

ANGKUTAN KOTA DI KOTA JAMBI ERA 1990-2013

Mustaqim*

Guru SMA Negeri 1 Muaro Bulian

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan perkembangan Angkutan Kota Di Kota Jambi Era 1990-2013. Metode penelitian yang digunakan adalah metode sejarah, meliputi tahapan heuristik, kritik, interpretasi, dan histeriograf. Sumber data didapat dari buku-buku dan arsip yang berkaitan dengan Angkutan Kota Jambi, serta wawancara dengan supir angkot, masyarakat, dan organda. Penelitian ini menggunakan teori sistem yang dimana sistem terdiri dari tranportasi angkutan Kota dan manajemen pengolahan angkutan tersebut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan berbagai kebutuhan masyarakat, maka keberadaan angkot masih memberikan kesempatan dunia usaha transportasi dan angkutan kota untuk beroperasi, berinvestasi, dan berkembang kendati memerlukan pembenahan administratif sistem angkot itu sendiri dan melalui berbagai kebijakan publik dan investasi yang ditetapkan oleh pemerintah Kota dan Provinsi. Begitu juga dengan berbagai usaha pemerintah dalam pelayanan ruas-ruas jalan, tempat kegiatan ekonomi dan pasar, pasar swalayan, pemukiman, perkantoran, dan kampus-kampus berbagai Pendidikan.

Kata Kunci: Masyarakat, Angkutan Kota

Abstract

This study aims to explain the development of City Transportation in Jambi City in the era of 1990-2013. The research method used is the historical method, including the stages of heuristics, criticism, interpretation, and hysteriographs. Sources of data were obtained from books and archives related to Jambi City Transportation, as well as interviews with angkot drivers, the community, and organda. This study uses a system theory in which the system consists of city transportation and management of the transportation processing. The results of the study show that with the various needs of the community, the existence of angkot still provides opportunities for the transportation and urban transportation business to operate, invest, and develop even though it requires administrative reform of the angkot system itself and through various public and investment policies set by the city and provincial governments. . Likewise with various government efforts in the service of roads, places for economic activities and markets, supermarkets, settlements, offices, and various educational campuses.

Keywords: Community, City Transportation

A. PENDAHULUAN

Kota merupakan pusat dan masyarakat terjadi, baik untuk sebagai tempat berbagai aktivitas kegiatan ekonomi, sosial maupun

berbagai aktivitas lainnya. Aktivitas tersebut tidak berlangsungnya di satu tempat saja karena manusia melakukan perjalanan atau pergerakan dari tempat tinggalnya, ke tempat kerjanya atau lokasi lain yang saling berjauhan atau terbatas dalam suatu siklus rute.

Beragamnya aktivitas di lokasi tersebut maka kebutuhan akan pergerakan di perkotaan sangat tinggi. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut diperlukan sarana yang mengakibatkan terjadinya pergerakan dari suatu tempat ke tempat lain yakni berupa alat transportasi. Kegiatan pergerakan tersebut pada hakikatnya merupakan wujud hubungan sosial karena manusia adalah makhluk sosial yang saling membutuhkan.

Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk, panjang dan kualitas jalan, serta kawasan pemukiman dari tahun ke tahun maka kebutuhan terhadap sarana transportasi dengan sendirinya juga semakin meningkat. Di lain pihak pertambahan jumlah sarana transportasi tidak dapat mengimbangi laju pertambahan dan aktivitas penduduk dalam suatu tempat, selain jumlahnya tidak memadai sarana transportasi yang ada belum sepenuhnya dapat memberikan pelayanan yang memuaskan bagi para pengguna jasa transportasi. Dari hari ke hari tuntutan kebutuhan terhadap sarana transportasi yaitu angkutan yang cepat, murah, aman, dan nyaman juga makin berkembang.

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Pengangkutan dapat

dikategorikan menjadi dua yaitu pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Pengangkutan orang dan barang dapat dilakukan secara terpisah dan dapat juga digabung dalam satu sarana angkutan. Didalam perangkutan terdapat lima unsur pokok yakni: (1) manusia, yang membutuhkan; (2) barang, yang membutuhkan; (3) kendaraan, sebagai alat angkut; (4) jalan, sebagai prasarana angkutan dan (5) organisasi, yaitu pengelola angkutan (Warpani, 1990:4)

Apabila dilihat dari segi kepemilikan kendaraan angkutan dapat dikategorikan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum. Konsep angkutan publik atau angkutan umum muncul karena tidak semua warga masyarakat memiliki kendaraan pribadi. Angkutan umum penumpang (AUP) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Tujuan utama keberadaan AUP adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman.

Kebutuhan akan pelayanan angkutan penumpang pada daerah perkotaan, biasanya dilayani oleh angkutan kota. Setijowarno dan Frazila (2001:211) menyebutkan angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam suatu wilayah kota dengan menggunakan mobil bis umum dan atau mobil penumpang umum yang terikat pada trayek yang tetap dan teratur.

Kota Jambi sebuah kota sekaligus merupakan Ibu Kota Propinsi Jambi yang mengalami

perkembangan yang cukup di namis. Kota Jambi memiliki luas 205,38 km² (Undang- undang no 6 tahun 1986). Kota Jambi yang berpenduduk dalam jumlah besar +/- 500.000 jiwa dan mempunyai kegiatan perkotaan yang sangat luas dan intensif, maka diperlukan pelayanan transportasi berkapasitas tinggi dan ditata secara terpadu atau dinamis.

Hal lain yang juga tidak kalah penting akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang untuk menunjang pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, dan pemerataan pembangunan serta distribusi hasil pembangunan ke berbagai sektor di seluruh pelosok Kota Jambi, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan. Oleh karena itu, pemerintah memprogram perluasan sarana transportasi angkutan kota dalam rangka mensejahterakan kehidupan sosial ekonomi masyarakat Kota Jambi.

Namun perkembangan serta fungsi angkutan Kota semakin kedepan semakin tidak terlaksana dengan baik. Hal tersebut dapat terjadi dikarenakan banyak faktor, salah satunya kemajuan teknologi yang lebih memudahkan banyak pihak. Sebagai contoh jika beberapa tahun yang lalu masyarakat lebih senang menggunakan angkot untuk berbelanja atau melakukan transaksi ke tempat tujuan mereka, dengan adanya layanan internet mereka dapat melakukannya di rumah.

Selain itu kemudahan dalam membeli kendaraan melalui lising

juga sudah sangat mudah dalam persyaratan serta pembayaran bulanannya. Kemudahan tersebutlah yang membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dari pada angkot dengan alasan privasi mereka tidak terganggu. Kemudian, tumbuhnya layanan ojek juga turut mempengaruhi perkembangan angkot dan ruang gerak angkot. Ojek dinilai lebih praktis karena mampu menjangkau ke lorong-lorong pelosok sekalipun dapat dilalui, tempat yang tidak dapat dilalui oleh kendaraan roda empat dapat dimanfaatkan oleh ojek, dikarenakan kendaraan yang digunakan adalah sepeda motor yang lebih simpel dan gesit.

Faktor kenyamanan juga menjadi alasan meredupnya pengguna angkot. Angkot cenderung sering mengebut dan tidak mematuhi lalu lintas untuk mengejar penumpang yang merupakan target mereka. Hal tersebut pastinya sangat membahayakan penumpang. Belum lagi jika sopir angkot tersebut menyetel musik dengan keras dan mengganggu kenyamanan penumpang sehingga muncul ketidaknyamanan dari penumpang.

Keberadaan angkutan kota memang sangat diperlukan agar kebutuhan dapat terpenuhi dan pembangunan dapat dilaksanakan. Oleh sebab itu, keberadaan angkutan kota ini sangat menarik untuk diteliti khususnya di Kota Jambi.

Berdasarkan uraian-uraian diatas penulis tertarik untuk mengetahui perkembangan Angkutan Kota di Kota Jambi pada era 1990-2013 serta faktor-faktor apa saja yang mempengaruhinya.

Daerah spasial penelitian adalah di Kota Jambi khususnya terminal Rawasari yang menjadi transit angkot dan meliputi trayek/rute angkot mulai dari kecamatan Pasar, Telanaipura, Jelutung, Jambi Timur, Jambi Selatan, Kota Baru. Sementara itu kecamatan Danau Teluk dan Pelayangan tidak termasuk rute angkot meskipun kedua kecamatan ini merupakan bagian dari administratif pemerintahan Kota Jambi.

Transportasi merupakan alat penunjang kegiatan ekonomi, sosial maupun berbagai kegiatan aktivitas lainnya. Beragamnya aktivitas dan lokasi tempat berlangsungnya aktivitas tersebut maka kebutuhan akan pergerakan di perkotaan. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut diperlukan sarana transportasi, seperti angkutan kota (angkot) merupakan angkutan umum penumpang. Kota Jambi merupakan sebuah kota sekaligus merupakan ibu kota Propinsi Jambi yang mengalami perkembangan yang cukup dinamis dari tahun ke tahun, maka dari itu memerlukan transportasi angkutan kota yang memadai. Oleh karena itu didalam pembahasan diambil batasan waktu dari tahun 1990-2013. Hal ini didasarkan pada kenyataan bahwa pada tahun 1990 pada tahun ini masyarakat sangat ramai yang menggunakan jasa angkot. Batasan akhirnya tahun 2013 karena pada tahun 2013 teridentifikasi semakin menurunnya kegiatan transportasi angkutan kota maupun penumpang. Selain itu tahun 2013 mulai bermunculan lising dengan *down payment* murah serta angsuran yang juga terjangkau. Sementara dari sisi

teknologi, pada tahun 2013 internet semakin mendominasi seluruh lapisan masyarakat.

B. METODE

Metode merupakan cara dalam memahami objek yang menjadi sasaran penelitian. Berkaitan dengan permasalahan yang dikemukakan diatas, maka metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian sejarah atau (*Historical Research*). Keseluruhan prosedur metode penelitian sejarah yang dicapai melalui beberapa tahapan, yaitu heuristik (pengumpulan data), kritik sumber, interpretasi, dan historiografi.

Tahap pertama yaitu heuristik atau pengumpulan data. Dalam tahap ini peneliti melakukan kegiatan untuk menghimpun dan mendapatkan data dan fakta sebanyak-banyaknya baik berbentuk lisan maupun tulisan yang dapat dipertanggungjawabkan. Penggunaan teknik yakni:

1. Studi Pustaka

Penulis melakukan pengumpulan data dengan cara mencari sumber atau bukti-bukti tertulis yang berasal dari BPS Kota Jambi, serta Organda yang berupa arsip dan dokumen.

2. Wawancara

Wawancara ini bertujuan mengumpulkan informasi berupa tanggapan pribadi dengan mewawancarai pihak-pihak terkait yang dapat memberikan kesaksian atau keterangan dari pihak pemerintah, supir, pemilik angkot serta masyarakat secara lisan berkaitan dengan topik yang akan diteliti.

Langkah atau tahapan selanjutnya yaitu kritik sumber.

Kritik sumber adalah proses penyaringan data-data untuk dijadikan fakta-fakta sejarah sehingga dapat dijadikan bahan dalam penulisan ini. Kritik sumber dilakukan dengan dua cara, yaitu:

1. Kritik Ekstern, yakni menyangkut keabsahan dan otentitas sumber sejarah.
2. Kritik Intren, yakni menyangkut keabsahan sumber melalui kritik atas informasi serta membanding-bandingkannya dengan sumber sejarah lainnya.

Setelah melakukan kritik terhadap sumber, tahapan berikutnya yaitu interpretasi. Tahap ini merupakan tahapan dimana penulis melakukan penafsiran dan menganalisa sumber dengan cara data yang telah di peroleh kemudian diseleksi dan disusun untuk mendapatkan penjelasan sejarah yang objektif, logis, dan sistematis.

Setelah sumber atau data dikumpulkan, kemudian dilakukan proses penyaringan untuk mendapatkan fakta-fakta sejarah, di analisa dan disusun untuk mendapatkan penjelasan yang sistematis, maka tahap terakhir yang dilakukan adalah historiografi. Tahap ini merupakan upaya untuk menuangkan hasil-hasil penelitian kedalam bentuk penulisan sejarah yang objektif dan sistematis.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

1. Transportasi Angkutan Kota di Kota Jambi Tahun 1990-2013

Terminal Rawasari didirikan dari tahun 1970-an dimana pada saat itu angkot menjadi salah satu transportasi yang sangat dibutuhkan. Rute angkot pada awalnya hanya sebatas daerah pasar, namun semakin

lama, rute tersebut semakin berkembang sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Angkot mulai berkembang pada tahun 1990, dimana pada saat itu Kota Jambi sedang merilis perumahan untuk masyarakat. Pemukiman-pemukiman baru mulai dibuka. Bahkan, lahan-lahan pertanian pun di tebas untuk mengembangkan pemukiman masyarakat.

Daerah-daerah yang awalnya merupakan lahan perkebunan dan pertanian sudah beralih fungsi menjadi pemukiman baik di bangun sendiri maupun oleh pihak pengembang seperti contohnya Talang Bakung, Selincih, Paalmerah, Mendalo, Mayang, Sungai Duren dan Kumpeh. Hal tersebut mendorong terjadinya aktivitas masyarakat yang juga berarti semakin banyak membutuhkan angkot sebagai sarana transportasi.

Selain itu, perkembangan pendidikan baik yang informal maupun formal juga turut berkembang dimana hal itu juga menjadi pendorong semakin banyaknya angkot. Dunia pendidikan seperti kursus Bahasa Inggris, Komputer, bimbingan belajar, lokasi sekolah dan lain-lain membutuhkan angkot sebagai sarana transportasi siswa-siswanya. Begitu pula untuk pendidikan formal yang bersifat swasta yang mulai merambah dunia pendidikan. Semakin banyaknya sekolah yang didirikan, maka semakin banyak peluang kebutuhan akan angkot untuk antar jemput dan sebagainya. Perbankan dan perusahaan swasta juga sedang dalam tahap berkembang, dimana dapat diasumsikan akan semakin

banyak karyawan yang membutuhkan transportasi. Meskipun ada beberapa perusahaan yang menyediakan layanan antar jemput, namun pada masa ini angkot menjadi pilihan teraman masyarakat.

Aktivitas angkot ini biasanya dimulai pada pukul 7 pagi hingga setengah sepuluh malam, tergantung masih ada atau tidaknya penumpang. Namun, ada beberapa angkot yang berangkat lebih pagi sekitar jam 3 subuh untuk mengantar dan menjemput langganan mereka yang berbelanja di pasar induk, kemudian menjajakannya kembali di warung mereka. Untuk biaya layanan ini, penumpang akan membayar lebih sebagai upah lelah sopir dan kernetnya.

Pada tahun 1995, sepeda motor dianggap sebagai kebutuhan sekunder, sementara mobil pribadi merupakan kebutuhan mewah yang tidak semua lapisan masyarakat dapat memilikinya. Oleh karena itu angkot menjadi alternatif transportasi yang sangat penting. Tarif angkot pun sangat terjangkau. Pada tahun 1990, tarif angkot hanya berkisar antara 100-200 rupiah saja.

Pada masa itu, sepeda motor memiliki harga yang cukup tinggi, dan jika akan menggunakan sistem kredit, maka persyaratannya sangat rumit. Maka dari itu, biasanya yang memiliki motor adalah pegawai negeri, karyawan perusahaan atau pengusaha. Hal tersebut dikarenakan perkembangan perusahaan *lising* belum sebanyak sekarang sehingga menutup kemungkinan untuk perang harga dalam persaingan mendapatkan konsumen.

Pada tahun 1996 hingga awal 2000, angkot masih mendominasi

sebagai transportasi favorit di Kota Jambi. Angkot menjadi sebuah kebutuhan dalam bidang transportasi, karena dipergunakan oleh segala lapisan, usia dan kepentingan. Pada saat ini, angkot telah memiliki 6 rute utama, yaitu Sipin, Broni, Thehok, Talang Banjar, Kasang dan Simpang kawat. Selanjutnya rute tersebut terbagi lagi menjadi 14 rute. Angkot-angkot tersebut di beri warna berbeda untuk mengenali rute mereka. Warna-warna tersebut adalah kuning untuk Kasang dan Simpang Kawat, Biru untuk Broni dan Sipin, hijau untuk Jelutung dan Kebun Handil serta merah untuk Thehok dan Talang Banjar.

Dominasi angkot tersebut mulai memudar sejalan dengan majunya zaman. Keberadaan ojek yang didukung oleh kemudahan dalam mengambil kredit motor mau pun mobil membuat angkot kurang diminati pada tahun 2000-an keatas. Hal tersebut dikarenakan ojek dipandang sebagai para transit yang lebih efisien dan kepemilikan kendaraan pribadi yang mudah menjadi menguntungkan pihak konsumen.

Dari hasil wawancara dengan masyarakat membuktikan bahwa masyarakat cenderung mencari transportasi yang praktis. Pendapat tersebut didukung oleh pendapat Kiki sebagai berikut.

“saya lebih menyukai ojek karena ojek dapat menjangkau yang berada di lorong kecil, dengan begitu saya tidak perlu berjalan lagi dari lorong sampai ke rumah (wawancara Kiki, masyarakat, 3 Januari 2015).

Sama juga halnya dengan pendapat Minah berpendapat bahwa;

“ojek lebih praktis karena ketika mau pergi tinggal menelpon ojek langganan (wawancara Minah, 3 Januari 2015).

Meskipun begitu masih ada beberapa masyarakat yang tetap menggunakan angkot dengan alasan keselamatan di jalan. Menurut Halim sebagai berikut’

“saya kalau pergi-pergi lebih nyaman menggunakan angkot karena ojek cenderung sering memotong mobil atau motor ketika berada di lalu lintas (wawancara Halim, 3 Januari 2015).

Merasa aman menjadi penilaian pengguna dalam memilih angkutan, karena dinilai angkot adalah sebuah mobil dimana ia juga terlindung dari panas dan hujan. Sedangkan ojek dianggap sebagai alat transportasi yang lebih hemat, meskipun tarifnya lebih mahal dibanding angkot karena keberadaannya dapat menguasai lorong-lorong dan gang-gang kecil, sementara angkot hanya dapat diakses di jalan utama saja.

Sementara bagi masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi menurut Farah sebagai berikut.

“saya berpergian menggunakan kendaraan pribadi dalam agar merasa lebih bebas dan hemat, baik itu hemat biaya maupun hemat waktu. Selain itu ia juga dapat mengatur waktu dengan lebih fleksibel, karena jika menggunakan angkot maka ia harus menunggu angkot jurusan

tertentu datang yang biasanya memakan waktu cukup lama” (Wawancara, Farah, 4 Januari 2015).

Di penghujung tahun 2013, angkot sudah tidak menjadi transportasi andalan bagi masyarakat. Kedudukannya menjadi seimbang dengan keberadaan ojek. Maka dari itu, pada tahun ini meskipun masih banyak angkot yang beroperasi, namun penghasilan yang diperoleh tidak semaksimal sebelumnya.

Berdasarkan wawancara dengan salah satu pemilik angkot, dalam tuturannya ia menyatakan bahwa;

“penghasilan dari bisnis angkot mulai memudar seiring berjalannya waktu. Perbandingan perolehan keuntungannya pun semakin tipis. Apalagi jika BBM naik, maka mereka juga harus siap-siap menaikkan harga jasa angkot, bahkan terkadang sebelum ada keputusan pemerintah mereka sudah mulai mematok harga. (wawancara dengan Bapak Daeng, pemilik angkot jurusan Beringin, 2 Januari 2015).

Sementara itu, supir angkot juga cenderung harus lebih gigih dalam mencari setoran serta untuk gaji mereka dan kernet atau kenek. Hal tersebut dikarenakan minimnya masyarakat yang masih menggunakan angkot. Biasanya sasaran mereka ada pada jam-jam tertentu seperti pagi hari saat aktivitas ke kantor dan kesekolah padat, siang hari saat pulang siswa sekolah dan sore saat pegawai pulang kerja. Hal tersebut dilakukan karena pada saat-saat

itulah angkot terisi penuh atau full, sehingga mereka dapat mengumpulkan uang. Bahkan tak jarang mereka mau masuk ke lingkungan sekolah untuk mengantar dan menjemput siswa. (wawancara dengan Bapak Joni, supir angkot jurusan Kasang, 3 Januari 2015).

Kepadatan lalu lintas angkot pada jam-jam sibuk itu memberikan masalah kemacetan di jalanan. Posisi pengatur jalan dalam hal ini polisis lalu lintas juga tidak menentu. Waktu pagi di simpang atau di depan sekolah ada petugas polisi yang bekerja, sesudah itu tidak ada karena keterbatasan personil. Demikian juga posisi pada angkot di terminal terkesan kacau karena sebagian besar kendaraan angkot parkir di luar area terminal bahkan di jalan besar sekitar terminal. Belum lagi perilaku supir angkot yang sembarangan menurun naikkan penumpang. Waktu berhenti pun jarang memberi tanda lampu dan bersifat dadakan yang cukup mengganggu pengendara dibelakangnya. Fungsi halte yang di bangun di beberapa ruas jalan seperti tidak dimanfaatkan oleh supir maupun penumpang.

2. Penyebab Kemunduran

Data angkot untuk saat ini menunjukkan bahwa hanya ada 84 angkot yang aktif beroperasi. Hal tersebut dikarenakan sepihnya penumpang, sehingga ada beberapa angkot tidak mendapat penumpang. Ketiadaan penumpang, berarti tidak ada pemasukan. Hal tersebutlah yang membuat banyak pengusaha angkot menjual asetnya tersebut karena mengalami kebangkrutan.

Jumlah pengusahanya pun otomatis berkurang. Karena ada

sebagian pengusaha yang alih profesi setelah mengalami kebangkrutann. Namun, ada juga pengusaha yang hanya menjual beberapa angkotnya untuk mengurangi biaya operasional.

Jumlah penumpang jika dibandingkan pada tahun 2000-2004 saja berbanding jauh dengan jumlah saat ini. Seperti apa yang diungkapkan oleh seorang supir angkot sebagai berikut.

“Sekali jalan (trip=pulang pergi) sebuah angkot dapat membawa penumpang sebanyak maksimal 12 orang pergi dan 12 orang pulang. Dengan asumsi tarif angkot pada masa itu adalah 1000 rupiah berarti sekali trip mendapat uang 24.000,-. Jumlah tersebut belum ditambah dengan adanya penumpang dijalan yang ikut naik karena beberapa penumpang lain sudah turun. Sehari, dari pukul 07.00-18.30, angkot pada saat itu mampu beroperasi selama minimal 10 trip yang berarti jika dikalkulasikan, yaitu $24.000 \times 10 = 240.000$. Jumlah tersebut dapat bertambah jika angkot beroperasi hingga malam. Jika dikalkulasikan untuk 30 hari atau 1 bulan, maka pengusaha angkot memiliki penghasilan kurang lebih 5 juta. Didukung dengan harga bbm dan sembako yang murah, maka wajar jika pada masa itu pengusaha angkot tergolong sukses (Wawancara, Agung, Sopir angkot, 23 Februari 2015).

Sementara untuk saat ini, angkot hanya beroperasi 4-5 trip untuk jam kerja yang sama. Dengan tariff Rp 2.500 per orang jika dijumlahkan adalah $x 24 = 60.000$, $60.000 \times 5 = 300.000$. Jika dibandingkan secara nominal, jelas

pendapatannya lebih besar, namun untuk saat ini jarang ditemukan sebuah angkot yang penumpangnya penuh. Selain itu harga yang tinggi juga membuat keadaan menjadi sulit. Kebijakan tarif angkot yang disetujui oleh Walikota Jambi Bapak Dr. Bambang adalah untuk umum menjadi Rp2.500 sementara untuk pelajar menjadi Rp1.500.

Sama halnya dengan perusahaan lain, pelayanan yang kurang memuaskan cenderung membuat penumpang enggan memilih angkot sebagai sarana transportasi. Hal tersebut karena ada beberapa sopir angkot yang ugal-ugalan di jalan raya, kurang ramah dan tidak menghormati penumpang. Selain pelayanan, kemudahan dalam berteknologi juga memudahkan masyarakat.

Dikutip dari wawancara dengan Haris (sopir angkot Sipin) ia menyatakan bahwa “biasanya yang ugal-ugalan adalah sopir yang berusia muda, namun jika sopir tersebut telah berumur, maka ia akan lebih berhati-hati dalam membawa penumpang”. Sementara, wawancara dengan Bani (sopir angkot Broni), menyatakan bahwa “kami bukan ugal-ugalan dalam berkendara, kami harus cepat untuk mengambil penumpang karena mereka harus kejar setoran”. Jadi, jika mereka ngebut itu semata-mata untuk menambah uang setoran mereka. Namun, mereka tidak menampik bahwa itu beresiko untuk penumpang.

Jika dilihat dari segi sosial, penumpang angkot merasa terancam keselamatannya dikarenakan sikap berkendara sopir angkot yang buruk. Seperti misalnya menerobos lampu

merah dan kebut-kebutan di jalan. Tingkat kenyamanan penumpang juga rendah, karena beberapa angkot menyetel music terlalu keras, sehingga mengganggu pendengaran. Ketidaknyamanan yang seperti inilah yang membuat penumpang angkot memilih transportasi lain.

Disamping itu, pemerintah juga kurang memperhatikan keberadaan angkot. Hal tersebut dapat dilihat dari ketidak mauan pemerintah untuk membuka akses jalan atau rute baru ke perumahan perumahan yang membutuhkan transportasi. Padahal, jika akses tersebut di buka, kemungkinannya akan menguntungkan angkot. Hal tersebutlah yang membuat masyarakat lebih memilih motor atau mobil pribadi. Rata-rata untuk saat ini setiap rumah minimal memiliki satu motor sebagai alat transportasi. Ditambah dengan izin atau dp yang murah dari lisisng yang dikarenakan persaingan, maka semakin banyaklah masyarakat yang memilih motor.

Penjelasan di atas juga di dukung oleh Bapak Khoiri (pegawai organda, wawancara 15 Maret 2015) yang menyatakan bahwa terminal Rawasari lebih sepi beberapa tahun belakangan. Ia juga menambahkan bahwa setoran untuk administrasi atau bea masuk terminal juga berkurang. Beberapa tahun yang lalu dapat mencapai 1-1,5 juta per hari, namun untuk dua tahun terakhir hanya mampu meraih angka kurang lebih 500.000 .

Ia menambahkan bahwa penurunan retribusi dari terminal Rawasari dikarenakan banyak penumpang yang memilih menggunakan jasa transportasi lain. Misalnya ojek, karena kebetulan

pangkalan ojek juga tersedia di dekat terminal Rawasari. Beberapa penumpang lebih memilih ojek, apalagi jika penumpang tersebut membawa banyak belanjaan. Mereka berasumsi bahwa dengan menggunakan ojek dan diantar sampai kerumah maka mereka akan hemat waktu dan tidak merasa capek.

Pendapat tersebut diatas disetujui oleh salah satu penumpang ojek yang menyatakan bahwa ojek lebih cepat sampai dirumah dan lebih efisien. “ saya lebih suka ojek. Lebih cepat, diantar sampai kerumah, jadi tidak terlalu capek dijalan. “ (wawancara dengan Ibu Juariah, 14 Maret 2015). Ia juga menambahkan bahwa ojek memasang tariff yang tidak jauh berbeda dari angkot.

Dari ulasan dan penjelasan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kemajuan teknologi, persaingan antar angkot, persaingan antara angkot dan ojek, serta maraknya kemudahan yang diberikan lising pada masyarakat menjadi penyebab kemunduran angkot. Angkot yang pada awalnya menjadi transportasi utama masyarakat kini telah bergeser menjadi transportasi alternatif. Peran serta pemerintah dalam membuka akses juga masih kurang, sehingga hal tersebut memicu masyarakat memilih memiliki kendaraan pribadi dikarenakan akses angkot terlalu jauh dari lingkungan tempat tinggal mereka.

3. Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Transportasi Angkutan Kota Di Kota Jambi Tahun 1990-2013

Secara sosial ekonomi, faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan transportasi angkutan

kota adalah perumahan, pendidikan, kesehatan, dan penghasilan.

a) Perumahan

Perumahan adalah kelompok rumah yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau hunian yang dilengkapi dengan prasarana lingkungan yaitu kelengkapan dasar fisik lingkungan, misalnya penyediaan air minum, pembuangan sampah, tersedianya listrik, telepon, jalan, yang memungkinkan lingkungan pemukiman berfungsi sebagaimana mestinya.

Tidak ada fasilitas perumahan untuk supir maupun kenek angkot, karena usaha angkot bukanlah usaha yang mengharuskan karawannya menginap. Supir dapat membawa mobil angkot tersebut pulang kerumah, atau meninggalkannya di rumah pemilik dan datang setiap pagi untuk membawa penumpang. Tidak adanya fasilitas perumahan tentunya membuat supir dan kenek lebih leluasa menggunakan mobil angkot tersebut, terlebih jika dibawa pulang kerumah. Jika mobil tersebut mengalami kerusakan, sudah pasti yang akan diberi sanksi adalah supir dan keneknya.

Namun, memang pada dasarnya perusahaan angkot bukanlah sebuah perusahaan besar yang memiliki mess. Karena jarak angkot hanya seputaran Kota Jambi yang berarti, supir dan keneknya dapat pulang kerumah masing-masing. Lain halnya jika perusahaan tersebut adalah perusahaan mobil antar kota antar propinsi yang memang memiliki fasilitas mess untuk supir dan keneknya.

b) Pendidikan

Pendidikan adalah hal terpenting dalam kehidupan seseorang. Melalui pendidikan, seseorang dapat dipandang terhormat, memiliki karir yang baik serta dapat bertindak sesuai norma-norma yang berlaku. Pendidikan adalah usaha sadar dan terencana secara etis, sistematis, intensional dan kreatif dimana peserta didik mengembangkan potensi diri, kecerdasan, pengendalian diri dan keterampilan untuk membuat dirinya berguna di masyarakat.

Rata-rata pemilik angkot adalah tamatan sma atau sederajat, namun ada juga yang lulusan S1. Beberapa diantaranya memulai usaha dari usia 20-an dan sudah memiliki usaha angkot selama belasan tahun. Tingkat pendidikan cukup mempengaruhi pola pikir dan strategi dalam mengembangkan usaha angkot. Inovasi dan pelayanan yang memadai harus di dukung dengan pendidikan yang memadai sehingga tahu cara memanfaatkan situasi. Pemilik dengan tingkat pendidikan yang lebih tinggi dapat bertahan lebih lama dalam usaha angkot.

Sementara itu, untuk perekrutan sopir dan keneknya pun tidak menggunakan administrasi perkantoran. Mereka hanya cukup saling mengenal, biasanya bahkan masih memiliki hubungan saudara. Intinya adalah kepercayaan. Biasanya pemilik angkot mendapat rekomendasi dari sopir lainnya. Untuk memastikan, pemilik angkot bahkan akan mensurvey rumah sopir dan kenek tersebut.

c) Kesehatan

Kesehatan merupakan suatu keadaan sejahtera dari badan, jiwa, dan sosial yang memungkinkan

setiap orang hidup produktif secara sosial dan ekonomis. Sedangkan Pengertian Kesehatan menurut Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) tahun 1948 menyebutkan bahwa pengertian kesehatan adalah sebagai “suatu keadaan fisik, mental, dan sosial kesejahteraan dan bukan hanya ketiadaan penyakit atau kelemahan”

Seperti halnya perumahan, pengusaha angkot juga tidak menyediakan fasilitas kesehatan. Oleh karenanya, baik supir mau pun kenek tidak dibiayai oleh pengusaha angkot jika sakit. Namun jika mengalami kecelakaan, maka biayanya di tanggung oleh pihak asuransi jasa raharja, karena setiap pemilik kendaraan telah terdaftar pada asuransi tersebut, terlebih usaha angkot. Saat ini dengan adanya fasilitas BPJS dari pemerintah, maka supir dan kenek dapat menggunakannya jika mengalami sakit.

d) Penghasilan

Penghasilan (*income*) adalah penghasilan-penghasilan sesudah dikurangi biaya-biaya, bila pendapatan lebih kecil dari biaya, selisihnya sering disebut rugi. Dalam hal yang dimaksud dengan penghasilan adalah penerimaan-penerimaan bersih yang diperoleh dari hasil penjualan barang dagangan atau jasa selama satu periode dikurangi dengan biaya-biaya yang terjadi dalam periode dimana hasil itu diperoleh (periode yang sama).

Penghasilan juga menjadi tolak ukur usaha angkot. Dengan semakin berkurangnya konsumen atau penumpang, maka semakin berkurang pula pemasukan pengusaha angkot tersebut.

Penghasilan yang disetor oleh supir biasanya telah disepakati bersama.

Teori lainnya untuk melihat kedudukan sosial ekonomi Melly G. Tan mengatakan adalah pekerjaan, penghasilan, dan pendidikan. Berdasarkan ini masyarakat tersebut dapat digolongkan kedalam kedudukan sosial ekonomi rendah, sedang, dan tinggi (Koentjaraningrat, 1981:35). Pengusaha angkot biasanya berada dalam penghasilan sedang dan tinggi, sementara supir dan kenek angkot berada pada kedudukan sosial berpenghasilan rendah.

Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan transportasi adalah sebagai berikut:

1) Ekonomi

Ekonomi merupakan salah satu ilmu sosial yang mempelajari aktivitas manusia yang berhubungan dengan produksi, distribusi, dan konsumsi terhadap barang dan jasa. Secara umum, bisa dibilang bahwa ekonomi adalah sebuah bidang kajian tentang pengurusan sumber daya material individu, masyarakat, dan negara untuk meningkatkan kesejahteraan hidup manusia. Karena ekonomi merupakan ilmu tentang perilaku dan tindakan manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya yang bervariasi dan berkembang dengan sumber daya yang ada melalui pilihan-pilihan kegiatan produksi, konsumsi dan atau distribusi.

Alasan ekonomi biasanya merupakan dasar dari dikembangkannya suatu sistem transportasi, dengan tujuan utama untuk mengurangi biaya produksi dan distribusi serta untuk mencari sumber daya alam dan menjangkau pasar yang lebih luas. Dengan

adanya alternatif transportasi di luar angkot seperti ojek, taksi, mobil cateran, angkutan non trayek seperti mobil pribadi bernomor polisi hitam, maka akan ada keuntungan bagi pengguna angkutan karena banyak pilihan serta kerugian di lain pihak. Untuk hal ini angkot menjadi pihak yang dirugikan karena pastinya penghasilan para sopir, kenek serta pemilik angkot dipertaruhkan setelah maraknya ojek sebagai paratransit baru.

Jika pada tahun 1990 penghasilan dari angkot dapat memenuhi kebutuhan, maka di tahun 2013, angkot harus berjuang demi menutupi ongkos operasional seperti BBM, onderdil, perbaikan peralatan dan termasuk aksesoris kendaraan serta setorannya bagi supir atau penyewa. Mobil angkot umumnya dikontrakan pada penyewa sekaligus supir atau siapa saja. Hal ini pastinya akan berdampak pada keberadaan angkot serta jumlah angkot yang beroperasi, karena jika tidak bisa menutupi biaya operasional, maka angkot tersebut tidak akan beroperasi.

Pada tahun 1997-1999 angkot mengalami puncak kejayaannya, dimana setiap orang sangat membutuhkan jasa transportasi ini dikarenakan berkembangnya Kota Jambi. Selain itu pada saat itu ojek belum beroperasi secara maksimal. Ada beberapa ojek, namun hal tersebut belum terlalu familiar bagi masyarakat umum. Ditambah, perusahaan lising juga belum sebanyak saat ini, sehingga anemo masarakat untuk membeli kendaraan pribadi masih minim.

Memasuki tahun 2000, jumlah angkot mulai berkurang. Hal

tersebut dikarenakan ojek mulai dikenal oleh masyarakat. Hal lain yang mempengaruhi adalah bermunculannya perusahaan lising baru yang didanai oleh pihak bank, sehingga banyak masyarakat tertarik untuk memiliki kendaraan pribadi. Namun, anemo memiliki kendaraan pribadi tersebut belum terlalu besar, dikarenakan uang muka yang ditawarkan memiliki nominal di atas 3 juta yang pastinya memberatkan konsumen pada saat itu.

Semakin mendekati tahun 2005, maka ada beberapa rute yang mengurangi jumlah angkotnya. Hal tersebut dikarenakan peminat angkot semakin berkurang, dan ojek semakin berkembang. Kemudian, bisnis kendaraan seken (bekas) juga mulai berdiri. Hal ini memberikan alternatif kepada masyarakat untuk memiliki kendaraan milik sendiri. Begitu pula yang terjadi pada tahun 2010 dan 2013, dimana angkot semakin menurun intensitasnya.

Sementara itu ada sekitar 16 pemilik usaha angkot yang tersebar di Kota Jambi. Berdasarkan data dan hasil observasi, beberapa usaha angkot tersebut memiliki nama seperti, Tri Nur, kenali, Usaha karya, Usaha anda, Tri Kencana, Telanai Indah, Kembang, Seiya Sekata, Sipin Indah, Beringin, Teratai, Broni, Simpang Kawat, Danau Teluk, Bujang Penyegan, dan Kota baru Indah. Data secara pasti tidak dimiliki oleh pengelola terminal, karena mereka mencatat berdasarkan rute tujuan dan nopol saja, sementara untuk pemilik setiap angkot tidak pernah di daftarkan pada pengelola terminal Rawasari.

2) Demografi

Demografi adalah ilmu yang mempelajari persamaan dan perbedaan fenomena geosfer dengan sudut pandang kelingkungan dan kewilayahan dalam konteks keruangan. Teori lain menyatakan demografi adalah ilmu yang menguraikan tentang permukaan bumi, iklim, penduduk, flora, fauna serta basil-basil yang diperoleh dari bumi.

Alasan dikembangkannya sistem transportasi pada awalnya adalah untuk mengatasi keadaan alam setempat dan kemudian berkembang dengan upaya untuk mendekatkan sumber daya dengan pusat produksi dan pasar. Perumahan dan pusat perbelanjaan semakin banyak pada rentan waktu antara 1990-2013. Hal ini membuat banyak kesempatan bagi angkot untuk menarik penumpang. Namun, dengan adanya alternatif transportasi lain, maka angkot harus lebih berusaha lebih giat dalam memajukan usaha operasionalnya namun demikian oleh dorongan mengejar setoran banyak supir seringkali tidak dapat memahami keselamatan penumpang ketika melewati daerah yang rawan kecelakaan karena keramaian, kondisi jalan, pemberhentian secara tiba-tiba, sehingga ini menjadi nilai yang buruk bagi angkot.

Selain itu angkot hanya dapat menjangkau jalan-jalan utama. Faktanya, perumahan-perumahan berada di lingkungan yang jauh dari jalan utama. Sehingga, hanya ojek yang mampu menjangkau perumahan-perumahan tersebut. Jika hal ini didukung oleh pemerintah untuk membuka akses baru, maka pastinya keberadaan angkot dapat

kembali berkembang. Sayangnya, baik pemerintah maupun pihak pengembang jarang memberikan fasilitas akses jalan yang memadai. Rata-rata perumahan di Kota Jambi berjarak cukup jauh dari jalan utama. Jika ada yang memiliki akses terdekat dengan jalan utama, maka harga perumahan tersebut tergolong mahal.

3) Urbanisasi

Urbanisasi merupakan perpindahan penduduk yang memiliki faktor-faktor pendorong mengapa urbanisasi dapat terjadi, Urbanisasi merupakan salah satu bentuk dari mobilitas penduduk migrasi dan transmigrasi, dalam urbanisasi terdapat faktor penarik sehingga warga melakukan urbanisasi dan dalam hal itu pastinya memiliki akibat urbanisasi, dalam Pengertian urbanisasi adalah Perpindahan Penduduk dari daerah pedesaan ke daerah perkotaan.

Dengan makin meningkatnya arus urbanisasi, maka pertumbuhan kota-kota akan semakin meningkat dan dengan sendirinya kebutuhan jaringan transportasi untuk menampung pergerakan warga kotanya pun akan semakin meningkat. Keberadaan kantor-kantor berkualitas serta sekolah-sekolah yang juga berkualitas di kota, membuat arus urbanisasi semakin pesat.

Pada rentan waktu tahun 1990-2013, karyawan serta mahasiswa dan pelajar dari luar kota banyak yang berdomisili di Jambi. Kebutuhan akan angkot, pastinya semakin bertambah. Contohnya dengan berkembangnya kampus Universitas Jambi dan IAIN di kawasan mendalo, maka masyarakat

tetap membutuhkan pelayanan transportasi dari angkot Kota Jambi, karena posisi lokasi kampus yang terbaru dekat dengan kota Jambi. Secara administratif pemerintahan kawasan Mendalo masuk dan menjadi bagian Kota Jambi terlepas dari bagian administrasi pemerintahan Kabupaten Muaro Jambi. Demikian juga di area perbatasan Kota ke arah Palembang yang masuk dalam kawasan pelayanan administrasi Kabupaten Muaro Jambi, tetapi layanan angkot transportasi masuk dalam administrasi rute Kota Jambi.

Urbanisasi ini sayangnya bersifat sementara, karena pelajar dan mahasiswa tersebut akan kembali ke daerah asalnya begitu mereka lulus sekolah maupun kuliah. Beberapa pelajar dan mahasiswa ada yang menggunakan angkot, namun sebagian dari mereka juga ada yang memiliki kendaraan pribadi. Sehingga, arus urbanisasi ini juga dapat mempengaruhi perkembangan angkot.

D. KESIMPULAN

Penjelasan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa angkot sebagai sarana transportasi mulai berkurang fungsinya, dikarenakan adanya alternatif angkutan lain seperti ojek. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa angkot dinilai tidak mementingkan kenyamanan publik, sehingga masyarakat beralih ke alternatif transportasi lainnya. Selain itu kemajuan teknologi, persaingan antar sesama angkot maupun dengan angkutan lainnya memberikan dampak pada perkembangan angkot di Kota Jambi. Peran serta pemerintah dalam membuka akses ke

daerah perumahan dan kerja sama dengan pihak pengembang yang belum maksimal pun turut mempengaruhi perkembangan angkot.

Namun demikian keberadaan angkot pada rute-rute yang ditetapkan masih sangat diperlukan oleh pengguna jasa angkot. Demikian juga di kala musim-musim kampanye politik, keberadaan angkot sangat mendukung untuk mobilisasi massa pendukung maupun media sosialisasi pencalonan kepala daerah maupun produk-produk iklan dari berbagai produksi dan usaha-usaha lainnya yang memerlukan perluasan informasi melalui media iklan tempel di badan kendaraan.

Dengan berbagai kebutuhan masyarakat, maka keberadaan angkot masih memberikan kesempatan dunia usaha transportasi dan angkutan kota untuk beroperasi, berinvestasi dan berkembang kendati memerlukan pembenahan administratif sistem angkot itu sendiri oleh dan melalui berbagai kebijakan publik dan investasi yang ditetapkan oleh pemerintah kota dan propinsi. Begitu juga dengan berbagai usaha pemerintah dalam pelayanan ruas-ruas jalan, tempat kegiatan ekonomi dan pasar, pasar swalayan, pemukiman, perkatoran, dan kampus-kampus berbagai lembaga pendidikan.

DAFTAR PUSTAKA

Black, J. 1981, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi: Teori dan Praktek*, Cromm Helm, London

Booth, Anne. dkk, 1982. *Sejarah Ekonomi Indonesia*, Jakarta: LP3ES

BPS. 2014. *Jambi dalam Angka*. BPS Kota jambi

Informasi Kota Jambi Kota Beradat (Jambi: Bagian Humas Sekretariat Kotamadya Daerah Tingkat II Jambi, 1997), hlm.8-15

J. Tideman, *Djambi* (Amsterdam: De Bussy, 1938), hlm. 60-61.

Jopie, *Jusuf*. 2006. Analisis Kredit untuk Account Officer, Jakarta: PT. Gramedia. *Pustaka Utama*.

Prastowo, Andi. 2011. *Metode Penelitian Kualitatif dalam Perspektif Rancangan Penelitian*, Jogjakarta : Ar-Ruzz Media

Magribi, Muhammad .1970. *Geografi Transportasi*. Faku ltas Pasca Sarjana. UGM. Yogyakarta.

Nur Nasution, M. 2004. *Manajemen Jasa Terpadu* . Bogor: Ghalia Pustaka.

Ricklefs. 1991. *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press

Setijowarno D, Frazila R.B, 2001. *Pengantar Sistem Transportasi*, Universitas Katolik Soegijapranata, Semarang

Sumaatmadja, Nursid. 1988. *Geografi pembangunan*. Jakarta: Direktorat

Pendidikan dan Kebudayaan
Direktorat Jenderal
Pendidikan Tinggi

Supriyono, R.2000. Akuntansi Biaya.
Yogyakarta: STIE YKPN.

“Selayang Pandang Kota Jambi”,
Laporan Kunjungan Kerja
Komisi C DPRD Kota Jambi,
Bogor, 3-8 April 2006, hlm,1.

Warpani, S. 2002.*Pengelolaan Lalu
Lintas dan Angkutan Jalan.*
Bandung: Penerbit ITB

Willumsen, Luis G., 1990,
Modelling Transport, John
Willey, England.

Arsip Dinas Perhubungan Kota
jambi,1990-2013