

Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Kota *Feeder* Musi Emas Kota Palembang Koridor Talang Kelapa – Pundi Kayu dan Asrama Haji – Sematang Borang (*Rerouting*)

Ayu Ismail¹

¹ Program Studi Teknik, Teknik Sipil, Universitas Palembang, Jl. Dharmapala No. 1A Bukit Besar, Palembang, Sumatera Selatan, Indonesia
Email: ayuismail09@gmail.com,

Abstark

Transportasi merupakan hal terpenting di dalam kehidupan masyarakat karena dengan adanya transportasi maka seluruh aspek kehidupan baik dari sisi ekonomi, sosial budaya, serta pendidikan berjalan dengan lancar. Salah satu kota di Indonesia yaitu Kota Palembang telah memiliki angkutan umum berbasis online maupun offline, adapun angkutan umum offline yaitu Light Rail Transit (LRT) yang telah beroperasi sejak 2018 yang mana akan terintegrasi dengan angkutan umum lainnya yaitu angkutan kota dan Feeder Musi Emas. Feeder musu emas ini telah tersedia 7 koridor dimana 2 1 diantaranya adalah Asrama Haji – Sematang Borang dengan penerapan *buy the service*.. Tujuan dari penelitian ini adalah melakukan analisis terhadap kinerja terhadap angkutan kota feeder Musi Emas Kota Palembang. Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif dengan sumber data primer dan sekunder. Evaluasi kinerja dianalisis dengan membandingkan hasil temuan dilapangan dengan peraturan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang berlaku terhadap parameter waktu tempuh, kecepatan perjalanan, load factor, dan headway time. Hasil penelitian menunjukan kinerja dari dari waktu tempuh dan kecepatan perjaalanan telah memenuhi standar minimal, sedangkan untuk load factor perlu dilakukan perbaikan adapun headway time agar bisa lebih dioptimalkan.

Keywords: *Transportasi, Angkutan Kota, Feeder Musi Emas, Evaluasi Kinerja*

I. Pendahuluan

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996:50) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Moda transportasi ini dikelompokkan menjadi dua jenis yaitu angkutan umum dan angkutan pribadi. Angkutan umum menjadi salah satu moda transportasi yang dibutuhkan, terutama di kota – kota besar. Hal tersebut dikarenakan angkutan umum perkotaan merupakan bagian dari sistem transportasi perkotaan yang memegang peranan sangat penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan angkutan umum juga merupakan denyut mobilitas transportasi perkotaan, baik di negara maju ataupun di negara berkembang. Selain itu, angkutan umum juga merupakan salah satu sarana transportasi yang pada dasarnya efektif untuk mengurangi kemacetan.

Kota Palembang saat ini telah tersedia angkutan kota *feeder* musu emas dengan penerapan *buy the service* yang saat ini penggunaanya masih gratis dikarenakan adanya subsidi dari Pemerintah.

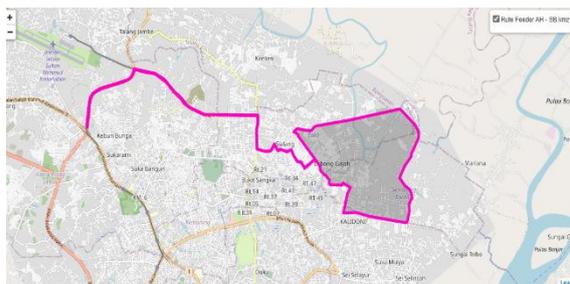
Adapun 7 rute angkutan kota feeder musu emas yaitu Asrama Haji – Sematang Borang, Talang Buruk – Talang Kelapa, Asrama Haji – Talang Betutu, Polrelsta – Komplek Opi, DJKA – Pasar Plaju, Rsud – Sukawinatan, dan Kamboja – Bukit Siguntang. Perselpsi masyarakat Kota Palembang dalam menanggapi feeder musu emas terbaru ini dapat dilihat dari nilai load factor setiap bulannya diatas 100% saat penggunaannya belum berbayar namun pada bulan Desember 2022 dilakukan percobaan berbayar dalam menggunakan angkutan feeder musu emas namun nilai load factor yang terjadi justru menurun sebesar 61,6%. Maka dari itu diperlukan evaluasi terhadap kinerja feeder musu emas apakah dapat berkelanjutan di masa yang akan datang mengingat bahwa operasional feeder ini menggunakan subsidi Pemerintah dan bagaimana persepsi masyarakat jika diterapkan pembayaran dalam penggunaanya.. Pada dasarnya, penerapan *buy the service* yang terencana dengan baik dapat dikembangkan dan mampu dalam mengurangi subsidi pemerintah serta meningkatkan pelayanan angkutan umum. Kenyons & Lyons pada 2003 menjelaskan bahwa angkutan umum yang efisien menawarkan waktu tunggu yang singkat, waktu perjalanan yang singkat, dan ketepatan waktu serta informasi yang jelas. Adapun kinerja angkutan umum dapat dilihat berdasarkan dari pelayanan yang diberikan.

Berdasarkan dari paparan yang telah diuraikan pada paragraf – paragraf sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini adalah melakukan analisis terhadap kinerja penerapan *buy the service* angkutan kota feeder Musi Emas Kota Palembang yang mana pembangunan infrastruktur moda transportasi tersebut masih menggunakan subsidi pemerintah pusat sehingga diperlukan evaluasi secara berkala. Evaluasi kinerja dilakukan terhadap parameter waktu tempuh, kecepatan perjalanan,

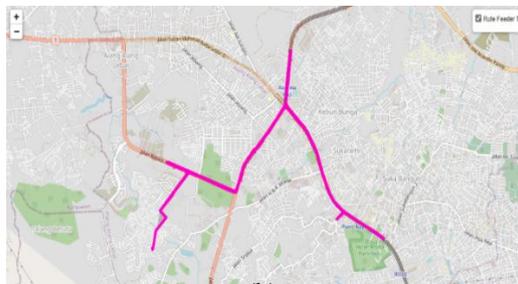
II. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif. Pengertian deskriptif menurut (Sugiyono, 2018) yaitu: “Metode deskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk menggambarkan variabel mandiri, baik hanya pada satu variabel atau lebih (variabel yang berdiri sendiri) tanpa membuat perbandingan dan mencari variabel itu dengan variabel lain”.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari hasil survey lapangan untuk mengetahui waktu tempuh, kecepatan perjalanan, dan *headway time* angkutan kota *feeder* Musi Emas rute Asrama Haji – Sematang Borang dan Talang Kelapa – Pundi Kayu. Selanjutnya, data sekunder diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Palembang dan PT. Transportasi Global Mandiri (TGM) berupa peta jaringan proyek, jumlah kendaraan, dan waktu operasional. Adapun gambaran lokasi penelitian ditampilkan pada gambar 1.



(a)



(b)

Gambar 1. (a) Rute Trayek Angkutan Kota Feeder Musi Emas Asrama Haji – Sematang Borang

(b) Rute Trayek Angkutan Kota Feeder Musi Emas Talang Kelapa – Pundi Kayu

III. Hasil dan Pembahasa

Panjang Rute

Berdasarkan survey karakteristik operasional, rute angkutan kota feeder Musi Emas memiliki 2 koridor utama yaitu rute koridor 1 Talang Kelapa –Pundi Kayu sepanjang 20.22 km dan rute koridor 2 Asrama Haji – Sematang Borang sepanjang 40.35 km.

Kecepatan Rata – Rata

Berdasarkan hasil survey lapangan, kecepatan rata – rata masing – masing koridor disajikan pada tabel 1.

Tabel 1. Rekapitulasi Kecepatan Rata – Rata Angkutan Kota Feeder Musi Emas

Koridor	Kecepatan rata - rata
Talang Kelapa – Pundi Kayu	28.135 km/jam
Asrama Haji – Sematang Borang	33.452 km/jam

Waktu Tempuh Perjalanan

Hasil survey waktu tempuh perjalanan angkutan feeder Musi Emas adalah dengan mengidentifikasi waktu tempuh pada masing – masing koridor Asrama Haji – Sematang Borang, dan koridor Talang Kelapa – Pundi Kayu. Waktu tempuh perjalanan disajikan pada tabel 2.

Tabel 2. Waktu Tempuh Perjalanan Angkutan Kota Feeder Musi Emas

Koridor	Total Waktu tempuh
Talang Kelapa – Pundi Kayu	00:50:35
Asrama Haji – Sematang Borang	01:50:15

Nilai Load Factor

PT. Transportasi Global Mandiri memperhitungkan peraturan load factor didapatkan dari perkalian jumlah kursi duduk penumpang, jumlah koridor, dan jumlah armada yang beroperasi. Sehingga peraturan tersebut dapat dijadikan tolak ukur dalam mengevaluasi load factor yang ada.

Dari data yang didapatkan, load factor dari bulan Januari 2024 – Juni 2024 disajikan pada tabel 3.

Tabel 3. Nilai Persentase Load Factor Penumpang

Bulan	Jumlah Penumpang	Jumlah Load Factor Statis (%)	Rata - Rata
-------	------------------	-------------------------------	-------------

	Korido r 1	Korido r 2	Korido r 1	Korido r 2	
Januari	30.678	44.099	172.15	255.20	213.85
Februari	43.073	61.623	188.42	226.60	207.51
Maret	63.220	106.67	256.74	216.53	236.64
April	42.036	60.190	178.27	250.29	214.28
Mei	45.130	67.243	181.03	274.69	227.86
Juni	44.020	72.525	175.28	214.05	194.67
			Rata - Rata		215.80

Hasil Analisis Data Kinerja Pelayanan Angkutan Kota Feeder Musi Emas Kota Palembang

Kinerja pelayanan angkutan kota feeder Musi Emas koridor 1 Talang Kelapa – Pundi Kayu dan koridor 2 Asrama Haji – Sematang Borang (*re-reouting*) pada penelitian ini adalah membandingkan data – data yang telah didapatkan dengan peraturan pemerintah yang ada. Hasil dari analisis ditampilkan pada tabel 4.

Tabel 4. Hasil Analisis Data Kinerja Pelayanan Angkutan Kota Feeder Musi Emas

Parameter	Standar Pelayanan	Evaluasi Kinerja
Load Factor	Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993, untuk nilai load factor adalah antara 70% - 110%.	Load factor rata-rata keseluruhan feeder Musi Emas dari koridor Talang Kelapa – Pundi Kayu dan Asrama Haji – Sematang Borang adalah 215.80 %. Load factor rata-rata terbesar yaitu sebesar 227.86% pada bulan Mei sedangkan untuk load factor rata-rata dengan nilai terkecil sebesar 194.67% pada bulan Juni 2024. Dengan melihat nilai rata – rata load factor yang dihasilkan selama periode penelitian Januari 2024 – Juni 2024, maka nilai tersebut melebihi ambang batas pelayanan sehingga perlu perbaikan.
Headway Time	Standar Pelayanan berdasarkan keputusan Dirjen Perhubungan Darat 2022, headway time rata-rata berkisar 5-10 menit, dan headway time maksimum 10-	Headway time rata-rata angkutan kota feeder Musi Emas pada koridor Asrama Haji – Sematang Borang adalah 8 menit 30 detik dan pada koridor Talang Kelapa – Pundi Kayu 8 menit 45 detik. Dengan nilai yang dihasilkan tersebut, jika berdasarkan pada

20 menit.

standar pelayanan Dirjen Perhubungan Darat tahun 2022, maka feeder Musi Emas belum maksimal dalam pengoperasian kendaraan mengenai besarnya headway time yang diperoleh.

Waktu perjalanan

Standar Pelayanan berdasarkan PM no. 10 tahun 2012 Dirjen Perhubungan Darat menyatakan bahwa waktu perjalanan (waktu tempuh antar halte) berkisar 1-12 menit.

Waktu tempuh antar halte paling besar pada koridor Asrama Haji – Sematang Borang yaitu di halte Simpang Atmajaya – Yasera Damai Agency sebesar 4 menit 24 detik pada ritase 3 pukul 11.50-13.45 dan paling rendah yaitu halte RM. Sopotono – Terminal Sako sebesar 37 detik pada ritase 3 pukul 14.57-16.46. Kemudian pada koridor Talang Kelapa – Pundi Kayu di halte PDAM A – Griya Hero Abadi sebesar 9 menit 51 detik pada ritase ke 3 pukul 12.35-13.41 dan paling rendah yaitu halte Griya Palm Talang Kelapa – Simpang 4 Talang Kelapa sebesar 50 detik pada ritase ke 2 pukul 8.56-10.05 Rata-rata waktu perjalanan yang dihasilkan adalah 1-10 menit. Jika dibandingkan dengan PM no. 10 tahun 2012, maka kinerja feeder musu emas sudah baik dalam manajemen waktu perjalanan.

Kecepatan Perjalanan

Standar Pelayanan PM no. 10 tahun 2012 menyatakan bahwa kecepatan perjalanan dibedakan pada:
a. Daerah padat 30 km/jam
b. Daerah kurang padat 50 km/jam

Berdasarkan hasil survei, Koridor Asrama Haji - Sematang Borang rute sepanjang 40.35 Km dengan kecepatan rata-rata 33.452 km/jam. Pada koridor tersebut juga terdapat hambatan yang terjadi di beberapa segmen yang mempengaruhi waktu perjalanan dan headway yang begitu jauh karena terjadi keterlambatan.

PT TGM menetapkan SOP kecepatan perjalanan feeder Musi Emas adalah tidak lebih dari 50 km/jam.

Didapatkan hasil survei kecepatan tertinggi pada segmen Simpang Arena 9 – Halte Asrama Haji sebesar 45 km/jam dikarenakan pada segmen tersebut termasuk dalam klasifikasi jalan kelas 1 (jalan lintas) dan kecepatan terendah pada segmen Simpang Musi Raya – TPU Sematang Borang yaitu sebesar 15 km/jam dikarenakan pada segmen tersebut melewati pasar dan permukiman warga. Pada koridor Talang Kelapa – Pundi Kayu rute sepanjang 20.22 Km dengan kecepatan rata-rata 28.135 km/jam. Pada koridor tersebut juga terdapat hambatan yang terjadi di beberapa segmen yang mempengaruhi waktu perjalanan dan headway yang begitu jauh karena terjadi keterlambatan. Hambatan-hambatan ini terjadi di segmen Ruas Jalan Dr. H. Ibnu Sutowo ke Perumahan Talang Kelapa yaitu 19 km/jam dikarenakan pada segmen tersebut memasuki perumahan warga dan kecepatan terbesar pada segmen ruas jalan Bypass Alang – Alang Lebar – Letjen TNI Dr. H. Ibnu Sutowo sebesar 39 km/jam dikarenakan segmen tersebut memiliki jalan yang lebar dan lalu lintas yang tinggi. Sehingga pada kedua koridor yang diamati berdasarkan PM no. 10 tahun 2012 dan SOP dari PT TGM tersebut kinerja feeder Musi Emas tergolong baik dikarenakan pada lalu lintas pada tidak melebihi 30 km/jam dan pada lalu lintas kurang padat tidak

melebihi 50 km/jam.

IV. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari analisis sebagaimana telah dijelaskan pada bagian results and discussion, maka kesimpulan dalam penelitian ini terkait dengan kinerja evaluasi angkutan kota feeder Musi Emas koridor Talang Kelapa – Pundi Kayu dan koridor Asrama Haji – Sematang Borang adalah tergolong cukup baik. Ada beberapa parameter yang masih perlu ditingkatkan oleh pengelola, diantaranya load factor yang masih belum memenuhi standar pelayanan minimal. Hal serupa juga perlu perhatian khusus terhadap kinerja headway agar lebih dioptimalkan. Adapun untuk parameter waktu perjalanan dan kecepatan perjalanan menunjukkan kinerja baik dan perlu agar tetap dipertahankan.

Referensi

- [1] A. Tardivo, A. C. Zanuy, and C. S. Martín, "Covid-19 impact on transport: A paper from the railways' systems research perspective," *Transp. Res. Rec.*, vol. 2675, no. 5, pp. 367–378, 2021, doi: 10.1177/0361198121990674.
- [2] R. D. E. Narendra and D. Y. Irawati, "Analysis of Community Satisfaction With the Use of Electric Motorbikes in the City of South Surabaya," *SITEKIN J. Sains, Teknol. dan Ind.*, vol. 20, no. 2, pp. 493–497, 2023.
- [3] M. S. Buamona, J. Timboeleng, and H. Karangkog, "Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota di Kota Ternate," *Univ. Sam Ratulangi Manad.*, pp. 82–95, 2017.
- [4] M. N. Prayudyanto, "Perbandingan Kinerja Buy The Services Angkutan Umum Massal Kota Metropolitan dengan Metode Biaya Operasional Kendaraan dan Indeks Sustainability," *J. Penelit. Transp. Darat*, vol. 23, no. 1, pp. 55–71, 2021, doi: 10.25104/jpdt.v23i1.1734.
- [5] F. I. Binovan, J. E. Simangunsong, and T. Rahman, "Evaluasi Kinerja Operasional Dan Pelayanan Pada Angkutan Kota (Angkot) Trayek F Kota Samarinda," *Teknol. Sipil J. Ilmu Pengetah. dan Teknol.*, vol. 6, no. 2, pp. 52–60, 2022, doi: 10.30872/ts.v6i2.9412.
- [6] D. Widiyanti, "Pengembangan Park and Ride untuk Meningkatkan Pelayanan Angkutan LRT Kota Palembang," *J. Penelit. Transp. Darat*, vol. 21, pp. 103–

- 116, 2019.
- [7] Oktariansyah, R. Damayanti, B. Usman, and A. E. Putra, "Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Transmusi) Melalui Kinerja Terhadap Kepuasan Masyarakat di Kota Palembang," *J. Manaj. dan Bisnis Sriwij.*, vol. 15, no. 1, pp. 49–61, 2017.
- [8] M. K. Devi, R. Safitri, and F. Fanani, "Peran Kebijakan dalam Peningkatan Performa Layanan BRT Transjakarta," *SPECTA J. Technol.*, vol. 5, no. 3, pp. 287–297, 2021, [Online]. Available: <https://journal.itk.ac.id/index.php/sjt>.
- [9] R. Hrelja, J. Khan, and F. Pettersson, "How to create efficient public transport systems? A systematic review of critical problems and approaches for addressing the problems," *Transp. Policy*, 2019, doi: 10.1016/j.tranpol.2019.10.012.
- [10] D. Irwansyah, "Evaluasi Kinerja Bus Transjakarta Koridor 3 (Kalideres – Pasar Baru)," *Planesa*, vol. 7, no. 2, 2016, [Online]. Available: [file:///D:/ITB/SEMESTER 8/TA/2388-4647-1-SM.pdf](file:///D:/ITB/SEMESTER%208/TA/2388-4647-1-SM.pdf).
- [11] R. Kusumaningrum and N. Widyaningsih, "Analysis of Traffic Accidents Using the Accident Rate Method (Case Study : MT . Haryono Street – Gatot Subroto Street South Jakarta City)," *SITEKIN J. Sains Teknol. dan Ind.*, vol. 20, no. 2, pp. 818–827, 2023.
- [12] H. Nassaji, "Qualitative and descriptive research : Data type versus data analysis," *Lang. Teach. Res.*, vol. 19, no. 2, pp. 129–132, 2015, doi: 10.1177/1362168815572747.
- [13] M. Linarwati, A. Fathoni, and M. M. Minarsih, "Studi Perencanaan Deskriptif Pelatihan dan Pengembangan Sumberdaya Manusia Serta Penggunaan Metode Behavioral Event Interview dalam Merekrut Karyawan Baru di Bank Mega Cabang Kudus," *J. Manage.*, vol. 2, no. 2, 2016.
- [14] C. M. Zellatifanny and B. Mudjiyanto, "Tipe Penelitian Deskripsi Dalam Metode Penelitian," *Diakom J. Media dan Komun.*, vol. 1, no. 2, pp. 83–90, 2018.
- [15] K. Cunningham *et al.*, "Evaluation of DNA damage and stress in wildlife chronically exposed to low-dose, low-dose rate radiation from the Fukushima Dai-ichi Nuclear Power Plant accident," *Environ. Int.*, vol. 155, no. June, p. 106675, 2021, doi: 10.1016/j.envint.2021.106675.