

Kelayakan Transportasi Air Sungai Batanghari (Studi Kasus Angkutan Motor Ketek Di Desa Terusan Kabupaten Batanghari)

Rendy Al Akbar, Elvira Handayani*, Kiki Rizky Amalia

Program Studi Teknik Sipil Universitas Batanghari Jambi

*Correspondence email: Elvira.handayani2@yahoo.co.id

Abstrak. Sungai Batanghari adalah sungai terpanjang di pulau Sumatera dengan panjang sungai kurang lebih 800 KM. Motor ketek adalah salah satu moda transportasi tradisional yang digunakan sebagai angkutan penyeberangan di Sungai Batanghari. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kelayakan motor ketek melalui kepuasan dan penilaian para pengguna jasa transportasi motor ketek sebagai angkutan penyeberangan di sungai Batanghari Desa Terusan. Penelitian ini dilakukan di desa Terusan, Maro Sebo ilir Kabupaten Batanghari, Jambi. Penelitian dilakukan dengan cara menyebarkan kuisioner kepada para pengguna/penumpang motor ketek. Pengamatan dilakukan selama 3 hari. . Data kuesioner dilakukan proses pengolahan data dengan bantuan komputer program *Ms. Excel*. Dari hasil pengumpulan data, secara keseluruhan kelayakan motor ketek sebagai angkutan transportasi di sungai Batanghari dinilai dari 15 pertanyaan antara lain yaitu: Desa Terusan-Pasar Terusan 8 Pertanyaan yang memiliki nilai Layak dengan persentase 53,33%. 6 Pertanyaan yang memiliki nilai Cukup Layak dengan persentase 40% dan 1 Pertanyaan yang memiliki nilai Sangat Tidak Layak dengan persentase 6,67% ,Pasar Terusan-Desa Terusan 11 Pertanyaan yang memiliki nilai Layak dengan persentase 73,33%. 3 Pertanyaan yang memiliki nilai Cukup Layak dengan persentase 20% dan 1 Pertanyaan yang memiliki nilai Sangat Tidak Layak dengan persentase 6,67%. Berdasarkan penilaian dan kepuasan motor ketek dari para pengguna jasa angkutan penyeberangan sungai Batanghari di desa Terusan , bahwa tingkat kelayakan motor ketek dari Desa Terusan - Pasar Terusan dan Pasar Terusan – Desa Terusan sebagai angkutan penyeberangan di nilai Layak untuk saat ini.

Kata Kunci : Kelayakan, Motor Ketek, Sungai Batanghari, Desa Terusan

PENDAHULUAN

Sungai Batanghari adalah sungai terpanjang di pulau Sumatera dengan panjang sungai kurang lebih 800 KM yang melalui beberapa daerah di Provinsi Sumatera Barat hingga Provinsi Jambi. Sungai Batanghari membelah Desa Terusan yang terletak di Kecamatan Muaro Sebo Iilir Kabupaten Batanghari menjadi dua bagian yang biasa dikenal sebagai Pasar Terusan dan Desa Terusan. Mayoritas masyarakat di Desa Terusan Pekerjaannya sebagai Pelajar/Mahasiswa, PNS, Pegawai Swasta, IRT dan Petani/Pedagang. Sehingga alternatif jalur terdekat yang dapat ditempuh oleh masyarakat adalah dengan menyebrangi sungai tersebut menggunakan transportasi air.

Salah satu moda transportasi air yang digunakan masyarakat di Desa Terusan yaitu motor ketek. Motor ketek merupakan jenis transportasi air tradisional mirip perahu namun telah menggunakan mesin dalam pengoperasiannya. Menurut observasi awal, peneliti melihat bahwa motor ketek yang ada belum memenuhi standar kelayakan untuk dijadikan sebagai moda transportasi umum karena belum mempertimbangkan muatan maksimal yang dapat ditanggung, sehingga mempengaruhi keselamatan penumpang. Permasalahan mengenai kondisi kelayakan transportasi sungai Batanghari perlu dikaji sebagai pertimbangan pembaharuan transportasi sungai serta standar kelayakan sarana transportasi motor ketek dan dermaga yang digunakan.

Pada penelitian difokuskan pada menganalisa kelayakan motor ketek sebagai angkutan transportasi di sungai Batanghari desa Terusan, dengan tujuan dapat tingkatkelayakan motor ketek melalui kepuasan dan penilaian para pengguna jasa transportasi motor ketek.

LANDASAN TEORI

Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ketempat lain (Munawar,2005). Suatu transportasi dikatakan baik, apabila pertama waktu perjalanan cukup cepat, kedua tidak ada kemacetan, ketiga frekuensi pelayanan cukup aman dan nyaman.

Peranan Transportasi

Transportasi memegang peranan penting baik bagi perorangan, masyarakat luas, pertumbuhan perekonomian maupun sosial politik suatu negara. Nasution (2015) menyebutkan bahwa transportasi mampu menciptakan dan meningkatkan aksesibilitas potensi-potensi sumber daya alam yang awalnya tidak bermanfaat menjadi terjangkau dan dapat diolah. Kemajuan transportasi juga membawa pada peningkatan mobilitas manusia dan membawa dampak pada kemajuan ekonomi.

Sistem Transportasi

Sistem transportasi merupakan bentuk keterikatan dan keterkaitan antar penumpang, barang dan prasarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami maupun buatan/rekayasa.

Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi adalah suatu kegiatan perencanaan sistem transportasi yang sistematis yang bertujuan menyediakan layanan transportasi baik sarana maupun prasarananya disesuaikan dengan kebutuhan transportasi bagi masyarakat di suatu wilayah serta tujuan-tujuan kemasyarakatan yang lain. Perencanaan transportasi mempelajari faktor-faktor yang mempengaruhi kebutuhan orang atau barang. Faktor-faktor dapat berupa tata guna lahan, ekonomi, sosial budaya, teknologi transportasi dan faktor-faktor lain yang mungkin terkait.

Angkutan Sungai

Angkutan sungai merupakan angkutan yang telah berumur panjang karena telah tumbuh dan berkembang secara alami bahkan sebelum angkutan jalan (Munawar, 2005). Jalan bagi transportasi air ini selain bersifat alami (laut, sungai, danau), ada pula yang bersifat buatan manusia (kanal, banjir, danau buatan). Beberapa pengertian yang meyangkut Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP). Beberapa keunggulan dan kelemahan angkutan sungai yang dirangkum dari berbagai sumber adalah sebagai berikut:

a. Keunggulan:

- 1) Tidak perlu membuat/membangun jalan air karena sungai sebagai prasarana sudah tersedia secara alami dan pemeliharaan prasarana yang tidak terlalu memakan banyak biaya.
- 2) Dapat memberikan pelayanan dari pintu ke pintu untuk permukiman di pinggir sungai.
- 3) Mampu mencapai daerah pedalaman dengan dominasi perairan.
- 4) Kemampuan untuk mengangkut barang tanpa mempengaruhi pembebanan pada badan sungai (daya angkut bisa besar)
- 5) Ramah lingkungan dan tidak macet

b. Kelemahan:

- 1) Kecepatan umumnya lebih rendah dibandingkan dengan moda lain.
- 2) Kenyamanan dan standar keselamatan relatif rendah
- 3) Ketersediaan sarana pendukung masing kurang

METODE

Jenis Data

1. Data Primer, Data primer yang dibutuhkan dalam penelitian ini diperoleh dari penyebaran kuesioner. Kuesioner ini dikhususkan hanya pada pengguna jasa transportasi untuk menjawab tentang kelayakan transportasi motor ketek.
2. Data Sekunder, disini peneliti hanya dengan mengumpulkan data dan informasi dari buku, jurnal dan internet yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

Teknik pengumpulan data

Pengumpulan data dilakukan mengikuti prosedur dan tahapan penelitian sebagai berikut :

1. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer merupakan pengumpulan data yang diperoleh dari hasil penelitian secara langsung kepada obyek penelitian. Pengumpulan data primer yang dilakukan yaitu :

a. Observasi Lapangan

Merupakan metode pengamatan langsung ke lokasi penelitian, untuk mengumpulkan data dan informasi yang berkaitan dengan penelitian.

b. Studi literatur

Studi literatur adalah mengumpulkan data dengan mempelajari dan menganalisa data literatur, dokumen dan peraturan serta referensi lainnya yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

c. Angket / Kuisisioner

Angket / kuisisioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan kepada responden untuk di jawabnya.

d. Studi dokumentasi

Metode pengumpulan data ini ditunjukkan untuk melengkapi data dalam analisis masalah di wilayah penelitian yang memerlukan informasi dari dokumen-dokumen yang ada hubungannya dengan objek yang menjadi studi. Untuk keperluan ini, kita harus melakukan studi dokumentasi.

2. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan data secara tidak langsung dari sumber/obyek. Data-data diperoleh dari tulisan seperti buku-buku teori, buku laporan, peraturan-peraturan, dan dokumen baik yang berasal dari instansi terkait maupun hasil kajian literatur.

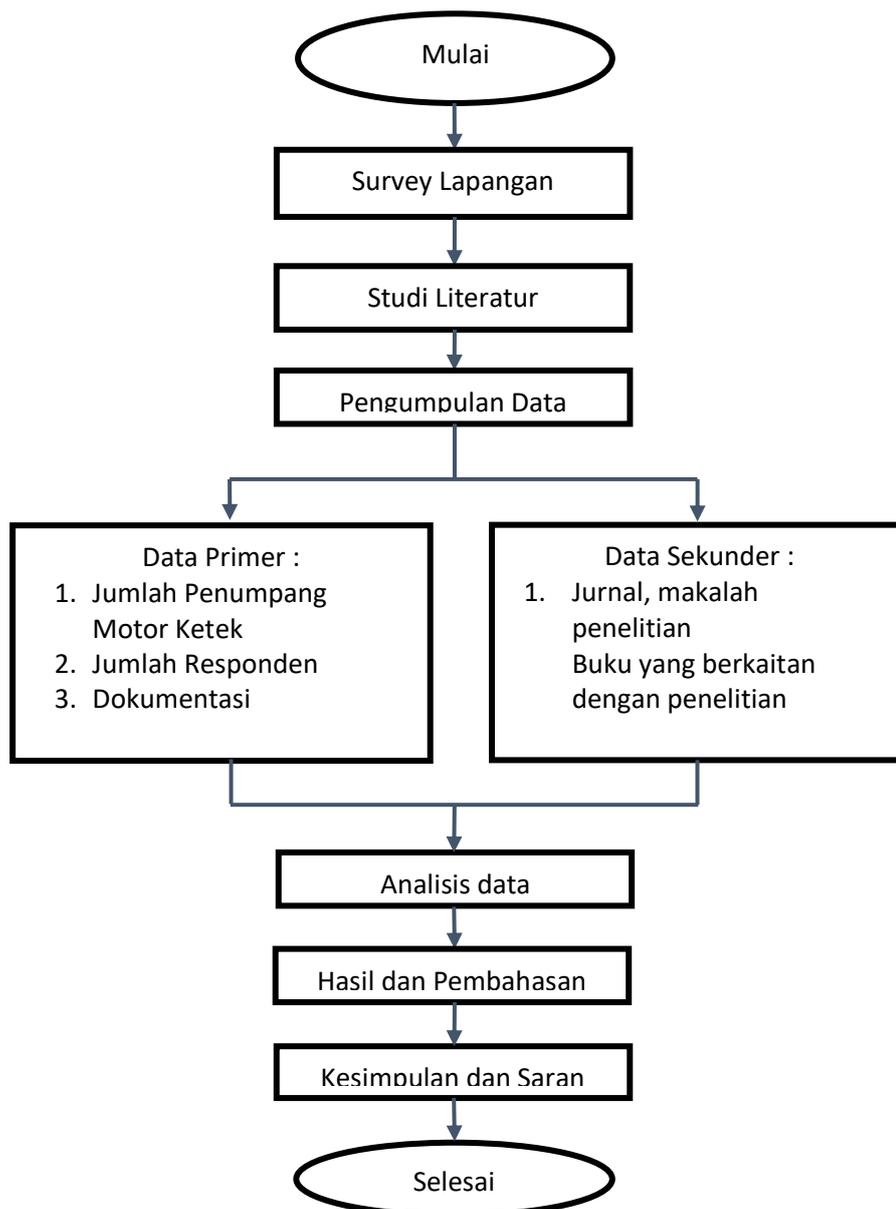
Pengisian Kuisioner

Dalam penelitian ini menggunakan skala *likert* berdasarkan kuisioner. Skala *likert* merupakan suatu skala psikometrik yang umum digunakan dalam angket dan merupakan skala yang paling banyak digunakan dalam riset berupa survey.

Pengolahan Data Penelitian

Teknik pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan perhitungan komputasi program *Microsoft Excel* karena program ini memiliki kemampuan analisa statistik cukup baik serta sistem manajemen data pada lingkungan grafis menggunakan menu kotak-kotak dialog sederhana, sehingga mudah dipahami cara pengoperasiannya.

Diagram Alir Penelitian



Gambar 1 Diagram Alur Penelitian

Sumber : Data Olahan, 2019

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengumpulan Data

Pengambilan data dilakukan selama 3 hari yaitu pada tanggal 26,29 Februari 2020 dan 1 Maret 2020 di Desa Terusan kabupaten Batanghari. Pengambilan data dilakukan terhadap para responden yaitu para pengguna jasa angkutan motor ketek.

Berikut ini hasil survey lapangan jumlah penumpang yang menggunakan angkutan penyeberangan Sungai Batanghari di Desa Terusan Kabupaten Batanghari.

Tabel 1. Data Keseluruhan Jumlah Penumpang

N O	HARI	07:00-10:00		10:00-14:00		14:00-17:00		Jumlah (Orang)
		Pergi	Pulang	Pergi	Pulang	Pergi	Pulang	
1	RABU	130	121	166	149	139	169	874
2	SABTU	144	157	178	174	159	228	1040
3	MINGGU	152	124	290	209	274	267	1316
Jumlah								3230

Sumber : Survey lapangan, 2020

Keterangan :

Pergi : Desa Terusan ke Pasar Terusan

Pulang : Pasar Terusan ke Desa Terusan

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa jumlah keseluruhan penumpang pada survey selama 3 hari yaitu berjumlah 3230 penumpang.

Tabel 2. Data Jumlah Penumpang D.Terusan - P.Terusan

No	HARI	JUMLAH (ORANG)
1	RABU	435
2	SABTU	481
3	MINGGU	716
Jumlah		1632

Sumber : Survey lapangan, 2020

Dimana Jumlah Responden minimal yaitu :

$$n = \frac{1632}{1 + (1632 \times 0,05^2)} = 321 \text{ Responden}$$

Berdasarkan tabel di atas jumlah penumpang dari Desa Terusan ke Pasar Terusan yaitu berjumlah 1632 orang dimana jumlah Responden yang di ambil minimal 321 responden dan responden yang didapat berjumlah 322 responden

Tabel 3. Data Jumlah Penumpang P.Terusan - D.Terusan

No	HARI	JUMLAH (ORANG)
1	RABU	439
2	SABTU	559
3	MINGGU	600
Jumlah		1598

Sumber : Survey lapangan, 2020

Dimana jumlah Responden minimal yaitu :

$$n = \frac{1598}{1 + (1598 \times 0,05^2)} = 320 \text{ Responden}$$

Berdasarkan tabel di atas jumlah penumpang dari Pasar Terusan ke Desa Terusan yaitu berjumlah 1598 orang dimana jumlah Responden yang di ambil minimal 320 responden dan responden yang didapat berjumlah 322 responden.

Data Hasil Kuisisioner

Berikut ini menyajikan hasil Jumlah pilihan jawaban kuisisioner responden:

Tabel 4. Jumlah Pilihan Jawaban Kuisisioner Responden

Skor	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15
1	6	0	2	0	4	9	227	32	22	5	23	6	5	4	0
2	8	0	16	22	34	58	98	74	126	60	90	56	96	18	8
3	255	261	309	366	348	411	78	540	546	456	330	435	474	330	357
4	724	772	704	628	680	516	48	256	196	528	540	560	388	656	552
5	230	210	165	160	75	90	40	45	30	15	45	15	70	175	305
Jumlah skor	1223	1243	1196	1176	1141	1084	491	947	920	1064	1028	1072	1033	1183	1222

Sumber : Data Olahan (2020)

Berdasarkan tabel diatas tentang jumlah skor tiap-tiap kuisisioner yaitu, P1: 1223, P2 : 1243, P3 : 1196, P4 : 1176, P5 : 1141, P6 :1084, P7 :491, P8 :947, P9 :920, P10 :1064, P11 :1028, P12 :1072, P13 :1033, P14 :1183, P15 :1222. Jadi Jumlah skor rata-rata berjumlah 1068,2 .

Menghitung Jumlah skor

Contoh perhitungan skor diambil dari atribut P1

$$\text{Total Skor} = T \times P_n$$

$$= 6 \times 1$$

$$= 6$$

Jadi :

$$\text{Jumlah skor} = (1 \times 6) + (2 \times 4) + (3 \times 85) + (4 \times 181) + (5 \times 46)$$

$$= 6 + 8 + 255 + 724 + 230$$

$$= 1223$$

Tabel 5. Jumlah Pilihan Jawaban Kuisisioner Responden Desa Terusan – Pasar Terusan

Skor	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15
1	2	0	0	2	0	1	185	25	23	3	14	5	8	2	0
2	18	0	14	12	14	72	138	98	112	66	68	58	80	8	12
3	237	207	273	255	279	273	138	489	507	357	288	360	363	363	351
4	652	732	600	700	648	600	72	264	232	552	620	576	508	500	400
5	345	350	370	270	300	220	20	95	80	145	115	120	130	350	495
Jumlah skor	1254	1289	1257	1239	1241	1166	553	971	954	1123	1105	1119	1089	1223	1258

Sumber : Data Olahan (2020)

Berdasarkan tabel diatas tentang jumlah skor tiap-tiap kuisisioner yaitu, P1: 1254, P2 : 1289, P3 : 1257, P4 : 1239, P5 : 1241, P6 :1166, P7 :553, P8 :971, P9 :954, P10 :1123, P11 :1105, P12 :1119, P13 :1089, P14 :1223, P15 :1258. Jadi Jumlah skor rata-rata berjumlah 1122,73.

Tabel 6. Rekapitulasi Analisa Data Jawaban Responden

No	Pertanyaan	Jawaban	Persentase (%)		
			DT - PT	PT - DT	
1	Aksesibilitas	Kemudahan mencapai lokasi penyeberangan	Sangat tidak layak	1,9%	0,6%
			Tidak layak	1,2%	2,8%
			Cukup layak	26,4%	24,5%
			Layak	56,2%	50,6%
			Sangat layak	14,3%	21,4%
		Jumlah	100%	100%	
		Waktu Tempuh	Sangat tidak layak	0	0
			Tidak layak	0	0
			Cukup layak	27,02%	21,43%
			Layak	59,94%	56,83%
			Sangat layak	13,04%	21,74%
		Jumlah	100%	100%	
		Kapasitas Penyeberangan	Sangat tidak layak	0,6%	0,0%
			Tidak layak	2,5%	2,2%
			Cukup layak	32,0%	28,3%
			Layak	54,7%	46,6%
Sangat layak	10,2%		23,0%		
Jumlah	100%	100%			
2	Ketersediaan	Kesiapan Motor ketek untuk Dioperasikan	Sangat tidak layak	0,0%	0,6%
			Tidak layak	3,4%	1,9%
			Cukup layak	37,9%	26,4%
			Layak	48,8%	54,3%
			Sangat layak	9,9%	16,8%
		Jumlah	100%	100%	
3	Keterjangkauan	Biaya Tarif Angkutan Penyeberangan	Sangat tidak layak	1,2%	0,0%
			Tidak layak	5,3%	2,2%
			Cukup layak	36,0%	28,9%
			Layak	52,8%	50,3%
			Sangat layak	4,7%	18,6%
		Jumlah	100%	100%	
4	Ketepatan	Kesesuaian Jumlah Kebutuhan Penumpang	Sangat tidak layak	2,8%	0,3%
			Tidak layak	9,0%	11,2%
			Cukup layak	42,5%	28,3%
			Layak	40,1%	46,6%
			Sangat layak	5,6%	13,7%
		Jumlah	100%	100%	
5	Keselamatan dan Keamanan	Pelampung	Sangat tidak layak	70,5%	57,5%
			Tidak layak	15,2%	21,4%
			Cukup layak	8,1%	14,3%
			Layak	3,7%	5,6%
			Sangat layak	2,5%	1,2%
		Jumlah	100%	100%	
		Penutup Atap Motor Ketek	Sangat tidak layak	9,9%	7,8%
			Tidak layak	11,5%	15,2%
			Cukup layak	55,9%	50,6%
			Layak	19,9%	20,5%
			Sangat layak	2,8%	5,9%
		Jumlah	100%	100%	
		Pegangan Tangan Penumpang	Sangat tidak layak	6,8%	7,1%
			Tidak layak	19,6%	17,4%
			Cukup layak	56,5%	52,5%
			Layak	15,2%	18,0%
Sangat layak	1,9%		5,0%		
Jumlah	100%	100%			

No	Pertanyaan	Jawaban	Persentase (%)			
			DT - PT	PT - DT		
6	Kelayakan	Ukuran Motor Ketek	Sangat tidak layak	1,6%	0,9%	
			Tidak layak	9,3%	10,2%	
			Cukup layak	47,2%	37,0%	
			Layak	41,0%	42,9%	
			Sangat layak	0,9%	9,0%	
		Jumlah			100%	100%
		Tampilan Motor Ketek	Sangat tidak layak	7,1%	4,3%	
			Tidak layak	14,0%	10,6%	
			Cukup layak	34,2%	29,8%	
			Layak	41,9%	48,1%	
			Sangat layak	2,8%	7,1%	
		Jumlah			100%	100%
		Lebar Motor Ketek	Sangat tidak layak	1,9%	1,6%	
			Tidak layak	8,7%	9,0%	
			Cukup layak	45,0%	37,3%	
			Layak	43,5%	44,7%	
			Sangat layak	0,9%	7,5%	
		Jumlah			100%	100%
		Tempat Duduk Penumpang	Sangat tidak layak	1,6%	2,5%	
			Tidak layak	14,9%	12,4%	
Cukup layak	49,1%		37,6%			
Layak	30,1%		39,4%			
Sangat layak	4,3%		8,1%			
Jumlah			100%	100%		
7	Manfaat Ekonomi	Menciptakan Peluang Ekonomi	Sangat tidak layak	1,2%	0,6%	
			Tidak layak	2,8%	1,2%	
			Cukup layak	34,2%	37,6%	
			Layak	50,9%	38,8%	
			Sangat layak	10,9%	21,7%	
		Jumlah			100%	100%
		Meningkatkan Akses ke berbagai Tempat	Sangat tidak layak	0,0%	0,0%	
			Tidak layak	1,2%	1,9%	
			Cukup layak	37,0%	36,3%	
			Layak	42,9%	31,1%	
			Sangat layak	18,9%	30,7%	
		Jumlah			100%	100%

Sumber : Data Olahan (2020)

Keterangan :

DT : Desa Terusan

PT : Pasar Terusan

Dari tabel Rekapitulasi diatas dapat diketahui tingkat kelayakan motor ketek seperti Aksesibilitas, ketersediaan, Keterjangkauan, Ketepatan, keselamatan dan Keamanan, Kelayakan, dan Manfaat Ekonomi. Dari Tingkat kelayakan tersebut, berdasarkan pengamatan penulis dan didukung oleh tanggapan responden dari kuesioner yang diajukan, Aksesibilitas berdasarkan hasil kemudahan mencapai Lokasi Penyeberangan layak dengan persentase DT-PT 56,2 % , PT-DT 50,6% , Waktu tempuh layak dengan persentase DT-PT 59,94%, PT-DT 56,83%, Kapasitas Penyeberangan layak dengan persentase DT-PT 54,7% , PT-DT 46,6%, Kesiapan Motor ketek untuk dioperasikan layak dengan persentase DT-PT 48,8%, PT-DT 54,3% .

Keterjangkauan berdasarkan Biaya tarif angkutan penyeberangan layak dengan persentase DT-PT 52,8% , PT-DT 50,3%. Ketepatan berdasar Kesesuaian jumlah kebutuhan penumpang Cukup layak dengan persentase DT-PT 42,5% , Layak persentase PT-DT 46,6%

Keselamatan dan Keamanan berdasarkan Pelampung Sangat Tidak Layak dengan persentase DT-PT 70,5% , PT-DT 57,5% Penutup Atap Motor Ketek Cukup layak dengan persentase DT-PT 55,9%, PT-DT 50,6% , Pegangan Tangan penumpang Cukup Layak dengan persentase DT-PT 56,5% , PT-DT 52,5% .

Kelayakan berdasarkan Ukuran Motor Ketek Cukup Layak dengan persentase DT-PT 47,2%, Layak persentase PT-DT 42,9%, Tampilan Motor Ketek Layak dengan persentase DT-PT 41,9%, PT-DT 48,1%, Lebar Motor Ketek Cukup Layak dengan Persentase DT-PT 45%, Layak persentase PT-DT 44,7%, Tempat Duduk Penumpang Cukup Layak dengan persentase DT-PT 49,1% , Layak PT-DT 39,4%.

Manfaat Ekonomi berdasarkan Menciptakan peluang ekonomi layak dengan persentase DT-PT 50,9% , PT-DT 38,8% dan Meningkatkan Akses ke berbagai tempat Layak dengan persentase DT-PT 42,9% , Cukup Layak persentase PT-DT 36,3%

Dari 15 atribut pertanyaan antara lain, DT-PT 8 pertanyaan memiliki nilai layak dengan persentase = $(8/15) \times 100\% = 53,33\%$, 6 pertanyaan memiliki nilai cukup layak dengan persentase = $(6/15) \times 100\% = 40\%$ dan 1 pertanyaan memiliki nilai tidak layak dengan persentase = $(1/15) \times 100\% = 6,67\%$. PT-DT 11 pertanyaan memiliki nilai layak dengan persentase = $(11/15) \times 100\% = 73,33\%$, 3 pertanyaan memiliki nilai cukup layak dengan persentase = $(3/15) \times 100\% = 20\%$ dan 1 pertanyaan memiliki nilai tidak layak dengan persentase = $(1/15) \times 100\% = 6,67\%$. Hasil rekapitulasi ini berdasarkan pengamatan penulis dan di dukung tanggapan responden dari hasil kuisisioner yang di ajukan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis mengenai Tingkat Kelayakan Motor Ketek Sebagai Angkutan Transportasi Di Sungai Batanghari dari sisi pengguna, maka didapat kesimpulan yaitu :

1. Dari sisi pengguna, secara keseluruhan kelayakan motor ketek sebagai angkutan transportasi di sungai Batanghari dinilai dari 15 pertanyaan antara lain yaitu: Desa Terusan-Pasar Terusan 8 Pertanyaan yang memiliki nilai Layak dengan persentase 53,33%. 6 Pertanyaan yang memiliki nilai Cukup Layak dengan persentase 40% dan 1 Pertanyaan yang memiliki nilai Sangat Tidak Layak dengan persentase 6,67% , Pasar Terusan-Desa Terusan 11 Pertanyaan yang memiliki nilai Layak dengan persentase 73,33%. 3 Pertanyaan yang memiliki nilai Cukup Layak dengan persentase 20% dan 1 Pertanyaan yang memiliki nilai Sangat Tidak Layak dengan persentase 6,67%
2. Berdasarkan penilaian dan kepuasan motor ketek dari para pengguna jasa angkutan penyeberangan sungai Batanghari di desa Terusan ,bahwa tingkat kelayakan motor ketek dari Desa Terusan - Pasar Terusan dan Pasar Terusan – Desa Terusan sebagai angkutan penyeberangan di nilai Layak untuk saat ini.

Saran

Berdasarkan hasil analisa maka peneliti merekomendasikan beberapa hal sebagai saran dalam memperbaiki tingkat kelayakan angkutan penyeberangan sungai batanghari di wilayah penelitian ini, yakni sebagai berikut :

1. Bagi pemilik motor ketek kiranya lebih memperhatikan sistem keselamatan seperti pelampung dan kelayakan penumpang sehingga kedepannya tidak terjadi hal yang di inginkan seperti kecelakaan tenggelamnya motor ketek.
2. Pemerintah daerah perlu menyusun standar teknis motor ketek sebagai angkutan penyeberangan di sungai Batanghari, sehingga motor metek yang beroperasi mempunyai standar teknis menurut pemerintah.

DAFTAR PUSTAKA

- Bahar, Akbar, 2018, *Analisa Kebutuhan Angkutan Penyeberangan Sungai jeneberang Di Desa Taeng Kabupaten Goa*,Makassar: UIN Alauddin Makassar.
- Hasan, Iqbal. 2006. *Analisis Data Penelitian Dengan Statistik*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.
- Munawar, Ahamad 2005, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Nasution. M. N, 2015, *Manajemen Transportasi*, Edisi Keempat Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 Tentang Angkutan di Perairan,
- Sari, R.P. 2008. *Pergeseran Pergerakan angkutan Di Sungai Martapura Kota Banjarmasin*, Semarang(Tesis): Universitas Diponegoro.
- Sastika, Anta, 2017, *Analisa Tingkat Pelayanan Perahu Ketek Sebagai Angkutan Wisata Di Sungai Musi Kota Palembang*, Lampung(Tesis): Universitas Lampung.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Tamin, Ofyar. Z, 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Edisi Kedua Bandung: Penerbit ITB.