

Peranan PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dalam Menyediakan Moda Transportasi di Kota Palembang

Sutinah Andaryani¹⁾

*¹⁾Program Studi Ilmu Pemerintahan Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Negara
Dan Pemerintahan Annisa Dwi Salfaritz
Jl Puncak Sekuning No. 170 Palembang
Email: dylanrespati@yahoo.com¹⁾*

Abstract

One indicator to see the economic development in a city, namely by looking at the transportation activities, especially land transportation and the pattern used by residents in one part of landuse (landuse). One part of landuse (landuse) in a city that can see the level and patterns of land transportation, namely in the "downtown" area. The other term 'urban center' or 'urban core'. Some consider the city center as the central bussines district. There is also a 'civic center'. Methodology This study uses descriptive qualitative method that provides an overview or state of the object under study based on data analysis that has been collected to obtain conclusions. In this study, the authors define the city center that is the area that is the core of government and economic activities of a city. Analysis of the results of land transportation in the city center can be seen from several indicators, namely from land transportation facilities and infrastructure located in the city center used by residents in downtown activities, the number of public transport routes through the city center, passenger data public as well as data on the number of ownership and users of private vehicles who perform activities / daily activities in the city of Palembang. The role of PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) in providing transportation mode in Palembang city are: BRT Transmusi Manager, budget planner of BRT Transmusi, BR BR Transmusi officer. There are several factors that influence the implementation of the role of PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) in providing land transportation mode in Palembang city, the factor if not able to overcome will hamper the role of PT Sarana Pembangunan Palembang.

Keywords: *transportation, city center*

Abstrak

Salah satu indikator untuk melihat perkembangan ekonomi di suatu kota, yaitu dengan melihat aktivitas transportasi khususnya transportasi darat yang terdapat dan polanya yang digunakan penduduk di salah satu bagian penggunaan tanah (landuse). Salah satu bagian penggunaan tanah (landuse) di suatu kota yang dapat melihat tingkat dan pola transportasi darat, yaitu di kawasan "pusat kota". Istilah lainnya 'urban center' atau 'urban core'. Ada yang menganggap pusat kota sebagai 'central bussines district'. Ada pula 'civic center'. Metodologi Penelitian ini menggunakan deskriptif Kualitatif yaitu metode yang memberikan gambaran atau keadaan objek yang diteliti berdasarkan analisis data yang telah dikumpulkan untuk memperoleh kesimpulan. Pada penelitian ini, penulis mendefinisikan pusat kota yaitu kawasan yang merupakan inti dari aktivitas pemerintahan dan ekonomi suatu kota. Analisis hasil penelitian penggunaan transportasi darat di pusat kota dapat dilihat dari beberapa indikator, yaitu dari sarana dan prasarana transportasi darat yang terdapat di pusat kota yang digunakan oleh penduduk dalam beraktivitas di pusat kota, jumlah trayek angkutan umum yang melewati kawasan pusat kota, data angkutan penumpang umum serta data jumlah kepemilikan dan pengguna kendaraan pribadi yang melakukan aktivitas/kegiatan sehari-harinya di kota Palembang. Peranan PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dalam menyediakan moda transportasi di kota Palembang adalah: Pengelola BRT Transmusi, perencana anggaran BRT Transmusi, Pelaksana anggaran BR Transmusi. Hasil Penelitan terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi Pelaksanaan peran PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dalam menyediakan moda tranportasi darat di kota Palembang, faktor tersebut apabila tidak mampu untuk di atasi akan menghambat Peranan PT Sarana Pembangunan Palembang.

Kata kunci : *transportasi, pusat kota*

1. Pendahuluan

Transportasi merupakan sektor penting sebagai penunjang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*sector the servicing*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas transportasi harus disediakan mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya. Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia namun juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal (Nasution, 1996: 12). Oleh karena itu, jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh masyarakat untuk mendukung pertumbuhan dan perkembangan kota. Pertumbuhan dan perkembangan suatu kota yang pesat tanpa diikuti pengadaan sistem transportasi yang memadai merupakan bentuk besarnya permintaan kebutuhan transportasi dibanding penyediaan sistem transportasi. Begitu pula sebaliknya, laju pertumbuhan sistem transportasi yang pesat, yang tidak sesuai dengan ukuran perkembangan suatu kota merupakan wujud penyediaan yang lebih besar dari permintaannya. Dari pernyataan ini dapat disimpulkan bahwa ketersediaan sistem transportasi dan perkembangan kota atau wilayah secara lebih luas, harus seimbang agar tidak terjadi kemubaziran pembangunan maupun kekurangan sarana dan prasarana pembangunan yang justru akan menimbulkan permasalahan baru yang lebih kompleks.

Transportasi darat merupakan moda transportasi yang paling dominan di Indonesia dibandingkan moda transportasi lainnya seperti transportasi udara dan transportasi laut. Hal ini ditunjukkan dari data Survei asal tujuan *Origin and Destination Survey* (OD) Nasional 2001 yang menggambarkan bahwa $\pm 95\%$ perjalanan penumpang dan barang menggunakan moda transportasi darat (www.sistemtransportasi.ind). Besarnya persentase tersebut merefleksikan tingginya ketergantungan penduduk Indonesia terhadap moda transportasi. Oleh sebab itu, perencanaan pengembangan transportasi darat menjadi prioritas utama dalam pembangunan Indonesia secara keseluruhan. Transportasi darat telah menjadi salah satu kebutuhan bagi masyarakat, sifatnya yang murah meriah, menjadikan transportasi ini menjadi prioritas utama saat hendak bepergian. Sedangkan kawasan 'pusat kota', bisa ditafsirkan bermacam-macam. Ada yang menyebut dengan istilah '*urban center*' atau '*urban core*'. Ada yang menganggap pusat kota sebagai '*central business district*'. Ada pula yang menyebut pusat kota sebagai kawasan kompleks pemerintahan atau '*civic center*'. Istilah 'pusat kota', menimbulkan adanya kawasan yang disebut sebagai 'pinggiran kota'.

Semuanya ini tentunya tergantung dari sejarah perkembangan di masing-masing kota tersebut. Kota-kota di Indonesia berkembang dengan sangat pesat sekali, terutama setelah awal abad ke 20. Hal ini disebabkan karena perkembangan penduduknya yang sangat cepat, akibat besarnya urbanisasi yang terjadi pada kota-kota di Indonesia dari tahun ketahun. Daerah yang disebut sebagai 'pusat kota' sering mengalami

pemugaran baik fisik maupun sosial untuk disesuaikan dengan tuntutan baru, terutama pada awal abad ke 21.

Pada umumnya tingkat kekompleksitasan transportasi darat yang berada di pusat kota cukup tinggi. Hal ini dapat dilihat dari sarana dan prasarana serta penggunaan kendaraan pribadi maupun angkutan umum yang cukup tinggi yang melalui pusat kota. Oleh sebab itu, peneliti ingin menganalisis mengenai berbagai hal yang berkaitan dengan transportasi darat yang melalui dan yang berada di pusat kota Palembang khususnya BRT Trans Musi yang di kelola oleh PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J)

Semenjak pemerintah kota Palembang Melalui PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) menggulirkan proyek *Bus Rapid Transit* (BRT) Transmusi di Kota Pempek, hal tersebut sedikit banyak telah mengubah citra dunia transportasi Palembang. Betapa tidak, secara fisik moda transportasi ini bisa dikatakan yang paling modern nan canggih yang lalu lalang di jalanan kota Palembang. Bentuknya yang dinamis, plus didukung dengan fasilitas yang mampu menambah kenyamanan warga dalam menggunakan transportasi publik. Sebut saja ; ketersediaan AC (*Air Conditioner*), kursi penumpang yang *representatif* (cukup manusiawi), dan masih banyak lagi. Proyek *Bus Rapid Transit* (BRT) transmisi merupakan proyek yang berafiliasikan BRT trans jakarta atau yang lebih dikenal dengan *Busway*, hal ini sedikit membawa perubahan positif kondisi per-transportasian kota Palembang. Betapa tidak, kondisi angkutan publik kota Palembang sebelum Transmusi dihadirkan begitu memperhatikan. ambil contoh; bus kota dan Angkutan kota (Angkot). Bukan tanpa alasan, kedua moda transportasi yang biasa digunakan publik tersebut dirasa sudah tidak mampu lagi memenuhi kenyamanan dan keamanan menggunakan transportasi umum di metropolis. Di Palembang, trayek bus Kota dibagi kedalam beberapa lajur.

1. Perumnas-Kertapati, Perumnas-Plaju (Pulang-pergi) dari sekitar 30-an Bus Kota yang beroperasi di Trayek ini, hanya sedikit saja Bus Kota yang dikategorikan layak pakai. Kebanyakan dari Bus Kota yang beroperasi di trayek ini sudah melewati waktu operasional yang ditentukan. Selain itu, kondisi fisiknya yang kurang layak ditambah lagi dengan perilaku sopir yang buruk semakin nyata mendeskripsikan betapa kondisi Transportasi Palembang ini cukup memperhatikan.
2. Alang-alang Lebar-Plaju, Alang-alang Lebar-Kertapati, untuk trayek yang satu ini mungkin bisa dikatakan yang terbaik dari 4 trayek besar pengoperasian angkutan publik di Kota Palembang. Secara fisik, kondisi bus untuk trayek ini jauh lebih baik dari trayek-trayek lainnya.
3. Pusri-Plaju, Pusri-Kertapati. kedua trayek yang identik dengan bus kota berwarna merah ini bisa dikatakan cukup parah. Betapa tidak, kondisinya nyaris sama dengan trayek dari arah perumnas. Kondisi fisik bus ini sudah cukup memperhatikan

banyak kursi – kursi penumpang yang tak layak pakai lagi.

4. Trayek terakhir adalah Bukit Besar-Ampera. Trayek ini bisa dikatakan yang paling memperhatikan diantara trayek-trayek lainnya. Kondisi fisik bus yang berwarna biru ini sungguh miris. Kaca-kaca pecah, tempat duduk yang tidak manusiawi, serta perilaku sopir yang ugal-ugalan menambah catatan panjang carut marut kondisi transportasi kota Palembang.

Untuk memecah polemik mengenai angkutan publik tersebut. Pemerintah kota (pemkot) Palembang merencanakan untuk membuat moda transportasi baru yang dicontek dari BRT Transjakarta. Proyek pembuatan moda transportasi tersebut Pemerintah kota (Pemkot) Palembang mengeluarkan dana, ratusan milyar untuk membangun *shelter* pemberhentian Transmusi disepanjang jalan protokol kota Palembang plus pengadaan unit bus yang diproduksi oleh pabrikan mobil asal Korea Selatan, Hyundai. Hingga saat ini, sudah Sembilan koridor BRT Transmusi yang dibangun di Bumi Sriwijaya. Koridor I, Alang-alang Lebar-Ampera. Koridor II, Sako-PIM, dan Koridor III, PS-Plaju. Koridor IV, Alang – alang Lebar – Opi Mall. Koridor V, Pusri – PS Mall. Koridor VI, Karya Jaya – Jakabaring. Koridor VII, Bukit – Unsri. Koridor VIII, Ampera – Tanjung Senai. Koridor IX, Alang – alang Lebar – Bandara. Hasilnya, data jumlah bus yang berhasil dihimpun dari berbagai sumber ini, berjumlah sekitaran 135-an unit Bus. lalu, sudah cukupkah nominal-nominal tersebut mampu memecah masalah transportasi kota Palembang?, berdasarkan jumlah bus yang ada jumlah tersebut belum mampu melayani masyarakat kota Palembang.

Inkonsistensi Penjadwalan sudah hampir enam tahun lebih usia BRT Transmusi hadir di kota Palembang. namun, ada saja kritikan yang datang dari segenap warga yang menyayangkan optimalisasi BRT Transmusi. Ambil contoh, visi transmusi yang ingin menjadi moda angkutan publik yang nyaman dan aman tampaknya perlu dikaji ulang oleh Pemerintah kota (Pemkot) selaku penanggung jawab dari proyek ini. Betapa tidak, tidak tersistematisasinya penjadwalan keberangkatan BRT Transmusi membuat penumpang yang hendak menggunakan Transmusi terpaksa mengurungkan niatnya lantaran interval waktu antara satu bus dengan bus lainnya tidak menentu.

Problem armada transmusi Palembang juga seringkali mengalami kerusakan. contohnya saja, pintu otomotif yang menjadi ciri khas Transmusi sering mengalami kemacetan. Selain itu, masalah pendingin ruangan (AC) yang digunakan didalam Transmusi rusak. Terbayang, begitu pengapnya suasana dalam Transmusi kala itu yang lembab disertai cuaca panas yang menyengat plus ramainya penumpang yang menyesaki Transmusi, namun tetap saja Transmusi adalah primadona transportasi kota Palembang, betapa tidak, setiap hari hampir puluhan ribu penumpang menggantungkan diri pada moda transportasi yang satu ini. Ada yang menggunakannya sebagai akses untuk

menuju tempat kerja, sekolah ataupun kuliah. bahkan, ada pula yang menggunakannya hanya sekedar berkeliling menikmati kota Palembang.

Berdasarkan hal tersebut, pendapatan Kotor yang dihasilkan dari Transmusi diperkirakan menyentuh angka Rp.85.000.000 per-hari. Tidak heran bila mendengar cerita fantastis dari moda transportasi yang terbilang cukup muda. semenjak awal kehadirannya, transportasi satu ini memang didamba-dambakan oleh banyak kalangan. Berdasarkan hal tersebut maka peneliti tertarik untuk meneliti peranan PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dalam menyediakan moda transportasi di kota Palembang.

2. Pembahasan

A. Peranan PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya dalam menyediakan moda transportasi darat di kota Palembang

Sesuai dengan Surat Keputusan walikota No 551-2/002394/Dishub, pemerintah kota Palembang menunjuk BUMD PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya untuk mengelola dan Pengoperasian BRT Trans Musi Kota Palembang dibawah pengawasan Dinas Perhubungan kota Palembang (UPTD Angkutan Massal). Dari Surat Keputusan Walikota tersebut, dapat di rumuskan bahwa Peranan yang di laksanakan oleh PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya adalah Pengelola BRT Trans Musi.

1. Peranan Sebagai Pengelola

Dalam peranannya sebagai pengelola BRT trans musu. PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya mengelola BRT trans musu berperan menetapkan rute koridor yang akan dilalui di wilayah kota Palembang, menetapkan jumlah kendaraan BRT transmusi pada tiap – tiap koridor serta merawat kendaraan yang ada. Hal ini bertujuan agar dapat memenuhi kebutuhan arus transportasi umum darat masyarakat kota Palembang berdasarkan kepadatan dan kebutuhan penduduk akan transportasi darat umum, serta masyarakat kota Palembang mendapatkan kenyamanan untuk menggunakan Transportasi umum darat yang layak pakai.

Dari hasil wawancara dengan narasumber diperoleh informasi bahwa PT SP2J sebagai pengelola BRT Transmusi berperan menentukan Jumlah bus yang akan dioperasikan pada tiap- tiap koridor, menentukan rute kendaraan dengan memperhatikan situasi keadaan yang akan di lalui BRT Transmusi. Berikut adalah jumlah rekapitulasi bus trans musu yang beroperasi.

Tabel 1. Jumlah Rekapitulasi Bus Trans Trans Musu Yang Beroperasional

| No | Nama Koidor | Jumlah Bus | Jarak Tempuh (Km) | Waktu Tempuh (Menit) | | Jumlah Penumpang (per hari) |
|----|----------------------------|------------|-------------------|----------------------|-------|-----------------------------|
| | | | | Normal | Macet | |
| 1 | Alang-alang Lebar - Ampera | 25 | 14 | 40 - 45 | 60 | 2.800 – 3.000 |
| 2 | Alang-alang | 15 | 19 | 50 – 60 | 75 | 1.800 – 2.000 |

| | | | | | | |
|---|-----------------------------|----|----|---------|---------|---------------|
| | Lebar – OPI Mall | | | | | |
| 3 | Plaju – PS Mall | 22 | 14 | 40 – 45 | 60 | 1.300 – 1.500 |
| 4 | Jakabaring – Karya Jaya | 10 | 14 | 40 – 45 | 60 | 250 – 300 |
| 5 | Bandara – Alang-alang Lebar | 5 | 6 | 20 | 30 | 25 – 50 |
| 6 | Pusri – PS Mall | 15 | 11 | 30 | 45 | 750 – 1.000 |
| 7 | Sako – PIM | 20 | 17 | 45 – 50 | 60 – 75 | 1.300 – 1.500 |
| 8 | Ampera – Tanjung Senai | 3 | 45 | 60 | 75 | 75 – 100 |
| 9 | Bukit – Unsri Indralaya | 35 | 35 | 45 | 60 – 75 | 3.500 – 3.700 |

Sumber : PT SP2J

Berdasarkan tabel 1 maka dapat diketahui bahwa jumlah bus yang beroperasi dapat ditentukan dari jarak tempuh dan banyaknya penumpang yang akan menggunakan bus trans musisi. Hal ini dapat terlihat dari perbedaan jumlah penumpang koridor Bukit – Unsri Indralaya dengan Alang-alang Lebar – Ampera, jumlah penumpang di koridor Bukit – Unsri Indralaya adalah 3.500 – 3.700 orang per hari lebih banyak dibandingkan dengan jumlah penumpang koridor Alang-alang Lebar – Ampera yaitu 2.800 – 3.000 orang per hari, hal ini menunjukkan bahwa koridor Bukit – Unsri Indralaya memerlukan banyak bus dibandingkan koridor Alang-alang Lebar - Ampera. Jarak tempuh juga menjadi pertimbangan untuk mengoperasikan jumlah bus disatu koidor hal ini juga terlihat pada koridor Bukit – Unsri Indralaya yang memiliki jarak tempuh 35 Km sedangkan koridor Alang-alang Lebar – Ampera memiliki jarak tempuh 14 Km, berdasarkan hal tersebut maka PT. SP2J memutuskan mengoperasikan Bus Trans Musi sebanyak 35 Bus di koridor Bukit – Unsri Indralaya dan mengoperasikan Bus Trans Musi sebanyak 25 Bus di Koridor Alang-alang Lebar – Ampera.

Untuk koridor Alang-alang Lebar – OPI Mall memiliki jarak tempuh 19 Km dengan jumlah penumpang 1.800 – 2.000 orang per hari sedangkan koridor Pusri – PS Mall memiliki jarak tempuh 11 Km dengan banyak penumpang 750 – 1.000 orang per hari. Kedua koridor ini memiliki jarak tempuh dan jumlah penumpang yang berbeda tetapi PT SP2J memutuskan mengoperasikan bus di dua koridor tersebut sama banyaknya yaitu 15 bus. keputusan mengoperasikan 15 bus di koridor Alang-alang Lebar – OPI Mall dan Koridor Pusri – PS Mall pada hal memiliki jarak tempuh

dan jumlah penumpang yang berbeda, hal ini dikarenakan ukuran bus yang dioperasikan berbeda.

Di koidor Alang-alang Lebar menggunakan bus yang berukuran besar dengan jumlah kursi 33 kursi sedangkan di koridor Pusri – PS Mall menggunakan bus yang berukuran kecil dengan jumlah kursi 22 kursi. Berdasarkan hal tersebut maka dapat diketahui bahwa daya angkut 15 bus di koridor Alang-alang Lebar berbeda dengan daya angkut 15 bus di koridor Pusri – PS Mall. Dapat juga diketahui bahwa bus trans musisi yang mengangkut penumpang di koridor Alang-alang Lebar lebih besar dan lebih banyak dibandingkan daya angkut penumpang di koridor Pusri – PS Mall.

Untuk koridor Plaju – PS Mall dan Koridor Sako – PIM jumlah penumpangnya sama yaitu sama-sama 1.300 – 1.500 akan tetapi jarak tempuhnya berbeda yaitu untuk koridor Plaju – PS Mall jarak tempuhnya adalah 14 Km sedangkan koridor Sako – PIM 17 Km. Hal ini terlihat bahwa koridor Sako – PIM lebih jauh jarak tempuhnya dibandingkan koridor Plaju – PS Mall, akan tetapi jumlah bus yang beroperasi lebih banyak di koridor Plaju – PS Mall dibandingkan koridor Sako – PIM. Koridor Plaju – PS Mall bus yang beroperasi berjumlah 22 bus sedangkan koridor Sako – PIM bus yang beroperasi berjumlah 20 bus. kebijakan ini diambil oleh PT SP2J dikarenakan pada koridor Plaju – PS Mall menggunakan bus trans musisi yang berukuran kecil sedangkan koridor Sako – PIM menggunakan bus trans musisi yang berukuran besar dan berukuran kecil.

Hal ini menjadikan koridor Plaju – PS Mall lebih banyak menggunakan bus yaitu 22 bus untuk mengangkut 1.300 – 1.500 penumpang dibandingkan koridor Sako – PIM yang menggunakan 20 bus untuk mengangkut 1.300 – 1.500 penumpang. Hal ini dikarenakan ukuran bus yang digunakan sehingga daya angkutnya pun berbeda.

Untuk koridor Jakabaring – Karya Jaya, Bandara – Alang-alang Lebar dan Apera – Tanjung Senai penentuan jumlah bus yang digunakan berdasarkan jumlah penumpang dan jarak tempuh. Koridor Jakabaring – Karya Jaya hanya melayani 250 -300 penumpang per hari sehingga bus yang digunakan pun tidak terlalu banyak yaitu 10 bus. untuk koridor Bandara – Alang-alang Lebar juga memiliki jumlah penumpang yang sangat sedikit yaitu 25 – 50 orang per hari, berdasarkan hal tersebut maka sangat relevan apabila bus yang mengangkut penumpang dari bandara ke terminal alang-alang lebar berjumlah 5 bus, untuk koridor Ampera – Tanjung Senai PT SP2J menyediakan 3 bus untuk mengangkut penumpang yang berjumlah 75 – 100 orang. Jumlah ini sudah cukup untuk melayani penumpang di koridor Ampera – Tanjung Senai.

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat diketahui bahwa penentuan jumlah bus yang akan dioperasikan harus mempertimbangkan jumlah penumpang dan jarak tempuh yang disesuaikan dengan jumlah bus yang dimiliki oleh PT SP2J sehingga peranan PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya dalam menyediakan moda transportasi darat yang nyaman dan aman di kota Palembang dapat berjalan dengan baik.

2. Peran Sebagai Perencana Anggaran

PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya berperan sebagai Perencana anggaran Subsidi yang akan diperoleh dari pemerintah kota untuk penambahan bus, biaya operasional serta perawatan dan perbaikan bus, agar supaya masyarakat kota Palembang dapat menggunakan BRT trans musi di semua wilayah kota Palembang yang keadaan fisik transportasi nya aman dan nyaman untuk digunakan.

Untuk Menjalankan Perannya sebagai Pengelola Bus BRT Trans Musi, PT Sarana Pembangunan Palembang jaya membutuhkan dana yang tidak sedikit, dikarenakan BRT Trans musi sifatnya pelayanan publik maka dana tersebut di peroleh dari subsidi pemerintah kota. PT Sarana Pembangunan Palembang jaya (SP2J) berperan dalam hal perencanaan dan pelaksana Anggaran subsidi untuk pengoperasionalan BRT trans musi.

Berdasarkan hasil dari wawancara di lapangan terhadap teori yang ada sejalan dengan pernyataan yang telah diungkapkan oleh Direktur Operasional PT sarana Pembangunan Palembang jaya(SP2J), Perumusan kebijakan teknis PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dalam peranan nya menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang di mulai dari Perencanaan yang merupakan salah satu bentuk - bentuk kebijaksanaan, karena berkaitan erat dengan perihal pengambilan keputusan serta pelaksanaannya. Alasan atau dasar dari di adakan nya suatu perencanaan adalah :

1. Dengan adanya Perencanaan di harapkan terdapat suatu Pengarahan kegiatan , adanya pedoman bagi pelaksanaan kegiatan – kegiatan yang di tujuan kepada pencapaian suatu pemikiran;
2. Terdapat suatu perkiraan terhadap hal –hal dalam masa pelaksaan yang akan di lalui mengenai potensi-potensi dan proprospek – prospek perkembangan,hambatan – hambatan dan resiko yang mungkin di hadapi serta mengusahakan agar kepastian dapat di batasi sedikit mungkin
3. Perencanaan memberikan kesempatan untuk memilih berbagai alternatif, tentang cara atau kesempatan untuk memilih urutan – urutan dari segi pentingnya suatu tujuan, sasaran maupun kegiatan usaha nya
4. Dengan adanya rencana, maka akan ada suatu alat pengukur atau standar urut – urutan dari segi pentingnya suatu tujuan, sasaran maupun kegiatan usahanya

Dengan adanya rencana, maka akan ada suatu alat pengukur atau standar untuk mengadakan pengawasan atau evaluasi.Untuk Memudahkan dalam melakukan perencanaan Anggaran PT Sarana Pembangunan Palembang jaya memperhatikan hal – hal :

a. Rumusan Perencanaan

Perencanaan Anggaran dimulai dari Rapat Direksi beserta komisaris,manager, Staf Keuangan dan bagian *Research and Developmen* (R&D). Manager dan keuangan membuat rincian Anggaran subsidi yang di perlukan kemudian Bagian *Research and Developmen*(R& D) mengelolah data yang di buat oleh Manager dan

keuangan untuk menyesuaikan perhitungan jumlah subsidi yang akan di ajukan ke Pemerintah kota.

Hasil temuan penelitian dapat diketahui bahwa PT. Sarana Pembangunan Palembang jaya (SP2J) sudah melakukan perencanaan yang matang untuk menjalankan perannya sebagai penyedia tranportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang dalam hal ini sebagai pengelola BRT Trans Musi. Besaran subsidi yang di ajukan berdasarkan sistem retasi maksudnya menghitung perputaran bus dari koridor awal pemberangkatan sampai ke koridor pemberhentian akhir, dari pemberangkatan awal sampai pemberhentian di hitung satu retasi, kemudian di hitung dalam sehari beroperasi bus tersebut mendapat berapa retasi lalu bagian *Research and Developmen*(R& D) mengolahnya dengan hasil benjualan tiket dan besar nya bahan bakar minyak yang di keluarkan sehingga mendapatkan jumlah subsidi yang akan di ajukan dalam perencanaan.

b. Kriteria Perencanaan

Kriteria di maksudkan untuk memberikan syarat – syarat Khusus, spesifik berkaitan dengan besaran subsidi yang akan di dibuat berkaitan sistem retasi yang menjadi acuan untuk mengajukan Anggaran subsidi. Kriteria Perencanaan yang di lakukan seperti di maksud di atas, harus memperhatikan:

1. Keadaan jalan

Menentukan perencanaan besaran subsidi yang akan di ajukan memperhatikan keadaan jalan, baik dari segi kepadatan kendaraan di jalan maupun pajang jarak yang di tempuh Bus BRT trans musi, semangkin padat dan jauh jarak tempuh maka akan semangkin sedikit retasi yang di dapat bus BRT Trans musi.

2. Ukuran Bus

Ukuran bus juga juga di perhatikan dalam menentukan besaran Anggaran subsidi yang akan di rencanakan di karenakan retasi yang berbeda di dapat antara bus besar dan bus kecil, hal ini di sebabkan perbedaan waktu istirahat menunggu Pemberangkatat berikut nya antara bus besar dan kecil.

3. Pembuatan Anggaran

Pembuatan anggaran di sesuaikan dengan data – data sebenarnya melalui kajian – kajian yang di lakukan bagian R& D dan di rumuskan ke dalam Rencana kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP).

Kemudian menunggu persetujuan Direksi dan Komisaris PT. Sarana Pembangunan Palembang jaya untuk di sampaikan ke pada Pemerintah kota (Pemkot) Palembang. Adapun bentuk rencana kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) PT.SP2J pertama menentukan untuk apa rencana kerja itu dibuat hal ini bertujuan untuk memepersiapkan anggaran dengan baik dan tepat , kemudian menentukan tujuan dan target yang akan di capai dari rencana kerja tersebut.

Hasil temuan penelitian menunjukkan bahwa suatu rencana kerja dan Anggaran wajib di buat untuk

mencapai tujuan yang di inginkan yang sesuai target yang di rencanakan. Dalam menjalankan Peran

Menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang, PT Sarana Sarana Pembangunan Palembang jaya (SP2) sebagai Perencana anggaran subsidi untuk operasioanal, Penyediaan bus, perawatan dan perbaikan BRT transmisi. Perencanaan harus di buat supaya PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dapat menentukan target dan sasaran yang akan di capai kedepan agar dapat memenuhi peran sebagai Penyedia moda transportasi di kota Palembang. Hasil dari peran Perencanaan Anggaran subsidi tersebut PT Sarana pembangunan Palembang Jaya (SP2) dapat menyusun strategi – strategi yang akan di ambil kedepan agar supaya target – target yang akan di capai untuk menjalankan peran sebagai penyedia moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang tercapai dengan baik sesuai harapan bersama.

3. Peran Sebagai Pelaksana Anggaran

PT Sarana pembangunan Palembang jaya berperan sebagai pelaksana anggaran Subsidi dari pemerintah kota Palembang untuk menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang. PT Sarana Pembangunan Palembang jaya bertanggung jawab penuh atas pelaksana anggaran yang di terima pemerintah kota. Pelaksana Anggaran benar – benar di gunakan untuk menciptakan moda transportasi yang aman dan nyaman sesuai dengan kebutuhan masyarakat kota Palembang.

Berdasarkan hasil temuan penelitian maka dapat diketahui bahwa PT SP2J dapat melaksanakan perannya sebagai pelaksana anggaran. Hal ini terlihat dari penggunaan anggaran yang dijalankan dengan hemat agar anggaran efektif dan efisien. Uraian tersebut menunjukkan bahwa dalam menjalankan Peran Menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang, PT Sarana Sarana Pembangunan Palembang jaya (SP2J) berperan sebagai Pelaksana anggaran subsidi, telah melaksanakan perannya sebagai pelaksana anggaran cukup baik. Hal ini terlihat dari semua kegiatan yang dilakukan oleh PT SP2J dalam menjalankan anggaran telah sesuai dengan prosedur yang berlaku seperti menghemat anggaran, mencatat semua kegiatan dan melaporkan semua kegiatan melalui pertanggungjawaban kepada Pemerintah Kota Palembang.

B. Kendala – kendala yang di hadapi PT. Sarana Pembangun Palembang Jaya (SP2J) dalam menjalankan peranannya sebagai penyedia moda transportasi yang aman dan nyaman

Dalam menjalankan peranannya sebagai penyedia Moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang PT Sarana Palembang jaya (SP2J) terdapat kendala – kendala yang di hadapi.

Hasil temuan penelitian diketahui bahwa pendapatan BRT Transmisi belum mampu menutupi biaya operasional yang di keluarkan untuk itu PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya menjalin kerjasama

dengan berbagai pihak untuk menambah pemasukan Perusahaan.

Dalam usaha menjalankan Perannya menyediakan moda transportasi darat di kota Palembang PT. SP2J beberapa kali telah mengeluarkan kebijakan agar supaya BRT Trans musisi tetap eksis memberikan layanan transportasi kepada masyarakat kota Palembang. SP2J beberapa kali telah mengeluarkan kebijakan agar supaya BRT Trans musisi tetap eksis memberikan layanan transportasi kepada masyarakat kota Palembang antara lain :

- a. Mengurangi jumlah karyawan terutama kondektur dan pengemudi yang ada hal ini bertujuan untuk menekan pengeluaran kas perusahaan untuk mengaji karyawan BRT trans musisi yang jumlahnya di rasakan kelebihan dibanding jumlah bus yang ada.
- b. Menaikan harga tiket penumpang bus dari yang semula Rp.3.500,- menjadi Rp.5.000,- hal ini bertujuan untuk menutupi pengeluaran operasional bus.

Namun kebijakan tersebut masih belum mampu mengatasi kendala yang di hadapi PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya dalam menjalankan perannya sebagai pengelola BRT trans musisi. Selain dari pihak pengelola peneliti juga mewawancarai Pengemudi dan kondektur serta penumpang yang ada koridor 3 (tiga) utama yang dilalui BRT trans musisi. Dari hasil wawancara tersebut kebanyakan pengemudi dan kondektur BRT trans musisi mengatakan kendala yang di hadapi dilapangan adalah kemacetan di jalan dikarenakan tidak tersedianya jalur khusus BRT trans musisi sehingga sering terjebak kemacetan di jalan sehingga pelayanan menjadi tidak maksimal waktu tempuh dari halte pemberhentian yang satu ke halte pemberhentian yang lain memakan waktu yang lama.

Kendala yang di hadapi yaitu ketiadaan Jalur khusus serta banyaknya bus yang rusak sehingga menghambat peran PT sarana Pembangunan Palembang Jaya sebagai Penyedia moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang. Sementara itu dari hasil wawancara kepada penumpang BRT trans musisi kebanyakan mengatakan kendala menggunakan layanan BRT trans musisi selain waktu menunggu bus yang lama juga masih ada daerah yang belum di lewati trans musisi sehingga harus menyambung dengan kendaraan yang lain untuk mencapai tujuan, selain itu juga banyak kondisi bus yang rusak seperti AC dan kursi penumpang .Namun menurut mereka tetap saja BRT trans musisi merupakan transportasi umum darat pilihan utama di karenakan kenyamanan dan keamanan masih yang terbaik di antara transportasi darat umum lain yang ada di kota Palembang.

Selanjutnya kendala yang di hadapi penumpang dalam menggunakan jasa bus BRT Transmisi yaitu jumlah bus yang di rasa masih sedikit, waktu tunggu yang lama, keadaan fisik bus banyak yang rusak, serta belum semua daerah di kota Palembang yang di lalui bus BRT Transmisi.

Dengan adanya kendala - kendala di atas hubungan nya terhadap peran PT Sarana Pembangunan Palembang jaya (SP2J) dalam menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang terlihat belum mampu menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman untuk semua masyarakat kota Palembang, masih banyak kekurangan yang harus segera di perbaiki terutama ketersediaan bus yang masih kurang serta dana yang terbatas. Untuk saat ini kendala – kendala tersebut belum bisa teratasi walaupun sudah menjalin kerjasama dengan pihak lain namun karena besarnya biaya operasional, perawatan dan perbaikan bus hasil dari kerjasama tersebut masih belum mampu menutupi pengeluaran.

Dari beberapa uraian dan informan yang di dapat di lapangan sehubungan dengan peranan PT.Sarana Pembangunan Palembang Jaya dalam menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang di dapat beberapa kendala yang di hadapi baik kendala *internal* dan *eksternal* antara lain :

1. Kendala Internal Yang di hadapi PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J)
 - a. Dana Penyediaan Bus yang terbatas di karena kan bersifat pelayanan publik tidak hanya mencari keuntungan semata tapi mengutamakan pelayanan kepada masyarakat sehingga pengeluaran lebih besar dari pendapatan mengakibatkan tidak memiliki dana yang cukup untuk menyediakan bus yang baru. Upaya yang telah di lakukan PT .SP2J dengan cara meminta bantuan penyediaan bus kepada kementerian Perhubungan Pusat.
 - b. Biaya Perawatan bus yang mahal di terutama spare part sehingga banyak bus yang belum di perbaiki.

Dari uraian tersebut dapat di simpulkan kendala internal yang di hadapi PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya dalam menyediakan moda transportasi di kota Palembang adalah dana penyediaan bus yang terbatas dan biaya perawatan dan perbaikan bus yang besar.

Dengan adanya kendala internal tersebut dapat terlihat bahwa PT Sarana Pembangunan Palembang jaya (SP2J) dalam menjalankan peran menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang terutama kenyamanan pengguna BRT transmisi masih belum terpenuhi dengan baik di karenakan masih banyak nya bus yang rusak diantaranya kursi penumpang, AC Panas dan bocor. Untuk saat ini kendala – kendala tersebut belum bisa teratasi karena keterbatasan dana untuk memperbaiki dan pembelian sparepart untuk bus yang rusak tersebut.

2. Kendala eksternal Yang di hadapi PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J)
 - a. Belum ada nya jalur Khusus untuk bus BRT transmisi sehingga masih bercampur dengan kendaraan umum maupun pribadi yang lain.sehingga waktu tempuh menjadi lama dan tidak terjadwal masih tergantung keadaan di jalan.

- b. Koridor masih terbatas belum tersedia di semua daerah yang ada di kota Palembang,sehingga masih ada masyarakat Kota Palembang yang belum bisa menggunakan jasa angkutan transportasi BRT Transmisi seperti di daerah sekip dan pakjo.
- c. Dana hanya berasal dari Pemerintah kota sementara dari pemerintah Provinsi belum mendapatkan Subsidi, sehingga dana terbatas sehingga belum mampu menutupi pengeluaran BRT transmisi.

Dari beberapa uraian dapat diketahui kendala Eksternal yang di hadapi PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya dalam menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang yaitu belum adanya jalur khusus, Koridor yang masih terbatas, serta subsidi yang hanya berasal dari pemerintah kota sedangkan dari Pemerintah Provinsi tidak mendapatkan subsidi.

Berdasarkan kendala eksternal tersebut maka dapat diartikan bahwa dalam Peran menyediakan transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) belum mampu menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang bagi semua masyarakat, masih ada daerah yang belum di sediakan moda transportasi oleh PT SP2J, dan dana yang hanya berasal dari pemerintah kota tidak mencukupi untuk menyediakan moda transportasi di semua daerah di kota Palembang. Kendala – kendala tersebut juga belum bisa di atasi di karenakan keterbatasan dana dan keadaan akses jalan yang belum memungkinkan di lalui BRT transmisi.

3. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan tentang peranan PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dalam menyediakan transportasi darat di kota Palembang, maka diperoleh kesimpulan yaitu :

1. PT.Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dalam peran nya sebagai pengelola BRT transmisi berperan menetapkan rute Koridor BRT transmisi ,menetapkan jumlah BRT transmisi tiap –tiap koridor dan merawat BRT transmisi sudah dilaksanakan dengan baik.
2. PT Sarana Pembangunan Palembang jaya (SP2J) dalam peran nya sebagai Perencana anggaran subsidi untuk biaya operasional, Penyediaan bus , serta biaya Perawatan dan perbaikan BRT transmisi belum dapat dipenuhi seperti yang direncanakan oleh PT SP2J dikarenakan anggaran yang di subsidi oleh Pemerintah Kota Palembang belum mencukupi untuk mewujudkan semua rencana penyediaan moda transportasi di Kota Palembang.
3. PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dalam Peran nya sebagi Pelaksana Anggaran, melaksanakan anggaran yang di terima oleh pemerintah kota dengan menerapkan prinsip hemat, efektif dan efisien dan dapat di pertanggung jawabkan diakhir periode kepada dewan komisaris dan Pemerintah Kota Palembang sebagai pemberi

- anggaran, serta Proses pelaksanaannya melalui Prosedur yang berlaku.
4. Kendala – kendala yang di hadapi PT.Sarana pembangunan Palembang Jaya (SP2J) dalam menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang seperti dana Penyediaan Bus yang terbatas dan besarnya biaya perawatan dan perbaikan BRT transmisi
 5. Sumber Pendanaan PT.Sarana Pembangunan Palembang jaya (SP2J) sebagai Pengelola BRT transmisi berasal pendapatan tiket BRT transmisi, pendapatan sewa BRT transmisi dan Subsidi dari pemerintah kota sedangkan dari pemerintah Provinsi tidak ada subsidi. Pendapatan Tiket, sewa bus dan Subsidi belum bisa menutupi pengeluaran BRT transmisi sehingga PT SP2J belum bisa menyediakan moda transportasi yang nyaman dan aman di Kota Palembang.
 6. Belum ada nya Jalur khusus serta terbatasnya Jumlah koridor dan masih kurangnya jumlah BRT transmisi juga menjadi kendala PT Sarana Pembangunan Palembang jaya dalam menyediakan moda transportasi yang aman dan nyaman di kota Palembang

Saran

Berdasarkan hasil penelitian, maka peneliti mengemukakan saran – saran yang mungkin berguna untuk meningkatkan kualitas pernanan PT sarana Pembangunan Palembang (SP2J) dalam menyediakan moda transportasi darat di kota Palembang. Adapun saran – saran tersebut sebagai berikut:

1. Agar PT Sarana Pembangunan Palembang jaya dalam menetapkan rute dan jumlah bus yang di Operasikan juga memperhatikan adanya kantor instansi Pemerintahan, Kantor Swasta , universitas dan sekolah –sekolah agar dapat melayani kebutuhan instansi, universitas dan sekolah –sekolah tersebut akan jasa transportasi umum darat.
2. Dalam Perencanaan anggaran sebaiknya nya PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) memasukan Perencanaan dana tak terduga hal ini bertujuan apabila pengeluaran melewati batas perencanaan bisa di tutupi dengan dana tersebut.
3. Dalam Peran sebagai Pelaksana anggaran sebaiknya PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) mendahulukan Perbaikan bus yang ada di banding pembelian bus baru untuk menghemat anggaran. Serta mengaudit Setiap pelaksanaan anggaran dan memberitahukan hasilnya ke pada Publik di karenakan bersifat pelayanan publik, jadi publik perlu mendapatkan informasi setiap penggunaan dana yang di keluarkan oleh PT SP2J sebagai Pelaksana anggaran.
4. Meminta bantuan Kepada Kementerian Perhubungan Pusat dalam hal Penyediaan bus
5. Meningkatkan Kerjasama dengan pihak Swasta dengan dengan Proposal yang menguntungkan kedua belah pihak.

6. Menyediakan koridor di daerah yang belum di lalu BRT transmisi, dan memintah bantuan dishub kota dalam hal pengaturan arus lalu lintas yang akan di lewati BRT Transmisi.

Daftar Pustaka

- Abbas. 2003. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Grafindo Persada.
- Adisasmita Sakti Adji. 2010. *Perencanaan Sistem Transportasi Publik*. Jakarta : Graha Ilmu.
- Arikunto Suharsini, 2002 *,Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Echols, John M. 2000. *Kamus Inggris Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka
- Hadi, Sutrisno. 2007. *Metodelogi Research*. Yogyakarta : Fakultas Psikologi UGM Yogyakarta.
- Nasution, M Nur. 2004,. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia
- Nugroho Riant . 2012. *Kebijakan Publik*. Jakarta : Alex Media Komputerindo
- Moeliono, Anton. 1949/1998. *kamus besar bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional. 2003. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka Jakarta
- Siagian, S.P. 2002. *Administrasi Pembangunan*. Jakarta Gunung Agung Slamet, Margono. 1985. *Pengantar Sosiologi*. Jakarta : CV Rajawali
- Sulistiyorini Rahayu. 2008. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Jakarta : Graha Ilmu
- Taneko , Soleman B. 1986. *Perkembangan dan paradigma utama teori Sosiologi*. Bandung : Pustaka Setia
- Tjokroamidjojo, Bintoro. 1984. *Pengantar Administrasi Pembangunan*. Jakarta : LP3S
- Warpani, P.Suwardjoko. 1990. *Pengelolaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : ITB
- Surat Keputusan walikota Palembang No 551 /002394/Dishub , Tentang *Penunjukan PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) sebagai Pengelola BRT Transmisi*
- Surat keputusan Walikota Palembang No 552 Tahun 2014 ,Tentang *Penetapan Rute Koridor dan Jumlah Kendaraan Bus Rapid Transit Transmisi*.