

PENENTUAN RUTE ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN KEBUTUHAN PERJALANAN PENDUDUK

Studi Kasus Kawasan Perkotaan Kota Samarinda dan Kabupaten Kutai Kartanegara

Maria Christina Enderwati¹, Mohammad Reza¹, Fardiah Qonita Umami Naila¹

¹Institut Teknologi Nasional
Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2, Malang
E-mail: mc.mendarwati@gmail.com

ABSTRAK

Transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan harus dibentuk sebagai suatu sistem terintegrasi meliputi sarana, prasarana, tata laksana dan sumber daya manusia sehingga jaringan prasarana dan jaringan pelayanan menjadi optimal sesuai kebutuhan. Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kota Samarinda merupakan ibukota Provinsi Kalimantan Timur yang wilayahnya dikelilingi dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Kutai Kartanegara. Dalam sistem perkotaan nasional, Kota Samarinda telah ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Kota Samarinda juga termasuk ke dalam Kawasan Strategis Nasional Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Samarinda, Sanga-Sanga, Muara Jawa dan Balikpapan (KAPET SASAMBA). Seiring dengan perkembangan kawasan perkotaan Samarinda dan sebagian Kutai Kartanegara yang semakin maju dan menjadi wilayah aglomerasi perkotaan, mengakibatkan interaksi sosial dan kegiatan sehari-hari tidak terbatas oleh batas wilayah. Salah satu upaya untuk mengatasi permasalahan transportasi di aglomerasi perkotaan Samarinda adalah dengan meningkatkan pelayanan kepada konsumen angkutan umum, sehingga eksistensi angkutan umum di kalangan masyarakat tetap terjaga. Peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum dilakukan melalui suatu kajian ilmiah, dimana kajian tersebut dapat menentukan kawasan aglomerasi perkotaan di ruas Samarinda - Kutai Kartanegara yang terlayani angkutan perkotaan.

Kata kunci: Transportasi, Angkutan Umum, Aglomerasi Perkotaan

ABSTRACT

Transportation as the lifeblood of political, economic, social, and defense and security life must be formed as an integrated system covering facilities, infrastructure, management and human resources so that the infrastructure and service network becomes optimal according to needs. The development of the transportation sector is directed at the realization of an efficient transportation system in supporting and driving the dynamics of development, supporting the mobility of people, goods and services, supporting national distribution patterns, as well as supporting regional development and improving international relations that further strengthen the development of the life of the nation and state within the framework of the Unitary State. Republic of Indonesia. Samarinda City is the capital city of East Kalimantan Province which is surrounded and directly connected to Kutai Kartanegara Regency. In the national urban system, the City of Samarinda has been designated as the National Activity Center (PKN). The city of Samarinda is also included in the National Strategic Area for the Integrated Economic Development Zone of Samarinda, Sanga-Sanga, Muara Jawa and Balikpapan (KAPET SASAMBA). Along with the development of the urban areas of Samarinda and parts of Kutai Kartanegara which are increasingly advanced and become urban agglomerations, social interactions and daily activities are not limited by regional boundaries. One of the efforts to overcome the problems of urban public transportation in Samarinda is to improve services to consumers of public transportation, so that the existence of public transportation in the community is maintained. Improving the quality of public services is carried out through scientific studies, where these studies can determine the urban agglomeration area in the Samarinda - Kutai Kartanegara section which is served by urban transportation.

Keywords: Transportation, Public Transport, Urban Agglomeration

PENDAHULUAN

Transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan harus dibentuk sebagai suatu sistem terintegrasi meliputi sarana, prasarana, tata laksana dan sumber daya manusia sehingga jaringan prasarana dan jaringan pelayanan menjadi optimal sesuai kebutuhan. Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dalam pembangunan transportasi, baik Pemerintah maupun Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota mempunyai peranan sesuai cakupan kewenangannya masing-masing, yaitu berkewajiban untuk menyusun rencana dan merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan transportasi. Salah satu kewajiban yang dimaksud adalah menetapkan jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan.

Kota Samarinda merupakan ibukota Provinsi Kalimantan Timur yang wilayahnya dikelilingi dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Kutai Kartanegara. Dalam sistem perkotaan nasional, Kota Samarinda telah ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Kota Samarinda juga termasuk ke dalam Kawasan Strategis Nasional Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Samarinda, Sanga-Sanga, Muara Jawa dan Balikpapan (KAPET SASAMBA).

Kota Samarinda merupakan salah satu rencana kota penyangga kawasan Ibu Kota Negara (IKN) yang berlokasi di Kutai Kartanegara dan Penajam Paser Utara. Selain itu keberadaan bandara APT Pranoto akan membentuk kawasan aerotropolis di sekitarnya. Oleh karena itu, akan terbentuk kawasan aglomerasi perkotaan baru yang merupakan perkembangan dari Ibu Kota Samarinda (urban sprawl).

Penduduk Kota Samarinda pada tahun 2019 berjumlah 872.768 jiwa yang terdiri dari 451.099 jiwa penduduk laki-laki dan 421.669 jiwa penduduk perempuan dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,886%. Kepadatan penduduk Kota Samarinda mencapai 1.216 jiwa/km² dengan kecamatan terpadat yaitu Kecamatan Samarinda Seberang sebesar 5.995 jiwa/km² dan kecamatan dengan kepadatan terendah yaitu Kecamatan Palaran sebesar 289 jiwa/km². Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) Kota Samarinda pada tahun 2019

yaitu sebesar 61,32% dengan tingkat pengangguran sebesar 5,87%. Sektor ekonomi yang paling dominan menyerap tenaga kerja di Kota Samarinda yaitu sektor angkutan, perdagangan dan komunikasi.

Penduduk Kabupaten Kutai Kartanegara tahun 2019 adalah 786.123 jiwa yang terdiri atas 412.529 laki-laki dan 373.593 perempuan dan untuk laju pertumbuhan penduduk Kabupaten Kutai Kartanegara sebesar 2,18 persen pada tahun 2019, dimana sebagian besar penduduk Kutai Kartanegara berada di Ibukota Kabupaten Kutai Kartanegara yaitu Kecamatan Tenggarong (16,29 persen). Selanjutnya berada di Kecamatan Tenggarong Seberang (10,05 persen), Kecamatan Samboja (8,89 persen) dan di Kecamatan Loa Janan (8,59 persen). Selebihnya tersebar di empat belas kecamatan lainnya.

Seiring dengan perkembangan kawasan perkotaan Samarinda dan sebagian Kutai Kartanegara yang semakin maju dan menjadi wilayah aglomerasi perkotaan, mengakibatkan interaksi sosial dan kegiatan sehari-hari tidak terbatas oleh batas wilayah. Salah satu upaya untuk mengatasi permasalahan transportasi di aglomerasi perkotaan Samarinda adalah dengan meningkatkan pelayanan kepada konsumen angkutan umum, sehingga eksistensi angkutan umum di kalangan masyarakat tetap terjaga. Peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum dilakukan melalui suatu kajian ilmiah, dimana kajian tersebut dapat menentukan kawasan aglomerasi perkotaan di ruas Samarinda - Kutai Kartanegara yang terlayani angkutan perkotaan.

METODE

Penjabaran terhadap metode-metode analisis yang akan digunakan dalam proses kegiatan studi ini dilakukan guna menjadi acuan dalam proses pengerjaan kedepannya khususnya dalam proses analisis dalam penentuan kawasan perkotaan dan konsep pengembangan sistem transportasi pada kawasan perkotaan yang telah ditentukan. Beberapa metode analisis ini diperoleh dari studi-studi terdahulu yang relevan terhadap kegiatan studi ini:



Gambar 1 Proses Perumusan Rute Angkutan Umum
(Sumber: Hasil Identifikasi Penulis, 2022)

A. Analisis Penentuan Pusat Kegiatan

Pusat kota merupakan pusat aktivitas yang terjadi pada kota tersebut. Pusat kota ini ditandai dengan adanya pusat perekonomian, pusat pemerintahan, maupun pusat aktivitas campuran yang membentuk CBD. Sudarya et.al (2013) mengungkapkan, penentuan hierarki wilayah atau identifikasi wilayah pusat dan wilayah pendukung (Hinterland) penting dilakukan untuk menentukan prioritas wilayah pembangunan.

Hierarki wilayah ditunjukkan oleh kelengkapan fasilitas yang tersedia pada masing-masing wilayah. Wilayah dengan fasilitas yang lebih lengkap menunjukan bahwa wilayah tersebut memiliki hierarki lebih tinggi (Hierarki- 1). Untuk melihat hierarki wilayah yang berpotensi dikembangkan, dilakukan analisis skalogram. Pada penelitian ini, selain ditentukan oleh jumlah fasilitas yang tersedia juga dimodifikasi dengan jarak terdekat terhadap fasilitas di wilayah tetangga apabila di wilayah tersebut tidak terdapat fasilitas, hal ini sebagaimana yang dilakukan Panuju dan Rustiadi (2012).

B. Analisis Kebutuhan Angkutan Umum

Analisis kebutuhan angkutan umum adalah analisis yang digunakan dalam mengidentifikasi kebutuhan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum, khususnya pada wilayah perkotaan aglomerasi di Kota Samarinda dan Kabupaten Kutai Kartanegara. Terdapat beberapa persamaan atau rumus yang digunakan dalam analisis ini, dengan tujuan dan hasil identifikasi yang berbeda-beda. Beberapa persamaan tersebut dapat mengidentifikasi jumlah permintaan pelayanan angkutan umum, kemampuan pelayanan kendaraan pribadi, jumlah kemampuan potensial kebutuhan angkutan umum, jumlah potensial penduduk yang membutuhkan angkutan umum, jumlah penumpang minimal dan jumlah angkutan umum yang digunakan pada suatu wilayah.

C. Analisis Sistem Kelembagaan

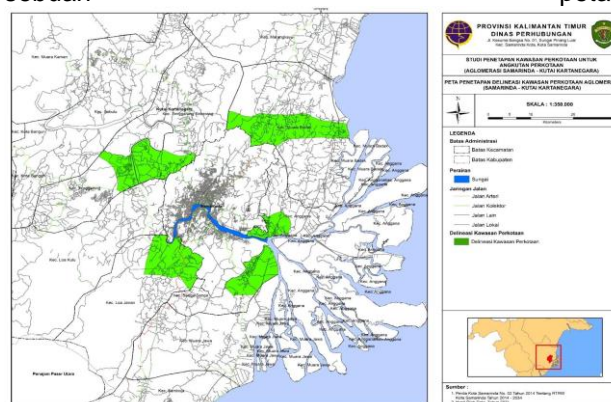
Pendekatan tradisional untuk mengerti kebijakan publik dibagi dalam beberapa tahapan yaitu identifikasi permasalahan, pengaturan agenda, formulasi, adopsi, implementasi dan evaluasi kebijakan. (Koontz, 2003). Satu diantara metode yang sangat berguna dalam kajian kebijakan adalah *Institutional Analysis Development* (IAD) yang dikembangkan oleh Elinor Ostrom pada tahun 1994. IAD adalah instrumen yang dapat digunakan untuk mengevaluasi efektivitas kebijakan, menginisiasi perubahan kebijakan dan mendesain intervensi kebijakan baru (Polski & Ostrom, 1999). IAD adalah analisis yang dapat bersifat multi dimensi yang menjelaskan tindakan aktor dalam 3 jenis, yaitu operasional, pilihan bersama dan pilihan konstitusional (Ostrom, 2005). Analisis multi dimensi ini dibutuhkan karena implementasi sistem

transportasi perkotaan antara Kota Samarinda dan Kabupaten Kutai Kartanegara ini membutuhkan kerja sama dari semua pihak. Kerja sama ini bukan hanya melibatkan lembaga dalam pemerintahan, baik secara vertikal maupun horizontal, namun juga melibatkan pihak swasta dan masyarakat. Metode ini akan membantu memahami situasi sosial yang rumit dan menjabarkannya ke dalam beberapa aspek yang dapat dikelola secara efisien (Polski & Ostrom, 1999). Oleh karena itu, metode yang digunakan harus mampu mengakomodir keputusan – keputusan yang diambil setiap aktornya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penentuan Pusat Kegiatan

Parameter-parameter yang telah dikaji dalam menentukan suatu kawasan perkotaan yaitu parameter berdasarkan kriteria dasar, berdasarkan kriteria kebijakan dan berdasarkan analisis hierarki wilayah, selanjutnya dilakukan kompilasi dan persandingan dan akan menghasilkan delinasi dari kawasan perkotaan. Kawasan perkotaan yang telah ditentukan selanjutnya akan dilakukan analisis secara spasial dengan melakukan deliniasi yang sesuai dengan beberapa parameter tersebut dan akan menghasilkan gambar yang disajikan dalam sebuah peta.



Gambar 2 Penetapan Deliniasi Kawasan Perkotaan Aglomerasi (Samarinda - Kutai Kartanegara) (Sumber: Hasil Analisa, 2022)

Penentuan deliniasi tersebut ditentukan dari beberapa parameter, yaitu parameter berdasarkan kriteria kebencanaan, parameter berdasarkan kriteria kebijakan dan parameter berdasarkan hierarki wilayah. Dengan mempertimbangkan parameter-parameter tersebut, diperoleh 5 deliniasi kawasan perkotaan yang mewakili 5 zona yaitu Zona 1 (Samarinda Utara – Muara Badak), Zona 2 (Samarinda Ulu – Tenggarong Seberang), Zona 3 (Loa Janan Ilir – Loa Janan), Zona 4 (Sambutan – Anggana), Zona 5 (Palaran – Sanga sanga). Deliniasi yang telah terpilih menjadi kawasan perkotaan akibat terjadinya aglomerasi, selanjutnya

akan dilakukan pengembangan terhadap angkutan perkotaan yang bertujuan untuk menunjang aktifitas-aktifitas pada kawasan tersebut.

B. Kebutuhan Angkutan Umum

Kebutuhan angkutan umum diperoleh melalui asumsi perhitungan proyeksi penduduk. Tujuan dari melakukan proyeksi penduduk adalah untuk memperkirakan jumlah penduduk di masa depan dan memprediksi permintaan pergerakan untuk dijadikan dasar dalam penyediaan layanan transportasi. Kota Samarinda memiliki fungsi sebagai ibu kota provinsi Kalimantan Timur. Oleh karena itu dalam Analisa ini perlu diketahui jumlah penduduk dan angka pertumbuhan penduduk pada kecamatan yang ada di Kabupaten Kutai Kartanegara sebagai zona kawasan aglomerasi antara Kota Samarinda dan Kabupaten Kutai Kartanegara yakni Kecamatan Muara Badak, Kecamatan Tenggarong Seberang, Kecamatan Loa Janan, Kecamatan Anggana, dan Kecamatan Sanga-Sanga.

Tabel 1 Proyeksi Penduduk Tahun 2022, 2026, 2031

No	Zona	Kecamatan	Rata-Rata Pertumbuhan	Proyeksi Penduduk		
				2022	2026	2031
1	Zona 1	Muara Badak Tenggarong	3.14%	54,610	61,793	72,114
2	Zona 2	Seberang	3.16%	85,535	96,867	113,166
3	Zona 3	Loa Janan	3.56%	72,683	83,593	99,562
4	Zona 4	Anggana	3.89%	52,335	60,975	73,806
5	Zona 5	Sanga Sanga	3.14%	24,808	28,072	32,763

(Sumber: Hasil Analisa, 2022)

C. Sistem Kebijakan

Sistem perkotaan di suatu wilayah biasanya akan dibagi kedalam hierarki-hierarki wilayah yang memiliki fungsi dan ciri-ciri tersendiri. Di dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) pada suatu wilayah terdapat beberapa sistem perkotaan antara lain Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dan Pusat Kegiatan Lokal (PKL).

KESIMPULAN

Kesimpulan dari hasil kegiatan ini dapat dilihat pada point-point berikut:

1. Penentuan kawasan perkotaan aglomerasi ditentukan dari beberapa pamarater, yaitu parameter berdasarkan kriteria dasar, parameter berdasarkan kriteria kebijakan dan parameter berdasarkan analisis hierarki wilayah
2. Penentuan kawasan perkotaan aglomerasi berdasarkan parameter yang telah disebutkan menghasilkan delineasi kawasan perkotaan yang dibagi ke dalam 5 zona, yaitu:
 - a. Zona 1 (Kecamatan Samarinda Utara – Kecamatan Muara Badak)
 - b. Zona 2 (Kecamatan Samarinda Ulu – Kecamatan Tenggarong Seberang)
 - c. Zona 3 (Kecamatan Loa Jalan Ilir – Kecamatan Loa Janan)
 - d. Zona 4 (Kecamatan Sambutan – Kecamatan Anggana)
 - e. Zona 5 (Kecamatan Palaran – Kecamatan Sanga sanga)

DAFTAR PUSTAKA

- Colby College. (1999). *Land Use Patterns in Relation to Lake Water Quality in The Great Pond Watershed*. Waterville: Colby College Watershed Study: Great Pond.
- Dimiyati, A. (2004). Usaha Pariwisata. *Dinamika Pembangunan*, 17-22.
- Haggett, P. (1972). *Geography: a modern synthesis*. London: Progress in Human Geography.
- Kementrian Perhubungan. (2009). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2009*. Jakarta: Menteri Perhubungan.
- Kuncoro. (2002). *Manajemen Perbankan, Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT. Indeks Kelompok Gramedia.
- Miro, F. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Oglesby, C. H., & Hicks, R. G. (1993). *Teknik Jalan Raya*.
- Rulloh, N. (2017). *Pengaruh Kunjungan Wisatawan Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Sekitar Objek Wisata Berdasarkan*. Lampung: UIN Raden Intan.
- Tahwin, M. (2003). Pengembangan Objek Wisata Sebagai sebuah Industri Studi Kasus Kabupaten Rembang. *Jurnal Gemawisata*, 236-249.
- Tamin, O. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Yoeti, O. A. (1983). *Pariwisata*. Bandung: Angkasa.