



Studi Perencanaan Prasarana Jaringan Transportasi Moda Becak-Motor Bemor Di Kota Makassar

Muhammad Nurwahyudi

Staf Pengajar Akademik Teknik Biak

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk (1) menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi bemor di Kota Makassar; (2) menganalisa karakteristik operasional bemor sebagai moda transportasi alternatif di Kota Makassar; (3) merumuskan konsep penetapan NSPK pada perencanaan prasarana bemor di Kota Makassar. Pada studi ini dilakukan penelitian survey yang dalam pelaksanaannya dilakukan pengambilan sampel dari populasi menggunakan kuisisioner sebagai alat pengumpul data. Analisis dilakukan dengan analisis deskriptif untuk memberikan gambaran secara sistematis dan akurat mengenai fenomena sosial berupa fakta, keadaan, sifat, individu atau kelompok serta hubungan diantaranya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Persepsi masyarakat pengguna terhadap keberadaan bemor di Kota Makassar, cukup positif karena waktu tempuh yang singkat, aman, mudah dan tarif yang terjangkau sertamempunyai aksesibilitas yang cukup tinggi, tetapi persepsi pemerintah cenderung khawatir terhadap pemakai bemor dari faktor keselamatan kendaraan bemor tidak memenuhi persyaratan teknis. Pengelola/pengendara bemor lebih memperhatikan aspek keterbukaan lapangan kerja dan memperoleh pendapatan dengan keberadaan bemor. (2) Banyaknya pangkalan bemor yang tersebar di Kota Makassar baik didaerah permukiman, perdagangan, dan sekolah menunjukkan besarnya permintaan/kebutuhan akan sarana transportasi ini. (3) Kontribusi tidak langsung keberadaan bemor ditinjau dari segi sektor migas yaitu dengan banyaknya jumlah bemor yang beroperasi maka akan terjadi peningkatan penjualan BBM hal ini dapat memberikan kontribusi secara tidak langsung bagi pendapatan negara.

Keywords: bemor, moda transportasi, perencanaan jaringan, kota makassar

1. Pendahuluan

KotaMakassar merupakan salah satu kota besar yang ada di Indonesia, khususnya pada kawasan timur. Sehingga, memerlukan perhatian yang cukup serius dalam melaksanakan pembangunan, guna meningkatkan pendapatan ekonomi dan kesejahteraan masyarakatnya. Jumlah penduduk Kota Makassar akan semakin meningkat, seiring dengan pesatnya pertumbuhan kota yang mempengaruhi terjadinya laju urbanisasi di perkotaan. Adanya daya tarik kota, serta penjaminan kebutuhan hidup yang layak, memicu terjadinya mobilisasi pergerakan orang, dan kendaraan sebagai alat transportasi, sehingga tak pelak menimbulkan berbagai permasalahan lalu lintas yang berdampak pada kerugian publik (biaya dan waktu), dan tidak ringan untuk diatasi oleh Pemerintah Kota Makassar. Seiring dengan perkembangan zaman, moda angkutan transportasi di Kota Makassar juga mengalami perkembangan, banyaknya angkutan bemor (gabungan antara becak tradisional dan motor bebek) yang melayani kebutuhan pergerakan masyarakat sudah menjadi angkutan transportasi alternatif yang diminati oleh masyarakat Kota Makassar. Jumlah armada bemor tersebut tidak diimbangi dengan ketersediaan prasarana khusus

untuk mendukung operasionalnya yang bersifat door to door.

Perencanaan prasarana khusus bemor, didasari oleh kebutuhan akan ketertiban dan kelancaran arus lalu lintas seperti penyediaan jalur, dan pangkalan khusus/pengaturan parkir bemor, untuk memudahkan pelayanan bagi penumpang angkutan bemor. Penyediaan prasarana angkutan bemor ini, diharapkan mampu memberikan pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi dan mendukung sistem transportasi antar moda di Kota Makassar.

2. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, dilihat dari aspek pendekatannya, penelitian ini merupakan penelitian survei karena dalam operasionalnya melakukan pengambilan sampel tertentu dari populasi menggunakan kuisisioner sebagai alat pengumpul data. Dilihat dari segi tingkat eksplanasinya, penelitian ini merupakan penelitian deskriptif yang bertujuan untuk memberikan gambaran secara sistematis, cermat dan akurat mengenai fenomena sosial tertentu berupa fakta-fakta, keadaan, sifat-sifat suatu individu sebagai dasar konsep penetapan NSPK prasarana bemor.

Instrumen penelitian yang dipergunakan di dalam penelitian ini adalah dengan cara survei

langsung dilapangan dan wawancara untuk mendapatkan data primer dari para responden/masyarakat serta sopir bentor berupa lembaran kuisioner.

Untuk menentukan sampel, peneliti mempergunakan teknik *nonprobability sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur populasi untuk dipilih menjadi sampel penelitian. Dan untuk menentukan sampel dari populasi ini, peneliti menggunakan teknik *Sampling Aksidental*. Sampling aksidental adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.

Rumus data yang digunakan adalah :

$$P = \frac{f}{N} \times 100\% \dots \dots \dots (1)$$

Dimana :

- P : Persentase
f : Frekwensi Jawaban Responden
N : Jumlah Responden (sampel)

Untuk P yang bernilai positif dari persepsi masyarakat terhadap keberadaan bentor dihitung berdasarkan persentase yang terbesar dari tabel hasil kuisioner dan responden.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Masyarakat Pengguna Bentor

Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, bahwa dalam menentukan sampel, peneliti menggunakan teknik aksidental sampling, sehingga jumlah populasi tidak terlalu diperhatikan atau diabaikan tetapi sampel dapat ditentukan, yaitu sebanyak 150 orang.

Responden yang telah ditetapkan dianggap telah mewakili dari keseluruhan populasi masyarakat Kota Makassar yang memanfaatkan jasa transportasi Bentor. Untuk mengetahui tingkat pendidikan responden yang telah ditetapkan, peneliti telah melakukan survey di sebelas kelurahan yang ditetapkan sebagai lokasi penelitian, dan hasil survey tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1. Tingkat Pendidikan Pengguna Bentor

No.	Pendidikan	Frekuensi	%
1	Tidak Sekolah	13	8.67
2	SD	4	2.67
3	SMP/Sederajat	50	33.33
4	SMU/Sederajat	21	14.00
5	Sarjana Muda (D4)	16	10.67

6	Sarjana (S1)	40	26.67
7	Magister (S2)	6	4.00
Jumlah		150	100.00

Sumber : Survei, 2011

Berdasarkan tabel tingkat pendidikan responden seperti yang terlihat pada tabel 1 dan tabel 2 diharapkan akan menjadi acuan dalam perencanaan prasarana jaringan transportasi bentor dimasa yang akan datang khususnya aspek kebijakan yang disesuaikan dengan latar belakang pendidikan dan status sosial pengguna kendaraan tersebut. Sehingga diharapkan bahwa standarisasi kendaraan bentor dapat tepat guna dalam pengoperasiannya.

Untuk mata pencaharian/pekerjaan pengguna bentor dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2. Mata Pencaharian/pekerjaan Pengguna Bentor

No.	Pekerjaan	Frekuensi	%
1	PNS	31	20.67
2	TNI/POLRI	4	2.67
3	Karyawan Swasta	14	9.33
4	Pelajar/Mahasiswa (i)	23	15.33
5	Ibu Rumah Tangga	65	43.33
6	Sopir/Pengemudi	-	-
7	Pedagang	11	7.33
8	Petani	-	-
9	Nelayan	-	-
10	Dll	2	1.33
Jumlah		150	100.00

Sumber : Survei, 2011

Dari tabel 2 menunjukkan bahwa, 43,33% pengguna bentor adalah ibu rumah tangga kemudian pelajar/mahasiswa sekitar 15,33%, karyawan swasta 9,33%, PNS 20,67%, pedagang 7,33%, TNI/POLRI 2,67%, serta pekerjaan lain 1,33%.

3.2. Pengelola/Operator Bentor

Jumlah kendaraan bentor di Kecamatan Panakkukang terhitung sampai bulan November 2009 adalah 1000 unit. Berdasarkan jumlah tersebut, jumlah responden yang ditetapkan sebanyak 71 orang dan jumlah populasi diabaikan (sampling aksidental).

Untuk mengetahui tingkat pendidikan pengelola/operator bentor berdasarkan hasil survey yang dilakukan terhadap 71 responden yang telah ditetapkan, dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3. Tingkat Pendidikan Pengelola/operator Bentor

No.	Pendidikan	Frekuensi	%
1	Tidak Sekolah	3	4.23
2	SD	10	14.08
3	SMP/Sederajat	45	64.79
4	SMU/Sederajat	12	16.90
Jumlah		71	100.00

Sumber : Survei, 2011

Tingkat pendidikan pengelola/operator bentor di Kota Makassar seperti yang di paparkan pada tabel 3. mayoritas responden pada level tingkat pendidikan menengah yang mencapai 64.79%. Hal ini dapat menjadikan dasar bagi pemerintah dalam merencanakan suatu aturan tentang kendaraan bentor khususnya yang berhubungan dengan lapangan pekerjaan dan perencanaan jaringan transportasi secara terpadu.

3.3. Tarif/biaya

Tarif/biaya yang dimaksud adalah jumlah uang dalam rupiah yang dibebankan kepada pengguna angkutan umum sebagai kompensasi dari pengguna jasa angkutan umum tersebut. Dan untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap bentor yang dihubungkan dengan tarif/biaya, dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4. Persepsi Masyarakat Terhadap Besarnya Tarif/biaya Perjalanan/sekali jalan Yang Ideal

No.	Tarif biaya yang ideal	Frekuensi	%
1	Kurang dari Rp. 1000,-	-	-
2	Rp. 1000,- s/d Rp. 2000,-	7	4.67
3	Rp. 2000,- s/d 3000,-	95	63.33
4	Lebih dari Rp. 3000,-	45	32.00
Jumlah		150	100.00

Sumber : Survei, 2011

Penetapan tarif secara aturan tertulis tidak/belum diberlakukan untuk kendaraan bentor. Pada umumnya penentuan tarif untuk sekali jalan ditetapkan berdasarkan tawar-menawar antara penumpang dan sopir bentor yang dihitung berdasarkan jarak tempuh (kilometer) dan diantar sampai kedepan rumah penumpang. Untuk mengetahui tarif bentor apakah kompetitif dengan moda angkutan lain dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5. Tarif Bentor Dibandingkan Dengan Kendaraan Umum Lainnya

No.	Tarif bentor dibandingkan angk. lain	Frekuensi	%
1	Sangat Murah	-	-
2	Murah	10	6.67
3	Sedang	81	54.00
4	Cukup Mahal	35	23.33
5	Mahal	24	16.00
Jumlah		150	100.00

Sumber : Survei, 2011

Dari tabel 5. diatas, dapat dijelaskan bahwa tarif bentor dibandingkan dengan moda angkutan umum lain cukup kompetitif ini dapat dilihat dari jumlah responden yang mengatakan tarif sedang sebesar 54,00%, murah 6,67%, cukup mahal 23,33%, mahal 16,00%. Disamping itu salah satu alasan masyarakat memilih menggunakan bentor adalah daya jangkau/aksesibilitas yang tinggi serta waktu tempuh yang singkat.

3.4. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan diukur berdasarkan persepsi pengguna bentor terhadap waktu tempuh yang dibutuhkan oleh bentor untuk sampai ketempat tujuan dalam satuan menit untuk sekali perjalanan. Indikator waktu perjalanan ini merupakan salah satu alasan utama masyarakat lebih memilih bentor sebagai sarana transportasi perkotaan dari pada angkutan umum lainnya. Bagaimana persepsi pengguna bentor terhadap waktu perjalanan, dapat dilihat pada tabel 6.berikut ini.

Tabel 6. Persepsi responden terhadap waktu perjalanan/sekali jalan

No.	Waktu yang dibutuhkan ke tujuan	Frekuensi	%
1	Kurang dari 3 menit	-	-
2	4 – 7 menit	90	60.00
3	8 – 11 menit	43	28.67
4	12 – 15 menit	12	8.00
5	Lebih dari 15 menit	5	3.33
Jumlah		150	100.00

Sumber : Survei, 2011

Masyarakat lebih memilih bentor dengan alasan waktu tempuh bentor yang singkat untuk sampai ke tujuan, tidak menyita waktu untuk menunggu penumpang lainnya. Waktu tempuh yang singkat tersebut berkisar antara 4-11 menit (60.00%). Sedangkan responden dengan waktu tempuh lebih dari 10 menit (28.67%) tetap menggunakan jasa angkutan bentor karena tetap lebih cepat dari pada angkutan kota lainnya.

3.5. Keselamatan

Persepsi pengguna bentor terhadap keselamatan, diukur berdasarkan tingkat kecelakaan yang dialami pada saat mempergunakan jasa angkutan bentor. Dengan asumsi sementara bahwa penggunaan bentor sebagai jasa angkutan umum cukup riskan terhadap kecelakaan lalulintas. Walaupun demikian, untuk lebih mengetahui persepsi masyarakat pengguna bentor terhadap keselamatan dapat dilihat pada tabel 7. berikut ini.

Tabel 7. Persepsi Terhadap Keselamatan Menggunakan Bentor

No.	Apakah pernah mengalami kecelakaan?	Frekuensi	%
1	Tidak pernah	147	98.00
2	Pernah satu kali	3	2.00
3	Pernah beberapa kali	-	-
Jumlah		150	100.00

Sumber : Survei, 2011

Pada umumnya tingkat keamanan mengendarai bentor cukup tinggi, ini dapat dilihat dari tabel diatas. Tetapi beberapa kasus kecelakaan yang terjadi akibat mengendarai bentor sebagian besar oleh faktor kecepatan yang cukup tinggi (kecepatan rata-rata bentor 30-40 km/jam) dan ditambah oleh sistem rem kendaraan yang hanya mengandalkan rem manual pada bagian belakang kendaraan bentor.

3.6. Jalur Khusus Bentor

Perencanaan jalur khusus angkutan bentor memang dirasa perlu dengan maksud menertibkan dan memperlancar arus lalulintas di Kota Makassar. Keberadaan bentor sebagai angkutan khusus yang diperuntukkan khusus untuk angkutan lingkungan tidak semuanya beroperasi pada jalur tersebut. Hal ini juga menjadi salah satu faktor terjadinya kemacetan di jalan belum lagi kapasitas jalan yang tidak mampu menampung jumlah kendaraan yang tiap tahun semakin meningkat.

Beberapa persepsi masyarakat pengguna jasa sarana transportasi termasuk moda bentor juga mengeluhkan hal yang sama. Pemberian aturan terhadap angkutan yang tidak mendapat izin operasi dari pemerintah kota seharusnya mampu menjaga ketertiban lalulintas sehingga akan tercipta keterpaduan antar moda transportasi itu sendiri.

Tabel 8. Bentor Menjadi Faktor Kemacetan Lalulintas

No.	Apakah bentor penyebab kemacetan?	Frekuensi	%
1	Setuju	4	2.67
2	Tidak setuju	106	70.67
3	Tidak tahu	13	8.67
4	Sangat setuju	4	2.67
5	Sangat tidak setuju	23	15.33
Jumlah		150	100.00

Sumber : Survei, 2011

Dari hasil akumulasi data, jumlah responden yang menginginkan bentor sebagai angkutan lingkungan sebesar 86,67%, sementara persepsi terhadap pemberian aturan tentang prasarana bentor terakumulasi sebesar 78,67%.

Tabel 9. Persepsi Tentang Aturan Prasarana Bentor

No.	Pendapat tentang aturan khusus prasarana bentor	Frekuensi	%
1	Setuju	118	78.67
2	Tidak setuju	8	5.33
3	Ragu-ragu	13	8.67
4	Tidak tahu	11	7.33
Jumlah		150	100.00

Sumber : Survei, 2011

Tabel 10. Persepsi Tentang Jalur Khusus Bentor

No.	Jalan lokal sebagai prasarana bentor	Frekuensi	%
1	Setuju	130	86.67
2	Tidak setuju	6	4.00
3	Ragu-ragu	8	5.33
4	Tidak tahu	6	4.00
Jumlah		150	100.00

Sumber : Survei, 2011

Keberadaan bentor telah menjadi persoalan baru dalam dunia transportasi di Kota Makassar, seiring dengan semakin berkembangnya moda ini. Ketidak jelasan status menjadikan para pengelola/operator tidak menutup mata dengan seringnya mereka mengaspirasikan hak atas kepentingan hidup sebagai masyarakat. Namun pemerintah kota belum merespon keinginan para operator dan pengelola sebab masih ada persyaratan khusus yang belum dipenuhi dari angkutan umum yang sesuai dengan undang-undang.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi alternatif bentor di Kota Makassar antara lain adalah jarak tempuh, tempat tinggal, waktu perjalanan, biaya perjalanan, pendapatan/penghasilan, tidak memiliki kendaraan pribadi, jarak rumah ke pangkalan bentor, ketersediaan dan kemudahan mendapatkan kendaraan, dan kualitas pelayanan yang diberikan.
2. Karakteristik operasional bentor sebagai angkutan alternatif di Kota Makassar di dasari oleh karakteristik kinerja dan operasi, serta tingkat pelayanannya yang tidak terlepas dari kemudahan, keamanan, keandalan dan biaya.
3. Perumusan dan penetapan NSPK prasarana angkutan bentor didasarkan pada kebutuhan operasional yang mengarah kepada ketertiban dan kelancaran arus lalu lintas serta keamanan baik pengemudi maupun pengguna bentor yang meliputi kondisi teknis/geometri jalan di lingkungan permukiman.

5. Referensi

- Hobb, F. D., Penerjemah Suprpto TM dan Waldino, 1995, "Perencanaan Dalam Teknik Lalu Lintas", Penerbit Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Jinca, M. Y., dan Lindasari Evy, 2007, "Dasar – dasar Transportasi", Bahan Ajar Diklat Teknis Perhubungan Tingkat Staf.
- Susilo, Y., 1991, "MOBET (Motor Beroda Tiga) Sebagai Kendaraan Pengganti Sementara Bagi Daerah Permukiman dan Langkah – Langkah Penertibannya", Yayasan Tri Dharma Patria, Jakarta.
- Tamin, O. Z., 2000, "Perencanaan dan Pemodelan Transportasi", Edisi. 2, Penerbit ITB, Bandung.
- Warpani, S. P., 2002, "Pengelolaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan", Penerbit ITB, Bandung.