

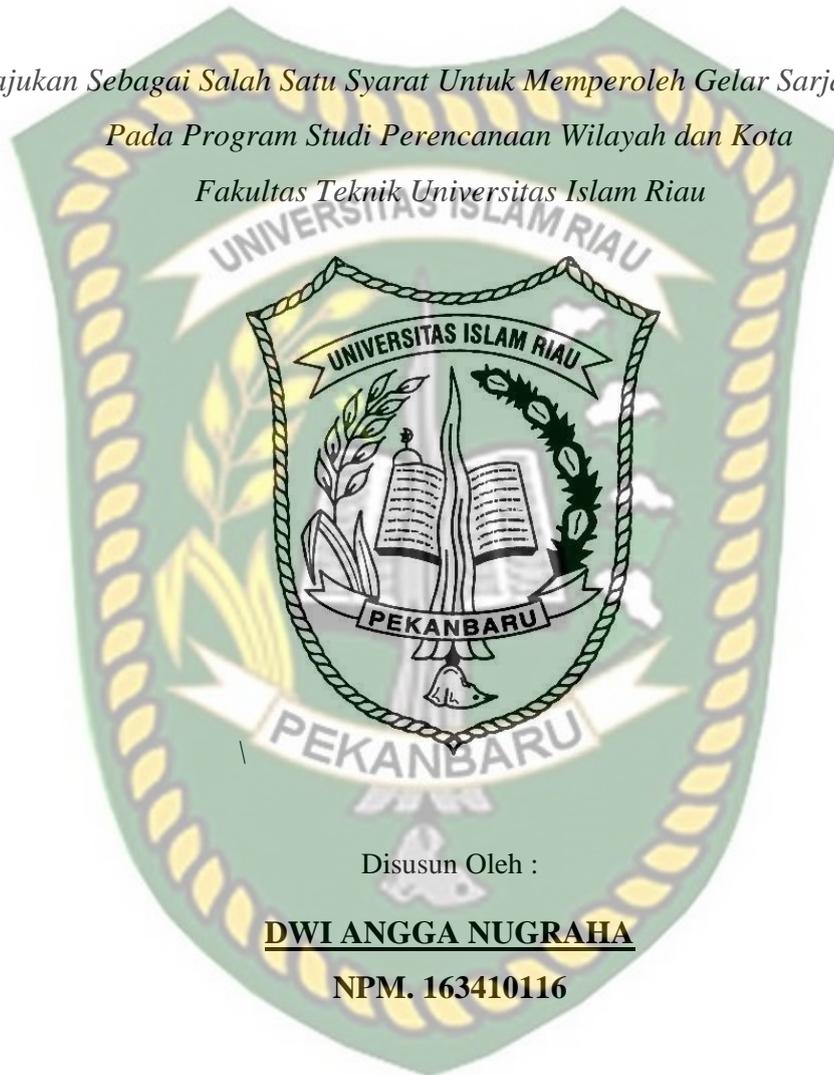
TUGAS AKHIR

ARAHAN PENINGKATAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN DI KOTA TANJUNGPINANG

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana (S1)

Pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Teknik Universitas Islam Riau



Disusun Oleh :

DWI ANGGA NUGRAHA

NPM. 163410116

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

PEKANBARU

2022

**ARAHAN PENINGKATAN PELAYANAN
ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN DI KOTA
TANJUNGPINANG**



NAMA : DWI ANGGA NUGRAHA

NPM : 163410116

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU
2022**

LEMBAR PENGESAHAN

**ARAHAN PENINGKATAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM
PERKOTAAN DI KOTA TANJUNGPINANG**

TUGAS AKHIR

Disusun Oleh:

DWI ANGGA NUGRAHA

NPM 163410116

Disetujui Oleh:

PEMBIMBING

MUHAMMAD SOFWAN, ST., MT

Disahkan Oleh:

KETUA PROGRAM STUDI

Puji Astuti, ST., MT



SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dwi Angga Nugraha
Tempat/ Tgl Lahir : Tanjungpinang, 16 Oktober 1998
NPM : 163410116

Adalah mahasiswa Universitas Islam Riau yang terdaftar pada :

Fakultas : Teknik
Program studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Jenjang pendidikan : S-1

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa tugas akhir yang saya tulis ini adalah benar dan asli dengan judul **“ARAHAN PENINGKATAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN DI KOTA TANJUNGPINANG”**

Apabila dikemudian hari ada yang merasa dirugikan dan atau menuntut karena tugas akhir saya ini menggunakan sebagian dari hasil tulisan atau karya orang lain (**Plagiat**) tanpa mencantumkan nama penulisnya, maka saya akan menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundang - undangan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan dapat digunakan sebagaimana mestinya

Pekanbaru, 16 Februari 2022

Dwi Angga Nugraha

163410116

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah wa Syukurillah kepada Allah Subhanahu wa Ta'ala karena atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyusun dan menyelesaikan tugas akhir ini dengan sebaik-baiknya. Tidak lupa pula penulis mengirimkan salam salawat kepada Nabi Besar Muhammad Shallallahu Alaihi Wasallam yang membawa umat Islam ke jalan diridhoi Allah Subhanahu Wa Ta,ala. Penulisan tugas akhir ini adalah salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana teknik pada Fakultas Teknik Universitas Islam Riau. Adapun judul dari tugas akhir ini adalah “Arahan Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan di Kota Tanjungpinang”. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ribuan ucapan terimakasih kepada semua pihak yang berperan penting dalam penyusunan Tugas Akhir ini, yaitu:

1. Bapak **Prof. Dr. H. Syafrinaldi S.H M.C.I** selaku Rektor Universitas Islam Riau.
2. Bapak **Dr. Eng, Muslim, ST., MT** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
3. Ibu **Puji Astuti, ST, MT** selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
4. Bapak **Muhammad Sofwan ST, MT** selaku pembimbing yang telah membimbing, mengarahkan, dan memberi banyak ide yang tentunya sangat bermanfaat bagi penulis.
5. Kepada Staf Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.

6. Ayahanda **Fery Sumanto**, Ibunda **Daryati**, Abang **Hary Mansyah Putra S.Pd** yang penulis sayangi dan perjuangkan kebahagiaannya yang tidak henti-hentinya memberi segala hal tidak terkecuali buat penulis.
7. Ayahanda angkat **Hamidun Abdullah**, Ibunda angkat **Sri Nurmeyti**, Abang Angkat **Budi Primulia S.T** dan **Dody Lastaruna ST** yang selalu memberi motivasi semangat, bimbingan dan nasihat.
8. Teman sekaligus sahabat "**Dumpster**" yang tidak dapat penulis sebut satu-satu dan juga teman seperjuangan di **Kos Hasma Desti** dan
9. Last but not least, I wanna thank me for believing me, I wanna thank me for doing all this hard work, I wanna thank me for having no days off, for never quitting and I wanna thank me for just being me at all times.

Diharapkan Tugas Akhir dapat menjadi langkah awal bagi penulis untuk menjadi lebih maju dan bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan kedepan serta bermanfaat terhadap banyak orang.

Pekanbaru. 16 Ferbruari 2022

Penulis

ARAHAN PENINGKATAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN DI KOTA TANJUNGPINANG

DWI ANGGA NUGRAHA

163410116

ABSTRAK

Angkutan umum perkotaan (angkot) sampai saat ini masih mendominasi pelayanan angkutan umum di pusat Kota Tanjungpinang, namun jumlah armada angkot di Kota Tanjungpinang terus menurun. Hal ini, disebabkan oleh pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang tidak terkendali dan kualitas fasilitas pelayanan angkot yang buruk. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk tersusunnya arahan pelayanan angkutan umum perkotaan (angkot) di Kota Tanjungpinang.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif dengan variabel yang diteliti adalah keamanan, kenyamanan, waktu perjalanan, keterjangkauan dan biaya. Pengumpulan data primer dilakukan dengan kuesioner, observasi lapangan dan diperkuat oleh wawancara kepada pihak terkait. Data sekunder yang didapat dari hasil-hasil penelitian terdahulu dan literature yang relevan. Analisis data dengan menggunakan analisis deskriptif dan analisis skala likert yang diukur secara statistic.

Hasil observasi yang telah dilakukan terhadap kualitas pelayanan angkutan umum perkotaan (angkot) di Kota Tanjungpinang ditemukan bahwa kualitas pelayanan angkot di Kota Tanjungpinang cukup buruk dan persepsi masyarakat terhadap kuesioner penelitian rata-rata memilih pada kategori tidak setuju bahwa pelayanan angkot di Kota Tanjungpinang sudah cukup baik. Dari hasil analisis terhadap hasil observasi dan kuesioner penelitian maka disusun arahan untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum perkotaan (angkot) di Kota Tanjungpinang.

Kata Kunci: Transportasi, Angkutan Umum, Pelayanan, Persepsi Masyarakat, Arahan

DIRECTIONS TO INCREASED URBAN PUBLIC TRANSPORT SERVICES IN TANJUNGPINANG CITY

DWI ANGGA NUGRAHA

163410116

ABSTRACT

Until now, urban public transportation (angkot) still dominates public transportation services in the center of Tanjungpinang City, but the number of angkot fleets in Tanjungpinang City continues to decline. This is due to the uncontrolled growth in the number of private vehicles and the poor quality of angkot service facilities. The purpose of this study was to compile a directive for urban public transportation services (angkot) in Tanjungpinang City.

This study uses qualitative and quantitative methods with the variables studied are safety, comfort, travel time, affordability and cost. Primary data collection was carried out by questionnaires, field observations and interviews with related parties. Secondary data obtained from the results of previous studies and relevant literature. Data analysis using descriptive analysis and Likert scale analysis which was measured statistically.

The results of observations that have been made on the quality of urban public transportation services (angkot) in Tanjungpinang City found that the quality of public transportation services in Tanjungpinang City is quite bad and public perceptions of the research questionnaire on average choose the category disagree that angkot services in Tanjungpinang City are good enough . From the results of the analysis of the results of observations and research questionnaires, a directive is prepared to improve urban public transportation services (angkot) in Tanjungpinang City.

Keywords: Transportation, Public Transportation, Service, Public Perception, Direction

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
ABSTRAK	iii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan dan Sasaran	6
1.4 Manfaat Penelitian	7
1.5 Ruang Lingkup.....	8
1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah.....	8
1.5.2 Ruang Lingkup Materi	9
1.6 Sistematika Penulisan	10
BAB II KAJIAN TEORI	12
2.1 Transportasi.....	12
2.1.1 Moda Transportasi	13
2.1.2 Sistem Transportasi.....	14
2.1.3 Interaksi Tata Guna Lahan dan Transportasi	16
2.1.4 Kebutuhan Melakukan Perjalanan	17
2.2 Angkutan Umum.....	18
2.2.1 Angkutan Umum Penumpang.....	20
2.2.2 Peranan Angkutan Umum Penumpang.....	21
2.2.3 Karakteristik dan Pola Aktivitas Angkutan Umum Penumpang..	21

2.2.4	Permintaan Jasa Angkutan Umum.....	22
2.2.5	Peraturan Perundangan Angkutan umum	23
2.2.6	Angkutan Umum Massal	26
2.2.7	Standart Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Umum.....	26
2.3	Pelayanan	29
2.3.1	Kualitas Layanan.....	30
2.3.2	Karakteristik Pelayanan	30
2.4	Persepsi	32
2.5	Minat Masyarakat	34
2.6	Studi Terdahulu.....	41
BAB III METODELOGI PENELITIAN.....		51
3.1	Pendekatan Penelitian	51
3.2	Metode Pengumpulan Data.....	51
3.2.1	Metode Pengumpulan Data Primer.....	52
3.2.2	Metode Pengumpulan Data Sekunder.....	53
3.3	Waktu dan Lokasi Penelitian	53
3.4	Populasi dan Sampel	55
3.4.1	Populasi.....	55
3.4.2	Sampel.....	55
3.4.3	Teknik Sampling.....	56
3.5	Desain Survey	57
3.6	Variabel dan Indikator Penelitian	58
3.7	Metode Analisis	59
3.7.1	Analisis Deskriptif	59
3.7.2	Analisis Deskriptif Kuantitatif Metode Skala Likert	60
3.7.3	Analisis Kebijakan	63

BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN	65
4.1 Gambaran Umum Kota Tanjungpinang	65
4.1.1 Letak Geografis dan Administrasi	65
4.1.2 Kondisi Demografi.....	68
4.1.3 Kondisi Ekonomi	69
4.2 Gambaran Umum Transportasi Perkotaan di Tanjungpinang	69
4.2.1 Transportasi di Kota Tanjungpinang.....	69
4.2.2 Gambaran Umum Transportasi Pribadi di Kota Tanjungpinang	70
4.2.3 Gambaran Umum Transportasi Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang	72
4.2.4 Transportasi Umum Berbasis Angkot di Kota Tanjungpinang....	73
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	76
5.1 Kondisi Eksisting Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan di Kota Tanjungpinang	76
5.1.1 Kondisi Eksisting Angkutan Umum Penumpang di Kota Tanjungpinang.....	76
5.1.2 Pola Trayek Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang	77
5.1.3 Jaringan Jalan di Kota Tanjungpinang	80
5.1.4 Prasarana Jalan di Kota Tanjungpinang.....	82
5.1.5 Kondisi Eksisting Pelayanan Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang	83
5.2 Persepsi Masyarakat Terhadap Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang	94
5.2.1 Aspek Keamanan	100
5.2.2 Aspek Kenyamanan	102
5.2.3 Aspek Waktu Perjalanan.....	104
5.2.4 Aspek Keterjangkauan	106
5.2.5 Aspek Biaya	108

5.3 Kebijakan Transportasi Umum.....	110
5.3.1 Kebijakan atau Peraturan Pelayanan Angkutan Umum.....	113
5.3.3 Hasil Kebijakan Transportasi Umum di Kota Tanjungpinang	118
5.4 Arahan Peningkatan Pelayanan Angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang	122
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....	134
6.1 Kesimpulan.....	134
6.2 Saran	137
DAFTAR PUSTAKA	139



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Jenis Angkutan Umum Massal	26
Tabel 2.2	Studi Terdahulu.....	41
Tabel 3.1	Waktu dan Tahap Penelitian	54
Tabel 3.2	Desain Survey	57
Tabel 3.3	Variabel dan Indikator Penelitian	59
Tabel 3.4	Tingkatan Skor Dalam Angket	61
Tabel 3.5	Interval Skor Skala Likert	63
Tabel 4.1	Luas Kecamatan di Kota Tanjungpinang.....	67
Tabel 4.2	Kepadatan Penduduk di Kota Tanjungpinang 2020	68
Tabel 4.3	Pertumbuhan Ekonomi di Kota Tanjungpinang 2018-2020	69
Tabel 4.4	Jumlah Kendaraan Pribadi di Kota Tanjungpinang 2015-2019.....	71
Tabel 4.5	Jumlah Armada Angkot di Kota Tanjungpinang tahun 2014-2020....	72
Tabel 5.1	Rute Trayek Angkutan Umum Penumpang di Kota Tanjungpinang..	78
Tabel 5.2	Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintah KotaTanjungpinang Tahun 2017-2019 (Km).....	80
Tabel 5.3	Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan di Kota Tanjungpinang (Km) Tahun 2017-2019.....	82
Tabel 5.4	Biaya/Tarif Angkot di Kota Tanjungpinang	93
Tabel 5.5	Interval Skor Penilaian Persepsi Responden Dalam Menentukan Indikator Yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang ...	96
Tabel 5.6	Analisis Jawaban Responden Terhadap Kuesioner Di Kota Tanjungpinang.....	97
Tabel 5.7	Strategi Dan Arah Kebijakan Transportasi di Kota Tanjungpinang .	117
Tabel 5.8	Jaringan Trayek BRT Kota Tanjungpinang	120
Tabel 5.9	Arahan Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang.....	124

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Administrasi Kota Tanjungpinang	8
Gambar 2.1	Sistem Transportasi	15
Gambar 3.1	Interval Skor Penilaian Persepsi Responden.....	62
Gambar 3.2	Kerangka Berpikir	64
Gambar 4.1	Peta Administrasi Kota Tanjungpinang	66
Gambar 4.2	Grafik Peningkatan Jumlah Kendaraan Pribadi di Kota Tanjungpinang	71
Gambar 4.3	Grafik Peningkatan Jumlah Armada Angkot di Kota Tanjungpinang	73
Gambar 4.4	Angkot di Terminal Pasar Kota Tanjungpinang	74
Gambar 5.1	Angkot di Terminal Pasar di Kota Tanjungpinang	77
Gambar 5.2	Peta Trayek Angkot Kota Tanjungpinang.....	79
Gambar 5.3	Peta Jaringan Jalan Kota Tanjungpinang	81
Gambar 5.4	Kondisi Lampu Penerangan Angkot di Kota Tanjungpinang	84
Gambar 5.5	Kondisi Tempat Duduk Penumpang Pada Angkot di Kota Tanjungpinang	86
Gambar 5.6	Kursi Penumpang Angkutan Kota (Angkot) di Kota Tanjungpinang	87
Gambar 5.7	Tambahan Kursi Penumpang Pada Angkot di Kota Tanjungpinang	87
Gambar 5.8	Kondisi Eksisting Sirkulasi Udara Pada Angkot di Kota Tanjungpinang	89
Gambar 5.9	Penilaian Skala Kontinum.....	96
Gambar 5.10	Penilaian Skala Kontinum Pada Aspek Keamanan.....	100
Gambar 5.11	Penilaian Skala Kontinum Terhadap Aspek Keamanan	103
Gambar 5.12	Penilaian Skala Kontinum Terhadap Aspek Waktu Perjalanan...	105
Gambar 5.13	Penilaian Skala Kontinum Pada Aspek Keterjangkauan.....	107
Gambar 5.14	Penilaian Skala Kontinum Pada Aspek Biaya.....	109
Gambar 5.15	Wawancara Terhadap Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang ..	119
Gambar 5.16	Peta Jaringan Trayek Kota Tanjungpinang	121

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sarana dan prasarana yang mendukung perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk di suatu daerah, dengan tingginya mobilitas masyarakat disuatu daerah dalam menjalankan perputaran roda pembangunan nasional yang khususnya di bidang perekonomian, maka diperlukan pelayanan jasa di bidang transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat (kansil, 1995). Pada umumnya, permasalahan transportasi terletak pada ketidakseimbangan antara kebutuhan sarana, prasarana dan fasilitas transportasi, serta pertumbuhan penduduk dan juga perkembangan ekonomi suatu daerah atau suatu wilayah. Perkembangan suatu wilayah dapat diartikan bahwa perkembangan suatu daerah maupun masyarakatnya atau wilayah tergantung dari perkembangan transportasi, atau sebaliknya (Maringan, 2003). Adapun fungsi transportasi sendiri adalah sebagai sektor penunjang pembangunan dan sebagai sektor pemberi jasa. Berkaitan dengan sangat pentingnya fungsi transportasi maka ada yang menganggap bahwa transportasi bukan merupakan tujuan tetapi merupakan sarana untuk mencapai banyak tujuan. Berdasarkan teori tersebut transportasi umum merupakan objek penting untuk mendukung dan menunjang perkembangan suatu wilayah.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan pasal 15 berisikan “pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan barang

dalam wilayah kabupaten/kota”. Transportasi umum sangat diperlukan dalam menunjang pembangunan sektor-sektor penting yang ada di suatu wilayah maupun disuatu daerah. Transportasi umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif atau biaya yang telah ditentukan. Kebutuhan akan transportasi umum seharusnya menjadi kebutuhan utama manusia dalam melakukan pergerakan (Dudzik, 2011).

Pesatnya pertumbuhan penduduk disuatu wilayah juga menjadi salah satu faktor utama pada pengaruh aktifitas pergerakan dan kenyamanan berkendara, dengan demikian kebutuhan akan penyediaan sarana dan prasarana transportasi akan semakin meningkat. Secara teori, penyediaan angkutan umum idealnya memenuhi dua kepentingan yang berbeda yaitu pengguna jasa (*demand*) dan operator (*supply*), dimana pengguna jasa akan memperoleh tingkat pelayanan yang sebaik-baiknya, dan disisi lain operator memperoleh keuntungan yang cukup signifikan. Kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi umum di berbagai daerah terus terjadi khususnya di Kota Tanjungpinang.

Tanjungpinang merupakan salah satu kota yang belum lama ini menjadi ibu kota provinsi, Kota Tanjungpinang ditetapkan menjadi Ibu Kota Provinsi dari pemekaran yang dulunya adalah Provinsi Riau pada 24 September 2002, hal tersebut menjadi daya tarik tersendiri bagi Kota Tanjungpinang untuk meningkatkan perkembangan wilayahnya. Selain itu Tanjungpinang memiliki daya tarik wisata yang cukup tinggi dan pergerakan masyarakat yang terbilang aktif sehingga menguntungkan dari segi perekonomian, tetapi perlu difasilitasi

dengan sarana prasarana yang memadai salah satunya transportasi umum yang baik. Angkutan umum (angkot) di Tanjungpinang merupakan salah satu jantung transportasi umum dikarenakan rata-rata lebar jalan di Kota Tanjungpinang yang kecil membuat transportasi umum yang lebih besar seperti bus tidak dapat beroperasi dengan baik sehingga angkot menjadi pilihan utama masyarakat dalam melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Angkutan umum (angkot) sendiri merupakan sebuah moda transportasi yang merujuk kepada angkutan umum, angkutan kota atau biasa disingkat angkot adalah sebuah transportasi umum dengan rute yang sudah ditentukan, sedangkan angkutan kota dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang di mana saja. Jenis kendaraan yang digunakan adalah minibus atau bus kecil. Angkutan kota pertama kali mulai diperkenalkan di Jakarta pada tahun 1970-an dengan nama mikrolet. Masyarakat Tanjungpinang sendiri pada awal-awal angkot ini beroperasi masyarakat menyebutnya dengan transpot, selang berjalannya waktu masyarakat Kota Tanjungpinang saat ini sudah menyebut angkot pada angkutan umum minibus atau bus kecil ini.

Informasi atau data yang didapat dari pantauan langsung lapangan dan kepemilikan *Local Knowledge* oleh peneliti atau pengetahuan khas yang dimiliki individu atau masyarakat tertentu yang berkembang lama disuatu tempat sebagai hasil timbal balik antara masyarakat dengan lingkungannya. Pusat pergerakan angkutan umum di Tanjungpinang terdapat di kawasan pusat kegiatan seperti, kawasan perdagangan, kawasan pendidikan, kawasan perkantoran dan pelabuhan, akan tetapi sistem pelayanan transportasi ada juga juga yang melayani hingga

keluar Kota Tanjungpinang. Pengguna angkutan umum di dominasi oleh masyarakat untuk perjalanan pulang pergi dari kawasan pusat kegiatan menuju kawasan permukiman maupun sebaliknya..

Angkutan umum (angkot) sampai saat ini masih mendominasi pelayanan angkutan kota di Kota Tanjungpinang, akan tetapi minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum juga ikut menurun, oleh karena itu timbul masalah-masalah baru yang terjadi di Kota Tanjungpinang beberapa tahun belakangan ini seperti kemacetan pada titik-titik dan waktu-waktu tertentu, menurunnya penghasilan masyarakat bawah yang berhubungan dengan angkot, tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas dan juga tingginya pengguna kendaraan yang masih dibawah umur. Dari data yang didapat dari Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang bahwa jumlah angkot dari tahun ke tahun semakin berkurang yang dimana pada tahun 2015 jumlah angkot di Kota Tanjungpinang berjumlah 547 unit, 2016 berjumlah 232 unit, 2017 berjumlah 182 unit dan pada tahun 2018, 2019 dan 2020 berjumlah 60 unit saja. Hasil wawancara kepada salah satu supir angkot bahwa jumlah angkot di Kota Tanjungpinang memang sudah lama mulai berkurang dengan jumlah penumpang yang ikut terus menurun peminatnya. Hal ini disebabkan oleh pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang tidak terkendali bahkan cenderung menggantikan peran angkutan umum yang dimana jumlah kendaraan pribadi pada tahun 2016 berjumlah 66.625 unit, 2017 berjumlah 71.796, 2018 berjumlah 145.058 dan pada tahun 2019 berjumlah 152.112.

Minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di pengaruhi oleh beberapa faktor atau variabel, ukuran pelayanan angkutan umum yang baik

adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman (Warpani, 2002). Pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman merupakan faktor yang perlu diperhatikan juga pada angkutan umum di Kota Tanjungpinang. Terdapat beberapa permasalahan yang dapat dilihat dari pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang seperti keamanan dan kenyamanan penumpang yang kurang terjamin, keterjangkauan menuju trayek dari rumah yang jauh, waktu tempuh yang tidak tepat waktu dan sebagainya, sedangkan tidak terlihat adanya potensi dari pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang.

Berdasarkan kondisi Kota Tanjungpinang dan pelayanan angkutan umum dimana permasalahan transportasinya khususnya transportasi umum dibutuhkan penilaian dari persepsi masyarakat untuk menilai tingkat pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang dan juga arahan yang akan disusun guna memperbaiki tingkat pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang. Oleh karena itu perlu dilakukan pendekatan secara kualitatif dan kuantitatif untuk mengetahui nilai terhadap variabel yang mempengaruhi kondisi pelayanan angkutan umum dan mencari tahu persepsi masyarakat tentang pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang.

Berdasarkan dari potensi dan masalah Kota Tanjungpinang dan Pelayanan Angkutan umum diatas, dibutuhkan sebuah analisis kondisi pelayanan dan arahan terhadap angkutan umum di Kota Tanjungpinang. Membuat analisis dan arahan terhadap kondisi pelayanan angkot merupakan salah satu cara meningkatkan kualitas pelayanan dan minat masyarakat dalam menggunakan angkot di Kota Tanjungpinang. Untuk melakukan analisis dan arahan kepada

angkutan umum di Kota Tanjungpinang, maka dari itulah peneliti tertarik untuk melakukan sebuah penelitian yang berjudul **“Arahan Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan di Kota Tanjungpinang”**.

1.2 Rumusan Masalah

Meningkatnya jumlah kendaraan pribadi yang tidak terkendali dan juga berkurangnya minat masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum (angkot) dikarenakan pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang yang kurang baik membuat jumlah armada angkutan umum (angkot) yang terus menurun. Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas pertanyaan penelitian yang muncul adalah *“Bagaimana arahan dalam meningkatkan pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang agar dapat meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (angkot) ?”*.

1.3 Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas maka penelitian ini bertujuan untuk teridentifikasi dan tersusunnya arahan peningkatan pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang, untuk mencapai tujuan tersebut ditetapkan sasaran dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Teridentifikasinya kondisi eksisting pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang.
2. Teridentifikasinya persepsi masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang.
3. Teridentifikasinya kebijakan terkait pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang.

4. Tersusunnya arahan peningkatan pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan berbagai masalah yang telah dirumuskan sebelumnya, diharapkan dapat diperoleh jawaban yang nantinya hasil penelitian ini dapat bermanfaat baik untuk stakeholder yang bersangkutan.

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana untuk menambah pengetahuan serta wawasan tentang ilmu transportasi khususnya transportasi umum. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi terhadap peneliti lainnya yang ingin melakukan penelitian yang berhubungan dengan transportasi.

2. Bagi masyarakat

Dengan adanya penelitian ini diharapkan peneliti dapat meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum (angkot) yang telah disediakan oleh pemerintah sebagai salah satu pilihan moda transportasi yang nyaman dengan solusi-solusi yang telah diberikan oleh peneliti untuk melakukan pergerakan sehari-hari.

3. Bagi pemerintah

Hasil dari penelitian ini untuk mengetahui tingkat minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum sehingga pemerintah dapat mengevaluasi tentang jasa angkutan umum (angkot). Hasil dari penelitian ini juga diharapkan arahan yang diberikan oleh peneliti dapat menjadi referensi atau acuan bagi

pemerintah dalam meningkatkan perencanaan transportasi khususnya angkutan umum (angkot).

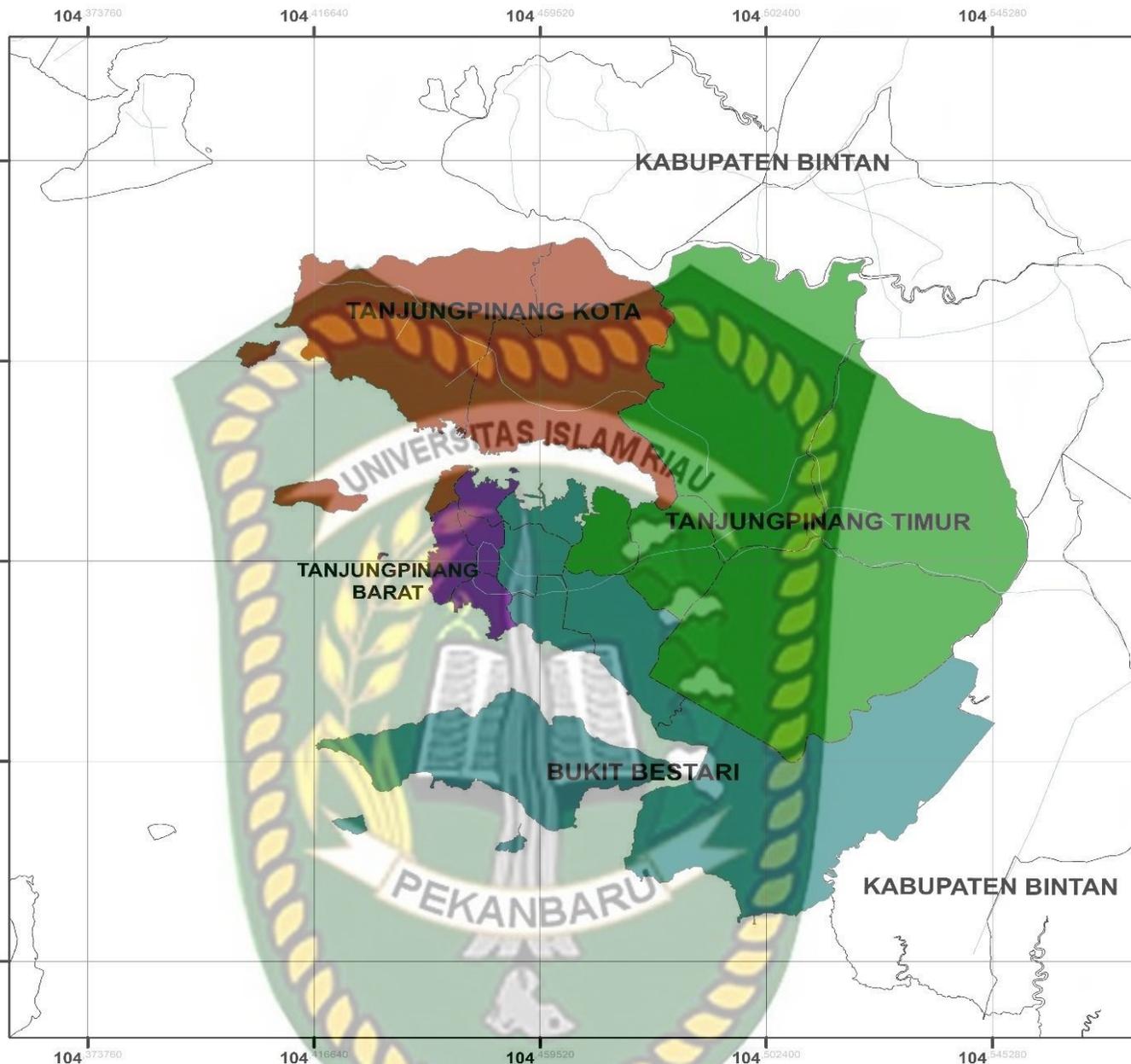
1.5 Ruang Lingkup

Adapun ruang lingkup yang dibahas pada penelitian ini yaitu terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi yang menjadi pembahasan dari kajian identifikasi arahan peningkatan pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang.

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Focus penelitian ini akan dilakukan di Kota Tanjungpinang, sebagai ibu kota Provinsi Kepulauan Riau, Kota Tanjungpinang memiliki 4 kecamatan dengan batas wilayah sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara : Kecamatan Bintan Utara, Kabupaten Bintan
- b. Sebelah Selatan : Kecamatan Bintan Timur, Kabupaten Bintan
- c. Sebelah Barat : Kecamatan Galang, Kota Batam
- d. Sebelah Timur : Kecamatan Bintan Timur, Kabupaten Bintan



FAKULTAS TEKNIK
PERENCANAAN WILAYAH
DAN KOTA
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
2021

Gambar 1.1
PETA ADMINISTRASI
KOTA TANJUNGPINANG

Legenda

Keterangan

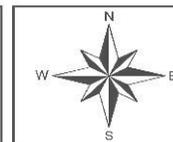
- Batas Kelurahan
- Jaringan Jalan

Kecamatan

- Bukit Bestari
- Tanjungpinang Barat
- Tanjungpinang Kota
- Tanjungpinang Timur

Sumber Peta:

Dinas Bappeda
Kota Tanjungpinang



Skala

0 850 1.700 3.400 5.100 6.800
Meters

Proposal
Tugas Akhir
2021

1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Demi mencapai tujuan dan sasaran penelitian maka dibutuhkan beberapa upaya untuk mengatasi masalah-masalah pada pelayanan angkutan umum tersebut. Batasan penelitian pada angkutan umum disini adalah angkutan umum berbasis angkot yang menjadi transportasi umum utama masyarakat Kota Tanjungpinang serta batas ruang lingkup materi penelitian ini adalah :

1. Pendapat dasar pengaruh kurangnya minat masyarakat dalam menggunakan angkot yaitu semakin banyaknya kepemilikan kendaraan pribadi yang dimana jasa angkot mulai dilupakan oleh masyarakat. Mengidentifikasi bagaimana kondisi eksisting pelayanan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang untuk mendapatkan gambaran kondisi pelayanan angkutan umum (angkot) dalam penelitian ini agar arahan pelayanan angkot di Kota Tanjungpinang dapat tercapai.
2. Mengidentifikasi persepsi masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang. Persepsi masyarakat didapatkan dari hasil penyebaran kuesioner dan didukung oleh wawancara langsung kepada pihak-pihak yang telah ditentukan berkapasitas untuk mengisi kuesioner yaitu masyarakat pengguna angkutan umum (angkot) dan supir angkot dengan jumlah sample yang telah di dihitung sebelumnya. Adapun variabel yang di fokuskan dalam kuesioner dan penelitian ini yaitu keamanan, kenyamanan, waktu perjalanan, keterjangkauan dan biaya yang akan dianalisis menggunakan teknik skala likert.
3. Mengidentifikasi Kebijakan terkait pelayanan angkutan umum di Kota

Tanjungpinang. Pada tahap ini peneliti melakukan identifikasi serta analisis tentang kebijakan transportasi umum di Kota Tanjungpinang guna memperkuat gagasan arahan dalam peningkatan pelayanan transportasi umum di Kota Tanjungpinang pada tahap analisis selanjutnya.

4. Menganalisis serta menyusun arahan pelayanan transportasi umum (angkot) di Kota Tanjungpinang. Analisis pelayanan transportasi umum berfokus kepada variabel keamanan, kenyamanan, waktu perjalanan, keterjangkauan dan biaya yang dianalisis secara deskriptif.

1.6 Sistematika Penulisan

Secara umum penyusunan tugas akhir “Arahan Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan di Kota Tanjungpinang” terdiri dari 6 bab sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup, dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisikan ringkasan teori dan metodologi yang berkaitan dengan transportasi, angkutan umum dan minat masyarakat, serta penelitian-penelitian terdahulu yang dapat mendukung pemecahan permasalahan dalam penelitian dibahas dalam BAB ini.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini membahas terkait metodologi yang digunakan dalam penelitian dan kemudian dijabarkan pada pendekatan penelitian adapun yang akan dibahas dalam BAB ini, pendekatan penelitian, metode pengumpulan data, lokasi penelitian, tahapan penelitian, tahapan pengolahan data, populasi dan teknik sampling, metode analisis, kerangka penelitian dan variabel yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV GAMBARAN UMUM

Gambaran umum terkait kondisi eksisting Kota Tanjungpinang terdiri dari kondisi geografis, kondisi sosial masyarakat, kondisi fisik Kota Tanjungpinang, Kondisi fisik ruas jalan, kondisi eksisting angkutan umum (angkot), kondisi fisik angkutan umum, kondisi terminal angkutan umum (angkot) dan pusat kegiatan yang menunjang pergerakan angkutan umum (angkot).

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas terkait proses pengolahan data untuk mengidentifikasi variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (angkot) menggunakan metode analisis yang telah ditentukan dan kemudian akan disusun. Arahan peningkatan pelayanan angkutan umum perkotaan di Kota Tanjungpinang.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini membahas tentang kesimpulan dan saran dari penelitian yang telah dilakukan oleh penulis terkait temuan dan hasil dari penelitian yang telah dilakukan.

BAB II

KAJIAN TEORI

2.1 Transportasi

Transportasi adalah suatu system yang terdiri dari sarana dan prasarana dan system pelauanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinka adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses ke semua wilayah. Manusia mempunyai dua jenis pilihan untuk melakukan pergerakan, yaitu bergerak dengan moda transportasi (berkendaraan) atau bergerak tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan tanpa moda transportasi biasanya akan berjarak pendek (1-2 Km), sedangkan pergerakan dengan moda transportasi biasana berjarak sedang atau jauh (Tamin, 2000).

Transporasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses gerak, proses memindah, dan proses mengangkut. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan pengangkutan dimulai ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi ditempat tujuan dari pada di tempat asal, dan nilai ini lebih besar dari pada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutan. Dilihat dari segi ekonomi, keperluan akan jasa transportasi mengikuti perkembangan kegian semua faktor ekonomi. Transportasi dikatakan sebagai

derived demand yaitu permintaan yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain. Keperluan jasa transportasi akan bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan berkurang jika terjadi kesesuaian ekonomi.

Menurut Warpani (2002), transportasi atau perangkutan kegiatan perpindahan orang dan barang dari suatu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) yang bertujuan menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam sistem transportasi, keseimbangan antara moda transportasi dengan jumlah barang atau orang yang diangkut. Jika keseimbangan ini tidak bias terpenuhi yang terjadi hanyalah masalah-masalah transportasi. Kapasitas moda angkutan yang lebih kecil dari jumlah barang atau orang yang diangkut maka terjadi semakin rendah tingkat keamanan dan kenyamanan. Tetapi apabila kapasitas moda angkutan lebih besar dari barang atau orang yang diangkut maka yang terjadi adalah semakin tinggi tingkat keamanan dan kenyamanan.

2.1.1 Moda Transportasi

Menurut Warpani (2002), jenis moda transportasi dapat dibagi menjadi beberapa jenis moda diantaranya :

a. **Transportasi Darat**

Transportasi darat mencakup sistem perangkutan yang lebih luas, yaitu angkutan melalui pipa, kabel, rel dan melalui jalan raya.

b. **Transportasi Laut**

Di samping transportasi darat, transportasi laut adalah jenis transportasi yang termasuk tua. Transportasi laut semakin penting di Indonesia karena konsep

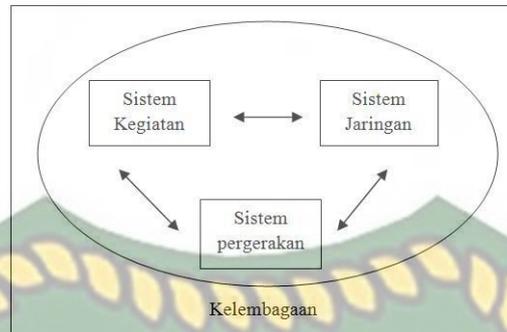
wawasan Nusantara yang memandang pulau dan laut adalah sebagai satu kesatuan yang utuh.

c. Transportasi Udara

Sistem transportasi udara telah berkembang dengan sangat pesat sebagai akibat kemajuan teknologi di berbagai bidang. Sekitar 60 tahun sejak pesawat udara pertama berhasil diterbangkan pada tahun 1903. Manusia telah berhasil berjalan-jalan di angkasa, bahkan mendarat pertama kali di bulan pada tahun 1969.

2.1.2 Sistem Transportasi

Sistem transportasi merupakan suatu sistem yang memiliki fungsi untuk memindahkan orang maupun barang dari suatu tempat ketempat lain dalam upaya mengatasi hambatan jarak geografis maupun topografis. Transportasi memiliki dimensi yang kompleks karena tidak hanya berfungsi memindahkan orang atau barang dari satu tempat ketempat lain, tetapi juga menyangkut kebutuhan lainnya, seperti kebutuhan ekonomi, social dan politik. Menurut Tamin (2000), sistem adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi sistem, perubahan pada satu komponen akan memberikan dampak pada komponen lainnya. Sistem transportasi terdiri dari sistem kegiatan, sistem pergerakan lalu lintas, sistem jaringan prasarana transportasi dan sistem kelembagaan. Hubungan antar elemen sistem transportasi dapat dilihat pada gambar 2.1 berikut :



Gambar 2.1 Sistem Transportasi
 Sumber : Tamim, 2000

Adanya transportasi yang ada saat ini dalam perspektif agama, khususnya agama islam telah di jelaskan di dalam Al-Qur'an yang bunyinya dapat dilihat sebagai berikut:

QS. Al – Baqarah ayat 164 :

إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ وَاخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفَلَاقِ الَّتِي تَجْرِي فِي
 الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنْزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِنْ مَّاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا
 وَبَثَّ فِيهَا مِنْ كُلِّ دَابَّةٍ وَتَصْرِيفِ الرِّيْحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ
 لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يَعْقِلُونَ

Terjemahannya

“Sesungguhnya dalam menciptakan langit dan bumi, silih bergantinya malam dan siang, bahtera yang berlayar dilaut membawa apa yang berguna bagi manusia, dan apa yang Allah turunkan dari langit berupa air, lalu dengan air itu dia hidupan bumi sesudah mati (kering)-nya dan dia sebarkan di bumi itu segala jenis hewan, dan pengisaran angin dan awan yang dikendalikan antara langit dan bumi; sungguh (terdapat) tanda-tanda (keesaan dan kebesaran Allah) bagi kaum yang memikirkan .” (Kementrian Agama RI, 2017).

Nurcahyadi (2017), seorang politikus, yang juga sebagai aktivis lingkungan berpendapat bahwa Negara perlu meningkatkan infrastruktur

transportasi (massal, pen.) yang mana hal itu dapat meningkatkan perkembangan ekonomi, mengantar masyarakat ke tempat kerjanya dan, yang paling penting, meningkatkan keamanan dan meningkatkan komunitas local.

Sedangkan transportasi menurut Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan yang juga disebutkan pula dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian berbunyi bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 195.

2.1.3 Interaksi Tata Guna Lahan dan Transportasi

Transportasi bukan merupakan tujuan akhir yang ingin kita capai tetapi merupakan sarana perantara untuk memudahkan manusia mencapai tujuan akhir yang sebenarnya, seperti pergi ke toko untuk membeli pakaian, makanan dan barang-barang untuk keperluan hidup, pergi ke kantor untuk bekerja mencari uang, pergi ke sekolah untuk menuntut ilmu, pergi rekreasi untuk refreasing dan lain sebagainya. Oleh sebab itu kebutuhan akan jasa transportasi adalah kebutuhan yang diturunkan dari kebutuhan kita akan tujuan akhir yang dimaksud (*derived demand*) yang timbul akibat adanya tuntutan pemenuhan kebutuhan hidup manusia. Pergerakan arus manusia, kendaraan, dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Interaksi tersebut dapat berupa interaksi antara pekerja dengan tempat kerjanya, interaksi antara ibu rumah tangga dan pasar, antara pelajar dengan sekolah dan antara pabrik dan lokasi bahan mentah serta pasar lain

sebagainya. Dari penjelasan diatas dapat kita simpulkan bahwa perangkutan dan tata guna lahan adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Sebaran geografis antara tata guna lahan (sistem kegiatan) serta kapasitas dan lokasi dari transportasi (sistem jaringan) digabungkan untuk mendapatkan arus dan pola pergerakan lalu lintas di daerah perkotaan (sistem pergerakan). Besarnya arus dan pola pergerakan lalu lintas sebuah kota dapat memberikan umpan balik untuk menetapkan lokasi tata guna lahan yang tentunya membutuhkan prasarana baru pula (Tamin, 2014).

Menurut Khisty dan Lall (2005), bahwa tata guna lahan merupakan salah satu penentu utama timbulnya pergerakan dan aktivitas. Aktivitas yang dikenal dengan bangkitan perjalanan akan menentukan fasilitas-fasilitas transportasi apa saja yang akan dibutuhkan untuk melakukan pergerakan. Ketersediaan fasilitas akan meningkatkan aksesibilitas, yang pada akhirnya akan mempengaruhi guna lahan.

2.1.4 Kebutuhan Melakukan Perjalanan

Menurut Setijowarno (2001), bahwa manusia sebagai pelaku perjalanan memiliki maksud masing-masing dalam melakukan perjalanannya. Adanya maksud yang berbeda ini berpengaruh pada rute pelayanan angkutan kota sebagai angkutan umum. Klasifikasi perjalanan berdasarkan maksud, dibedakan dalam beberapa golongan.

- a. Perjalanan untuk bekerja (*working trips*), yaitu perjalanan yang dilakukan seseorang menuju tempat kerja, misalnya kantor, pabrik dan lain sebagainya.
- b. Perjalanan untuk kegiatan pendidikan (*education trips*), yaitu perjalanan

yang dilakukan oleh pelajar dari semua strata pendidikan menuju sekolah, universitas, atau lembaga pendidikan lainnya.

- c. Perjalanan untuk berbelanja (*shopping trips*), yaitu perjalanan ke pasar, swalayan, pusat pertokoan, dan lain sebagainya.
- d. Perjalanan untuk berekreasi (*recreation trips*), yaitu perjalanan menuju ke pusat hiburan, stadion olah raga dan lain sebagainya atau perjalanan itu sendiri yang merupakan kegiatan rekreasi,
- e. Perjalanan untuk kegiatan social (*social trips*), yaitu perjalanan dari tempat bekerja ke lokasi lain sebagai bagian dari kegiatan pekerjaan,
- f. Perjalanan untuk keperluan bisnis (*bussines trips*), yaitu perjalanan dari tempat kerja ke lokasi lain sebagai bagian dari pelaksanaan pekerjaan
- g. Perjalanan ke rumah (*home trips*), yaitu semua perjalanan kembali ke rumah.

Hal ini perlu dipisahkan menjadi satu tipe keperluan perjalanan karena umumnya perjalanan yang di definisikan pada poin-point sebelumnya dianggap sebagai pergerakan satu arah (*one-way movement*) tidak termasuk perjalanan kembali kerumah.

2.2 Angkutan Umum

Angkutan dapat didefinikasn sebagai pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan untuk umum dengan dipungut bayaran dilakukan dengan system sewa atau bayar, baik secara perorangan (Munawar, 2005).

Angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan untuk umum dengan dipungut bayaran dilakukan dengan system sewa atau bayar, baik secara perorangan (Munawar, 2005). Angkutan umum adalah sarana yang dibutuhkan untuk mendukung aktivitas dan mobilitas sebagian besar masyarakat, bagaimanapun majunya suatu perkotaan akan tetap membutuhkan suatu angkutan umum. Pengguna angkutan umum menghendaki adanya tingkat pelayanan yang cukup memadai, baik waktu tempuh, waktu tunggu maupun keamanan dan kenyamanan yang terjamin selama perjalanan. Jumlah armada yang tepat sesuai dengan kebutuhan sulit dipastikan, yang dapat dilakukan adalah jumlah yang mendekati besarnya kebutuhan. Ketidak pastian itu disebabkan oleh pola pergerakan penduduk yang tidak merata sepanjang waktu misalnya pada jam-jam sibuk permintaan tinggi dan pada jam sepi permintaan rendah.

Dalam Kepmen Perhubungan No.35 Tahun 2003, mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya yaitu delapan tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

Menurut Warpani (2002) bahwa tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang aman, cepat, murah, dan nyaman bagi masyarakat. Karena sifatnya yang massal, keberadaan angkutan umum selain mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, juga lebih murah karena biaya angkut dapat dibebankan

kepada banyak penumpang. Karena sifat massal itu juga maka diperlukan adanya kesamaan diantara para penumpang berkenaan dengan asal dan tujuan.

2.2.1 Angkutan Umum Penumpang

Angkutan adalah pemindahan penumpang/barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Angkutan umum penumpang yaitu angkutan massal yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar (Warpani, 2002). Angkutan umum penumpang meliputi bus kota, minibus, kereta api dan angkutan udara.

Angkutan umum penumpang bertujuan untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Tingkat pelayanan angkutan umum biasanya dinyatakan dengan beberapa parameter antara lain frekuensi, waktu perjalanan dan selang waktu antara kendaraan dan Load Factor, factor-faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan angkutan umum meliputi :

- a. Waktu perjalanan, merupakan faktor penting dalam menentukan tingkat pelayanan.
- b. Ketergantungan, merupakan kemampuan angkutan melayani penumpang setiap saat untuk semua tujuan pelayanan.
- c. Kenyamanan, menyangkut penumpang di dalam dan diluar angkutan.
- d. Keamanan.
- e. Biaya, yaitu total biaya yang dikeluarkan penumpang untuk sampai ketujuan perjalanan.

2.2.2 Peranan Angkutan Umum Penumpang

Pada umumnya kota yang sangat pesat perkembangannya adalah berada pada jalur system angkutan. Perubahan gaya hidup, pola perkembangan kota dan pertumbuhan kepemilikan kendaraan memang mengurangi sumbangan angkutan umum bagi mobilitas suatu kota, namun angkutan umum tersebut masih memainkan peran yang sangat penting dalam kehidupan kota maupun hubungan antar kota.

Usaha untuk meningkatkan mutu pelayanan angkutan umum penumpang dilakukan dengan berbagai cara, termasuk kebijaksanaan yang lebih mengistimewakan angkutan umum penumpang seperti penerapan jalur khusus bus, pembatasan atau larangan kendaraan pribadi dalam kawasan tertentu. Hal ini dimaksud untuk mendorong orang lebih mengutamakan menggunakan angkutan umum penumpang dengan tujuan membantu melancarkan arus lalu lintas.

2.2.3 Karakteristik dan Pola Aktivitas Angkutan Umum Penumpang

Karakteristik umum kota beroperasi menurut trayek kota yang sudah ditentukan. Berdasarkan keputusan menteri perhubungan No. 35 tahun 2003, trayek kota seluruhnya berada dalam suatu wilayah kota. Trayek pelayanan angkutan umum dipengaruhi oleh data perjalanan, penduduk dan penyebarannya, serta kondisi fisik daerah yang akan dilayani angkutan umum.

Menurut Setijowarno (2001), umumnya dalam suatu wilayah kota terdapat beberapa buah trayek dimana masing-masing trayek mempunyai rute tersendiri yang harus dilewati angkutan kota. System jaringan rute di perkotaan biasanya terbagi menjadi dua kelompok, yaitu :

- a. Jaringan rute yang terbentuk secara *evolust* yang pembentukannya dimulai oleh pihak-pihak pengelola secara sendiri-sendiri
- b. Jaringan rute yang terbentuk secara menyeluruh, yang dilakukan oleh pengelola angkutan massal secara simultan dan bersama-sama.

Menurut Wells HR (1975), sebagai angkutan umum, pelayanan angkutan kota dalam mengangkut penumpang dibagi dalam tiga aktivitas operasional yaitu

- a. Kolektor, dari wilayah permukiman yang tersebar luas dan/atau tempat kerja dan tempat perbelanjaan. Karakteristik operasinya sering berhenti untuk menaik turunkan penumpang. Berpenetrasi ke kawasan perumahan.
- b. Line Haul, antara wilayah permukiman dan tempat kerja dan tempat perbelanjaan (dari kota ke kota). Karakteristik operasinya bergerak dengan kecepatan yang tinggi dan jarang berhenti. Karena melakukan perhentian di tengah-tengah operasi maka daya tarik dan efektifitas operasinya akan berkurang, meskipun tentu saja beberapa perhentian yang penting tetap dilakukan.
- c. Distribusi, ketempat kerja dan tempat perbelanjaan dan wilayah permukiman. Karakteristik operasinya melakukan perhentian tetapi tidak terlalu sering.

Operasi angkutan umum lainnya yang spesifik, dari rute tunggal ke system yang kompleks dapat meliputi satu atau keseluruhan dari tiga aktifitas tersebut.

2.2.4 Permintaan Jasa Angkutan Umum

Menurut Munawar (2005), jasa transport bagi manusia adalah sangat penting, tidak ada satu gerakan atau kegiatan pun yang dapat terjadi tanpa adanya

transport. Walaupun demikian, kebutuhan akan transportasi ini tidak sama seperti halnya kita membutuhkan pangan dan sebagainya. Pemuasan kebutuhan akan jasa transportasi ini pada dasarnya tidak disebabkan oleh karena pemuasan kita langsung terhadap jasa transport, tetapi karena kepuasan yang diciptakan sebagai akibat penggunaan jasa transportasi. Berdasarkan wilayah pelayanannya angkutan umum penumpang terdiri dari atas angkutan antar kota, angkutan kota, angkutan perdesaan dan angkutan lintas batas Negara.

Menurut Warpani (2002), mengatakan bahwa seseorang memerlukan angkutan umum penumpang untuk mencapai tempat kerja, untuk berbelanja, berwisata, maupun untuk memenuhi kebutuhan social-ekonomi lainnya. Permintaan angkutan umum penumpang pada umumnya dipengaruhi oleh karakteristik kependudukan dan tata guna lahan pada wilayah tersebut permintaan yang tinggi terjadi pada wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan wilayah dengan kepemilikan pribadi yang rendah. Pada daerah dengan kepadatan penduduk yang tinggi, besarnya permintaan angkutan umum penumpang sangat dipengaruhi oleh besarnya pendapatan dan adanya kepemilikan kendaraan pribadi.

2.2.5 Peraturan Perundangan Angkutan umum

Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur angkutan umum antara lain :

1. Pasal 138 bagian kedua kewajiban menyediakan angkutan umum
 - a. Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau.
 - b. Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum

sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

- c. Angkutan umum orang dan/ barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum.
2. Pasal 139 bagian kedua no.3 kewajiban menyediakan angkutan umum “pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/ barang dalam wilayah kabupaten/kota”.
3. Pasal 143 “yang dimaksud dengan trayek adaah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, serta lintasan tetap, baik berjadwal maupun tidak berjadwal.. berdasarkan Kepmen Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, yang mengatur angkutan umum antara lain
 - a) Pasal 1
Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dari tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.
 - b) Pasal 20
 - 1) Pelayanan angkutan kota sebagaimana dimaksdu dalam pasal 16 huruf d, dilaksanakan dalam jaringan trayek kota, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu daerah kota tau wilayah ibukota kabupaten atau trayek yang berada dalam daerah khusus ibu kota Jakarta
 - 2) Pelayanan angkutan kota dapat diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai

berikut :

a) Trayek utama :

1. Mempunyai jadwal tetap
2. Melayani angkutan kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung.
3. Dilayani oleh bus umum.
4. Pelayanan cepat dan lambat.
5. Jarak pendek.
6. Melalui tempat – tempat untuk menaikkan atau menurunkan penumpang yang telah ditetapkan.

b) Trayek cabang :

1. Mempunyai jadwal tetap
2. Melayani angkutan kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan kawasan permukiman.
4. Dilayani oleh bus umum.
5. Pelayanan cepat atau lambat.
6. Jarak pendek.
7. Melalui tempat-tempat untuk menaikkan atau menurunkan.

c) Trayek ranting :

1. Melayani jadwal tetap
2. Melayani angkutan antar kawasan secara tetap, bersifat massal dan langsung.
3. Dilayani oleh bus umum.

4. Pelayanan cepat
5. Jarak pendek.
6. Melalui tempat-tempat untuk menaikkan atau menurunkan penumpang yang telah ditetapkan.

2.2.6 Angkutan Umum Massal

Pada dasarnya sarana angkutan umum massal diadakan yaitu untuk mengurangi beban lalu lintas dalam system transportasi, tetapi pada dasarnya tidak berjalan sesuai yang diharapkan, ternyata ada satu dampak yang ditimbulkan dengan adanya sarana angkutan umum massal yaitu kemacetan. Namun hal itudapat terjadi karena pengelolaan sistem yang kurang baik sehingga terjadi demikian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.1 dibawah ini yaitu jenis angkutan umum massal :

Tabel 2.1 Jenis Angkutan Umum Massal

Moda Transportasi	Beban Normal (5 Orang/m ²)	Beban Maksimum (8 Orang/m ²)
Bus biasa/ bus bertingkat dengan lajur khusus	16.000	19.000
Bus Terpadu	18.000	24.000
Bus Biasa	18.000	24.000

Sumber : Tamin, 2014

Berdasarkan jenis-jenis angkutan umum massal yang ada maka tidak semua bus berpotensi pada jalan yang sama, karena berdasarkan karakteristik dan fisik sarananya pun berbeda sehingga perlu adanya pembebanan kelas-kelas jalan yang sesuai dengan jenis angkutan massalnya.

2.2.7 Standart Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Umum

Untuk mengeneni standart angkutan umum mengacu pada peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.10 tentang standart minimal

pelayanan angkutan massal berbasis jalan, yaitu sebagai berikut:

1. Aspek Keamanan

Aspek keamanan yang diambil dalam penelitian ini meliputi; lampu penerangan, aduan pelayanan, identitas kendaraan, identitas pengemudi, dan kondisi tempat duduk penumpang.

a. Lampu penerangan

Berfungsi sebagai sumber cahaya didalam bus untuk memberikan keamanan bagi pengguna jasa, indikatornya berupa jumlah yang berfungsi dan minimal ukuran teknis harus 95% sesuai dengan standar.

b. Aduan pelayanan

Informasi yang disampaikan pengguna jasa apabila mendapat gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan atau sms pengaduan di temple pada tempat yang strategis dan mudah dilihat, indikatornya jumlah ketersediaan stiker tersebut dan berdasarkan standar jumlah yang harus ada minimal dua stiker.

c. Identitas pengemudi

Berbentuk papan/kartu identitas mengenai nama pengemudi dan nomor induk pengemudi yang ditempatkan diruang pengemudi, indikatornya jumlah yang harus ada.

d. Penggunaan kaca film sesuai ketentuan yang berlaku

Penggunaan kaca film merupakan salah satu indicator penting bagi angkot agar penumpang lebih merasa aman.

2. Aspek Kenyamanan

Aspek kenyamanan yang diambil dalam penelitian ini meliputi: lampu

penerangan, kapasitas penumpang, fasilitas kebersihan.

a. Lampu penerangan

Berfungsi sebagai sumber cahaya didalam angkutan umum untuk memberikan keamanan bagi pengguna jasa.

b. Kapasitas penumpang

Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut, indikatornya penumpang yang terangkut dan standart maksimal 100%.

c. Fasilitas kebersihan

Fasilitas kebersihan berupa tempat sampah. Indicator dengan standart minimal kebersihan.

3. Aspek Keterjangkauan

Aspek keterjangkauan yang diambil dalam penelitian ini meliputi; integrasi moda lain dan biaya/tarif.

a. Integrasi moda lain

Kemudahan akses pengguna jasa memperoleh angkutan umum dengan trayek yang berkelanjutan dengan trayek angkutan umum. Indikatornya ketersediaan dan kemudahan untuk mendapatkannya

b. Tariff/biaya

Biaya yang dikenakan pada pengguna jasa satu kali perjalanan, indikatornya harga terjangkau dan standar sesuai SK penetapan tarik oleh pemerintah setempat

4. Aspek Keselamatan

Aspek keselamatan yang diambil dalam penelitian ini meliputi Standart

operasional prosedur (SOP) pengoperasian kendaraan, kelaikan kendaraan, fasilitas pegangan untuk penumpang.

a. SOP pengoperasian kendaraan

SOP pengoperasian kendaraan wajib terlaksana dengan semestinya agar penumpang merasa aman atas keselamatan selama perjalanan.

b. Kelaikan kendaraan

Kelaikan kendaraan juga merupakan salah satu aspek penting dalam meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.

c. Fasilitas pegangan penumpang.

Fasilitas pegangan merupakan salah satu hal penting, jika terjadi guncangan dalam perjalanan, penumpang dapat memegang fasilitas pegangan agar tidak terjadi hal yang tidak diinginkan.

2.3 Pelayanan

Menurut Kotler (2008), pelayanan adalah setiap tindakan atau kegiatan yang dapat di tawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Menurut (Moenir, 2008) pelayanan adalah serangkaian kegiatan yang berlangsung secara rutin dan berkesinambungan meliputi seluruh kehidupan orang dalam masyarakat. Selanjutnya (Sinambela, 2008) mengemukakan bahwa pelayanan adalah setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik. Hal ini menunjukkan bahwa pelayanan berkaitan dengan kepuasan batin dari penerima pelayanan.

Berdasarkan pengertian-pengertian diatas maka dapat disimpulkan bahwa pelayanan merupakan suatu bentuk sistem, prosedur atau metode tertentu yang diberikan kepada orang lain, dalam hal ini, kebutuhan pelanggan tersebut dapat terpenuhi sesuai dengan harapan atau keinginan pelanggan dengan tingkat persepsi mereka.

2.3.1 Kualitas Layanan

Rahmadana, M. F. (2018) menyatakan bahwa kualitas layanan merupakan penilaian pelanggan terhadap proses penyediaan jasa, dengan demikian mengevaluasi kualitas layanan adalah suatu tingkat keunggulan yang diharapkan dimana pengendalian atas tingkat keunggulan bertujuan untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.

Menurut Usmara (2008) kualitas pelayanan adalah suatu sikap dari hasil perbandingan pengharapan kualitas jasa konsumen dengan kinerja perusahaan yang dirasakan konsumen. Lain halnya menurut Gregory (2008) yang menyatakan bahwa *service quality* adalah tingkat-tingkat ukuran atas kualitas pelayanan yang diasumsikan berhubungan dengan perkembangan harga. Berdasarkan pendapat para ahli diatas dapat disimpulkan bahwa *service quality* adalah suatu tingkat ukuran akan keunggulan yang diharapkan atas kualitas pelayanan yang dihubungkan dengan perkembangan harga atau tingkat perbandingan pengharapan kualitas jasa konsumen dengan kinerja perusahaan yang dirasakan konsumen untuk menjadi pengendali perkembangan harga.

2.3.2 Karakteristik Pelayanan

Pelayanan memiliki sejumlah karakteristik yang membedakan dengan

aspek-aspek lainnya. Terkait dengan hal tersebut, (Fitzsimmons, 2006), menyebutkan adanya empat karakteristik pelayanan yaitu :

1. Partisipasi pelanggan dalam proses pelayanan; kehadiran pelanggan sebagai partisipan dalam proses pelayanan membutuhkan sebuah perhatian untuk mendesain fasilitas. Kondisi yang demikian tidak ditemukan pada perusahaan manufaktur yang tradisional. Kehadiran secara fisik pelanggan di sekitar fasilitas pelayanan tidak dibutuhkan oleh perusahaan-perusahaan manufaktur.
2. Kejadian pada waktu yang bersamaan (simultaneity); fakta bahwa pelayanan dibuat untuk digunakan secara bersamaan, sehingga pelayanan tidak disimpan. Ketidakmampuan untuk menyimpan pelayanan ini menghalangi penggunaan strategi manufaktur tradisional dalam melakukan penyimpanan untuk mengantisipasi fluktuasi permintaan.
3. Pelayanan langsung digunakan dan habis (service perishability); pelayanan merupakan komoditas yang cepat habis. Hal ini dapat dilihat pada tempat duduk pesawat yang habis, tidak muatnya ruangan rumah sakit atau hotel. Pada masing-masing kasus telah menyebabkan kehilangan peluang.
4. Tidak berwujud (intangibility); pelayanan adalah produk pikiran yang berupa ide dan konsep. Oleh karena itu, inovasi pelayanan tidak bisa dipatenkan. Untuk mempertahankan keuntungan dari konsep pelayanan yang baru, perusahaan harus melakukan perluasan secepatnya dan mendahului pesaing.
5. Beragam (heterogenity); kombinasi dari sifat tidak berwujud pelayanan

dan pelanggan sebagai partisipan dalam penyampaian sistem pelayanan menghasilkan pelayanan yang beragam dari konsumen ke konsumen. Interaksi antara konsumen dan pegawai yang memberikan pelayanan menciptakan kemungkinan pengalaman kerja manusia yang lebih lengkap.

2.4 Persepsi

Persepsi tergolong kata serapan, kata persepsi ini diserap dari bahasa Inggris *perception* dimana dapat memiliki arti penglihatan, tanggapan, dan daya memahami. Kata persepsi sendiri sebagai kata serapan mempunyai arti tanggapan langsung terhadap suatu, proses pengetahuan seseorang terhadap sesuatu hal melalui panca inderanya (Moeliono, 2019)

Walgino (1994) mendefinisikan persepsi sebagai proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh organisasi atau individu sehingga merupakan suatu yang berarti, dan merupakan aktivitas yang terintegrasi dalam diri individu. Keseluruhan pribadi, seluruh apa yang ada dalam individu ikut aktif berperan dalam persepsi itu karena apa yang ada dalam individu ikut aktif berperan dalam persepsi itu karena merupakan aktivitas yang terintegrasi. Berdasarkan atas hal tersebut. Persepsi juga dapat dijelaskan sekalipun stimulusnya sama, dan kerangka acuan tidak sama sehingga ada kemungkinan hasil persepsi antara individu satu dengan individu yang lain tidak sama. Keadaan tersebut membrikan gambaran bahwa persepsi itu memang bersifat individual.

Persepsi objek yang dipersepsikan dapat berada diluar individu yang mempersepsikan, tetapi dapat juga berada dalam diri orang yang mempersepsi. Bila objek persepsi terletak di luar orang yang mempersepsi, maka objek persepsi

dapat bermacam-macam, yaitu dapat berwujud benda-benda, situasi, dan juga dapat berwujud manusia. Objek persepsi yang berwujud benda-benda disebut persepsi benda (*things perception*) atau juga disebut *non-sosial perception*, sedangkan bila objek persepsi berwujud manusia disebut persepsi social atau *social perception*.

Berkaitan dengan hal tersebut, Tagairi menjelaskan mengenai persepsi social sebagai berikut: persepsi social merupakan suatu proses seseorang untuk mengetahui, menginterpretasikan, dan mengevaluasi orang lain yang dipersepsi, tentang sifat-sifatnya sehingga berbentuk gambaran mengenai orang yang dipersepsi (Walgito,1994).

Pengertian diatas dapat diartikan, bahwa suatu persepsi terlebih dahulu diawali dengan proses pengindera, menginterpretasikan, dan memberi penilaian terhadap stimulus yang ada di lingkungan, dimana kita mengorganisasi serta menafsirkan pola mekanisme indera, stimulus dan lingkungan. Objek fisik umumnya memberi stimulus fisik yang sama sehingga orang mudah membuat persepsi yang sama. Pada dasarnya, objek berupa pribadi memberi stimulus yang sama pula, namun kenyataannya tidaklah sama.

Berdasarkan berbagai pendapat diatas, dapat disimpulkan bahwa persepsi merupakan suatu penglihatan, tanggapan dan daya memahami terhadap stimulus yang diterima dan terintegrasi dalam diri individu sehingga persepsi bersifat individual karena hasil persepsi antara individu yang satu dengan individu lain tidak sama.

Faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi

Bimo Walgino (1994) menyatakan bahwa factor-faktor yang mempengaruhi persepsi adalah sebagai berikut:

- a. Keadaan stimulus, dan hal ini berwujud manusia yang akan dipersepsi. Keadaan stimulus yang berpengaruh terhadap pembentukan persepsi adalah pengalaman sensori masa lalu, perasaan-perasaan, prasangka- prasangka, keinginan-keinginan individu, sikap dan tujuan individu.
- b. Situasi atau keadaan social yang melatar belakangi stimulus, bila situasi social yang melatar belakangi stimulus berbeda, hal tersebut akan membawa perbedaan hasil persepsi seseorang. Orang yang biasa bersikap keras, tetapi karena situasi sosialnya tidak memungkinkan untuk menunjukkan kekerasannya, hal tersebut akan membawa perbedaan hasil persepsi seorang. Orang yang biasa bersikap keras, tetapi karena situasi sosialnya tidak memungkinkan untuk menunjukkan kekerasannya, hal tersebut akan mempengaruhi seseorang dalam berperan sebagai stimulus person.
- c. Keadaan orang yang mempersepsi. Daya piker, perasaan, pengalaman, atau dengan kata lain keadaan pribadi orang yang mempersepsi akan berpengaruh dalam seseorang mempersepsi, akan lain hasil persepsinya bila orang yang dipersepsi itu emberikan pengalaman yang sebaliknya.

2.5 Minat Masyarakat

Minat adalah suatu keadaan dimana seseorang mempunyai perhatian terhadap sesuatu dan disertai keinginan untuk mengetahui dan mempelajari maupun membuktikan lebih lanjut, Dalam belajar diperlukan suatu pemusatan perhatian agar apa yang dipelajari dapat dipahami sehingga siswa/mahasiswa

dapat melakukan sesuatu yang sebelumnya tidak dapat dilakukan. Terjadilah suatu perubahan kelakuan, perubahan kelakuan ini meliputi seluruh pribadi siswa/mahasiswa, baik kognitif, psikomotor maupun efektif.

W. S Winkel (1983) mengatakan bahwa minat adalah kecenderungan yang menetap untuk merasa tertarik pada bidang-bidang tertentu dan merasa senang berkecimpung dalam bidang itu, minat juga dapat diartikan adalah kesadaran seseorang terhadap suatu objek, seseorang, suatu soal atau situasi tertentu yang mengandung sangkut paut dengan dirinya atau dipandang sebagai sesuatu yang sadar.

Factor-faktor yang mendasari minat menurut Crow & Crow yang diterjemahkan oleh Kasijan (1984) yaitu factor dorongan dari dalam, factor dorongan yang bersifat sosial dan faktor yang berhubungan dengan emosional. Faktor dari dalam dapat berupa kebutuhan yang berhubungan dengan jasmani dan kejiwaan. Timbulnya minat dari diri seseorang juga dapat didorong oleh adanya motivasi social yaitu mendapat pengakuan dan penghargaan dari lingkungan masyarakat dimana seseorang berada sedangkan faktor emosional memperlihatkan ukuran intensitas seseorang dalam menanam perhatian terhadap suatu kegiatan atau objek tertentu.

Menurut Suryabrata (2000) definisi minat adalah suatu rasa lebih suka dan rasa ketertarikan pada suatu hal atau aktivitas tanpa ada yang menyuruh. Minat pada dasarnya adalah penerimaan akan suatu hubungan antara diri sendiri dengan sesuatu hal diluar dirinya. Semakin kuat atau dekat hubungan tersebut semakin besar minatnya.

Minat dapat diartikan sebagai “Kecenderungan yang tinggi terhadap sesuatu, tertarik, perhatian, gairah dan keinginan”. Pendapat lain tentang pengertian minat yaitu yang diungkapkan oleh Sardiman A.M (2006) adalah Kesadaran seseorang bahwa suatu objek, seseorang, suatu soal maupun situasi yang mengandung sangkut paut dengan dirinya”.

Oleh karena itu minat merupakan aspek psikis yang dimiliki seseorang yang menimbulkan rasa suka atau tertarik terhadap sesuatu dan mampu mempengaruhi tindakan orang tersebut. Minat mempunyai hubungan yang erat dengan dorongan dalam diri individu yang kemudian menimbulkan keinginan untuk berpartisipasi atau terlibat pada suatu yang diminatinya. Seseorang yang berminat pada suatu objek maka akan cenderung merasa senang bila berkecimpung di dalam obyek tersebut sehingga cenderung akan memperhatikan perhatian yang besar terhadap obyek. Perhatian yang diberikan tersebut dapat diwujudkan dengan rasa ingin tahu dan mempelajari obyek tersebut.

Untuk meningkatkan minat, maka proses pembelajaran dapat dilakukan dalam bentuk kegiatan siswa bekerja dan mengalami apayang ada di lingkungan secara berkelompok. Di dalam kelompok tersebut terjadi suatu interaksi antar siswa yang juga dapat menumbuhkan minat terhadap kegiatan tersebut.

Minat Masyarakat Memilih Moda Angkutan Umum

Semakin berkembangnya zaman telah memberikan implikasi terhadap perubahan manusia. Sebagaimana yang terlihat bahwa setiap masyarakat senantiasa mengalami perubahan-perubahan. Perubahan-perubahan tersebut yang pada awalnya masyarakat masih tradisional berubah menjadi masyarkat yang

modern, hal ini disebabkan oleh adanya pembangunan dan berkembangnya transportasi. Perkembangan transportasi yang dulu hanya transportasi sederhana seperti sepeda, delman, becak dan lain-lain kemudian berubah menjadi transportasi yang lebih modern, dimana fasilitas sarana dan prasarana transportasi tersebut semakin canggih, baik itu transportasi darat, laut dan udara. Hal ini dapat kita lihat seperti transportasi kereta api, pesawat terbang dan kapal pesiar dan angkutan umum yang telah diprogramkan oleh pemerintah sebagai alat transportasi yang salah satunya bermanfaat untuk mengurangi kemacetan dan mempermudah masyarakat untuk melakukan mobilitas.

Terkait dengan penelitian ini, tingginya mobilitas masyarakat memerlukan alat transportasi yang lebih efisien, misalnya angkutan umum. Di kota-kota besar, seperti Jakarta, Surabaya, Jogjakarta, Bandung dan Medan telah memiliki fasilitas angkutan yang beragam, seperti KRL, Mini bus, BRT dan sebagainya. Akan tetapi di lokasi penelitian ini yaitu di Kota Tanjungpinang masih menggunakan Angkot sebagai sarana angkutan umum utama bagi masyarakat. Terkait dengan minat masyarakat terhadap pemilihan angkutan umum dalam melakukan aktivitas perjalanan, terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi.

Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda. Proses ini dilakukan dengan maksud untuk mengkalibrasi model pemilihan moda pada tahun dasar dengan mengetahui peubah bebas (atribut) yang mempengaruhi pemilihan moda tersebut. Setelah dilakukan proses kalibrasi, model dapat digunakan untuk meramalkan pemilihan moda dengan menggunakan nilai peubah bebas (atribut) untuk masa mendatang.

Pemilihan moda sangat sulit dimodel, walaupun hanya dua buah moda yang akan digunakan (umum atau pribadi). hal ini disebabkan karena banyak factor yang sulit dikuantifikasi missal keamanan, kenyamanan. Dengan lebih dari dua moda (misalnya, ojek biasa, ojek online, taxi online, sepeda motor), proses pemodelan menjadi semakin sulit. Untuk angkutan barang, pemilihan biasanya pick up dan truk. Pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang menggunakan lebih dari satu moda dalam menjalankan (multi moda). Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia karena geografi Indonesia yang terdiri dari banyak pulau sehingga persentase pergerakan multimoda cukup tinggi. jadi, dapat dikatakan bahwa pemodelan pemilihan moda merupakan bagian yang terlemah dan tersulit dimodelkan dari keempat tahapan model perencanaan transportasi. Menurut (Tamin, 2000), factor yang mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokkan menjadi tiga.

1. Ciri pengguna jalan beberapa factor berikut ini diyakini akan sangat mempengaruhi pemilihan moda :
 - a. Ketersediaan atau pemilikan kendaraan pribadi; semakin tinggi pemilikan kendaraan pribadi akan semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum;
 - b. Pemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM);
 - c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pension, bujangan dan lain-lain)
 - d. Pendapatan; semakin tinggi pendapatan akan semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi.

- e. Factor lain misalnya keharusan menggunakan mobil ke tempat bekerja dan keperluan mengantar anak sekolah.
2. Ciri pergerakan pemilihan moda juga akan sangat dipengaruhi oleh:
 - a. Tujuan pergerakan contohnya pergerakan ke tempat kerja di Negara maju biasanya lebih mudah dengan memakai angkutan umum karena ketepatan waktu dan tingkat pelayanannya sangat baik dan ongkosnya relatif lebih murah dibandingkan dengan angkutan pribadi (mobil). Akan tetapi, hal yang sebaliknya terjadi di Negara sedang berkembang; orang masih tetap menggunakan mobil pribadi ke tempat kerja, meskipun lebih mahal, karena ketepatan waktu, kenyamanan, dan lain- lainnya tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum.
 - b. Waktu terjadinya pergerakan kalau kita ingin bergerak pada tengah malam, kita pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum tidak atau jarang beroperasi.
 - c. Jarak perjalanan semakin jauh perjalanan, kita semakin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi. contohnya, untuk berpergian dari Jakarta ke Surabaya; meskipun mempunyai mobil pribadi, kita cenderung menggunakan angkutan umum (Pesawat, Kereta atau bus) karena jaraknya yang sangat jauh.
3. Ciri fasilitas moda transportasi. Hal ini dapat dikelompokkan menjadi dua kategori. Pertama, factor kuantitatif seperti:
 - a. Waktu perjalanan: waktu menunggu di tempat pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak, dan

lain-lain.

- b. Biaya transportasi (tarif, biaya, bahan bakar dan lain-lain).
- c. Ketersediaan ruang dan tarif parker.
4. Ciri kota atau zona beberapa ciri yang dapat dipengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

Model pemilihan moda yang baik harus mempertimbangkan semua faktor tersebut. Mudah dilihat bagaimana konsep biaya gabungan dapat juga digunakan untuk menyatakan beberapa faktor kuantitatif.

Dari semua model pemilihan moda, pemilihan peubah bebas yang digunakan sangat tergantung pada: orang yang memilih moda tersebut, tujuan pergerakan dan jenis model yang digunakan. Model pemilihan moda dapat dianggap sebagai model agregat jika digunakan informasi yang berbasis zona atau tidak menggunakan basis karakteristik rumah tangga secara teliti serta dapat dianggap sebagai model tidak agregat jika memakai data berbasis rumah tangga dan/atau data individu.

2.6 Studi Terdahulu

Tabel 2.2 Studi Terdahulu

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode Penelitian	Data/Variabel	Hasil Studi
1	Ummu kaslum dan Yamin Jinca, Program Magister Teknik Perencanaan Transportasi (2017)	Strategi Pengembangan Transportasi Massal di Wilayah SubUrban Makassar	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menganalisis arah pengembangan kota diwilayah SubUrban 2. Menganalisis Pergerakan 3. Menganalisis kondisi pelayanan angkutan massal 4. Menganalisis strategi pengembangan transportasi angkutan massal 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mapping Analysis 2. Mapping analysis dan deskriptif kuantitatif 3. Deskriptif Kuantitatif 4. SWOT 	Geometrik jalan, pusat kegiatan, konsentrasi penduduk, kondisi pelayanan	Kota berkembang kearah timur dan selatan serta tidak sesuai dengan hirarki jalan. Masyarakat suburban melakukan perjalanan dominan 5 kali seminggu dengan waktu tempuh sekitar 30 menit. Pelayanan angkutan massal menggunakan bus rapid transit masih rendah karena halte masih sulit dijangkau meskipun biaya penggunaannya sangat terjangkau dan memberikan kenyamanan lebih dibanding angkutan massal lainnta. diperlukan strategi pengembangan konsep transportasi yang bersifat mikro dan adaptif untuk diterapkan.
2	Siti Nur Muslihah, tugas akhir Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan (2011)	Analisis Efektivitas halte angkutan umum Kota Surakarta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengetahui persebaran halte angkutan umum di Kota Surakarta tahun 2010 2. Mengetahui efektivitas halte angkutan umum di Kota Surakarta 2010 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Studi dokumentasi dan observasi lapangan 2. Metode deskriptif spasial dan metode scoring 	Keselamatan, kelancaran arus lalulintas, kondisi lingkungan, efisiensi, jarak antar halte, public relation.	Sebaran halte angkutan umum di kota Surakarta belum merata, penempatannya terkonsentrasi pada jalan arteri yaitu sebanyak 21 halte dan jalan kolektor sebanyak 9 halte. 50% halte termasuk efektivitas tinggi, 37% efektivitas sedang, 13% efektivitas rendah
3	Meity Wulandari, Firsta ReKayasa Hernovianty dan Agustiah WUlandari (2018)	Identifikasi factor pendukung dan penghambat pengguna angkutan umum oplet di kota Pontianak, studi kasus Kecamatan Pontianak Barat	Untuk menentukan arahan pelayanan angkutan umum (oplet) dikecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat	Metode Kuantitatif dan Regresi Berganda yang diukur secara statistic	Keamanan, kenyamanan, waktu perjalanan, keterjangkauan dan social ekonomi.	Variabel yang paling berpengaruh terhadap pemilihan moda adalah variable keamanan dan nyaman, kemudian dari 5 variabel terdapat factor pendukung dan penghambat pengguna angkutan umum (oplet) dan arahan pelayanan angkutan umum (oplet) berdasarkan preferensi masyarakat di Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat.
4	Rachmat Nurcahyadi.	Pengaruh keberadaan BRT	Mengetahui pengaruh BRT terhadap minat masyarakat	Deskriptif kualitatif serta uji kolerasi	Keamanan, kesetaraan,	Pengaruh keberadaan BRT (bus rapid transit) terhadap minat masyarakat dalam

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode Penelitian	Data/Variabel	Hasil Studi
	Tugas akhir jurusan Teknik Perencanaan wilayah dan Kota (2017)	(bus Rapid Transit) terhadap minat masyarakat dalam memenuhi kebutuhan perjalanan di kota Makasar	dalam memenuhi kebutuhan perjalanan di Kota Makasar		kenyamanan, tariff perjalanan, rute perjalanan.	memenuhi kebutuhan perjalanan di Kota Makasar terdapat tiga factor yang mempengaruhi yaitu keamanan, kenyamanan, dan tariff perjalanan dianantara 5 variabel yang diuji dalam analisis korelasi dan terdapat dua factor yang tidak berpengaruh seperti halnya kesetaraan dan rute perjalanan.
5	Muhammad Sofwan, Jajan Rohjan, Reza M, Surdia. Jurnal saintis Perencanaan Wilayah dan Kota (2017).	Kajian Tarif Angkutan Penumpang yang Layak Bus Transmetro Pekanbaru	Studi ini bertujuan untuk mengkaji besaran tarif angkutan penumpang yang layakbus Transmetro Pekanbaru dilihat dari sisi perusahaan angkutan umum sebagai pengelola moda angkutan dan dari sisi penumpang sebagai pengguna jasa.	Analisis Biaya Oprasi Kendaraan (BOK), Analisis Produksi Layanan, Analisis Tarif Pokok Produksi (TPP), Analisis Tarif Break Event Point, Analisis Tarif Angkutan Penumpang, Analisis Keterjangkauan Membayar Penumpang dan Analisis Kerelaan Membayar Penumpang.	Tarif Angkutan penumpang, Keterjangkauan membayar penumpang, dan kerelaan membayar penumpang	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tarif Angkutan Penumpang bus Trans Metro Pekanbaru diperoleh dari hasil perkalian tarif BEP dan keuntungan yang didapat PAU sebesar 10% sesuai ketentuan yang berlaku. Dengan demikian tarif angkutan penumpang bus Trans Metro Pekanbaru yaitu sebesar Rp. 4.274,14,- pnp/trip untuk koridor 1 dan sebesar Rp. 4.807,10,- pnp/trip untuk koridor 2. 2. Tarif Tingkat Keterjangkauan Membayar Penumpang 3. Trans Metro Pekanbaru dari hasil analisis sub bab sebelumnya termasuk cukup tinggi dengan nilai sebesar Rp. 10.161,13,- orang/trip. Dimana range nilai keterjangkauan membayar penumpang berkisar antara Rp. 2.340,- orang/trip hingga Rp. 36.000,- orang/trip.. 4. Dimana nilai persepsi tarif awal bus Trans Metro Pekanbaru sebesar Rp. 3.235,- dan sedangkan persepsi kerelaan membayar penumpang setelah adanya perbaikan tingkat pelayanan yaitu sebesar Rp. 4.030,-. Sedangkan tingkat pelayanan bus Trans Metro Pekanbaru yang harus menjadi prioritas perbaikannya adalah aspek kecepatan dan ketepatan waktu pelayan atau dengan kata lain jadwal kedatangan dan keberangkatan bus

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode Penelitian	Data/Variabel	Hasil Studi
						<p>Trans Metro Pekanbaru harus sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan</p> <p>5. Tarif angkutan penumpang yang layak baik dari sisi penumpang maupun angkutan umum terpilih adalah alternatif tarif 2, dengan nilai tariff sebesar Rp. 4000-5000,-. Kondisi tariff terpilih ini dapat menggambarkan tingkat keterjangkauan membayar (TMP) sebesar 72% dan tingkat kerelaan membayar (RMP) sebesar 41% dari total responden. terminal yang kurang baik seperti lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama. Kurangnya keterkaitan terminal dengan system transit local serta terbatasnya jumlah trayek antar kota yang masuk keterminal membuat fungsi terminal kurang maksimal. berdasarkan persepsi para penumpang dan pengemudi angkutan yang menggunakan jasa terminal.</p>
6	B. Atmawan dan W. Widionarko jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota (2018)	Preferensi Masyarakat terhadap BRT Trans Semarang Koridor I	Mengetahui factor determinan yang mempengaruhi preferensi masyarakat terhadap BRT Trans Semarang Koridor I	Kuantitatif analisis, factor, non probability, sampling dan statistic deskriptif	Usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, pendapatan, kepemilikan kendaraan dan jarak halte brt trans semarang koridor I	Preferensi masyarakat di sekitar Trans Semarang Koridor I masih rendah. Sebanyak 39,4% masyarakat lebih memilih Trans Semarang Koridor I sebagai moda transportasi utama dalam menjalankan aktivitas sehari-hari sedangkan masyarakat yang masih belum menggunakan Trans Semarang Koridor I sebanyak 60,6% Preferensi masyarakat dipengaruhi oleh beberapa factor yang biaya perjalanan, kenyamanan keamanan dan waktu tempuh
7	Henri Prianto Simurat, Jul Fahmi Salim dan Citra Permata Sari. 2017	Preferensi Masyarakat terhadap Transportasi public di Kota Banda Aceh (Studi Kasus Bus	Melihat factor-faktor yang mempengaruhi referensi masyarakat Kota Banda Aceh dalam Penggunaan bus Trans Koetaradja	Accidental Sampling	Pendapatan, waktu dan jarak	Preferensi masyarakat Kota Banda Aceh dipengaruhi secara signifikan oleh tingkat pendapatan semakin tinggi tingkat pendapat seseorang maka semakin kecil tingkat intensitas penggunaan Bus Trans Koetaradja sedangkan waktu tempuh ke halted an jarak tempuh tidak berpengaruh

No	Penulis	Judul	Tujuan	Metode Penelitian	Data/Variabel	Hasil Studi
		Trans Koetardja)				signifikan terhadap tingkat intensitas penggunaan Bus Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh.
8	Jodi Rahadian dan Ir Sardjito, MT. Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota (2015)	Preferensi masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum di Jakarta Barat (studi kasus koridor jalan daan mogor)	Mengetahui kriteria pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat Jakarta Barat	Pendekatan Positivisme atau pengamatan indera dengan landasan teori yang mendukung teknik analisis Delphi dan Statistik Deskriptif	Kapasitas, aksesibilitas, waktu tunggu, keselamatan, kecepatan, kenyamanan, tarif, umur, jenis kelamin, pendapatan dan kepemilikan kendaraan bermotor	Eksplorasi prefensi masyarakat terkait dengan palayanan angkutan umum yang tersedia di wilayah penelitian terdapat 9 faktor dan variable yang mempengaruhi minat pengguna angkutan umum yang didapatkan berdasarkan preferensi penilaian dan harapan pengguna yaitu : kapasitas, kenyamanan umur, jenis kelamin dan kepemilikan kendaraan bermotor
9	Weldy Anugrah Riawan Fakultas Teknik UNDIP (2018)	Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Transportasi Perkotaan	Melakukan evaluasi kondisi pelayanan BRT yang telah Indonesia	Deskriptif kualitatif dan SWOT	Pelayanan.	Kinerja pelayanan BRT di Kota Batam masih rendah. Hal tersebut terlihat dan kondisi fasilitas yang belum memadai jasa.
10	Nunuj Nurdjanah dan Fira Kurniawati (2016)	Kinerja pelayanan angkutan kota di Kota Banjarbaru Provinsi Kalimantan	Mengevaluasi kondisi angkutan kota dan jaringan trayek saat ini sebagai dasar rencana pengembangan trayek angkutan	Kualitatif dan kuantitatif deskriptif eksploratif	Waktu tunggu, jarak berjalan, perpindahan moda, waktu perjalanan dan biaya perjalanan	Responden yang tidak bersedia menggunakan angkutan kota Banjarbaru sebanyak 44% Rendahnya penggunaan angkutan Kota Banjarbaru di Kota Banjarbaru disebabkan waktu tempuh dan Waktu
11	Dilla Dwi Nanda	Arahan peningkatan pelayanan nagkutan kota dalam upaya pengalihan penggunaan kendaraan pribadi di kawasan perumahan kecamatan Antapani Kota Bandung	Merumuskan arahan peningkatan pelayanan angkutan kota dalam upaya pengalihan penggunaan kendaraan pribadi penduduk bekerja di kawasan perumahan kecamatan Antapani Kota Bandung.	Deskriptif kuantitatif	Waktu tempuh, biaya, kemudahan, kenyamanan dan keandalan,	Usia berpengaruh terhadap pemilihan moda antara sepeda motor dan angkutan kota, sedangkan tingkat pendapatan dan Kepemilikan kendaraan berpengaruh terhadap pemilihan moda antara mobil pribadi dan angkutankota. Untuk perubahan peluang pemilihan sepda motor ke angkutan kota dapat dilakukan dengan menurunkan waktu tempuh angkutan kota dan meningkatkan keandalan angkutan kota,

Sumber : Hasil Analisis, 2020

BAB III

METODELOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Berdasarkan tujuannya, penyusunan studi ini dilakukan mengidentifikasi kondisi eksisting dan persepsi masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang. Pendekatan dalam penelitian ini adalah pendekatan positivisme yang merupakan pendekatan yang didasari dengan fakta yang merupakan hasil pengamatan indera dan didukung landasan teori. Pendekatan ini digunakan agar peneliti dapat menentukan pengaruh variabel-variabel terhadap Pelayanan angkutan umum (angkot).

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dan kuantitatif Sugiono (2017). Metode kuantitatif dalam penelitian ini dilakukan untuk melihat faktor pendukung dan penghambat pengguna angkutan umum (angkot) dari variabel-variabel yang telah di tentukan. Metode kualitatif berguna untuk mendukung metode kuantitatif yang digunakan untuk mendeskripsikan data-data hasil kegiatan observasi, kuesioner dan wawancara dilapangan.

3.2 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data berupa suatu pendapat atau pernyataan (*statement*) tentang keadaan , sifat, kegiatan tertentu dan sejenisnya. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan sebagai suatu langkah untuk mencapai tujuan penelitian. Metode pengumpulan data disusun berdasarkan kebutuhan data yang akan dianalisis dalam penelitian, sehingga hasil penelitia

dapat sesuai dengan sasaran. Metode pengumpulan data terbagi atas dua jenis, yaitu metode pengumpulan data primer dan metode pengumpulan data sekunder.

3.2.1 Metode Pengumpulan Data Primer

Metode Pengumpulan data primer merupakan metode yang dilakukan langsung kepada objek penelitian. Metode pengumpulan data primer bertujuan untuk mendapatkan data faktual dilapangan. Metode pengumpulan data data primer yang digunakan adalah Kuesioner, observasi dan wawancara.

a. Kuesioner dan Wawancara

Pada proses observasi dilapangan didapatkan temuan-temuan baru yang membutuhkan konfirmasi langsung kepada para stakeholder- stakeholder yang bersangkutan untuk mendapatkan berbagai sudut pandang mengenai faktor pendukung dan penghambat pelayanan angkutan umum (angkot). Data tersebut diambil menggunakan metode kuesioner dimana peneliti akan membuat kuesioner dengan pertanyaan-pertanyaan yang mendukung penelitian dan dibagikan kepada stakeholder terkait seperti masyarakat dan supir angkot. Data yang didapat dari hasil kuesioner diperkuat dengan data-data wawancara langsung. Temuan baru tersebut diharapkan didapatkan dari apa yang dirasakan langsung oleh narasumber.

b. Observasi

Observasi pada penelitian ini dilakukan pada tahap sebelum penelitian berlangsung. Pada tahap sebelum penelitian berlangsung dilakukan mengenai pengumpulan data untuk mendapatkan data mengenai gambaran umum wilayah yang diteliti.

3.2.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan data, informasi berupa dokumen dan peta dari sejumlah instansi dan literatur terkait fokus penelitian. Adapun metode pengumpulan data sekunder yang dilakukan yaitu :

c. Survey Instansi

Survey instansi dilakukan dengan mengunjungi instansi-instansi yang memiliki data terkait dengan focus penelitian berupa data-data sekunder dan dokumen seperti dinas perhubungan dan badan pusat statistik untuk mendapatkan dokumen-dokumen dan data terkait seperti jumlah angkutan umum (angkot) pertahun dan data jumlah penduduk di Kota Tanjungpinang

d. Survey literatur

Survey literatur merupakan pengumpulan data yang dilakukan dengan cara penelusuran literatur yang bersumber dari buku, dokumen, pakar atau hasil penelitian terdahulu seperti skripsi, tesis dan jurnal yang bertujuan untuk menyusun teori yang digunakan dalam melakukan penelitian. Pada penelitian ini survey literatur digunakan untuk memperoleh referensi mengenai teori-teori yang digunakan dan teknik analisis pada penelitian ini.

3.3 Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu dari penelitian ini dilakukan selama 6 bulan yaitu pada bulan November 2020 sampai dengan bulan April 2021, untuk lebih jelasnya tahap dan waktu penelitian dapat dilihat pada tabel 3.1 berikut :

Tabel 3.1 Waktu dan Tahap Penelitian

No	Uraian Pekerjaan	2021										2022
		Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	Januari
1	Penyusunan Proposal											
2	Seminar Proposal											
3	Pengumpulan data											
4	Data Primer											
5	Observasi											
6	Dokumen											
7	Data Sekunder											
8	Pengolahan dan Analisis Data											
9	Penyusunan Laporan Hasil Penelitian											
10	Seminar Hasil											
11	Revisi Seminar Hasil											
12	Seminar Komprehensif											

Sumber : Hasil Analisis, 2020

Lokasi penelitian dalam kajian ini adalah di Kota Tanjungpinang. Untuk mempermudah peneliti, penelitian dibagi menjadi beberapa lokasi sampel pengambilan data, yaitu titik kumpul utama oplet di kota Tanjungpinang yaitu di kawasan perdagangan atau pasar Kota, di kawasan wisata tepi laut Tanjungpinang dan di pemberhentian lokasi pendidikan dan random sampel yang ditemukan oleh peneliti.

3.4 Populasi dan Sampel

Pada penelitian ini dibutuhkan sampel dari populasi di lokasi penelitian yang dilakukan oleh peneliti yaitu di Kota Tanjungpinang. Adapun populasi dan sampel yang akan di pilih oleh peneliti dapat dijelaskan sebagai berikut.

3.4.1 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk mempelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya Sugiono (2017). Untuk memecahkan suatu masalah, langkah penting yang harus diambil adalah menentukan populasi untuk menjadi sumber data yang sekaligus sebagai objek penelitian. Dari penjelasan tersebut maka populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat dan pengguna angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang.

3.4.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut Sugiyono (2017). Dengan demikian sampel adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diselidiki, dan bias mewakili keseluruhan populasinya sehingga jumlahnya lebih sedikit dari populasi. Adapun penelitian ini menggunakan rumus Slovin karena daam penarikan sampel, jumlahnya harus *representative* agar hasil penelitian dapat digeneralisasikan dan perhitungannya pun tidak memerlukan tabel jumlah sampel, namun dapat dilakukan dengan rumus perhitungan sederhana. Rumus Slovin untuk menentukan sampel adalah sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

Keterangan:

n= Ukuran sampel/jumlah responden N=Ukuran populasi

e= Persentase kelonggaran ketelitian kesalahan pengambilan sampel yang masih bias ditolerir: e = 0,1

Dalam rumus Slovin ada ketentuan sebagai berikut :

Nilai e = 0,1 (10%) untuk populasi dalam jumlah besar Nilai e = 0,2 (20%) untuk populasi dalam jumlah kecil

Jadi rentang sampel yang dapat diambil dari teknik Slovin adalah antara 10-20% dari populasi penelitian. Pada penelitian ini jumlah sampel yang ingin di ambil oleh peneliti dapat dihitung dengan persamaan sebagai berikut :

N = 220.812 (jumlah penduduk Kota Tanjungpinang Tahun 2020) e = 0.1 (10%)

n = 100.

Jadi jumlah sampel yang dibutuhkan oleh peneliti dalam mengisi kuesioner dalam penelitian ini berjumlah 100 sampel yang dipilih dari masyarakat yang ada di Kota Tanjungpinang.

3.4.3 Teknik Sampling

Terdapat teknik dalam pengambilan sampel untuk melakukan penelitian, menurut (Sugiyono, 2017) menjelaskan bahwa teknik sampel merupakan teknik pengambilan sampel untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian, terdapat beberapa teknik sampling yang digunakan.

Teknik sampling dibagi menjadi dua kelompok yaitu *probability sampling* dan *non probability sampling*. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan

probability sampling. Menurut Sugiyono (2017:82) “probability sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang atau kesempatan yang sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel”. *Probability sampling* terdiri dari *simple random sampling*, *proponate stratified random sampling*, *disproportionate stratified random*, *sampling area (cluster) sampling*. Pada penelitian ini peneliti menggunakan *simple random sampling*, kemudian menurut (Sugiyono, 2017) Simple Random Sampling adalah pengambilan anggota sampel dari populasi yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu.

3.5 Desain Survey

Desain survey merupakan gambaran secara detail kebutuhan data diperlukan dalam penelitian ini. Untuk melihat desain survey dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 3.2 berikut :

Tabel 3.2 Desain Survey

Sasaran	Variabel	Data	Teknik Analisis	Teknik Pengumpulan Data	Output
Teridentifikasi kondisi eksisting pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang	Lampu penerangan, Aduan pelayanan, Identitas kendaraan, Identitas pengemudi, Kondisi tempat duduk penumpang, Kapasitas kursi penumpang, Sirkulasi udara, Jarak tempuh	Kondisi eksisting Peta ADM	Analisis Deskriptif	Observasi	Mengetahui Kondisi eksisting pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang
Teridentifikasi persepsi masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota	Lampu Penerangan, Aduan Pelayanan, Identitas kendaraan,	Kuesioner responden	Analisis skala likert	Data sekunder kuesioner terhadap masyarakat di lapangan.	Mengetahui skor/nilai dari persepsi masyarakat terhadap pelayanan

Sasaran	Variabel	Data	Teknik Analisis	Teknik Pengumpulan Data	Output
Tanjungpinang	Identitas pengemudi, kondisi tempat duduk penumpang, Kapasitas penumpang, Fasilitas kebersihan, Sirkulasi udara, Kebersihan, Ketepatan waktu, Integrasi antar moda, Jarak tempuh, tariff				indikator pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang.
Teridentifikasi kebijakan terkait pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang	Indikator yang sangat berpengaruh terhadap pelayanan pada kebijakan angkutan umum	Kondisi eksisting angkutan umum di Kota Tanjungpinang	Analisis Kebijakan	Hasil olah data kebijakan pelayanan terhadap kondisi eksisting pelayanan angkutan umum	Perbandingan kondisi pelayanan angkutan umum (angkot) terhadap kondisi pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang
Menentukan arahan peningkatan pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang	Indikator yang sangat berpengaruh terhadap pelayanan angkutan umum	Kondisi eksisting pelayanan angkutan umum, Hasil kuesioner, Kebijakan pelayanan angkutan umum	Analisis Deskriptif	Hasil olah data pada analisis yang telah dilakukan sebelumnya	Arahan peningkatan pelayanan angkutan umum di Kota Tanjungpinang.

Sumber : Hasil Analisis 2020

3.6 Variabel dan Indikator Penelitian

Variabel penelitian adalah suatu obyek, atribut atau nilai baik secara kualitatif maupun kuantitatif yang ditetapkan dalam satu penelitian sehingga dapat diperoleh informasi dari obyek tersebut. Adapun variabel dan parameter yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 3.2 berikut :

Tabel 3.3 Variabel dan Indikator Penelitian

No	Variabel	Indikator	Aspek Indikator
	Fisik	1. Keamanan	lampu penerangan, aduan pelayanan, identitas kendaraan, identitas pengemudi, dan kondisi tempat duduk penumpang.
		2. Kenyamanan	lampu penerangan, kapasitas kursi penumpang, fasilitas kebersihan, sirkulasi udara, dan kebersihan
	Non Fisik	1. Waktu perjalanan	Ketepatan waktu
		2. Keterjangkauan	integrasi moda lain dan jarak tempuh
		3. biaya	Tariff

Sumber : Hasil Analisis 2020

3.7 Metode Analisis

Menurut Sugiono (2017), Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi dengan cara mengoordinasikan data ke dalam kategori, menjabarkan kedalam unit-unit melakukan sintesa, menyusun kedalam kategori, menjabarkan kedalam unit-unit melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting yang akan di pelajari dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain. Metode analisis data dalam penelitian kuantitatif dan kualitatif bertujuan untuk menjawab pertanyaan rumusan masalah.

3.7.1 Analisis Deskriptif

Menurut Sugiyono (2017), mengatakan bahwa penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu

variabel atau lebih (*independen*) tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan dengan variabel lain. Analisis deskriptif pada penelitian ini digunakan untuk menjawab sasaran pertama mengenai kondisi pelayanan umum untuk menguraikan dan menggambarkan kondisi eksisting pelayanan angkutan umum (oplet) di Kota Tanjungpinang. Tahap selanjutnya peneliti merangkum dan menganalisis data yang telah didapat secara sekunder seperti data literature dan dokumen-dokumen terkait.

3.7.2 Analisis Deskriptif Kuantitatif Metode Skala Likert

Analisis yang dilakukan untuk mengetahui persepsi masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang adalah analisis deskriptif kuantitatif yaitu analisis statistik yang digunakan dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagai mana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2017)

Analisis persepsi masyarakat yang mempengaruhi minat menggunakan jasa angkutan umum dapat dijelaskan deskripsikan melalui penilaian ataupun pengukuran variabel-variabel dari yang telah ditentukan. Berdasarkan tinjauan teori yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel penilaian pada analisis yang akan peneliti lakukan yaitu keamanan, kenyamanan, waktu perjalanan, keterjangkauan dan tarif.

Dalam mengukur ataupun menilai variabel-variabel penelitian tersebut maka digunakan teknik pengukuran skala likert. Teknik pengukuran skala likert ini menurut (Sugoyino, 2017) yaitu teknik yang digunakan untuk mengukur sikap,

pendapat dan persepsi seseorang ataupun kelompok terkait dengan fenomena yang terjadi. Jawaban dari setiap variabel yang menggunakan skala likert akan memiliki gradasi seperti sangat setuju sampai sangat tidak setuju, atau sangat puas ke tidak memuaskan. Pada penelitian ini setiap variabel penelitian akan menjadi instrument pengukuran, dan skala pengukuran dibuat menjadi 4 skala tingkatan, dimulai dari sangat setuju, setuju, tidak setuju dan sangat tidak setuju. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.4 berikut ini:

Tabel 3.4 Tingkatan Skor Dalam Angket

No	Pilihan	Skor
1	Sangat Setuju	4
2	Setuju	3
3	Tidak Setuju	2
4	Sangat Tidak Setuju	1

Sumber : Sugiyono, 2017

Setelah rekapitulasi dari setiap jawaban responden, maka dilakukan penjumlahan skor dari setiap instrument pengukuran. Berikut adalah rumus menurut Sugiyono, (2017) untuk penjumlahan skor dari setiap instrument adalah.

$$[(F \times S) \times R]$$

Keterangan :

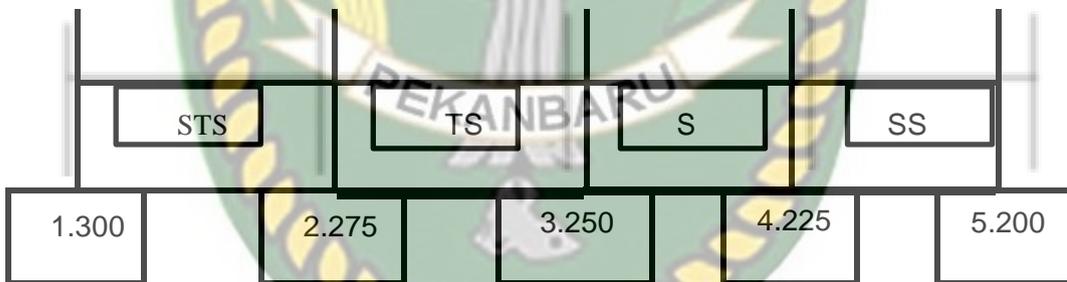
F = Frekuensi pilihan jawaban

S = Skor masing-masing

jawaban R = Jumlah soal

Setelah rekapitulasi skor dari masing-masing jawaban responden, langkah selanjutnya melakukan penilaian terhadap persepsi jawaban responden dengan cara tinjauan total skor jawaban responden terhadap garis kontinum. Untuk mendapatkan nilai skor untuk garis kontinum dilakukan langkah-langkas sebagai berikut :

1. nilai indeks maksimal = skor tertinggi x jumlah soal x jumlah sampel.
 2. Nilai indeks minimal = skor terendah x jumlah soal x jumlah sampel.
 3. Menghitung jarak / interfal = (nilai maksimal = nilai minimal) : skor tertinggi.
 4. Menentukan nilai kontinum.
- Dari penjelasan diatas, maka berikut adalah perhitungan untuk mendapatkan garis kontinum:
- a. Nilai indeks maksimal = $4 \times 13 \times 100 = 5.200$
 - b. Nilai indeks minimal = $1 \times 13 \times 100 = 1.300$
 - c. Interval = $(5.200 - 1.300) : 4 = 975$
 - d. Nilai kontinum :



Gambar 3.1 Interval Skor Penilaian Persepsi Responden

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Dari hasil perhitungan skala kontinum yang dijelaskan pada gambar 3.1 Maka berikut adalah tabel kategori penilaian persepsi responden dalam menentukan persepsi masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang.

Tabel 3.5 Interval Skor Skala Likert

No	Interval Skor	Kategori Penilaian
1	>1.300 - <2.275	Sangat tidak setuju
2	>2.275 - <3.250	Tidak setuju
3	>3.250 - <4.225	Setuju
4	>4.225 - <5.200	Sangat Setuju

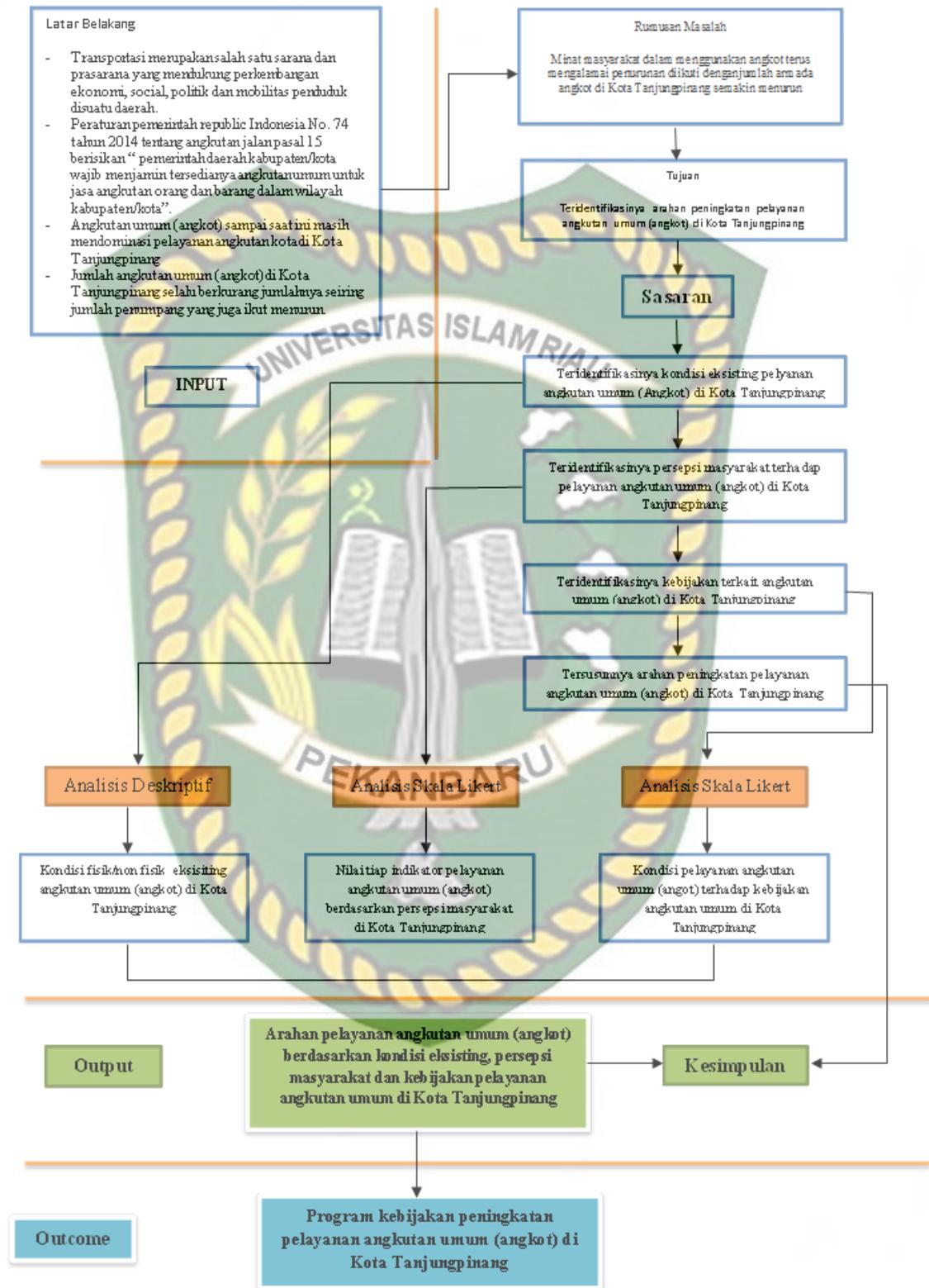
Sumber : Hasil Analisis 2021

3.7.3 Analisis Kebijakan

Metode analisis yang digunakan pada analisis ini adalah analisis deskriptif terhadap faktor-faktor internal dan eksternal. Tujuannya adalah mengidentifikasi faktor-faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi kebijakan sehingga dapat mencapai sasaran. Menurut Dunn (2000) analisis kebijakan menggabungkan lima prosedur umum, yaitu :

1. Perumusan masalah, menghasilkan informasi mengenai kondisi-kondisi yang menimbulkan masalah kebijakan.
2. Peramalan, menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan relatif dari konsekuensi dimasa mendatang dari penerapan alternative kebijakan, termasuk tidak melakukan sesuatu.
3. Rekomendasi, menyediakan informasi mengenai nilai atau masalah.
4. Pemantauan, menghasilkan informasi tentang konsekuensi sekarang dan masa lalu dari ditetapkannya alternatif kebijakan.
5. Evaluasi, menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan dari konsekuensi pemecahan atau pengentasan masalah.

Pada intinya, analisis kebijakan ini menggunakan teknik analisis deskriptif dimana membandingkan kebijakan yang telah ditetapkan oleh stakeholder yang bersangkutan dengan kondisi objek dilapangan atau yang sedang diterapkan.



Gambar 3.2 Kerangka Berpikir

Sumber : Hasil Analisis, 2021

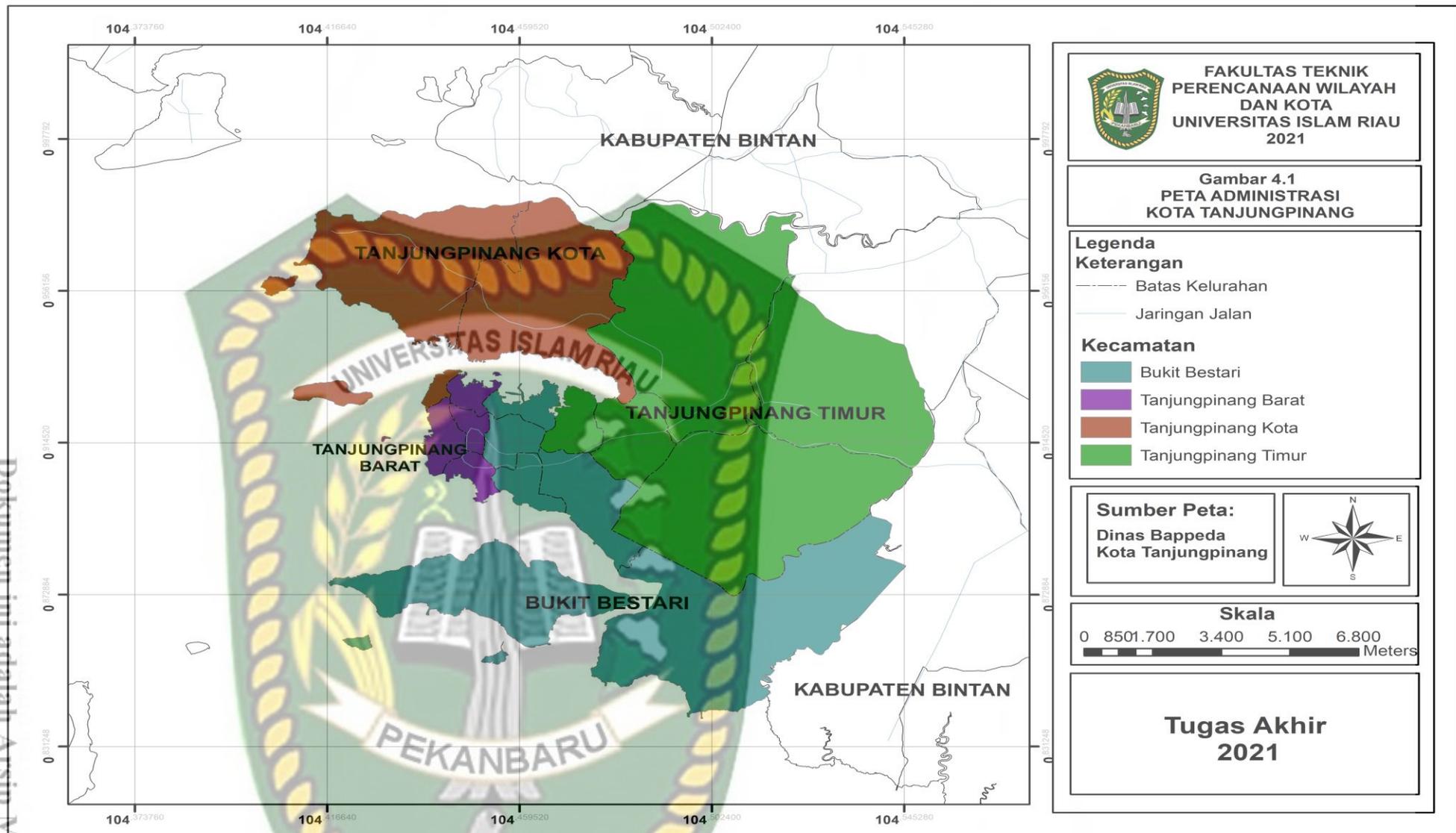
BAB IV

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Kota Tanjungpinang

4.1.1 Letak Geografis dan Administrasi

Kota Tanjungpinang adalah Ibu Kota dari Provinsi Kepulauan Riau yang berada pada $0^{\circ} 51$ sampai dengan $0^{\circ} 59$ Lintang Utara dan $104^{\circ}34$ Bujur Timur dengan memiliki luas wilayah mencapai 23.950 Ha atau $\pm 258,82$ km². Sebelum menjadi Kota Otonom, dahulunya Kota Tanjungpinang merupakan pusat pemerintahan Kesultanan Riau-Lingga. Kota ini terletak di Pulau Bintan dan berada di beberapa pulau kecil yaitu Pulau Dompok, Pulau Penyengat, Pulau Terkulai, Pulau Los, Pulau Basing, Pulau setapak dan Pulau Bayan. Kota Otonom ini memiliki luas daratan $\pm 150,86$ km² dan luas lautan $\pm 107,96$ km². Kota Tanjungpinang merupakan wilayah yang sangat strategis, dimana kota tersebut berdekatan dengan Kota Batam sebagai kawasan perdagangan bebas dari Negara Singapura sebagai pusat perdagangan dunia. Kota ini juga terletak pada posisi silang perdagangan dan pelayaran dunia, antara timur dan barat yaitu Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan.



Sesuai dengan peraturan pemerintah nomor 31 tahun 1983 tanggal 18 oktober terbentuklah Kota Administratif Tanjungpinang yang membawahi Kecamatan Tanjungpinang Timur dan Kecamatan Tanjungpinang Barat. Selanjutnya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2001 tanggal 21 Juni, Kota Adimistratif Tanjungpinang menjadi Kota Tanjungpinang.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 5 Tahun 2001 secara yuridis, Kota Tanjungpinang membawahi 4 kecamatan dan 18 kelurahan. Kota Tanjungpinang berbatasan dengan daerah lainnya, yaitu di sebela utara berbatasan dengan Kecamatan Bintang Utara Kabupaten Bintang dan Kecamatan Teluk Bintang, disebalah selatan berbatasan dengan Kecamatan Bintang Timur Kabupaten Bintang dan Kecamatan Mantang, di sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Galang Kota Batam dan Kecamatan Teluk Bintang Kabupaten Bintang dan di sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Bintang Timur Kabupaten Bintang. Kota ini juga merupakan kota yang sangat dekat dengan beberapa Negara tetangga yaitu Singapura dengan jarak tempuh 1,5 jam perjalanan menggunakan kapal laut dan Malaysia dengan jarak tempuh sekitar 3 jam perjalanan. Kecamatan-kecamatan yang terlingkup dalam wilayah Kota Tanjungpinang tersebut dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut.

Tabel 4.1 Luas Kecamatan di Kota Tanjungpinang

No	Kecamatan	Ibu Kota kecamatan	Luas (km)
1	Bukit Bestari	Dompok	45,64
2	Tanjungpinang timur	Melayu Kota Piring	58,95
3	Tanjungpinang Kota	Kampung Bugis	35,42
4	Tanjungpinang barat	Tanjungpinang Barat	4,55
Total			144,56

Sumber : Kota Tanjungpinang Dalam Angka 2021

4.1.2 Kondisi Demografi

Jumlah penduduk menjadi asset penting dalam menggerakkan roda pembangunan suatu daerah. Dapat diketahui bahwa dari tahun ke tahun, jumlah penduduk di Kota Tanjungpinang mengalami laju pertumbuhan yang berarti. Kota yang menjadi Ibu Kota Provinsi Kepulauan Riau ini memiliki jumlah penduduk pada tahun 2020 berjumlah 227.663 jiwa. Belum merata distribusi terkait sebaran penduduk pada setiap kecamatan dapat dilihat dari beberapa kecamatan yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang lebih tinggi dari pada kecamatan lainnya. Kecamatan yang memiliki kepadatan tertinggi pertama adalah Kecamatan Tanjungpinang Timur yang berjumlah 109.780 jiwa, sedangkan kecamatan yang memiliki kepadatan penduduk paling rendah yaitu Kecamatan Tanjungpinang Kota yang berjumlah 19.226 jiwa. Untuk lebih jelasnya tingkat kepadatan penduduk di Kota Tanjungpinang dapat dilihat pada Tabel 4.2 berikut :

Tabel 4.2 Kepadatan Penduduk di Kota Tanjungpinang 2020

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km)
1	Bukit Bestari	54.410	1.192
2	Tanjungpinang Timur	109.780	1.862
3	Tanjungpinang Kota	19.226	543
4	Tanjungpinang Barat	44.247	9.725
Total		227.663	1.575

Sumber : Kota Tanjungpinang Dalam Angka 2021

Dapat dilihat pada Tabel 4.2 diatas bahwa kecamatan yang memiliki jumlah penduduk paling tinggi terdapat di Kecamatan Tanjungpinang timur dengan jumlah 109.780 jiwa dengan kepadatan penduduk/km nya berjumlah 1.192 jiwa, sedangkan kepadatan penduduk terendah terdapat di Kecamatan Tanjungpinang kota dengan jumlah penduduk berjumlah 19.226 jiwa dengan

jumlah penduduk/km nya berjumlah 534 jiwa.

4.1.3 Kondisi Ekonomi

Ekonomi merupakan aspek penting dalam perkembangan sebuah daerah, ekonomi menjadi faktor penting bagi pemerintah dan masyarakat untuk mengatur kondisi kehidupan bersosial sehari-hari. Perkembangan ekonomi daerah dapat menggambarkan kondisi sumber daya masyarakat di suatu daerah, semakin tinggi tingkat pertumbuhan ekonomi daerah semakin tinggi pula kualitas hidup masyarakat di daerah tersebut sedangkan semakin rendah pertumbuhan ekonomi suatu daerah membuat semakin rendah pula kualitas hidup masyarakat.

Untuk mengetahui kondisi perekonomian di Kota Tanjungpinang dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut:

Tabel 4.3 Pertumbuhan Ekonomi di Kota Tanjungpinang 2018-2020

Tahun	Produk Domestik Regional Bruto (Milyar)	Laju Pertumbuhan Ekonomi (%)	PDRB Perkapita Harga Berlaku (Juta)
2018	19,2	3,21	91,16
2019	20,0	3,27	95,32
2020	20,0	-3,45	92,7

Sumber : Kota Tanjungpinang Dalam Angka, 2020

Dapat dilihat pada tabel 4.3 diatas bahwa pertumbuhan ekonomi di Kota Tanjungpinang terbilang tidak stabil dimana pada tahun 2018-2019 pertumbuhan ekonomi meningkat dari 3,21% menjadi 3,27 % sedangkan pertumbuhan ekonomi menurun pada tahun 2019-2020 dari 3,27% menjadi -3,45%.

4.2 Gambaran Umum Transportasi Perkotaan di Tanjungpinang

4.2.1 Transportasi di Kota Tanjungpinang

Jumlah kendaraan pada tahun 2020 yang terdaftar pada kantor Samsat Kota Tanjungpinang sebanyak 7.714 kendaraan. Urutan pertama terbanyak yaitu

sepeda motor dan sejenisnya sebanyak 6.294 kendaraan, diikuti bus, micro bus dan station wagon sebanyak 1.048 kendaraan.

Untuk menghubungkan Kota Tanjungpinang dengan daerah lain disekitarnya, angkutan laut masih menjadi primadona moda transportasi, baik lalu lintas barang maupun arus penumpang. Lalu lintas penumpang yang turun melalui pelabuhan laut Tanjungpinang untuk penumpang dalam negeri dan luar negeri mengalami penurunan. Penumpang yang berangkat pada tahun 2020 berjumlah 519.984 orang, sedangkan pada tahun 2019 sebanyak 929.592 orang. Penumpang yang datang mengalami penurunan sebanyak 324.126 orang menjadi 581.757 orang pada tahun 2020 dari 905.883 orang di tahun 2019.

Moda transportasi udara telah menjadi sarana penghubung ke provinsi lain selain menggunakan sarana angkutan laut. Banyaknya pesawat yang berangkat dari Bandara Raja Haji Fisabilillah tahun 2020 tercatat 1.062 pesawat atau mengalami penurunan keberangkatan sebanyak 960 pesawat. Jumlah penumpang yang datang dan berangkat melalui bandara RHF juga mengalami penurunan. Pada tahun 2020 jumlah penumpang yang datang sebanyak 59.366 orang, dimana terjadi penurunan jumlah penumpang sebanyak 94.986 orang. Penumpang yang berangkat sebanyak 60.481 orang, berkurang sebanyak 91.490 orang dari jumlah pada tahun 2019.

4.2.2 Gambaran Umum Transportasi Pribadi di Kota Tanjungpinang

Kota Tanjungpinang yang semakin berkembang dari tahun ke tahunnya membuat pergerakan dan perpindahan masyarakat menjadi lebih signifikan. Setiap hari masyarakat melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari

seperti pergi ke pasar, bekerja maupun ke lokasi pendidikan. Masyarakat yang melakukan pergerakan di Kota Tanjungpinang di dominasi oleh kendaraan pribadi seperti kendaraan roda dua (motor) dan juga kendaraan roda empat (mobil). Untuk mengetahui jumlah peningkatan jumlah kendaraan pribadi di Kota Tanjungpinang dapat dilihat pada Tabel 4.3 berikut :

Tabel 4.4 Jumlah Kendaraan Pribadi di Kota Tanjungpinang 2015-2019

No	Tahun	Sepeda Motor dan Sejenisnya	Sedan dan sejenisnya	Jeep dan Sejenisnya	Total
1	2015	50.743	1.315	1.166	53.224
2	2016	63.803	1.344	1.478	66.625
3	2017	68.933	1.358	1.505	71.796
4	2018	141.404	1.606	2.048	145.058
5	2019	148.451	1.613	2.048	152.112

Sumber : Kota Tanjungpinang Dalam Angka 2020

Dari tabel 4.3 diatas dapat dilihat grafik kenaikan jumlah kendaraan peribadi di Kota Tanjungpinang sebagai berikut :



Gambar 4.2 Grafik Peningkatan Jumlah Kendaraan Pribadi di Kota Tanjungpinang

Sumber : Hasil Analisis 2021

Dapat dilihat pada tabel diatas bahwa jumlah kendaraan pribadi di Kota tanjungpinang setiap tahunnya terus bertambah dengan kenaikan kendaraan pribadi berjenis sepeda motor yang memiliki kenaikan jumlah kendaraan yang paling signifikan. Pada tahun 2015-2016 jumlah kendaraan meningkat sebanyak 13.401 kendaraan, pada tahun 2016-2017 jumlah kendaraan meningkat sebanyak

5.171 unit, pada tahun 2017-2018 jumlah kendaraan meningkat sebanyak 73.262 unit dan pada tahun 2018-2019 jumlah kendaraan meningkat sebanyak 7.054 unit. Jumlah peningkatan kendaraan pribadi di Kota Tanjungpinang yang paling signifikan yaitu pada tahun 2017-2018 yang dimana jumlah kendaraan pribadi meningkat sebanyak 73.262 unit.

4.2.3 Gambaran Umum Transportasi Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang

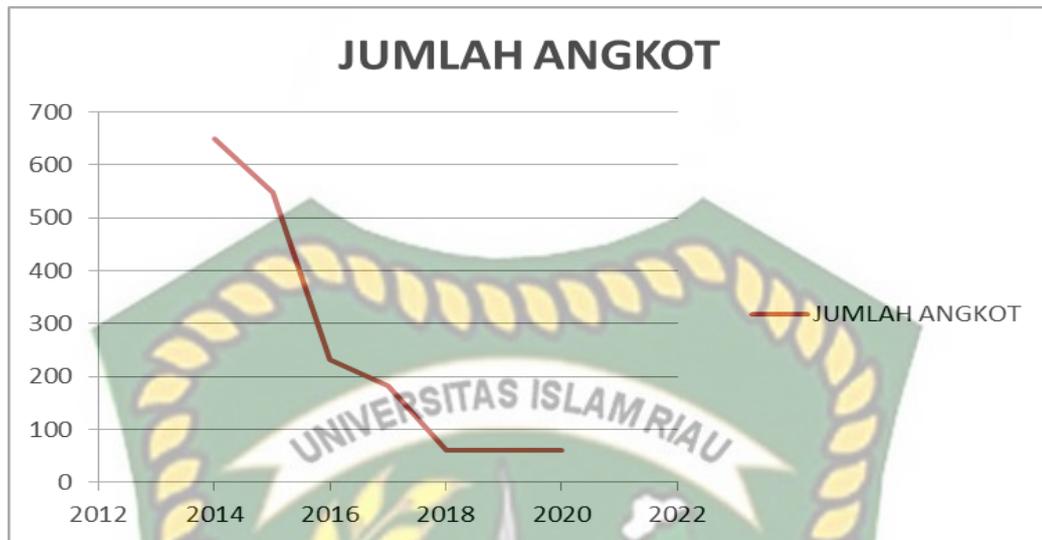
Angkot merupakan salah satu transportasi umum pilihan utama bagi masyarakat di Kota Tanjungpinang, akan tetapi seiring berjalannya waktu jumlah armada angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang semakin menurun dikarenakan jumlah kendaraan pribadi di Kota Tanjungpinang semakin meningkat setiap tahunnya. Jumlah angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut.

Tabel 4.5 Jumlah Armada Angkot di Kota Tanjungpinang tahun 2014-2020

NO	TAHUN	JUMLAH ANGKOT
1	2014	650
2	2015	547
3	2016	232
4	2017	182
5	2018	60
6	2019	60
7	2020	60

Sumber : Kota Tanjungpinang dalam angka 2020

Dari Tabel 4.4 di atas dapat dilihat grafik pertumbuhan Angkutan Umum (angkot) di Kota Tanjungpinang setiap tahunnya sebagai berikut :



Gambar 4.3 Grafik Peningkatan Jumlah Armada Angkot di Kota Tanjungpinang

Sumber : Hasil Analisis 2021

Dapat dilihat pada Tabel 4.4 di atas bahwa jumlah kendaraan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang semakin menurun setiap tahunnya. Dari data pada tabel di atas diketahui jumlah angkutan umum (angkot) terjadi penurunan yang sangat drastis terjadi pada tahun 2014-2015, 2015-2016 dan pada tahun 2017-2018. Jumlah armada angkutan umum (angkot) pada tahun terakhir yang diketahui yaitu pada tahun 2020 hanya berjumlah 60 unit.

4.2.4 Transportasi Umum Berbasis Angkot di Kota Tanjungpinang

Kota Tanjungpinang merupakan salah satu Ibu Kota Provinsi di Indonesia, perpindahan dan pergerakan di Kota Tanjungpinang yang sangat aktif selalu terjadi setiap harinya, oleh karena itu tidak hanya transportasi pribadi akan tetapi jasa transportasi umum juga harus disediakan di Kota Tanjungpinang. Salah satu transportasi umum utama yang sering digunakan oleh masyarakat di Kota Tanjungpinang dari dulu yaitu angkutan umum berbasis Angkot.



Gambar 4.4 Angkot di Terminal Pasar Kota Tanjungpinang

Sumber : Hasil Survey 2021

Mobil putih sejenis *carry* ini merupakan salah satu transportasi umum di Kota Tanjungpinang. Masyarakat pada saat ini menyebutnya Angkot, namun pada jaman tahun 90 – awal tahun 2000an masyarakat di Kota Tanjungpinang menyebutnya Transpot atau terkenal dengan sebutan Trans (kependekan dari transpot). Pilihan transportasi umum satu ini direkomendasikan untuk para *backpaker*, pelancong ataupun wisatawan yang ingin melihat-lihat pemandangan Kota Tanjungpinang dengan santai. Tarif angkutan umum ini berkisar Rp 5.000,- Rp 15-000,- tergantung jarak tujuan yang diinginkan oleh penumpang.

Angkutan umum ini bisa mengantarkan penumpang hampir keseluruhan jalan di Kota Tanjungpinang, tidak ada trayek yang berlaku untuk angkutan umum sejenis angkot ini di Kota Tanjungpinang sehingga dapat menerima semua penumpang yang ingin menggunakan jasa angkutan umum (angkot) ini. Sistem perjalanan angkot ini supir akan bertanya kepada penumpang kemana lokasi tujuan yang ingin di tuju penumpang sehingga supir akan memberikan izin penumpang naik jika tujuan penumpang sejalan dengan penumpang lainnya yang telah ada di angkot lebih dulu. Meskipun angkot bisa mengantarkanmu hampir ke semua jalan di Kota Tanjungpinang, supir akan menolak penumpang yang tujuan

perjalanannya berbeda dengan penumpang sebelumnya dan juga penumpang yang memiliki tujuan hampir kepinggir hingga keluar kota.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Kondisi Eksisting Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan di Kota Tanjungpinang

Kondisi pelayanan dapat menentukan tingkat minat dan ketidak minatan orang atau masyarakat dalam melakukan suatu kegiatan, salah satunya yaitu dalam menggunakan jasa angkutan umum perkotaan. Kondisi pelayanan yang dapat mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum seperti pelayanan dalam aspek Keamanan, Kenyamanan, waktu perjalanan, keterjangkauan dan tariff. Beberapa hal tersebut sangat berpengaruh terhadap minat masyarakat khususnya untuk kondisi pelayanan angkutan umum perkotaan (Angkot) di Kota Tanjungpinang. Pelayanan yang kurang baik dalam menggunakan jasa angkutan umum (angkot) di kota Tanjungpinang di khawatirkan belum dapat memberi pelayanan yang maksimal terhadap penumpang yang ingin menggunakan jasa angkutan umum (angkot) ini. Untuk lebih jelasnya berikut akan dijelaskan mengenai kondisi eksisting pelayanan angkutan umum perkotaan di Kota Tanjungpinang.

5.1.1 Kondisi Eksisting Angkutan Umum Penumpang di Kota Tanjungpinang.

Sistem angkutan umum di Kota Tanjungpinang terbagi dari beberapa trayek, untuk trayek yang telah dibuat yaitu trayek angkutan umum (angkot) yang telah dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota yang terisi dalam Peraturan Walikota Nomor 02 Tahun 2009 yang dimana trayek ini dibagi menjadi 6 trayek yaitu A,B,C,D,E dan F dengan sistem pulag-pergi dan trayek Bus Rapid Transit yang

dimana trayek ini dikatakan di Renstra dishub kota Tanjungpinang tahun 2018-2023 bahwa belum optimalnya pengoprasian trayek angkutan umum, terlihat dari data load faktor penumpang BRT jurusan Senggarang Tanjungpinang – Dompak.

Jenis kendaraan yang digunakan sebagai angkutan umum penumpang yang utama di Kota Tanjungpinang adalah angkutan umum (angkot) yaitu Mobil putih berjenis *carry* ini merupakan salah satu transportasi umum di Kota Tanjungpinang. Masyarakat pada saat ini menyebutnya Angkot, namun pada jaman tahun 90 – awal tahun 2000an masyarakat di Kota Tanjungpinang menyebutnya Transpot atau terkenal dengan sebutan Trans (kependekan dari transpot). Pilihan transportasi umum satu ini direkomendasikan untuk para backpacker, pelancong ataupun wisatawan yang ingin melihat-lihat pemandangan Kota Tanjungpinang dengan santai. Tarif angkutan umum ini berkisar Rp 5.000,- Rp 15-000,- tergantung jarak tujuan yang diinginkan oleh penumpang.



Gambar 5.1 Angkot di Terminal Pasar di Kota Tanjungpinang

Sumber : Hasil Survey, 2021

5.1.2 Pola Trayek Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang

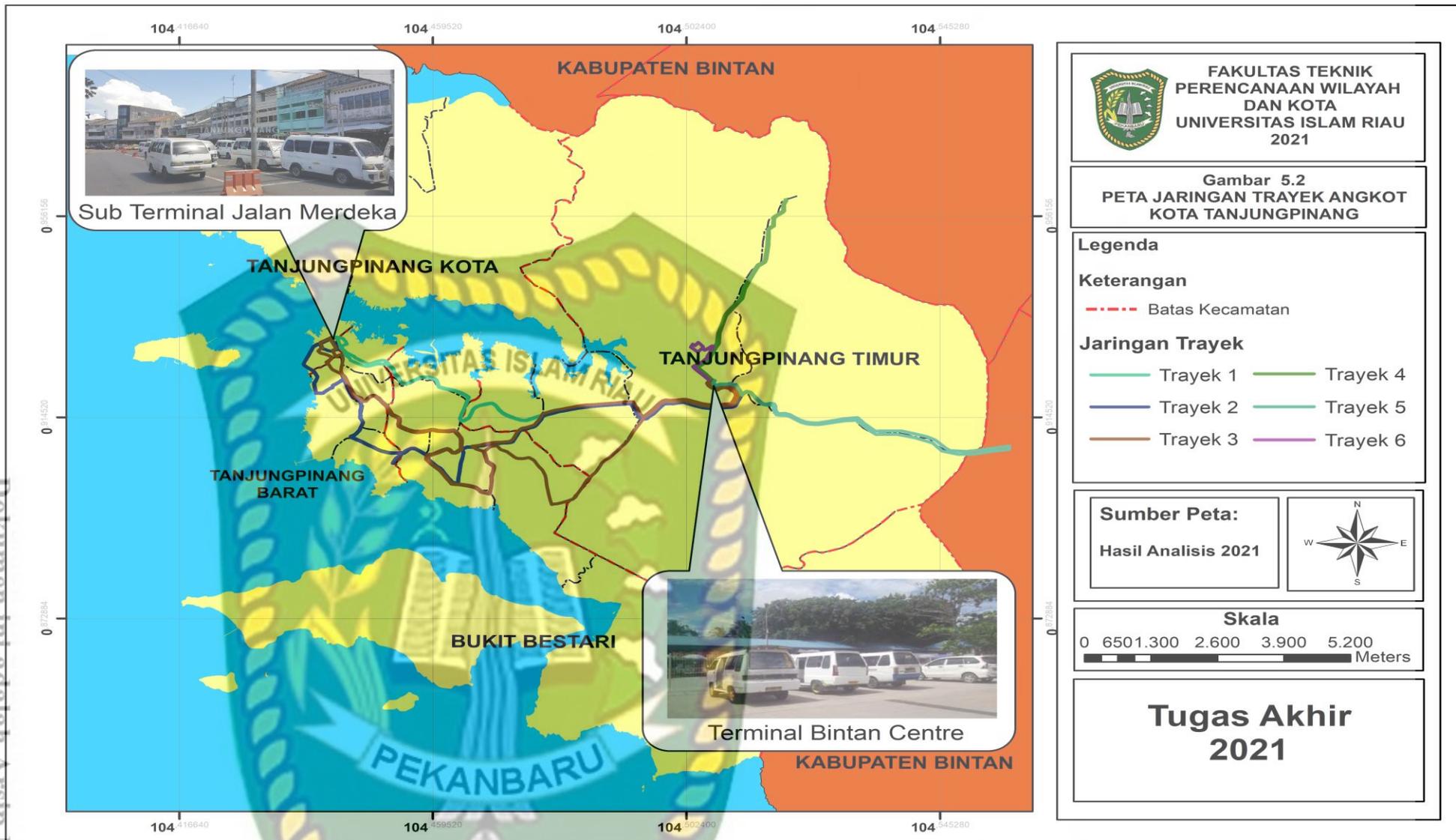
Pola angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang memiliki pola berputar (*Circuit*). Sebagai titik awal dan akhir adalah Terminal di Bintan Centre.

Berikut rute atau jalur angkutan umum (Angkot) di kota Tanjungpinang dapat dilihat pada tabel 5.1 berikut :

Tabel 5.1 Rute Trayek Angkutan Umum Penumpang di Kota Tanjungpinang

Trayek	Rute Pengangkutan Penumpang	
	Berangkat	Pulang
A	Terminal di Bintang Centre – Jl. DI Panjaitan – Jl. Gatot Subroto – Jalan MT. Haryono – Jl. Brigjen Katamso – Jl. Kamboja – Jl. Ketapang – Sub Terminal di Jl. Merdeka	Sub Terminal di Jl. Merdeka – Jl. Gambir – Jl. Ketapang – Jl. Bakar Batu – Jl. Brigjen Katamso – Jl. MT. Haryono – Jl. Gatot Subroto – Jl. DI. Panjaitan – Terminal di Bintang Centre.
B	Terminal Bintang Centre – Jl. DI panjaitan – Jl. A, Yani – Jl. Pemuda – Jl. Pramuka – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Wiratno – Jl. Soekarno Hatta – Jl. Tugu Pahlawan – Jl. Sumatra – Jl. H. Agus Salim – Jl. Hang Tuah – Sub Terminal di Jl Merdeka.	Sub Terminal di Jl. Merdeka – Jl. Teuku Umar – Jl. Yusuf Kahar – Jl. Hang Tuah – Jl. H. Agus Salim – Jl. Sumatra – Jl. Tugu Pahlawan – Jl. Soekarno Hatta – Jl. Wiratno – Jl. Pramuka – Jl, Pemuda – Jl. A. Yani – Jl. DI. Panjaitan – Terminal Bintang Centre.
C	Terminal di Bintang Centre – Jl. DI. Panjaitan – Jl. RH. Fisabilillah – Jl. Seijang – Jl. Pramuka – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Raja Ali Haji – Jl. Ir. Sutami – Jl. Tugu Pahlawan – Jl. Rumah Sakit – Jl. Diponegoro – Jl. SM Amin – Sub Terminal Jl. Merdeka	Sub Terminal di Jl. Merdeka – Jl. Teuku Umar – Jl. Masjid – Jl. Sunaryo – Jl. Tugu Pahlawan – Jl. Dr. Soetomo – Jl. Ir. Sutami – Jl. Raja Ali Haji – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Pramuka – Jl. AR. Hakim – Jl. Seijang Jl. A. Yani – Jl. RH Fisabilillah – Jl. DI. Panjaitan – Terminal di Bintang Centre.
D	Terminal Bintang Centre – Jl. Arah Tanjung Uban – Perbatasan Kota arah Tg. Uban Km 15 – PP	
E	Terminal di Bintang Centre – Jl. DI. Panjaitan – Jl. Perbatasan Kota Arah Kijang Km 15 – PP	
F	Terminal di Bintang Centre- Senggarang – Tg. Sebauk - PP	

Sumber : Perkot , 2009



5.1.3 Jaringan Jalan di Kota Tanjungpinang

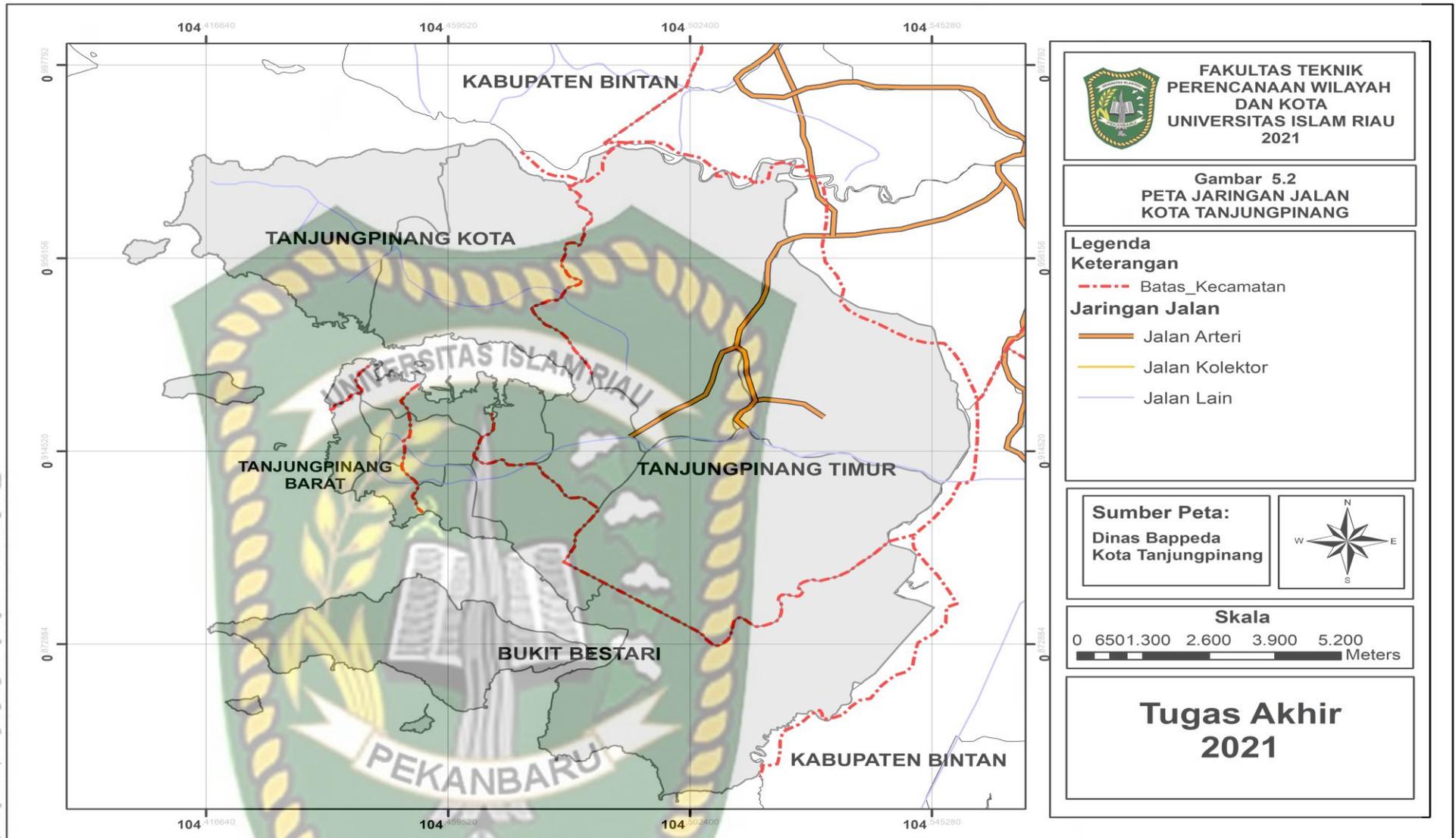
Kota Tanjungpinang memiliki total panjang jalan berjumlah 305,02 Km yang terbagi menjadi jalan Negara, jalan Provinsi dan jalan Kabupaten atau Kota. Untuk lebih lengkapnya panjang jalan di Kota Tanjungpinang dapat dilihat pada tabel 5.3 berikut :

Tabel 5.2 Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintah Kota Tanjungpinang Tahun 2017-2019 (Km)

Jalan	2017	2018	2019
Negara	44,06	44,05	33,16
Provinsi	70,23	70,23	70,23
Kabupaten/Kota	201,63	201,63	201,63
Total	315,92	315,91	305,02

Sumber : Kota Tanjungpinang Dalam Angka, 2020

Dari tabel diatas dapat dilihat total panjang jalan di Kota Tanjungpinang dari tahun 2017-2019 rata-rata memiliki total panjang yang tetap, akan tetapi terjadi pengurangan total panjang jalan di jalan Negara dari tahun 2017-2019 sepanjang.



5.1.4 Prasarana Jalan di Kota Tanjungpinang

Prasarana perkerasan jalan yang ada di wilayah Kota Tanjungpinang sepanjang 306,45 km terdiri dari 33,16 km jalan Negara, 70,23 km jalan Provinsi dan 201.63 km jalan Kabupaten/Kota. Lebar rata-rata jalan di kota Tanjungpinang bervariasi, yaitu berkisar antara 4 sampai 8 meter. Lebar jalan terbesar adalah 8 meter yaitu pada jalan arteri, sedangkan untuk jalan lokal berkisar antara 4 sampai dengan 6 meter. Untuk melihat panjang jalan menurut jenis permukaan jalan di Kota Tanjungpinang dapat dilihat pada tabel 5.4 berikut :

Tabel 5.3 Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan di Kota Tanjungpinang (Km) Tahun 2017-2019

Jenis Permukaan Jalan	2017	2018	2019
Aspal	255,63	285,91	306,45
Kerikil	85,05	52,58	68,80
Tanah	64,68	61,38	44,56
Total	405,36	399,57	419,82

Sumber : Kota Tanjungpinang Dalam Angka, 2020

Dapat dilihat pada tabel di atas, jalan di kota Tanjungpinang hampir seluruhnya telah diaspal oleh pemerintah yaitu permukaan jalan yang telah diaspal sepanjang 306,45 km panjangnya pada tahun 2019. Tanah yang belum teraspal hanya beberapa persen saja, seperti jalan yang masih memiliki permukaan berkerikil sepanjang 68,80 km pada tahun 2019 dan jalan yang masih memiliki permukaan bertanah sepanjang 44,56 km pada tahun 2019.

Kota Tanjungpinang memiliki 2 terminal untuk angkutan umum khususnya Angkot yang terletak di terminal bintang centre sebagai pusat mulai dan berakhirnya trayek angkutan umum di kota Tanjungpinang dan terminal di pasar

kota tanjungpinang. Kedua terminal tersebut terletak bertepatan dengan kawasan pusat perdagangan di kota Tanjungpinang yaitu terminal pasar kota yang terletak di Pasar Kota atau biasa disebut oleh masyarakat kota tanjungpinang adalah Pasar Ikan dan terminal bintang centre yang terletak dekat dengan Pasar Bintang Centre.

5.1.5 Kondisi Eksisting Pelayanan Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang

Kondisi eksisting pelayanan angkutan umum di lihat dari data hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti terhadap 6 sampel angkot yang berbeda. Kondisi eksisting yang di teliti diambil dari beberapa indikator dari variabel-variabel yang telah ditentukan yaitu Lampu Penerangan, Aduan Pelayanan, Identitas Kendaraan, Identitas Pengemudi, Kondisi Tempat Duduk Penumpang, Kapasitas Kursi Penumpang, Fasilitas Kebersihan, Sirkulasi Udara. Kebersihan, Ketepatan Waktu, Integrasi antar moda Jarak Tempuh dan Tarif.

1. Lampu Penerangan

Lampu penerangan salah satu indikator untuk perencanaan dan analisis arahan peningkatan pelayanan angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang. Sampel yang diambil menggunakan observasi terhadap 6 angkot berbeda yang diharapkan dapat mewakili dari semua data lampu penerangan yang ada pada angkot di Kota Tanjungpinang. Dari hasil observasi yang dilakukan terhadap 6 sampel unit angkot di Kota Tanjungpinang dimana 4 diantaranya memiliki lampu penerangan yang berfungsi dengan baik, 1 tidak memiliki lampu penerangan dan yang 1 unit angkot memiliki lampu penerangan akan tetapi tidak berfungsi dengan baik.



Gambar 5.4 Kondisi Lampu Penerangan Angkot di Kota Tanjungpinang

Sumber : Hasil Survey, 2021

Kondisi lampu penerangan angkot di Kota Tanjungpinang masih ada beberapa angkot yang memiliki kondisi lampu penerangan tidak baik seperti tidak ada lampu penerangan dan angkot yang memiliki lampu penerangan akan tetapi tidak berfungsi membuat masyarakat kurang mendapatkan rasa aman dan rasa nyaman ketika menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) khususnya di malam hari.

2. Identitas Kendaraan dan Identitas Pengemudi.

Identitas Kendaraan dan identitas pengemudi merupakan indikator yang mempengaruhi tingkat pelayanan angkutan umum, dengan adanya informasi Identitas kendaraan dan identitas pengemudi yang diberikan dapat membuat penumpang merasa lebih aman dalam menggunakan jasa angkot. Di kota Tanjungpinang, semua armada angkutan umum (Angkot) tidak memiliki identitas kendaraan dan identitas pengemudi di setiap angkot yang mereka miliki, oleh karena itu penumpang yang menggunakan jasa angkot tidak dapat memiliki informasi untuk membuat laporan atau untuk mengetahui informasi tentang pengemudi angkot yang mereka gunakan jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan ketika penumpang menggunakan jasa angkot di Kota Tanjungpinang.

Wawancara terhadap pengemudi dan stakeholder terkait dilakukan peneliti untuk mengetahui informasi atau data tentang aduan pelayanan dan identitas pengemudi angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang. Hasil observasi berupa wawancara pada pengemudi angkot di Kota Tanjungpinang pada indikator identitas kendaraan dan identitas pengemudi ini menyatakan bahwa hampir seluruh pengemudi angkot tidak memiliki identitas kendaraan dan identitas pengemudi yang diletakkan pada bagian angkot yang dimiliki mereka, identitas kendaraan yang dimiliki hanya berupa plat kendaraan resmi dari kepolisian yang berwarna kuning untuk menunjukkan bahwa angkot tersebut merupakan kendaraan berjasa angkutan umum untuk orang dan barang. Hasil wawancara terhadap stakeholder terkait yaitu Bapak Hero Sinjal S.ST sebagai pelaksana dibidang angkutan jalan menyatakan identitas kendaraan dan identitas pengemudi pada angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang pihak dinas perhubungan tidak menganjurkan atau tidak membuat kebijakan untuk memasang informasi tentang identitas kendaraan dan identitas pengemudi di setiap unit angkot di Kota Tanjungpinang.

3. Kondisi Tempat Duduk Penumpang

Kondisi tempat duduk penumpang merupakan salah satu indikator penting untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang. Kondisi tempat duduk penumpang yang baik dapat meningkatkan kenyamanan bagi penumpang yang menggunakan jasa angkot, selain itu minat masyarakat juga akan meningkat untuk menggunakan jasa angkutan umum. Gambaran kondisi tempat duduk penumpang pada angkot di Kota Tanjungpinang diambil dari 6 unit sampel

angkot yang ada di Kota Tanjungpinang dengan cara melakukan observasi dilapangan.



Gambar 5.5 Kondisi Tempat Duduk Penumpang Pada Angkot di Kota Tanjungpinang

Sumber : Hasil Survey, 2021

Kondisi tempat duduk penumpang pada angkot di Kota Tanjungpinang secara umum sudah dalam kondisi baik, dari 6 sampel angkot yang diambil terdapat 5 angkot yang memiliki kondisi tempat duduk yang cukup baik dan terdapat 1 angkot yang memiliki kondisi tempat duduk yang kurang baik dimana permukaan tempat duduk penumpang pada angkot ini kurang terurus dengan baik, terdapat koyakan-koyakan dan sedikit kasar serta pengemudi angkot meletakkan ban cadangan angkot di dekat tempat duduk penumpang yang membuat kenyamanan penumpang menjadi terganggu.

4. Kapasitas Kursi Penumpang

Kapasitas kursi penumpang juga penumpang merupakan salah satu indikator untuk pelayanan angkutan umum (angkot) yang dimana angkot harus menyediakan jumlah muat kursi penumpang sesuai standart yang telah ditentukan. Pengemudi angkot juga berperan penting dalam menentukan jumlah penumpang yang naik sehingga jumlah penumpang tidak melebihi kapasitas jumlah kursi yang disediakan.

Angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang memiliki rata2 kapasitas kursi penumpang berjumlah maksimal 8 orang, 7 orang di bagian belakang dan 1 orang di kursi depan bersebelahan dengan pengemudi supir angkot.



Gambar 5.6 Kursi Penumpang Angkutan Kota (Angkot) di Kota Tanjungpinang
Sumber : Hasil Survey, 2021

Terdapat beberapa angkot yang memiliki jumlah kapasitas kursi penumpang yang dapat memuat hingga maksimal 9 orang penumpang, tambahan kursi penumpang terletak tepat di depan pintu masuk angkot yang ditambah 1 buah kursi oleh pengemudi angkot.



Gambar 5.7 Tambahan Kursi Penumpang Pada Angkot di Kota Tanjungpinang
Sumber : Hasil Analisi, 2021

5. Kebersihan dan Fasilitas Kebersihan

Kebersihan dan fasilitas kebersihan juga merupakan indikator utama dalam pelayanan angkutan umum (Angkot) demi meningkatkan kenyamanan para penumpang yang menggunakan jasa angkot tersebut. Para pemilik atau

pengemudi angkot harus membuat angkot mereka senyaman mungkin bagi penumpang seperti selalu membersihkan angkot mereka dan menyediakan tempat pembuangan sampah untuk para penumpang dapat dengan mudah membuang sampah ketika sedang menggunakan jasa angkot.

Kondisi eksisting pada indikator kebersihan dan indikator fasilitas kebersihan angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang dimabil dari 6 angkot berbeda di Kota Tanjungpinang. Dari hasil observasi kondisi eksisting kebersihan dan fasilitas kebersihan pada 6 angkot berbeda di Kota Tanjungpinang telah memiliki kondisi kebersihan yang baik dan sudah nyaman bagi penumpang untuk menggunakan jasa Angkot di Kota Tanjungpinang. Untuk fasilitas kebersihan sendiri, dari 6 sampel angkot yang telah di observasi oleh peneliti, tidak satupun angkot memiliki fasilitas kebersihan seperti tong/tempat sampah, hal ini harus lebih diperhatikan oleh pemilik atau pengemudi angkot guna memberikan kenyamanan lebih bagi penumpang angkot.

6. Sirkulasi Udara

Sirkulasi udara juga merupakan indikator penting bagi pelayanan angkutan umum, khususnya angkutan umum angkot yang diketahui kendaraan yang memiliki ruangan penumpang yang kecil sangat membutuhkan sirkulasi udara yang baik. Sirkulasi udara yang baik dapat terjadi ketika kaca angkot juga dapat berfungsi dengan baik (dapat dibuka dan ditutup). Kondisi eksisting sirkulasi udara pada angkot di Kota Tanjungpinang yang di ambil dari 6 sampel angkot yang berbeda dengan menggunakan metode observasi. Dari enam sampel angkot yang diambil, keenam angkot memiliki kondisi eksisting sirkulasi udara yang

cukup baik, hampir semua kaca pada angkot bisa dibuka dengan mudah, hanya ada beberapa kaca pada beberapa angkot yang berfungsi namun sedikit susah dibuka, secara umum kondisi eksisting sirkulasi udara pada angkutan umum angkot di Kota Tanjungpinang sudah cukup baik dan dapat meningkatkan kenyamanan penumpang ketika menggunakan jasa angkot.



Gambar 5.8 Kondisi Eksisting Sirkulasi Udara Pada Angkot di Kota Tanjungpinang

Sumber : Hasil Survey, 2021

7. Ketepatan Waktu

Ketepatan waktu pada perjalanan/pergerakan angkot di Kota Tanjungpinang tidak dapat dihitung secara kuantitatif dikarenakan pergerakan angkot di Kota Tanjungpinang bergerak secara random atau acak. Angkot memulai perjalan ketika menunggu di terminal/tempat jalur khusus angkot berkumpul untuk menunggu penumpang ketika angkot sudah dipenuhi oleh penumpang atau ketika pengemudi sudah merasa cukup untuk melalukan perjalanan. Dalam kondisi lain penumpang menggunakan jasa angkot ketika di jalan, penumpang hanya perlu memberhentikan angkot yang ditemui di jalan yang sekiranya angkot akan menuju atau melewati tempat yang ingin dituju oleh penumpang sehingga ketepatan waktu perjalanan tidak dapat ditentukan oleh transportasi umum ini.

Hasil dari wawancara peneliti kepada para penumpang tentang waktu perjalanan ke tempat yang ingin dituju responden mengatakan “penumpang yang akan naik angkot biasanya tidak memiliki target waktu sampai ketempat tujuan, selain untuk memulai perjalanan memiliki waktu yang tidak dapat ditentukan, angkot juga akan berhenti setiap saat ketika menemukan penumpang di jalan, hal ini juga akan memakan waktu perjalanan”. Oleh karena itu penumpang biasanya sudah mengetahui kosekuensi ketepatan waktu untuk mencapai tujuan sebelum akan menggunakan jasa angkot di Kota Tanjungpinang.

8. Integrasi Antar Moda

Integrasi antar moda pada indikator ini adalah hubungan perpindahan penumpang yang dari menggunakan jasa angkutan umum (angkot) ke jasa angkutan umum moda lainnya seperti moda angkutan umum udara dan air/laut. Kota tanjungpinang sendiri memiliki terminal untuk beroprasinya moda angkutan umum laut dan udara yang dimana Kota Tanjungpinang memiliki pelabuhan nasional dan internasinal serta memiliki bandara domestik maupun non domestik. Integrasi antar moda angkutan umum khususnya angkot ke moda angkutan umum lain yang sering dijumpai ialah integrasi antar angkot dengan angkutan umum kapal laut yang dikarenakan lokasi pelabuhan dikota tanjungpinang dilewati oleh 3 trayek angkot.yang didukung oleh diperbolehkannya angkot untuk memasuki kawasan pelabuhan serta jarak yang perlu di tempuh dari lokasi penurunan penumpang menuju ke lokasi bersandarnya kapal laut tidak jauh.

Integrasi antar moda untuk angkot dengan moda angkutan umum udara yaitu pesawat terbang sangat jarang ditemuinya penumpang yang menggunakan jasa angkot untuk menuju bandara yang juga dimana lokasi bandara di Kota Tanjungpinang sendiri tidak dilalui oleh trayek angkot, sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan jasa angkutan umum lain seperti taxi dan angkutan umum (berbasis online).

9. Jarak tempuh

Jarak tempuh pada indikator ini adalah jarak tempuh penumpang yang ingin menggunakan angkot dari lokasi kegiatan masyarakat seperti kawasan perdagangan (Pasar, swalayan, dll), kawasan perkantoran, kawasan pelabuhan, kawasan pendidikan dan kawasan permukiman. Jarak tempuh yang dibutuhkan penumpang dari lokasi kawasan perdagangan, perkantoran, pendidikan dan pelabuhan tidak terlalu jauh dan mudah dijangkau. Biasanya angkot akan menunggu penumpang di dekat kawasan pusat kegiatan dikarenakan rata-rata kawasan pusat kegiatan di Kota Tanjungpinang terletak tidak jauh dari jalan raya, para penumpang hanya perlu berjalan kira-kira 0 - 50 meter untuk menuju lokasi angkot berada.

Jarak tempuh yang terbilang cukup jauh untuk menemukan angkot yaitu dari kawasan pusat permukiman menuju jalan raya untuk menemukan angkot yang sedang melakukan pergerakan. Masyarakat harus menempuh jarak yang cukup jauh dikarenakan kawasan permukiman di Kota Tanjungpinang rata-rata terletak cukup jauh dari jalan raya, sistem pergerakan angkot di Tanjungpinang tidak melayani daerah permukiman yang tidak dilintasi oleh jalan raya. Berikut

sampel yang diambil dari setiap kawasan pusat kegiatan menuju lokasi dapat ditemukannya angkot sebagai berikut :

1. Kawasan Perdagangan
 - a. Pasar baru / pasar ikan Kota Tanjungpinang menuju lokasi angkot berjarak sekitar 0-50 meter.
 - b. Pasar bintang centre Kota Tanjungpinang menuju lokasi angkot berjarak sekitar 0-30 meter.
2. Kawasan Perkantoran
 - a. Pusat Perkantoran Dompok Kota Tanjungpinang menuju lokasi angkot berjarak sekitar 0-50 meter.
 - b. Pusat perkantoran perbankan BRI, BNI, Bank Riau, MANDIRI jalan teuku umar Kota Tanjungpinang menuju lokasi angkot berjarak sekitar 0-10 meter.
3. Kawasan Pelabuhan menuju lokasi angkot di berjarak sekitar 0-20 meter.
4. Kawasan Pendidikan
 - a. SMA Negeri 2 dan SMP Negeri 4 Kota Tanjungpinang menuju lokasi angkot berjarak sekitar 0-20 meter.
 - b. SMK Negeri 1 dan SMK Negeri 2 Kota Tanjungpinang menuju lokasi angkot berjarak sekitar 0-20 meter.
1. Kawasan Permukiman
 - a. Kawasan permukiman Pantai Impian Kota Tanjungpinang menuju lokasi angkot berjarak sekitar 50-200 meter.
 - b. Kawan permukiman Batu Kucing Kota Tanjungpinang menuju lokasi

angkot berjarak sekitar 100- 300 meter.

10. Tarif

Tarif merupakan salah satu indikator penting juga dalam pelayanan angkutan umum, besarnya tarif angkutan umum dapat menjadi pertimbangan oleh masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum khususnya (Angkot). Tarif angkot di Kota Tanjungpinang bervariasi dan tidak ditentukan oleh pihak pemerintah ataupun pihak lain selain pengemudi/supir angkot itu sendiri. Tarif angkot di Kota Tanjungpinang memiliki kisaran Rp, 3000.00 – Rp. 15.000 tergantung jauhnya perjalanan. Hasil dari observasi lapangan hingga wawancara terhadap supir angkot, tarif angkot untuk perjalanan sejauh 2-5 km memiliki kisaran tarif sebesar Rp. 3000.00 – Rp. 10.000. sedangkan tarif angkot untuk perjalanan sejauh 5-15 km selagi lokasi tujuan masih didalam Kota tarif angkot memiliki kisaran tarif sebesar Rp. 10.000- Rp. 15.000. Berikut rekapitulasi biaya/tarif yang dibutuhkan dari 6 sampel angkot dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 5.4 Biaya/Tarif Angkot di Kota Tanjungpinang

Angkot	Lokasi Asal- Lokasi Tujuan	Jarak (+/-)	Biaya / tarif
1.	Jalan Wiratno – Jalan Hang Tuah	3km	Rp 5.000,00
2.	Jalan Hang Tuah – Jalan Gatot Subroto	5km	Rp 5.000,00
3.	Jalan Gatot Subroto – Jalan Ganet	6km	Rp 5.000,00
4.	Jalan Ganet – Jalan Wiratno	8km	Rp. 10.000,00
5.	Jalan Wiratno – Jalan Pemuda	2km	Rp. 5000,00
6.	Jalan Wiratno – Jalan Lintas Dompok	7km	Rp. 5000,00

Sumber : Hasil Survey Lapangan 2021

5.2 Persepsi Masyarakat Terhadap Angkutam Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang

Analisis faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang dilakukan dengan pengambilan data primer berupa questioner terhadap masyarakat di seluruh Kota Tanjungpinang. Responden yang dipilih di Kota Tanjungpinang sebanyak 100 responden yang tersebar di seluruh kecamatan dan kelurahan Kota Tanjungpinang. Penentuan jumlah sampel harus di ambil pada seluruh masyarakat yang mungkin/pernah menggunakan jasa angkot.

Kuesioner yang di sebarakan ke masyarakat dibuat untuk menjawab dari 5 variabel penelitian. Dari 5 variabel penelitian kemudian terdapat 13 indikator yang terbagi menjadi 13 pertanyaan. Berdasarkan tinjauan teori yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel penilaian pada analisis persepsi masyarakat yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang sebagai berikut :

1. Keamanan, seperti, lampu penerangan, aduan pelayanan, identitas kendaraan, identitas pengemudi dan kondisi tempat duduk penumpang.
2. Kenyamanan, seperti lampu penerangan, kapasitas kursi penumpang, fasilitas kebersihan, sirkulasi udara dan kebersihan
3. Waktu perjalanan, seperti ketepatan waktu.
4. Keterjangkauan, integrasi moda lain dan jarak tempuh.
5. Biaya, yaitu tarif angkutan umum.

Dalam mengukur ataupun menilai variabel-variabel penelitian diatas, maka digunakan teknik pengukuran *skala likert*. Teknik pengukuran skala liker ini

menurut Hartono (2019) yaitu teknik yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang ataupun kelompok terkait dengan fenomena yang terjadi. Jawaban dari setiap variabel yang menggunakan skala likert akan memiliki gradasi seperti sangat setuju sampai sangat tidak setuju. Pada penelitian ini setiap variabel penelitian akan menjadi instrument pengukuran, dan skala pengukurannya dibuat menjadi 4 skala tingkatan dimulai dari sangat setuju, setuju, tidak setuju dan sangat tidak setuju.

Setelah penyebaran kuesioner selesai, maka langkah selanjutnya adalah menghitung total skor jawaban dari masing-masing variabel amatan yang terdiri dari 13 pertanyaan. Perhitungan total skor jawaban dilakukan dengan cara menentukan nilai setiap skala tingkatan yaitu skala sangat setuju (SS) diberi skor 4, kategori setuju (S) diberi skor 3, tidak setuju (TS) diberi skor 2 dan kategori sangat tidak setuju (STS) diberi skor 1. Dari kategori skor tersebut kemudian dihitung total skor dengan persamaan sebagai berikut :

$$\text{Total Jumlah Skor} = (\text{Frekuensi Jumlah Jawaban} \times \text{Skor Jawaban}) \times \text{Variabel Amatan.}$$

Setelah rekapitulasi skor dari masing-masing jawaban responden, langkah selanjutnya melakukan penilaian terhadap persepsi jawaban responden dengan cara tinjauan total skor jawaban responden terhadap garis kontinum. Garis kontinum terbagi menjadi 4 kategori yaitu sangat setuju (SS), setuju (S), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Untuk lebih jelasnya, berikut adalah garis skala kontinum pada penelitian ini :



Gambar 5.9 Penilaian Skala Kontinum

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Dari hasil perhitungan skala kontinum yang dijelaskan pada gambar 3.1 maka berikut adalah tabel kategori penilaian persepsi respon dalam meentukan faktor/indikator yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang:

Tabel 5.5 Interval Skor Penilaian Persepsi Responden Dalam Menentukan Indikator Yang Mempengaruhi Minat Msyarakat Dalam Menggunakan Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang

No	Interval Skor	Kategori Penilaian
1	>1.300 - <2.275	Sangat tidak setuju
2	>2.275 - <3.250	Tidak setuju
3	>3.250 - <4.225	Setuju
4	>4.225 - <5.200	Sangat Setuju

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Analisis faktor/indikator yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang yang diperoleh melalui pengumpulan data primer berupa kuesioner pada 100 responden di Kota Tanjungpinang, maka diperoleh hasil analisi sebagai berikut:

Tabel 5.6 Analisis Jawaban Responden Terhadap Kuesioner Di Kota Tanjungpinang

Variabel	Indikator	v	Jawaban												Total	Skor (Total x variabel amatan)	Keterangan
			STS			TS			S			SS					
			N	%	S	N	%	S	N	%	S	N	%	S			
Keamanan	Keamanan	1	9	9	9	27	27	54	36	36	108	28	28	112	283	3.679	S
	Lampu Penerangan	2	3	3	3	8	8	16	68	68	204	21	21	84	307	3.991	S
	Identitas Kendaraan	3	77	77	77	19	19	38	2	2	6	2	2	8	129	1.677	STS
	Identitas Pengemudi	4	52	50	52	33	33	66	10	10	30	5	5	20	168	2.184	STS
	Kondisi Tempat Duduk	5	20	20	20	28	28	56	27	27	81	25	25	100	257	3.341	S
	Rata - rata		32,2	32,2	32,2	57,5	57,5	46	28,6	28,6	85,8	16,2	16,2	64,8	228,8	2974,4	TS
Kenyamanan	Kapasitas Kursi Penumpang	6	71	71	71	20	20	40	6	6	18	3	3	12	141	1.833	STS
	Fasilitas Kebersihan	7	44	44	44	56	56	112	0	0	0	0	0	0	156	2.028	STS
	Sirkulasi Udara	8	12	12	12	26	26	52	55	55	165	7	7	28	257	3.341	S
	Kebersihan	9	25	25	25	5	5	10	51	51	153	19	19	76	264	3.432	S
	Rata-rata		38	38	38	25,5	25,5	53,5	28	28	84	7,25	7,25	29	204,5	2.658,50	TS
Waktu Perjalanan	Ketepatan Waktu	10	17	17	17	50	50	100	22	22	66	11	11	44	227	2.951	TS
	Rata-rata		17	17	17	50	50	100	22	22	66	11	11	44	227	2.951	TS
Keterjangkauan	Integrasi Antar	11	5	5	5	2	2	4	18	18	54	75	75	300	363	4.719	SS

Variabel	Indikator	v	Jawaban												Total	Skor (Total x variabel amatan)	Ketera ngan
			STS			TS			S			SS					
			N	%	S	N	%	S	N	%	S	N	%	S			
	Angkot																
	Jarak Tempuh	12	9	9	9	35	35	70	41	41	123	15	15	60	262	3.406	S
	Rata-rata		7	7	7	18,5	18,5	37	29,5	29,5	88,5	45	45	180	312,5	4.062,50	S
Biaya	Tariff	13	0	0	0	1	1	2	27	27	81	72	72	288	371	4.823	SS
	Rata-rata		0	0	0	1	1	2	27	27	81	72	72	288	371	4.823	SS

Sumber : Hasil Analisis, 2021



Keterangan : N = Jumlah responden
S = Skor (N x Skor Jawaban)
V = Variabel amatan (Pertanyaan)
Total = Jumlah masing-masing skor jawaban
Skor = Total skor X Variabel amatan

Dari tabel 5.12 dapat dilihat dari hasil analisis jawaban responden terhadap kuesioner skor yang diperoleh dari masing-masing variabel terkait dengan minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang. Analisis tersebut diperoleh setelah dilakukan penyebaran kuesioner yang terdiri dari 13 pertanyaan kepada 100 responden yang ada di Kota Tanjungpinang. 13 pertanyaan atau variabel amatan merupakan indikator yang terdiri dari 5 variabel yang mempengaruhi minat masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum (Angkot). Variabel penelitian ini diperoleh dari berbagai tinjauan teori para ahli dan juga dari penelitian-penelitian terdahulu yang kemudian disesuaikan dengan kondisi pelayanan angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang.

Dari 5 variabel/faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum di Kota Tanjungpinang, terdapat 2 indikator yang berada pada kategori sangat setuju (SS) yaitu indikator integrasi antar angkot dan biaya, 6 indikator yang berada pada kategori setuju (S) yaitu indikator keamanan, lampu penerangan, kondisi tempat duduk, sirkulasi udara, kebersihan dan jarak tempuh, 1 indikator yang berada pada kategori tidak setuju (TS) yaitu indikator ketepatan waktu dan 4 indikatpr yang berada pada kategori sangat tidak

setuju (STS) yaitu indikator identitas kendaraan, identitas pengemudi, kapasitas kursi penumpang dan fasilitas kebersihan.

5.2.1 Aspek Keamanan

Berdasarkan hasil analisis kuesioner yang diberikan kepada 100 responden di Kota Tanjungpinang, aspek keamanan terbagi menjadi lima variabel amatan yaitu keamanan, lampu penerangan, identitas kendaraan, identitas pengemudi dan kondisi tempat duduk. Dari lima variabel amatan pada aspek keamanan yaitu, maka dihitung rata-rata dari kelima variabel amatan tersebut untuk menarik kesimpulan terkait aspek keamanana secara keseluruhan yaitu, kategori tidak setuju (TS) merupakan persentase paling besar dipilih responden sebesar 57,5% di ikuti oleh kategori sangat tidak setuju dengan persentase sebesar 32,2%, kategori setuju sebesar 28,6% dan kategori sangat setuju (SS) dengan persentase sebesar 16,2%. Rata-rata skor dari lima variabel amatan aspek keamanan adalah 2974, berdasarkan garis kontinum maka skor ini berada pada kategori tisdak setuju (TS).

Dari hasil analisis yang telah di lakukan pada tabel 5.12, maka berikut adalah penilaian skala kontinum terhadap faktor demografi berdasarkan jawaban 100 responden yang ada di Kota Tanjungpinang.



Gambar 5.10 Penilaian Skala Kontinum Pada Aspek Keamanan

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Hasil analisis yang dilakukan untuk memperoleh variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum (Angkot)

di Kota Tanjungpinang menunjukkan bahwa kelima variabel amatan pada aspek keamanan yaitu keamanan, lampu penerangan dan kondisi tempat duduk berada pada kategori setuju (Setuju) dedangkan pada indikator identitas kendaraan dan identitas pengemudi berada pada kategori sangat tidak setuju (STS) yang dimana rata-rata dari hasil jawaban responden lebih memilih tidak setuju (TS) terhadap keamanan yang diterapkan pada jasa angkutan umum (Angkot) dikota tanjungpinang.

Berdasarkan jawaban responden terhadap variabel amatan, menjelaskan bahwa variabel atau faktor keamanan merupakan salah satu faktor yang mengurangi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum (Angkot). Keamanan yang masih belum maksimal membuat menurunnya minat masyarakat untuk menggunakan jasa angkot, hal ini sejalan dengan menurunnya jumlah angkot setiap tahunnya dikarenakan pemilik atau pengemudi angkot beranggapan pemasukan/pendapatan sebagai supir angkot tidak dapat menjamin dan mencari profesi lain untuk bekerja.

Dari hasil analisis jawaban responden terhadap kuesioner, dapat disimpulkan bahwa variabel amatan keamanan berada pada kategori setuju (S) dimana keamanan ketika menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) sudah cukup baik, variabel amatan lampu penerangan yang berada pada kategori setuju (S) dimana lampu penerangan angkot juga sudah berfungsi dengan baik, kondisi tempat duduk yang berada pada kategori setuju (S) dimana kondisi tempat duduk penumpang pada angkot di Kota Tanjungpinang juga berada pada kondisi baik. Variabel amatan identitas kendaraan dan identitas pengemudi berada pada

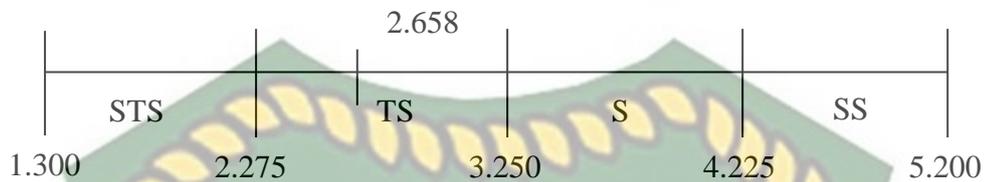
kategori (STS) yang dimana menjelaskan bahwa angkot di Kota Tanjungpinang rata-rata tidak memberikan informasi identitas pengemudi dan identitas kendaraan pada angkot mereka yang membuat penumpang angkot kesulitan untuk melaporkan hal-hal yang membuat rasa tidak aman ketika menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang.

5.2.2 Aspek Kenyamanan

Berdasarkan hasil analisis kuesioner yang diberikan kepada 100 responden di Kota Tanjungpinang, aspek kenyamanan terbagi menjadi empat variabel amatan yaitu kapasitas kursi penumpang, fasilitas kebersihan, sirkulasi udara dan kebersihan pada angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang. Setelah dilakukan perhitungan total skor jawaban responden terhadap keempat variabel amatan aspek keamanan, selanjutnya dilakukan perhitungan nilai rata-rata secara keseluruhan jawaban responden. Berdasarkan perhitungan nilai rata-rata jawaban responden pada aspek keamanan, maka diperoleh kesimpulan bahwa 38% dari 100 responden menjawab pada kategori sangat tidak setuju (STS) diikuti 28% responden menjawab pada kategori setuju (S), 25,5% responden menjawab pada kategori tidak setuju (TS) dan yang paling rendah sebesar 7,25 responden menjawab pada kategori sangat setuju (SS). Secara keseluruhan, total skor tingkat pengaruh/hubungan pada aspek kenyamanan terhadap minat masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang adalah 2.658,5 yaitu berada pada kategori tidak setuju (TS).

Dari hasil analisis yang telah dilakukan pada tabel 5.12 maka berikut adalah penilaian skor skala kontinum terhadap indikator-indikator yang ada pada

aspek keamanan berdasarkan jawaban dari 100 responden yang ada di Kota Tanjungpinang.



Gambar 5.11 Penilaian Skala Kontinum Terhadap Aspek Keamanan

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Faktor atau variabel kenyamanan merupakan salah satu faktor penting terhadap tinggi atau rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang. Kondisi angkot yang nyaman dapat meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi maupun sebaliknya. Dari hasil analisis pada aspek kenyamanan ini responden secara keseluruhan menjawab pada kategori tidak setuju (TS) yang artinya kenyamanan pada angkot di Kota Tanjungpinang masih butuh ditingkatkan lagi. Terlihat paling jelas indikator yang sangat mempengaruhi kenyamanan terletak pada indikator kapasitas kursi penumpang dan fasilitas kebersihan.

Kapasitas kursi penumpang pada angkot di Kota Tanjungpinang secara keseluruhan sudah baik dan jumlahnya sudah mengikuti aturan pemerintah, akan tetapi kondisi dilapangan yang sangat beberba. Pengemudi angkot sering terlihat tidak peduli dengan jumlah penumpang yang di angkut, sering kali ditemukan jumlah penumpang yang diangkut melebihi jumlah kapasitas kursi penumpang yang disediakan sehingga penumpang merasa tidak nyaman karena kondisi angkot yang sangat penuh dan melihi kapasitas kursi penumpang yang disediakan. Fasilitas kebersihan juga salah satu indikator yang perlu diperhatikan, pada

indikator ini persepsi responden paling besar menjawab pada kategori tidak setuju yang berarti rata-rata angkot di Kota Tanjungpinang tidak menyediakan fasilitas kebersihan.

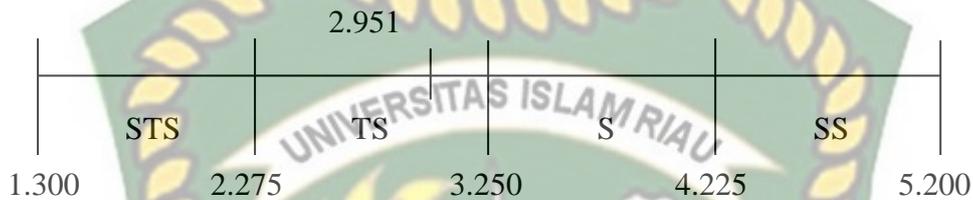
5.2.3 Aspek Waktu Perjalanan

Aspek waktu perjalanan pada penelitian ini hanya terdiri dari satu variabel amatan yaitu ketepatan waktu. Ketepatan waktu disini adalah apakah penumpang angkot di Kota Tanjungpinang sampai ke lokasi tujuan dengan waktu yang tepat atau tidak. Ketepatan waktu adalah suatu hal yang penting dalam melakukan sebuah perjalanan atau pergerakan, oleh karena itu aspek waktu perjalanan merupakan salah satu variabel yang harus diteliti dalam penelitian ini untuk mengetahui apakah waktu perjalanan angkot mempengaruhi masyarakat ketika menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang.

Berdasarkan hasil analisis kuantitatif jawaban responden terhadap kuesioner variabel amatan 10 ini pada penelitian ini yaitu ketepatan waktu. Hasilnya adalah 50% dari 100 responden menjawab pada kategori tidak setuju (TS) bahwa angkot di Kota Tanjungpinang selalu sampai tujuan tepat waktu diikuti 22% responden menjawab pada kategori setuju (S), 17% responden menjawab sangat tidak setuju (STS) dan yang paling rendah sebesar 11% responden menjawab sangat setuju (SS). Total skor pada indikator ketepatan waktu pada penilaian ini yaitu sebesar 2.951 yang berarti berada pada kategori tidak setuju (TS).

Aspek waktu perjalanan yang memiliki satu indikator serta diikuti oleh hanya satu variabel amatan juga sehingga dapat diketahui total dari rata-rata

skor yang didapat dari total skor variabel dan indikator/variabel amatan pada aspek ke tiga bernilai sama. Dari hasil analisis yang telah dilakukan pada tabel 5.12, maka berikut adalah penilaian skala kontinum terhadap indikator ketepatan waktu berdasarkan jawaban 100 responden yang ada di Kota Tanjungpinang :



Gambar 5.12 Penilaian Skala Kontinum Terhadap Aspek Waktu Perjalanan

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Ketepatan waktu merupakan salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam kegiatan transportasi khususnya angkutan umum. Dari hasil analisis diatas dapat disimpulkan bahwa dari 100 responden rata-rata jawaban memilih kategori tidak setuju bahwa angkot di Kota Tanjungpinang selalu sampai tepat waktu. Akan tetapi kondisi angkot di Kota Tanjungpinang yang memiliki system angkut secara random ketepatan waktu adalah hal yang susah dikendalikan. Dapat diketahui bahwa waktu berangkat dan pulang angkot dari setiap trayeknya tidak ditentukan waktunya oleh pengemudi maupun aturan dari dinas/pemerintah terkait. Oleh karena itu para penumpang yang ingin menggunakan angkot sebagai alat transportasi umum biasanya sudah tau konsekuensi terhadap ketepatan waktu ketika hendak menggunakan jasa angkot di Kota Tanjungpinang.

Setiap penumpang yang ingin menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) biasanya memiliki kasus yang berbeda dilihat dari keperluan tujuan para penumpang tersebut. Dari hasil wawancara terhadap pengemudi, perjalanan ketika membawa penumpang pergi ke lokasi perdagangan seperti pasar dengan

penumpang yang hendak pergi sekolah/bekerja biasa berbeda. Para penumpang yang ingin pergi selain memiliki tujuan untuk bekerja atau kesekolah biasanya pengemudi akan menentukan waktu berangkat secara random atau mengangkut penumpang yang ditemukan di jalan, sedangkan untuk penumpang yang ingin pergi bekerja/kesekolah biasanya penumpang sudah memiliki angkot bokingan sehingga pengemudi angkot sudah selalu menunggu penumpang di tempat yang sudah dijanjikan sehingga pengemudi angkot sudah mengukur waktu agar para penumpang tidak terlambat untuk sampai ke tempat tujuannya.

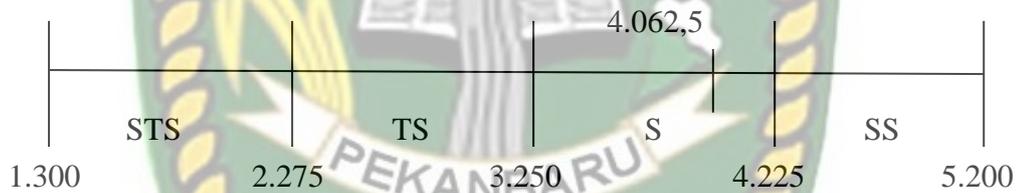
5.2.4 Aspek Keterjangkauan

Aspek keterjangkauan dalam penelitian ini terdiri dari 2 variabel amatan yaitu integrasi antar moda dan jarak tempuh, integrasi antar moda sendiri adalah dimana penumpang terpaksa transit atau berpindah angkot sebelum sampai ketempat tujuan dikarenakan angkot pertama yang dinaikinya memiliki tujuan yang berbeda dengan penumpang tersebut, sehingga pengemudi angkot mencari angkot lain di jalan yang memiliki tujuan yang sama dengan penumpang tersebut dan memindahkan penumpang ditengah perjalanan. Jarak tempuh pada penelitian ini adalah jarak yang dibutuhkan penumpang menuju ketempat dimana angkot dapat ditemui, jarak tempuh yang diteliti pada penelitian ini contohnya jarak dari kawasan perdagangan, pendidikan, perkantoran dan permukiman menuju jalan raya tempat trayek yang biasanya dilewati oleh angkot di Kota Tanjungpinang.

Dari tabel 5.12 yaitu tabel analisis jawaban responden terhadap kuesioner aspek keterjangkauan pada angkot di Kota Tanjungpinang dapat disimpulkan bahwa rata-rata nilai jawaban responden pada dua variabel aspek keterjangkauan

yaitu adalah 45% dari 100 responden menjawab pada kategori sangat setuju (SS), 29,5% responden menjawab pada kategori (S), 18,5% responden menjawab pada kategori tidak setuju (TS) dan yang paling rendah yaitu 7% responden menjawab pada kategori sangat tidak setuju (STS). Total skor aspek keterjangkauan pada minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang adalah sebesar 4.062,5 yang dimana skor ini berada pada kategori setuju (S).

Dari hasil analisis yang telah dilakukan pada tabel 5.12, maka berikut adalah penilaian skala kontinum terhadap aspek keterjangkauan berdasarkan jawaban dari 100 responden yang ada di Kota Tanjungpinang :



Gambar 5.13 Penilaian Skala Kontinum Pada Aspek Keterjangkauan

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Hasil analisis pada aspek keterjangkauan yang memiliki dua variabel amatan yaitu indikator integrasi antar moda angkot dan jarak tempuh menuju tempat keberadaan angkot dapat disimpulkan bahwa dari 100 responden secara rata-rata menjawab pada kategori setuju (S) dimana integrasi antar angkot di Kota Tanjungpinang rata-rata membuat kesusahan pada penumpang. Integrasi antar angkot atau melakukan perpindahan antara satu angkot ke angkot lain membuat para penumpang kesusahan yang dimana penumpang harus turun dari angkot pertama untuk pindah ke angkot lainnya khususnya untuk penumpang yang sedang membawa barang yang banyak atau penumpang yang sedang menggondong anak,

terkadang juga penumpang harus menyeberang jalan untuk berpindah ke angkot lainnya. Oleh karena itu para penumpang rata-rata menjawab pada total skor di kategori setuju (S).

Jarak tempuh dari lokasi awal penumpang menuju tempat keberadaan angkot yang jauh juga menjadi pertimbangan masyarakat untuk menggunakan jasa angkot di Kota Tanjungpinang. Jarak tempuh yang terbilang cukup jauh untuk menemukan angkot khususnya dari kawasan pusat permukiman menuju jalan raya untuk menemukan angkot yang sedang melakukan pergerakan. Masyarakat harus menempuh jarak yang cukup jauh dikarekanakan kawasan permukiman di Kota Tanjungpinang rata-rata terletak cukup jauh dari jalan raya, sistem pergerakan angkot di Tanjungpinang tidak melayani daerah permukiman yang tidak dilintasi oleh jalan raya. Hal ini yang membuat rata-rata skor dari jawaban responden berada pada kategori (S) bahwa jarak tempuh menuju tempat keberadaan angkot yang jauh.

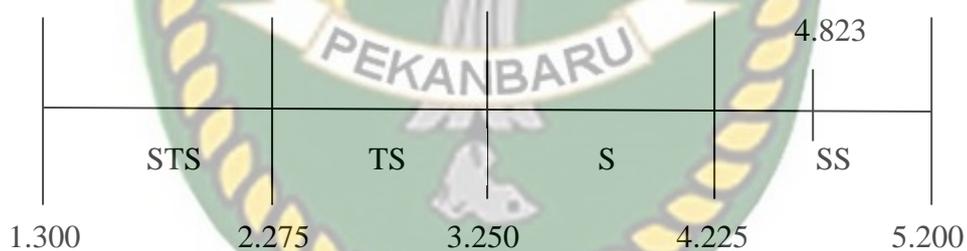
5.2.5 Aspek Biaya

Aspek biaya pada penelitian ini terdiri dari satu variabel amatan yaitu tarif angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang. Pada penelitian ini analisis biaya dalam tarif menggunakan angkutan umum (Angkot) merupakan salah satu aspek yang sangat mempengaruhi minat masyarakat dalam kegiatan transportasi khususnya untuk memilih menggunakan jasa angkutan umum (Angkot). Penelitian untuk pengaruh aspek biaya dengan indikator tarif angkutan umum dilakukan dengan menggunakan kuesioner yang diisi oleh 100 responden, sehingga jawaban dari responden kemudian akan menjadi dasar bagi peneliti

untuk menarik kesimpulan hasil analisis pada aspek biaya ini.

Berdasarkan hasil analisis kuantitatif jawaban responden terhadap kuesioner pada variabel amatan tariff didapatkan hasil 72% responden menjawab pada kategori sangat setuju (SS) diikuti 27% responden menjawab pada kategori setuju (S). 1% responden menjawab pada kategori tidak setuju dan 0% responden menjawab pada kategori sangat tidak setuju (STS). Total skor pada analisis kuesioner pada aspek biaya ini adalah 4.823 yang dimana berada pada kategori (SS). Untuk rata-rata skor pada aspek biaya ini berjumlah sama dikarenakan jumlah variabel amatan pada aspek biaya ini hanya satu pertanyaan.

Dari hasil analisis yang telah di lakukan pada tabel 5.12, maka berikut adalah penilaian skala kontinum terhadap aspek biaya berdasarkan jawaban dari 100 responden yang ada di Kota Tanjungpinang.



Gambar 5.14 Penilaian Skala Kontinum Pada Aspek Biaya
 Sumber : Hasil Analisis, 2021

Dari hasil analisis skala likert pada aspek biaya dapat disimpulkan bahwa rata-rata masyarakat di Kota Tanjungpinang beranggapan bahwa tarif angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang memiliki tarif yang terjangkau, dapat dilihat dari hasil rata-rata total skor jawaban yang didapat yaitu berada pada kategori sangat setuju (SS) bahwa angkutan umum (Angkot di Kota Tanjungpinang memiliki tarif yang terjangkau. Tarif angkot di tanjungpinang

sendiri memiliki tarif yang bervariasi, tarif angkot di Kota Tanjungpinang memiliki kisaran Rp, 5000.00 – Rp. 15.000 tergantung jauhnya perjalanan. Hasil dari observasi lapangan hingga wawancara terhadap supir angkot, tarif angkot untuk perjalanan sejauh 2-5 km memiliki kisaran tariff sebesar Rp. 5000.00 – Rp. 10.000, sedangkan tarif angkot untuk perjalanan sejauh 5-15 km selagi lokasi tujuan masih didalam Kota tarif angkot memiliki kisaran tarif sebesar Rp. 10.000- Rp. 15.000.

5.3 Kebijakan Transportasi Umum

Kegiatan transportasi tidak luput dari campur tangan pemerintah, seperti pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Kegiatan transportasi dapat berjalan dengan adanya kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh pemerintah, khususnya untuk transportasi umum, pemerintah harus mengambil bagian dalam mengatur system transportasi umum di suatu daerah ataupun wilayah. Seperti yang tertuang dalam “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

PM 15 Tahun 2019 memutuskan peraturan menteri perhubungan tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek Bab 1 Pasal 1 yang berisi :

1. Angkutan adalah perpindahan orang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
2. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan orang dengan dipungut biaya.

3. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal-tujuan, lintasan dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran.
4. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan barang, serta perpindahan moda angkutan.
5. Pengguna jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan umum.
6. Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.
7. Standard pelayanan minimal adalah ukuran minimal pelayanan yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang amana.

Secara umum penjelasan tentang angkutan umum yang dibuat oleh pemerintah (Menteri Perhubungan) dapat dilihat pada poin-poin diatas. Peraturan dan kebijakan angkutan umum juga di atur oleh pemerintah, sehingga pihak-pihak yang menjalankan kegiatan atau system angkutan umum dapat berjalan dengan baik dengan semestinya.

Kebijakan transportasi perkotaan menurut Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota (1998) dapat dijabarkan sebagai berikut :

- a. Mengembangkan system angkutan umum massal yang lancer, aman, nyaman dan efisien, terjangkau oleh daya beli seluruh kelompok

masyarakat namun tetap mampu memelihara kelangsungan penyelenggaraan perhubungan, dapat mengurangi kemacetan dan gangguan lalu lintas jalan, sekaligus dapat memelihara kualitas lingkungan hidup.

- b. Memadukan system jaringan jalan perkotaan dengan wilayah sekitarnya agar angkutan perkotaan dapat berfungsi secara optimal dalam melayani kegiatan local dan wilayah sekitarnya.
- c. Mengembangkan keterpaduan intra dan antar moda yang sejalan dengan kebijaksanaan spasial daya dukung lingkungan, serta mampu menjawab pertumbuhan kebutuhan.
- d. Mengembangkan manajemen transportasi perkotaan dalam rangka mencapai efisiensi dan kuallitas pelayanan yang lebih tinggi dengna :
 1. Penataan jaringan trayek sesuai hierarki trayek dikaitkan dengan klasifikasi ukuran kota dan ukuran kendaraan.
 2. Pembatasan penggunaan kendaraan pribadi seiring dengan peningkatan pelayanan angkutan umum.
 3. Manajemen lalu lintas yang menyeluruh, peningkatan dan pemeliharaan jalan yang ditekankan untuk kepentingan angkutan umum.
 4. Mengembangkan standard kualitas sarana angkutan sesuai perkembangan social dan kebutuhan masyarakat.

- e. Meningkatkan koordinasi antar perencanaan dengan pelaksanaan transportasi perkotaan, termasuk di dalamnya kerangka pengaturan dan kelembagaan.
- f. Meningkatkan koordinasi antara perencanaan dengan pelaksanaan transportasi perkotaan, termasuk di dalamnya kerangka pengaturan dan kelembagaan perusahaan dalam rangka mewujudkan profesionalisme pengelolaan perusahaan yang andal, efisien dan berkualitas.
- g. Mengendalikan dampak lingkungan sebagai akibat dari transportasi melalui konservasi dan diversifikasi energy dengan menerapkan peraturan yang lebih mengenai tentang kelaikan dan pengujian kendaraan bermotor untuk lebih mendorong keselamatan dan menjaga kualitas lingkungan.

5.3.1 Kebijakan atau Peraturan Pelayanan Angkutan Umum

Kebijakan dan peraturan tentang angkutan umum telah diatur oleh pemerintah pusat sebagai mana mestinya, kebijakan atau peraturan angkutan umum sendiri telah diatur sesuai klasifikasi jenis perkotaan dimana angkutan umum tersebut beroperasi. Menteri Perhubungan Negara Indonesia telah mengatur tentang kebijakan angkutan umum di Peraturan Menteri No 15 Tahun 2019. Peraturan kebijakan dibagi menjadi beberapa klasifikasi tergantung jenis kota seperti, peraturan angkutan umum di Kota Mega Politan, Metropolitan, Perkotaan Besar, Perkotaan Sedang,, Perkotaan Kecil dan Perdesaan.

Kota Tanjungpinang merupakan kota yang memiliki klasifikasi sebagai Perkotaan Besar karena Kota Tanjungpinang memiliki jumlah Penduduk sebanyak 227.663 jiwa pada tahun 2020. Peraturan atau kebijakan tentang pelayanan

angkutan umum di kawasan Perkotaan Besar telah tertuang pada Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 pasal 47. Angkutan perkotaan dalam kawasan perkotaan besar sebagaimana dimaksud dalam pasal 44 ayat (1) huruf C diselenggarakan dengan kriteria pelayanan sebagai berikut :

a. Trayek Utama :

1. Mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jadwal perjalanan;
2. Melayani angkutan antar kawasan utama serta antara kawasan utama dan pendukung, dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap;
3. Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk Angkutan Perkotaan.
4. Tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang menggunakan halte;
5. Menggunakan mobil bus besar, mobil bus taci, mobil bus tingkat atau mobil bus temple;
6. Dapat dilayani dengan angkutan massal.

b. Trayek pengumpan

1. Berfungsi sebagai trayek pengumpan terhadap trayek utama;
2. Mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jadwal perjalanan;

3. Melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman;
4. Melayani angkutan secara terus menerus sertaberhenti pada tempat untuk menaikkan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan perkotaan;
5. Tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang menggunakan halte; dan
6. Menggunakan mobil bus sedang, bus kecil, dan/atau mobil penumpang umum.

:5.3.2 Program dan Kebijakan Transportasi umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang

Kebijakan atau program untuk transportasi umum di Kota Tanjungpinang sudah disusun oleh pemerintah Kota Tanjungpinang, kebijakan yang saat ini dibuat sangat berfokus kepada angkutan umum transportasi massal yaitu bus BRT yang sudah mulai beroperasi baru-baru ini di Kota Tanjungpinang sehingga kebijakan dan program tentang angkutan umum berjenis Angkot sudah mulai tersingkirkan dalam perencanaan. Angkot di pusat Kota Tanjungpinang masih menjadi moda transportasi umum utama yang bisa digunakan oleh masyarakat dikarenakan angkutan umum berjenis BRT hanya melayani pergerakan di pinggiran Kota Tanjungpinang, selain itu dari hasil wawancara kepada pihak Dinas Perhubungan di Kota Tanjungpinang juga mengatakan bahwa BRT masih tidak memungkinkan untuk melayani di pusat Kota Tanjungpinang dikarenakan kondisi lebar jalan yang kecil, tidak adanya terminal transit BRT dan juga pemerintah masih tidak bisa menggantikan Angkot sebagai moda angkutan umum

utama masyarakat di pusat Kota Tanjungpinang.

Peraturan kebijakan angkutan umum di Kota Tanjung pinang dilihat dari Perda RTRW Kota Tanjungpinang tahun 2014-2034 yang dimana berisikan :

Sistem jaringan transportasi darat sebagaimana yang dimaksud pada ayat 1 huruf a Perda RTRW Kota Tanjungpinang meliputi :

- a. Jaringan lalulintas angkutan jalan meliputi :
 1. Jalan dan jembatan
 2. Jaringan Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ)
 3. Jaringan pelayanan LLAJ
 4. Jaringan transportasi perkotaan

Pasa 17 ayat 5 tentang angkutan jalan pada Perda RTRW Kota Tanjungpinang berisikan “ Pengembangan jaringan transportasi perkotaan merupakan angkutan transportasi massal dengan sistem layanan angkutan berjadwal pada jalur terpisah dijalan raya, yang memiliki kelebihan dalam kecepatan, daya angkut, kenyamanan, keamanan dan ketepatan waktu yang dilengkapi terminal-terminal.

Strategi dan kebijakan angkutan umum di Kota Tanjungpinang juga tertuang dalam rencana strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang. Adapun isi dari renstra tersebut dapat dilihat pada tabel 5.123456 berikut :

Tabel 5.7 Strategi Dan Arah Kebijakan Transportasi di Kota Tanjungpinang

No	Strategi	Kebijakan
1	Meningkatkan penataan lalu lintas untuk mendukung keamanan dan keselamatan berlalu lintas melalui : 1. Penyediaan fasilitas keselamatan transportasi 2. Manajemen dan rekayasa lalu lintas 3. Pembentukan forum lalu lintas 4. Koordinasi antar instansi dalam penanganan kecelakaan dan daerah rawan.	Meningkatnya keselamatan lalu lintas dengan prioritas pemenuhan fasilitas keselamatan jalan dan penanganan kejadian laka Lantas.
2	Meningkatkan keamanan dan pengendalian lalu lintas melalui : 1. Penataan KTL dan perpajakan yang bersinergi 2. Pengawasan terpadu pada pelabuhan dan terminal	Peningkatan keamanan lalu lintas dengan prioritas pada penataan kawasan dan petugas parkir dan penyelenggaraan pengawasan.
3	Meningkatnya aksesibilitas transportasi melalui : 1. Penambahan trayek dan jalur angkutan umum serta 2. Pemenuhan dan pemeliharaan sarana dan prasarana angkutan	Peningkatan kenyamanan masyarakat menggunakan angkutan umum dengan prioritas pada penataan jalur BRT dan penyelenggaraan pengawasan angkutan terpadu..
4	Meningkatnya kelayakan angkutan umum dalam mendukung kenyamanan masyarakat menggunakan moda transportasi melalui : 1. Uji kelayakan sarana transportasi guna keselamatan penumpang. 2. Pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor. 3. Rehabilitasi alat-alat uji keselamatan 4. Pengujian mekanik dan pengawasan angkutan dan 5. Penyediaan alat uji mekanik kendaraan bermotor	Peningkatan keselamatan masyarakat dalam menggunakan moda transportasi umum dengan prioritas pada peningkatan kualitas angkutan umum
5	Meningkatnya pengelolaan dan penyediaan fasilitas perhubungan di Kota Tanjungpinang melalui : 1. Peningkatan pengelolaan terminal, dermaga dan pelabuhan 2. Pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan dan 3. Peningkatan kenyamanan pemanfaatan fasilitas perhubungan.	Peningkatan kenyamanan masyarakat menggunakan fasilitas perhubungan dengan prioritas pada peningkatan kualitas sarana dan prasarana perhubungan.

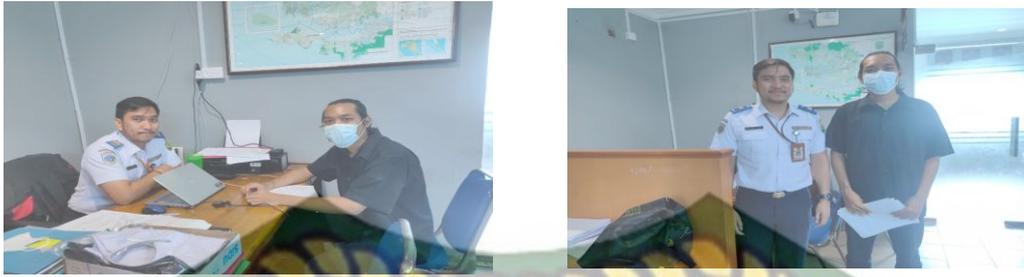
No	Strategi	Kebijakan
6	Meningkatkan kompetensi sumber daya manusia melalui diklat-diklat teknis perhubungan.	Meningkatkan SDM perhubungan dengan prioritas diklat-diklat teknis perhubungan darat dan laut.

Sumber : Renstra Dishub Kota Tanjungpinang 2018- 2023

Kebijakan dan program untuk transportasi umum (angkot) di Kota Tanjungpinang diambil dari hasil wawancara kepada pihak terkait yaitu “Bapak Hero Sinjal, S.ST sebagai pelaksana di bidang angkutan jalan” untuk dijadikan pedoman dalam analisis kebijakan pada penelitian ini. Wawancara dilakukan berdasarkan aspek dan indikator yang telah ditentukan dalam penelitian ini sehingga hasil wawancara tentang transportasi umum (angkot) dapat digunakan sebagai analisis untuk dibandingkan terhadap kondisi angkutan Umum (angkot) dilapangan yang didapat pada analisis sebelumnya.

5.3.3 Hasil Kebijakan Transportasi Umum di Kota Tanjungpinang

Kebijakan angkutan umum di kota tanjungpinang dilengkapi dengan hasil wawancara terhadap pihak atau stakeolder yang berkaitan langsung dengan transportasi angkutan umum di Kota Tanjungpinang. Wawancara dilakukan kepada pihak Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang yaitu dengan Bapak Hero Sinjal, S,ST sebagai “Pelaksana di Bidang Angkutan Jalan”. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi terkait kebijakan-kebijakan yang dibuat tentang angkutan umum di Kota Tanjungpinang khususnya angkutan umum (angkot).



Gambar 5.15 Wawancara Terhadap Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinan

Sumber : Survey Lapangan, 2021

Hasil wawancara terhadap pihak terkait, yaitu Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang tentang kebijakan pelayanan Angkutan Umum (angkot) di Kota Tanjungpinang dimana kebijakan-kebijakana yang dibuat pemerintah secara umum seperti yang ada pada perda RTRW, Renstra Dishub dan dokumenlainnya hanya berfokus kepada kebijakan angkutan umum berbasis Bus Rapid Transit. Kebijakan yang dibuat tidak mengatur tentang angkutan umum berbasis angkot yang selama ini masih menjadi moda utama angkutan orang/barang di pusat kota tanjungpinang, sehingga ini menjadi pertanyaan besar kepada pihak dinas perhubungan bagaimana nasib dari angkot untuk kedepannya sebagai moda angkutan umum utama yang sering digunakan oleh masyarakat Kota Tanjungpinang.

Dinas perhubungan kota tanjungpinang yang diwakili oleh bapak Hero Sinjal S,ST sebagai pelaksana angkutan jalan mengatakan bahwa saat ini angkutan umum Bus Rapid Transit menjadi prioritas utama dalam melakukan perencanaan dibidang transportasi umum darat di Kota Tanjungpinang, akan tetapi Bus Rapid Transit ini masih tidak bisa untuk menggantikan peran angkot sebagai moda angkutan umum utama yang digunakan oleh masyarakat di pusat Kota Tanjungpinang. Bus Rapid Transit tidak memungkinkan untuk beroperasi dipusat

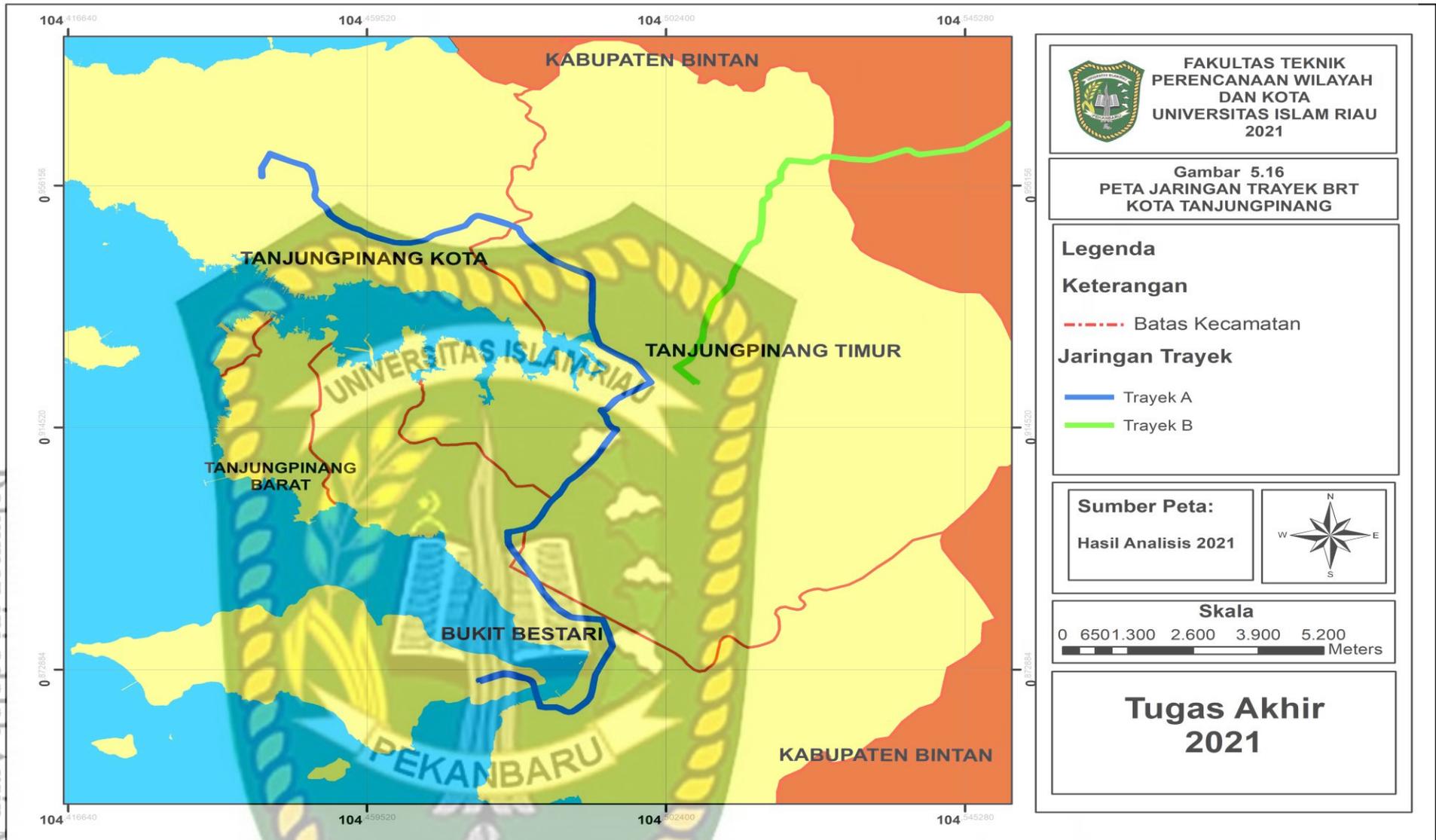
Kota Tanjungpinang dikarenakan berbagai hal seperti, kondisi ruas dan lebar jalan yang kecil dan juga pihak Dishub mengatakan tidak akan mengganggu kegiatan angkot di pusat kota, oleh karena itu kebijakan yang dibuat pemerintah untuk trayek Bus Rapid Transit hanya melayani Pinggiran Kota atau kawasan daerah pesisir di Kota Tanjungpinang dan rute lintas Kabupaten.

Trayek yang dilayani oleh Bus Rapid Transit di Kota Tanjungpinang yang telah diatur oleh pemerintah Kota Tanjungpinang dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 5.8 Jaringan Trayek BRT Kota Tanjungpinang

Trayek	Rute Pengangkutan Penumpang	
	Berangkat	Pulang
A	Terminal Universitas Maritim Raja Ali Haji Dompok Kota Tanjungpinang – Terminal Universitas Maritim Raja Ali Haji Senggarang Kota Tanjungpinang	Terminal Universitas Maritim Raja Ali Haji Senggarang Kota Tanjungpinang - Terminal Universitas Maritim Raja Ali Haji Dompok Kota Tanjungpinang
B	Terminal Bintang Centre Kota Tanjungpinang – Tanjung Uban Kabupaten Bintan	Tanjung Uban Kabupaten Bintan - Terminal Bintang Centre Kota Tanjungpinang

Sumber : Renstra Dishub Kota Tanjungpinang



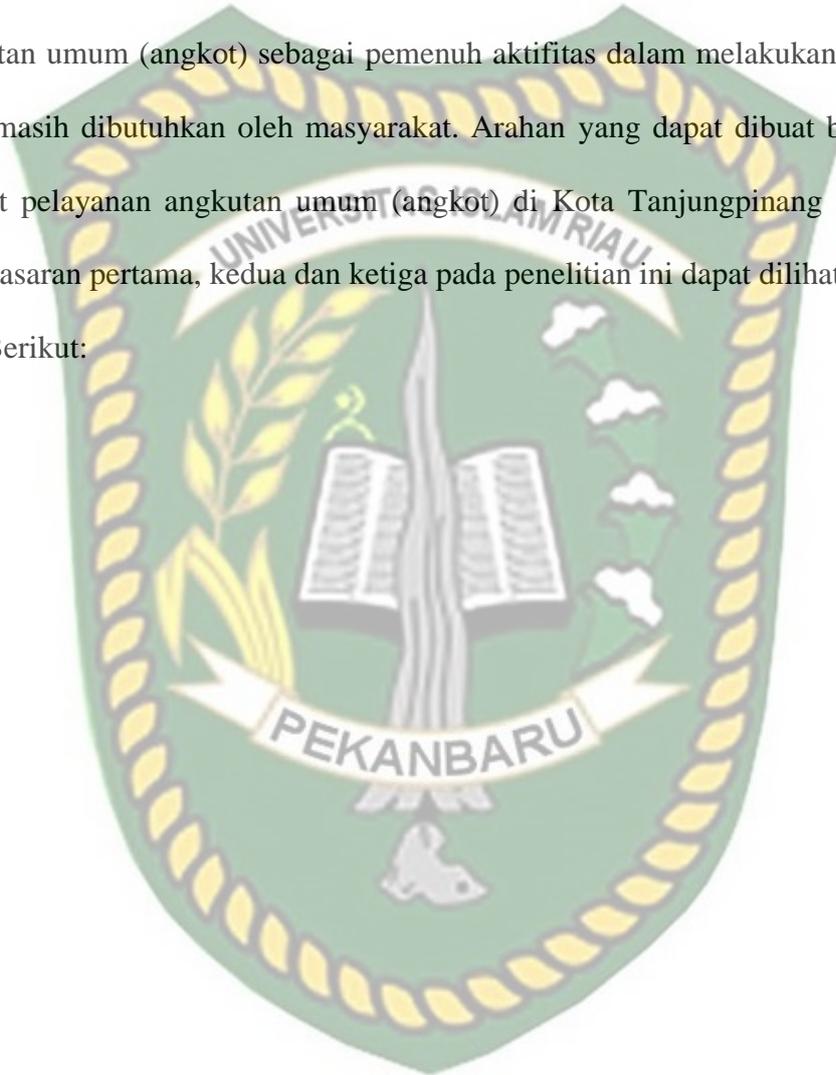
Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang mengatakan untuk kedepannya mereka juga akan berfokus kepada pembaharuan kebijakan dan rencana-rencana untuk angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang, pihak dishub sudah melakukan tindakan seperti membuat laporan kepada pemerintah untuk melaksanakan kegiatan membuat dokumen rencana seperti proyek membuat dokumen tataran transportasi lokal yang dimana isinya juga akan membahas rencana untuk angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang sehingga untuk kedepannya angkot masih akan tetap menjadi moda transportasi umum angkutan orang/barang yang utama bagi masyarakat di pusat Kota Tanjungpinang.

5.4 Arahan Peningkatan Pelayanan Angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang

Kehadiran angkutan umum (angkot) sedikit banyak dapat menguntungkan bagi masyarakat kalangan menengah kebawah dan masyarakat yang tidak memiliki kendaraan atau tidak biasa menggunakan kendaraan karena dapat menjadi alternatif lain pemilihan moda dalam melakukan perjalanan. Dampak positif adanya angkutan umum (angkot) memudahkan kegiatan masyarakat untuk sampai kedaerah yang ingin di tuju, dengan adanya kelebihan angkot dapat membantu melancarkan seseorang dalam melakukan perjalanan. Angkutan umum (Angkot) dapat mendukung mobilitas masyarakat karena dapat menjadi alternatif untuk mengurangi jumlah kendaraan di jalan.

Angkutan umum (Angkot) juga memiliki kekurangan pada setiap aspek pelayanannya yang membuat minat masyarakat menurun setiap tahunnya untuk menggunakan armada transportasi utama di Kota Tanjungpinang ini. Dengan

pengelolaan angkot yang baik diharapkan akan mampu menarik masyarakat untuk lebih memilih menggunakan angkutan umum (Angkot) di bandingkan kendaraan pribadi. Pemerintah juga harus menimbang dan meninjau ulang keberadaan angkutan umum (angkot) sebagai pemenuh aktifitas dalam melakukan perjalanan yang masih dibutuhkan oleh masyarakat. Arahan yang dapat dibuat berdasarkan tingkat pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang dari output pada sasaran pertama, kedua dan ketiga pada penelitian ini dapat dilihat pada tabel 5.13 Berikut:



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Tabel 5.9 Arahan Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang

Variabel Pelayanan	Indikator Pelayanan	Kondisi Eksisting	Persepsi Masyarakat	Arahan Peningkatan Pelayanan
Keamanan	Keamanan	Keamanan dalam menghindari kriminalitas cukup, akan tetapi keamanan dalam perjalanan yang buruk (Jumlah Penumpang sering melebihi kapasitas khususnya saat mengangkut anak sekolah waktu pergi dan pulang sekolah)	Secara umum, rata-rata dari jawaban responden pada indikator keamanan ini memilih pada kategori Setuju (S) bahwa responden merasa aman ketika menggunakan jasa angkot di Kota Tanjungpinang. Akan tetapi terdapat 27 responden yang memilih kategori tidak setuju (TS) dan 9 responden yang memilih pada katagori sangat tidak setuju (STS) bahwa responden merasa aman dalam menggunakan jasa angkot di Kota Tanjungpinang, hal ini yang menunjang untuk tersusunnya arahan terhadap indikator keamanan pada Angkot di Kota Tanjungpinang.	Secara keseluruhan tingkat rasa aman masyarakat untuk menggunakan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang sudah cukup baik, akan tetapi dapat dilihat dari kondisi eksisting dilapangan, angkot sering menerima penumpang melebihi kapasitas yang dimiliki angkot khususnya untuk pergi-pulang anak sekolah. Hal yang perlu dilakukan adalah pihak pemerintah atau penegak hukum untuk melakukan pantauan dan sosialisasi langsung terhadap pemilik/pengemudi angkot dan memberikan sanksi terhadap angkot yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas angkot dan mempertahankan keselamatan penumpang dari resiko kecelakaan dimana supir harus mengendarai angkot dengan kecepatan yang sewajarnya. Hasil dari pantauan dan melakukan sosialisasi diharapkan serta efek jera dari sanksi yang diberikan kepada pemilik angkot yang melanggar aturan dalam mengangkut penumpang diharapkan tingkat keamanan pelayanan angkutan umum (angkot) akan lebih baik dan maksimal.
	Lampu Penerangan	Rata-rata secara umum angkot di kota tanjungpinang sudah memiliki lampu penerangan	Rata – rata responden menjawab pada kategori setuju (S) bahwa lampu penerangan pada angkot di Kota Tanjungpinang berfungsi	Arahan yang perlu dilakukan, pemerintah harus melakukan pengecekan secara berkala dan memberi arahan kepada pemilik atau pengemudi angkot untuk memperbaiki fasilitas lampu penerangan yang tidak berfungsi dan memasang lampu penerangan di dalam

Variabel Pelayanan	Indikator Pelayanan	Kondisi Eksisting	Persepsi Masyarakat	Arahan Peningkatan Pelayanan
		yang berfungsi dengan baik. Akan tetapi terdapat beberapa angkot yang masih tidak memiliki atau tidak berfungsi lampu penerangan pada angkot.	dengan baik dimana 68 responden memilih pada kategori setuju (S) dan 21 responden memilih pada kategori sangat setuju (SS). Akan tetapi terdapat 8 responden menjawab tidak setuju (TS) dan 3 responden menjawab sangat tidak setuju (STS) bahwa lampu penerangan pada angkot berfungsi dengan baik. Hal ini menjadi perhatian untuk menyusun arahan terhadap pelayanan lampu penerangan pada angkot di Kota Tanjungpinang.	angkot untuk memudahkan penumpang ketika menggunakan jasa angkutan umum (angkot) pada malam hari.
	Identitas Kendaraan	Secara umum angkot di Kota Tanjungpinang hanya memiliki identitas kendaraan berupa plat kendaraan, sedangkan identitas kondisi dan unit kendaraan tidak dimiliki hampir seluruh unit angkot	Rata-rata responden menjawab pada kategori sangat tidak setuju (STS) bahwa angkot di Kota Tanjungpinang telah menyediakan informasi identitas kendaraan. Hal ini yang menunjang untuk dibuatnya arahan pelayanan terhadap informasi identitas kendaraan pada angkot di Kota Tanjungpinang	Diharapkan pemerintah untuk mempertimbangkan adanya kejelasan identitas kendaraan angkot dan kejelasan identitas angkot untuk rute yang dituju agar mudah dipahami masyarakat khususnya masyarakat pendatang atau wisatawan yang ingin menggunakan angkot.

Variabel Pelayanan	Indikator Pelayanan	Kondisi Eksisting	Persepsi Masyarakat	Arahan Peningkatan Pelayanan
		di Kota Tanjungpinang.		
	Identitas Pengemudi	Secara umum hampir semua angkot tidak menunjukkan identitas pengemudi pada angkot mereka.	Rata-rata responden menjawab pada kategori sangat tidak setuju (STS) bahwa angkot di Kota Tanjungpinang telah menyediakan informasi identitas pengemudi. Hal ini yang menunjang untuk dibuatnya arahan pelayanan terhadap informasi identitas pengemudi pada angkot di Kota Tanjungpinang.	Diharapkan pemerintah untuk mempertimbangkan adanya kejelasan identitas pengemudi angkot agar meningkatkan rasa aman bagi penumpang.
	Kondisi Tempat Duduk	Secara umum kondisi tempat duduk penumpang pada angkot di kota tanjungpinang terlihat baik. Hanya ada sedikit angkot yang memiliki kondisi tempat duduk yang dalam kondisi kurang baik.	Rata-rata responden menjawab setuju (S) bahwa kondisi tempat duduk penumpang pada angkot di Kota Tanjungpinang sudah dalam keadaan baik. Akan tetapi terdapat 28 responden menjawab pada kategori tidak setuju (TS) dan 20 responden menjawab sangat tidak setuju (STS) bahwa kondisi tempat duduk penumpang pada angkot di Kota Tanjungpinang memiliki kondisi yang baik. Hal ini menjadi landasan untuk dibuatnya arahan pelayanan kondisi tempat duduk	Diharapkan pengemudi selalu menjaga kualitas kondisi tempat duduk penumpang agar masyarakat merasa nyaman ketika melakukan perjalanan. Dan juga diharapkan pemerintah untuk mensosialisasikan kepada pengemudi untuk meniadakan kursi tambahan di depan pintu keluar masuk angkot agar penumpang yang keluar masuk angkot tidak terganggu dengan penumpang yang duduk pada kursi tersebut.

Variabel Pelayanan	Indikator Pelayanan	Kondisi Eksisting	Persepsi Masyarakat	Arahan Peningkatan Pelayanan
			penumpang pada angkot di Kota Tanjungpinang.	
Kenyamanan	Kapasitas Kursi Penumpang	Jumlah kapasitas kursi penumpang pada angkot di Kota Tanjungpinang sudah sangat baik dan mengikuti aturan	Rata-rata responden menjawab pada kategori sangat tidak setuju (STS) bahwa penumpang yang menggunakan jasa angkot tidak pernah melebihi kapasitas kursi penumpang. Persepsi ini menjadi landasan untuk menyusun arahan peningkatan pelayanan angkot pada kapasitas kursi penumpang untuk kedepannya.	Kursi tambahan yang berada di dekat pintu keluar masuk penumpang di tiadakan dan jumlah penumpang diharapkan tidak melebihi kapasitas sehingga harus dapat perhatian lebih oleh stakeholder-stakeholder yang bersangkutan.
	Fasilitas Kebersihan	Hampir semua angkot yang ada di Kota Tanjungpinang tidak memiliki fasilitas kebersihan.	Rata-rata responden menjawab pada kategori sangat tidak setuju (STS) bahwa angkot di Kota Tanjungpinang menyediakan fasilitas kebersihan. Persepsi ini menjadi landasan untuk menyusun arahan peningkatan pelayanan angkot pada fasilitas kebersihan untuk kedepannya.	Memperhatikan fasilitas kebersihan, angkot wajib menyediakan fasilitas kebersihan seperti tong sampah kecil agar penumpang tidak dapat membuang sampah dengan mudah.
	Sirkulasi Udara	Hampir semua angkot dapat dilihat fasilitas pembuka jendela untuk sirkulasi udara	Rata-rata responden menjawab Setuju (S) bahwa sirkulasi / keluar-masuk udara pada angkot berfungsi dengan baik. Akan tetapi terdapat 26	Melakukan pengecekan secara berkala dan memperbaiki fasilitas pembuka jendela agar fasilitas jendela angkot selalu berfungsi dengan baik dan tidak terjadi kerusakan atau susah untuk dibuka dan ditutup.

Variabel Pelayanan	Indikator Pelayanan	Kondisi Eksisting	Persepsi Masyarakat	Arahan Peningkatan Pelayanan
		berfungsi dengan baik	responden yang menjawab pada kategori tidak setuju dan 12 responden menjawab sangat tidak setuju (STS) bahwa sirkulasi udara pada angkot di Kota Tanjungpinang sudah berfungsi dengan baik, hal ini menjadikan landasan untuk menyusun rencana arahan peningkata pelayanan sirkulasi udara pada angkot di Kota Tanjungpinang.	
	kebersihan	Hampir semua angkot di Kota Tanjungpinang dapat dilihat selalu dalam keadaan yang bersih	Setuju (S) bahwa kondisi angkutan umum selalu dalam keadaan bersih. Akan tetapi terdapat 3 responden yang menjawab pada kategori tidak setuju (TS) dan 25 responden menjawab pada kategori sangat tidak setuju (STS) bahwa kebersihan pada angkot di Kota Tanjungpinang sudah baik. Tanggapan ini dapat menjadi landasan untuk membuat arahan peningkatan pelayanan kebersihan pada angkot di Kota Tanjungpinang.	Angkot harus selalu dibersihkan secara berkala agar meningkatkan ketertarikan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum (angkot)
Waktu Perjalanan	Ketepatan waktu	Angkot di kota tanjungpinang	Rata-rata responden pada indikator ketepatan waktu ini	Pemerintah harus mengambil tindakan dan menerapkan kembali trayek yang telah di buat kepada

Variabel Pelayanan	Indikator Pelayanan	Kondisi Eksisting	Persepsi Masyarakat	Arahan Peningkatan Pelayanan
		sudah tidak melakukan perjalanan pada trayek yang sudah di atur.	menjawab pada kategori tidak setuju (TS) bahwa masyarakat yang menggunakan angkot di Kota Tanjungpinang selalu sampai ketempat tujuan tepat waktu. Hal ini menjadi pertimbangan untuk menyusun arahan peningkatan pelayanan pada ketepatan waktu oleh angkot di Kota Tanjungpinang.	pengemudi atau pemilik angkot agar angkot melakukan perjalanan sesuai dengan trayeknya walaupun waktu tujuan tidak ditetapkan oleh pemerintah.
Keterjangkauan	Integrasi Antar Moda	Angkot di Kota Tanjungpinang masih sering memindahkan penumpang ketika di terminal atau ketika sedang ditengah perjalanan.	Sangat setuju (SS) bahwa masyarakat merasa kesusahan ketika harus berpindah dari angkot satu ke angkot lainnya ketika ditengah perjalanan, oleh karena itu hal ini dapat menjadi landasan untuk menyusun arahan peningkatan pelayanan integrasi antar moda pada angkot di Kota Tanjungpinang.	Pemerintah harus memberi sosialisasi kepada pengemudi untuk tidak mengangkut penumpang yang tidak menjadi tujuan perjalanannya dan menerapkan untuk pengemudi mengikuti trayek yang telah dibuat. Pemerintah juga harus mengintegrasikan rute angkot agar pada saat pergantian moda jarak pencapaian tidak jauh dan memperbaiki manajemen operasi pelayanan sesuao SOP yang berlaku.
	Jarak Tempuh	Kondisi jarak dari lokasi aktifitas tinggi seperti kawasan perdagangan, perkantoran dan pendidikan sudah cukup dekat, akan	Setuju (S) bahwa jarak dari permukaan menuju lokasi dapat ditemukannya angkot untuk mengangkut penumpang cukup jauh. Oleh karena itu hal ini dapat menjadi landasan untuk menyusun arahan peningkatan pelayanan pada	Mengintegrasikan keterpaduan koridor pelayanan oplet antar fasilitas permukiman, perdagangan, perkantoran, kesehatan, pelabuhan dan pendidikan serta memperbaiki manajemen operasi pelayanan angkot seuai dengan SOP.

Variabel Pelayanan	Indikator Pelayanan	Kondisi Eksisting	Persepsi Masyarakat	Arahan Peningkatan Pelayanan
		tetapi untuk jarak dari permukiman menuju rute yang dilewati angkot masih sangat jauh.	jarak tempuh yang diperlukan masyarakat untuk menuju lokasi angkot di Kota Tanjungpinang.	
Biaya	Tarif	Tarif angkot di Kota Tanjungpinang sudah cukup terjangkau.	Sangat setuju (S) bahwa tarif yang diberikan untuk menggunakan jasa angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang sudah cukup terjangkau dan hanya terdapat 1 responden yang menjawab tidak setuju (TS) bahwa tarif yang diberikan angkot sudah terjangkau. Oleh karena itu pihak-pihak yang terkait dapat mempertahankan tarif yang dimiliki oleh angkot di Kota Tanjungpinang pada saat ini dan diharapkan juga dapat meningkatkan lagi kualitas pelayanan dengan merumuskan lagi arahan-arahan untuk meningkatkan pelayanan angkot agar menjadi lebih baik lagi.	Pemerintah diharapkan meninjau ulang keberadaan angkot agar dapat kembali menjadi moda angkutan orang utama di pusat Kota Tanjungpinang dan menimbang kembali mengenai tarif angkot untuk kebaikan pengemudi maupun untuk kebaikan penumpang.

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Dari tabel 5.7 diatas dapat dikehui setiap idnikator pelayanan yang diteliti pada penelitian ini rata-rata memiliki kelebihan serta kekurangan yang dilihat dari kondisi eksisting dan persepsi masyarakat dari jawaban terhadap kuesioner penelitian. Kondisi pelayanan angkutan umum (Angkot) yang menjadi perhatian khusus yaitu terletak pada indikator identitas kendaraan, identitas pengemudi, kapasitas kursi penumpang, fasilitas kebersihan, ketepatan waktu, integrasi antar moda dan jarak tempuh. Indikator-indikator tersebut memerlukan perhatian khusus dari pemerintah dan pihak-pihak terkait untuk memperbaiki fasilitas pelayanan dengan membuat arahan seperti yang tertera pada tabel 5.7 diatas. Indikator pelayanan lainnya sudah memfasilitasi masyarakat dengan baik yang dapat dilihat dari kondisi eksisting dilapangan dan persepsi masyarakat, namun tetap harus diperhatikan juga oleh pemerintah dikarenakan masih terdapat beberapa dari persepsi masyarakat yang mengatakan kondisi pelayanan pada indikator seperti keamanan, lampu penerangan, kondisi tempat duduk, sirkulasi udara, kebersihan dan tariff.

Terdapat opsi lain dalam meningkatkan minat masyarakat di Kota Tanjungpinang untuk menggunakan jasa angkutan umum seandainya meningkatkan pelayanan angkutan umum perkotaan (angkot) di Kota Tanjungpinang tidak berhasil yaitu menghapus keberadaan angkot dan menggantinya dengan angkutan umum yang lebih modern seperti bus rapid transit. Berkaca pada kota-kota besar di indonesia yang telah menerapkan kebijakan untuk menghapus keberadaan angkot dan mengganti dengan angkutan umum berbasis bus besar seperti bus rapid transit sebagai jasa angkutan umum perkotaan yang utama bagi

masyarakat. Bus rapid transit sendiri memiliki kelebihan yang jauh lebih baik di banding angkot dengan memiliki fasilitas berkualitas tinggi, pelayanan yang lebih cepat, tepat waktu, lebih nyaman serta memiliki daya angkut yang yang lebih besar dibandingkan angkot.

Opsi kedua ini dapat dijadikan terobosan dalam arahan untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan umum perkotaan di Kota Tanjungpinang. Akan tetapi untuk membuat keberadaan bus rapid transit sendiri agar dapat beroperasi di Kota Tanjungpinang, pemerintah beserta stakeholder-stakeholder terkait harus merancang kembali terhadap kondisi jalan di Kota Tanjungpinang. Kota Tanjungpinang pada saat ini memiliki lebar jalur dan lajur jalan yang kecil beserta trotoar jalan yang masih belum jelas, lebar jalur dan lajur jalan yang kecil dapat menghambat beroprasinya bus rapid transit di Kota Tanjungpinang sehingga pemerintah harus membuat kebijakan dan program untuk memperlebar jalan-jalan di Kota Tanjungpinang yang akan dijadikan trayek bus rapid transit nantinya beserta kondisi trotoar yang dimana harus dibuat secara jelas agar dapat dibangun terminal-terminal yang layak bagi angkutan umum berbasis bus rapid transit.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

Pada sub bab kesimpulan dan saran ini akan dibahas mengenai hasil dari analisis yang didapat pada bab sebelumnya. Untuk lebih jelasnya mengenai isi pada bab kesimpulan dan saran ini dapat dilihat pada uraian dibawah ini :

6.1 Kesimpulan

Dari penelitian yang telah dilakukan oleh penulis dapat diambil kesimpulan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Kondisi Eksisting Pelayanan Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang

Observasi yang telah dilakukan untuk mendapatkan gambaran data pada kondisi eksisting pelayanan angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang didapati bahwa kondisi eksisting pelayanan angkot masih belum maksimal hal ini dapat dilihat dari terdapat beberapa fasilitas pelayanan yang tidak dimiliki, rusak ataupun yang sudah tidak berfungsi dengan baik.

2. Persepsi Masyarakat dalam masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum (angkot) di Kota Tanjungpinang.

Persepsi masyarakat yang diambil dari data hasil kuesioner yang di isi oleh 100 orang responden kemudian dianalisis menggunakan metode skala likert ini didapatkan bahwa 7 dari 13 indikator pada pelayanan angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang masyarakat berpendapat bahwa kondisi pelayanan angkot masih buruk, pernyataan ini diperkuat dengan hampir di semua indikator ada terdapat masyarakat yang menjawab bahwa pelayanan

pada angkot di Kota Tanjungpinang masih belum maksimal. Oleh karena itu hasil dari analisis ini memperkuat bahwa kondisi pelayanan angkot di Kota Tanjungpinang masih belum maksimal yang membuat rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan jasa angkot di Kota Tanjungpinang.

3. Kebijakan Terkait Pelayanan Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang.

Secara garis besar program kebijakan angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang tidak dapat diuraikan dikarenakan pihak terkait seperti Dinas Perhubungan di Kota Tanjungpinang sudah tidak memiliki dokumen khusus yang dimana didalamnya untuk menjelaskan secara rinci tentang angkot di Kota Tanjungpinang khususnya dalam kebijakan yang diatur. Kebijakan angkutan umum yang diatur oleh pemerintah Kota Tanjungpinang yang terdapat seperti pada dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) hanya focus membahas angkutan umum berbasis bus besar (Bus Rapid Transit) yang hanya melayani pada ppinggiran Kota Tanjungpinang.

Perwakilan pihak Dinas Perhubungan yaitu bapak Hero Sinjal, S.ST yang berposisi sebagai pelaksana di bidang angkutan umum mengatakan bahwa dokumen-dokumen terkait yang didalamnya membahas tentang Angkot di Kota Tanjungpinang seperti dokumen tataran transportasi local (Tatralok) dan RIJLLAJ sudah tidak dimiliki oleh Dinas Perhubungan, direncanakan pihak Dishub pasti akan membuat dokumen yang baru kedepannya secepat mungkin dan juga angkutan umum berbasis Bus Rapid Transit pastinya tidak akan menggantikan angkot sebagai jasa angkutan umum di pusat Kota

Tanjungpinang untuk kedepannya.

4. Arahan Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang.

Dari hasil analisis pada bab V telah disusun arahan untuk pelayanan angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang yang bercermin pada kondisi eksisting dan persepsi masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang. Arahan yang perlu dilakukan adalah memiliki/pengemudi angkot serta memberikan sanksi terhadap angkot yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas angkot dan mempertahankan keselamatan penumpang dari resiko kecelakaan dimana supir harus mengendarai angkot dengan kecepatan yang sewajarnya, memperbaiki fasilitas lampu penerangan yang tidak berfungsi dan memasang lampu penerangan di dalam angkot untuk memudahkan penumpang ketika menggunakan jasa angkutan umum (angkot) pada malam hari. mempertimbangkan adanya kejelasan identitas kendaraan dan identitas pengemudi angkot, selalu menjaga kualitas kondisi tempat duduk penumpang agar masyarakat merasa nyaman ketika melakukan perjalanan.

jumlah penumpang diharapkan tidak melebihi kapasitas, menyediakan fasilitas kebersihan seperti tong sampah kecil, memperbaiki fasilitas pembuka jendela agar fasilitas jendela angkot selalu berfungsi dengan baik, angkot harus selalu dibersihkan secara berkala agar meningkatkan ketertarikan masyarakat untuk menggunakan angkot. Mengintegrasikan rute angkot agar pada saat pergantian moda jarak pencapaian tidak jauh dan memperbaiki manajemen operasi pelayanan sesuai SOP yang berlaku, mengintegrasikan keterpaduan koridor pelayanan oplet antar fasilitas permukiman, perdagangan, perkantoran, kesehatan, pelabuhan dan pendidikan serta memperbaiki manajemen operasi pelayanan angkot sesuai dengan SOP dan meninjau

ulang keberadaan angkot agar dapat kembali menjadi moda angkutan orang utama di pusat Kota Tanjungpinang dan menimbang kembali mengenai tarif angkot untuk kebaikan pengemudi maupun untuk kebaikan penumpang.

6.2 Saran

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan terdapat beberapa data dan informasi yang dapat digunakan sebagai rujukan bagi pemangku kepentingan untuk dapat menjalankan sistem angkutan umum di Kota Tanjungpinang menjadi lebih baik lagi dan dapat meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dalam kegiatan sehari-hari. Saran dari peneliti bagi pihak terkait dapat dilihat pada uraian berikut :

1. Angkot merupakan moda angkutan umum utama bagi masyarakat di pusat Kota Tanjungpinang, oleh karena itu stakeholder-stakeholder terkait seperti pemerintah harus lebih memperhatikan eksistensi angkot sebagai moda angkutan umum di Kota Tanjungpinang.
2. Pihak-pihak terkait seperti pemerintah harus memberi sosialisasi atau mengkampanyekan kepada masyarakat untuk lebih memilih menggunakan angkutan umum dan juga kesadaran masyarakat dalam pentingnya menggunakan angkutan umum agar menghindari terjadinya kemacetan, kecelakaan lalu lintas bagi masyarakat yang masih dibawah umur tidak terjadi lagi.
3. Pemerintah khususnya dinas-dinas yang mengatur perencanaan di Kota Tanjungpinang harus menyusun kembali program-program atau kebijakan yang mengatur tentang angkutan umum khususnya angkot di Kota

Tanjungpinang agar sistem angkutan umum seperti fasilitas pelayanan dapat menjadi lebih baik dan diharapkan juga dapat meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum (Angkot) di Kota Tanjungpinang. Menerapkan kembali trayek yang telah di buat kepada pengemudi



DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- C.S.T. Kansil, Dkk. (2019). *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta : PT Rineka cipta
- Dudzik, D. (2011). *Public Transportation In Architectural Digest*.
<https://doi.org/10.2307/j.ctt1ffjjc5.45>
- Dunn, William N. 2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Jakarta 1995. Jakarta: Erlangga
- Fitzsimmons, 2006, *Service Management (Operation Strategy, Information Technology)*, The McGraw – Hill International Edition
- Kasijan, Z. 1984. *Psikologi Pendidikan. Jilid I*. Surabaya : PT Bina Aksara
- Atkinson, R.L., R.C. Atkinson, & Hilgard. 2003. *Pengantar Psikologi Jilid 2*.
- Khisty & Lall. 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Moenir, A. S. (2008). *Manajemen pelayanan umum di Indonesia*.
- Munawar. (2005). *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta : BetaOffset.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung :
- Nurchayadi, R. (2017). *Pengaruh Keberadaan BRT Terhadap Minat Masyarakat dalam Memenuhi Kebutuhan Perjalanan di Kota Makassar* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar). Penerbit ITB.
- Rahmadana, M. F., Mawati, A. T., Siagian, N., Perangin-angin, M. A., Refelino, J., Tojiri, M. Y., ... & Bahri, S. (2020). *Pelayanan Publik*. Yayasan Kita Menulis.
- Sardiman, A. M. (2006). *Pengembangan Kurikulum Pendidikan IPS di Indonesia*.
- Setijowarno, 2001, *Pengantar Sistem Transportasi*, Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata.
- Simbolon, Maringan Masry, 2003, *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia, Semarang..

Sugiyono, 2017. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Suryabrata, S. (2011). *Psikologi pendidikan*.

Tamin, O. Z. (2014). *Metode Estimasi Matriks Asal-Tujuan (MAT) untuk Peramalan Kebutuhan Transportasi: Teori, Contoh Soal, dan Aplikasi*.

Usmara, A. (2008). *Strategi Baru Manajemen Pemasaran*, cetakan pertama. Penerbit: Amara Books, Yogyakarta.

Walgino. (1994). *Psikologi Sosial Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Fakultas Psikologi UGM

Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*. Penerbit ITB.

Wells, H.R. (1975), *Comprehensive Transport Planning*, Charles Griffin, London
Anton M. Moeliono, dkk, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka,

Ws. Winkel.1983.*Psikologi Pendidikan dan Evaluasi Belajar*. Jakarta: Gramedia
Witherington, CH. 1984. *Psikologi Pendidikan* (Alih Bahasa : M.Buchori).
Jakarta

Yogyakarta:Gadjah Mada University Press

JURNAL

BANDA ACEH (Studi Kasus Bus Trans Koetaradja). *Ekombis*, 06(1), 26– 33.

Gregory, J. L. (2019). Applying SERVQUAL: Using service quality perceptions to improve student satisfaction and program image. *Journal of Applied Research in Higher Education*.

Henri Prianto Sinurat, Jul Fahmi Salim, C. P. (2020). Preferensi Masyarakat Terhadap Transportasi Publik Di Kota

Istikhomah, A. A., & Manaf, A. (2016). Teknik PWK. *Jurnal Teknik PWK*, 5(1), 267–280.

Kaslum, U., & Yamin, M. (2017). Strategi Pengembangan Transportasi Massal Di Wilayah Suburban Makassar. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 15(1), 33–38.

Maulana, A. S. (2016). Pengaruh kualitas pelayanan dan harga terhadap kepuasan pelanggan PT. TOI. *Jurnal Ekonomi Universitas Esa Unggul*, 7(2), 78663.

- Muslihah, S. N. (2011). *Analisis Efektivitas Halte Angkutan Umum Kota Surakarta Tahun 2010*.
- Nurchayadi, R., Perencanaan, T., Dan, W., Sains, F., & Teknologi, D. A. N. (2017). *Pengaruh Keberadaan Brt (Buss Rapid Transit) Terhadap Minat Masyarakat Dalam Memenuhi Tahun 2017*.
- Nurdjanah, N., & Kurniawati, F. (2016). Pelayanan Angkutan Kota Di Kota Banjarbaru Provinsi Kalimantan Selatan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 18, 147–170.
- Putri, S., & Moeliono, N. K. (2019). Identifikasi persepsi konsumen melalui customer profile map terhadap produk aplikasi sekampus indonesia (studi pada pra–launching fitur sekomunitas aplikasi sekampus). *JURNAL MANAJEMEN*, 11(1), 65-82.
- Riawan, W. A. (2018). Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Kapasitas Sedang pada Sistem Transportasi Perkotaan [The Service Analysis of Medium Capacity Bus Rapid Transit on the Urban Transportation System]. *Warta Penelitian Perhubungan*, 30(2), 119–132. <https://doi.org/10.25104/warlit.v30i2.688>
- Sinambela, R. Y. P., & DS, A. H. (2019). Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Harga Terhadap Minat Beli Ulang Konsumen (Studi Pada Portobello Café Semarang). *Jurnal Ilmu Administrasi Bisnis*, 8(3), 231-240.
- Wulandari, M., Hernovianty, F. R., & Wulandari, A. (2014). Identifikasi Faktor Pendukung dan Penghambat Pengguna Angkutan Umum. *Identifikasi Faktor Pendukung Dan Penghambat Pengguna Angkutan Umum (Oplet) Di Kota Pontianak, Studi Kasus: Kecamatan Pontianak Kota Dan Kecamatan Pontianak Barat*, 1–15.

PRODUK LEGAL

- Kepmen Perhubungan No.35 Tahun 2003, Tentang penyelenggaraan angkutan orang dan jalan dengan kendaraan umum
- Peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.10 tentang standart minimal pelayanan angkutan massal berbasis jalan
- Peraturan pemerintah Republik Indonesia No. 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan pasal 15

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau