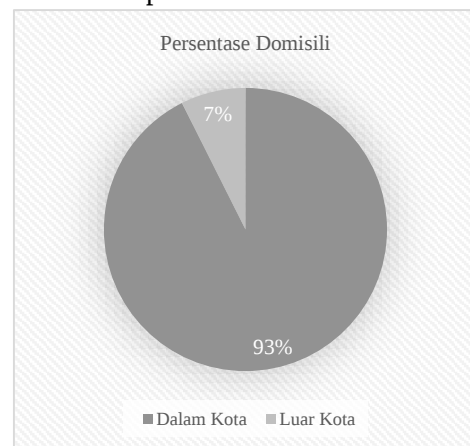
Pada jenjang pendidikan terakhir penumpang angkutan AJDP tidak terlalu mempengaruhi latar belakang tersebut. Hal tersebut dikarenakan penumpang dengan latar belakang pendidikan terakhir pada jenjang SMA lebih banyak yaitu sebanyak 41%, kemudian sarjana 28%, diploma 25%, magister 4%, dan SMP 2%. Maka hal ini tidak terlalu mempengaruhi peningkatan dan penurunan penumpang di wilayah tersebut.

d. Rasio Pekerjaan

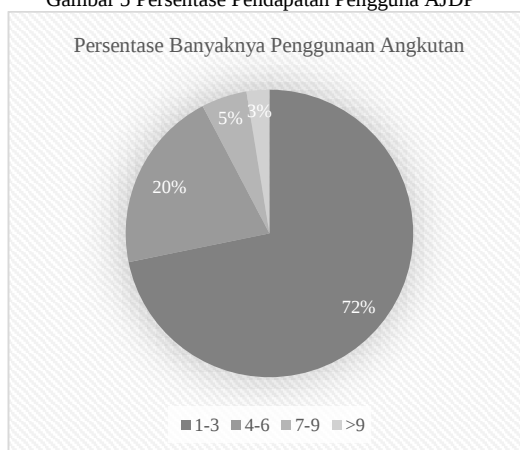
Pada pengguna angkutan AJDP cenderung pada pekerjaan karyawan yang berada diluar kota atau kabupaten tempat shuttle pool travel yaaitu dengan persentase 33%, kemudian disusul oleh wiraswasta dengan pelajar/mahasiswa dengan persentase 21% dikarenakan memudahkan peralajanan untuk melakukan pendidikan dan penelitian dengan mengefesiensikan waktu. Kemudian disusul oleh pekerjaan wiraswasta dengan persentase 20%, PNS/BUMN/Polisi/TNI dengan persentase 15%, dan penumpang paling sedikit dengan jenis pekerjaan lainnya yang tidak disebutkan oleh responden.



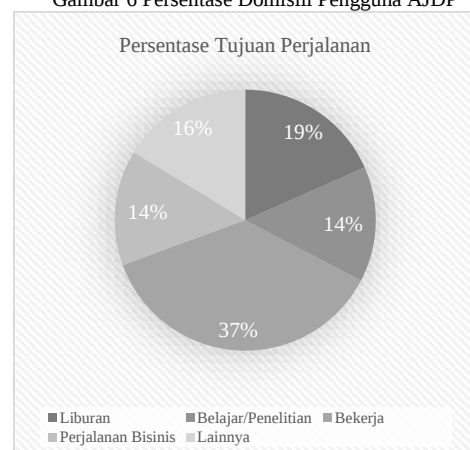
Gambar 5 Persentase Pendapatan Pengguna AJDP



Gambar 6 Persentase Domisili Pengguna AJDP



Gambar 7 Persentase Banyaknya Pengguna Angkutan AJDP



Gambar 8 Persentase Tujuan Perjalanan AJDP

e. Rasio Pendapatan dalam satu bulan

Pendapatan seseorang dapat mempengaruhi bagaimana memilih angkutan kendaraan yang akan digunakan sebagai moda transportasi menunjang pergerakannya. Pada hal ini AJDP cenderung digunakan oleh penumpang dengan pendapatan antara 1.500.000 – 3.000.000 rupiah dengan pendapatan 3.000.001 – 4.500.000 rupiah dalam satu bulan terakhir. Maka pengguna AJDP cenderung dengan penumpang yang memiliki pemasukan cukup tinggi. Dibanding dengan rasio pendapatan yang lebih tinggi memang berbeda jauh, tetapi hal tersebut bukan mengartikan bahwa pendapatan > 4.500.000 rupiah tidak menggunakan angkutan tersebut, hanya saja tidak sebanyak dengan pendapatan dibawah nominal tersebut.

f. Rasio Domisili

Para pengguna angkutan AJDP cenderung masyarakat yang berada dengan lokasi pemberangkatan tersebut untuk melakukan perjalanan ke luar kota atau kabupaten, dengan

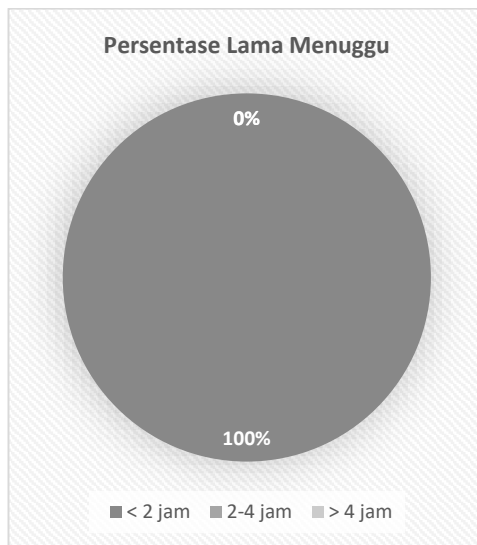
persentase sangat tinggi yaitu 93%. Dan untuk yang berada di luar domisili dengan persentase sebesar 7%.

g. Rasio Penggunaan Angkutan

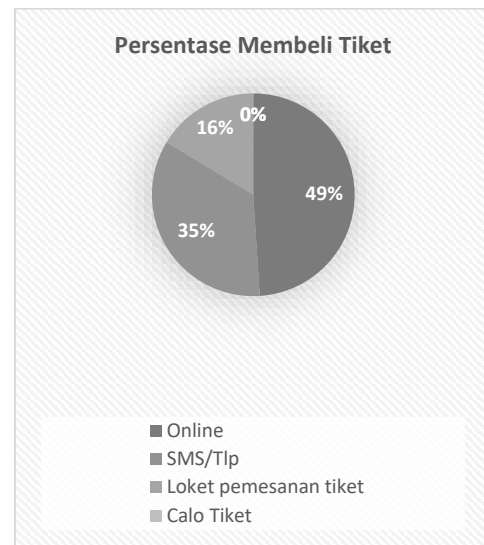
Untuk banyaknya pengguna angkutan AJDP yaitu sebanyak 1-3 kali dalam satu bulan sekali. Kemudian 4-5 kali. Hal tersebut dipengaruhi oleh tujuan pergerakan yang dilakukan oleh penumpang itu sendiri.

h. Rasio Tujuan Perjalanan

Berdasarkan banyaknya pergerakan, maka hal tersebut dipengaruhi oleh tujuan perjalanan penumpang itu sendiri. Pada hal tersebut didapatkan bahwa tujuan utama menggunakan angkutan AJDP adalah untuk bekerja dengan persentase 37%, untuk liburan sebanyak 19%, lainnya 16%, dan untuk belajar/penelitian dan perjalanan bisnis dengan persentase yang sama, yaitu 14%.



Gambar 9 Persentase Lama Menunggu AJDP



Gambar 10 Persentase Membeli Tiket AJDP

i. Rasio Lama Menunggu

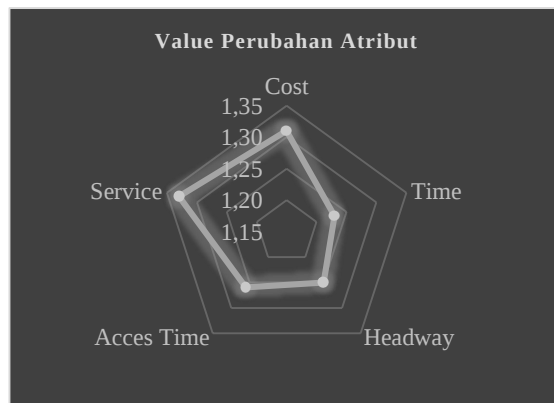
Penumpang yang melakukan perjalanan menggunakan angkutan AJDP mayoritas secara keseluruhan menunggu dalam waktu singkat, yaitu beberapa menit sebelum pemberangkatan angkutan. Sangat jarang ditemukan penumpang yang menunggu lebih dari 2 jam untuk menunggu keberangkatan kendaraan tersebut.

j. Rasio Membeli Tiket

Pemesanan tiket angkutan AJDP yang dilakukan oleh penumpang yaitu dilakukan dengan cara yang berbeda, diantaranya via online, SMS/Tlp, datang langsung ke loket tiket, calo tiket, dan lainnya. Wilayah Jawa Barat para penumpang melakukan pemesanan tiket dengan cara pemesanan via online ke Shuttle Travel yang berada di wilayahnya dengan persentase sebanyak 49%, via SMS/Tlp sebanyak 35%, dan langsung ke loket pemesanan tiket sebanyak 16%. Maka dapat diketahui bahwa penumpang menggunakan angkutan AJDP lebih mendapatkan fasilitas pemesanan tiket yang mudah dipesan oleh masyarakat untuk mengefisiensi waktu.

k. Perubahan Atribut Angkutan

Untuk penilaian perubahan atribut terdapat beberapa hal yang menjadi titik fokus pembahasan berdasarkan persepsi pengunjung terhadap pelayanan AJDP. Pada penilaian ini diantaranya: biaya perjalanan (*cost*), waktu perjalanan (*time*), tunggu kendaraan (*headway*), waktu/lama perjalanan (*access time*), dan kenyamanan pelayanan (*service*).



Gambar 11 Value Perubahan Atribut Angkutan

TABEL 3
PERUBAHAN ATRIBUT ANGKUTAN

Perubahan atribut	Value
Cost	1,31
Time	1,23
Headway	1,25
Acces Time	1,26
Service	1,33

Pada penilaian tersebut masih berada pada angka 1 menuju 2, artinya penumpang lebih memilih menggunakan angkutan AJDP dibanding angkutan AKDP baik pada *cost*, *time*, *headway*, *access time*, dan *service*. Selama pelayanan yang

dilakukan oleh armada AJDP dalam keadaan baik maka terdapat kebutuhan angkutan yang akan datang semakin meningkat pelayanan dan ditambah armada pada lokasi-lokasi yang memang kekurangan angkutan.



Gambar 12 Hasil Survey Lapangan

IV. KESIMPULAN

Pelayanan Angkutan Antar Jemput Dalam Provinsi (AJDP) ini berbasis pelayanan angkutan umum dengan rute pelayanan dari suatu titik asal ke titik tujuan point to point service. Sehingga diharapkan, dengan layanan AJDP ini dapat memberikan pelayanan angkutan umum yang lebih efisien dan tepat waktu. Jumlah AJDP terbanyak saat ini adalah di Kota Bandung yaitu 107 unit dengan jumlah penumpang 1.054.485.

Berdasarkan hasil survey lapangan didapatkan surveyor ditemukan bahwa mayoritas adalah jenis kelamin perempuan dengan persentase sebesar 46% dan laki-laki sebesar 54%. Usia pengguna angkutan antar jemput dalam provinsi (AJDP) cenderung pada usia 18 - 25 tahun yaitu pada usia angkatan muda dengan persentase 33% penumpang. Pada pengguna angkutan AJDP cenderung pada pekerjaan karyawan yang berada diluar kota atau kabupaten, kemudian disusul oleh wiraswasta dengan pelajar/mahasiswa dengan mengefesiensikan waktu.

Para pengguna angkutan AJDP cenderung masyarakat yang berada dengan lokasi pemberangkatan tersebut untuk melakukan perjalanan ke luar kota atau kabupaten. Untuk banyaknya pengguna angkutan AJDP yaitu sebanyak 1-3 kali dalam satu bulan sekali, kemudian 4-5 kali. Berdasarkan banyaknya pergerakan, tujuan utama menggunakan angkutan AJDP adalah untuk liburan, belajar/penelitian dan perjalanan bisnis.

Pemesanan tiket angkutan AJDP yang dilakukan oleh penumpang via online, SMS/Tlp, datang langsung ke loket tiket, calo tiket, dan lainnya. Pada penilaian baik pada *cost*, *time*, *headway*, *access time*, dan *service*. Selama pelayanan yang dilakukan oleh armada AJDP dalam keadaan baik maka terdapat kebutuhan angkutan yang akan datang semakin meningkat pelayanan dan ditambah armada pada lokasi-lokasi yang memang kekurangan angkutan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Peraturan Pemerintah No. 26 tahun 2008 Tentang RTRWN
- [2] Perhubungan Jawa Barat dalam Angka, 2017
- [3] Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, 2019
- [4] Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 117 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek
- [5] Nasution. H.M, 2003. Proceeding of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, page 406.
- [6] Sugiyono. 2008. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D. Bandung: Alfabeta.
- [7] Sugiyono. 2009. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta.