

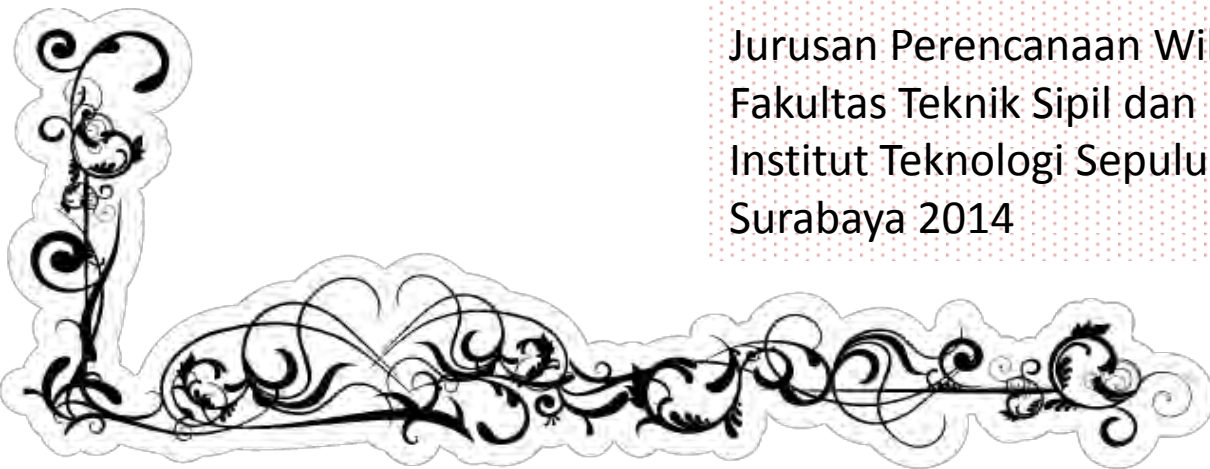
# **TUGAS AKHIR** **RP 141501**

**KRITERIA PELAYANAN ANGKUTAN UMUM  
BERDASARKAN PREFERENSI MASYARAKAT DI  
JAKARTA BARAT**  
(STUDI KASUS: KORIDOR JALAN DAAN MOGOT,  
JAKARTA BARAT)

JODI RAHADIAN  
3611 100 056

**Dosen Pembimbing**  
Ir. Sardjito, MT.

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Surabaya 2014



## Latar Belakang

Manusia akan melakukan **perpindahan** baik perpindahan dalam bentuk **diri nya sendiri** ataupun memindahkan **barang** yang dilakukan **dari tempat asal menuju tempat tujuan**.

**Kegiatan transportasi.** Kegiatan transportasi yang dilakukan membutuhkan **moda transportasi**. Moda transportasi dasarnya dibagi menjadi **transportasi pribadi** dan **transportasi publik**.

Jakarta Barat merupakan pusat kegiatan yang menyebabkan **tinggi nya intensitas kegiatan** dan membutuhkan **pergerakan yg tinggi** untuk **berpindah dari satu tempat ke tempat lain**.

Tersedia moda transportasi yang dikelola oleh operator angkutan umum yang berbeda. Masing – masing memiliki rute dan trayek yang berbeda beda untuk melayani pergerakan yang ada di Jakarta Barat.

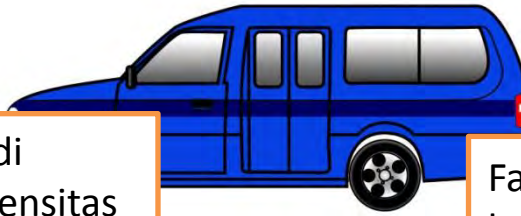
Pelayanan angkutan umum yang tersedia belum memenuhi keinginan para pengguna, terkait dengan ugal – ugalan, waktu tempuh relatif lama, kenyamanan yang tidak sesuai keinginan.

Pelayanan yang masih rendah ini menunjukkan perlu dilakukan perumusan kriteria pelayanan yang sesuai dengan keinginan masyarakat. Jalan Daan Mogot merupakan koridor jalan yang dilewati oleh seluruh operator bus kota Jakarta Barat, sehingga dijadikan studi kasus penelitian.

## Rumusan Masalah



Masyarakat yang berada di Jakarta Barat memiliki intensitas **pergerakan yang sangat tinggi**. Untuk memenuhi kebutuhan pergerakan sehari – hari, masyarakat Jakarta Barat dapat menggunakan moda transportasi: **transportasi pribadi** dan **transportasi publik**.

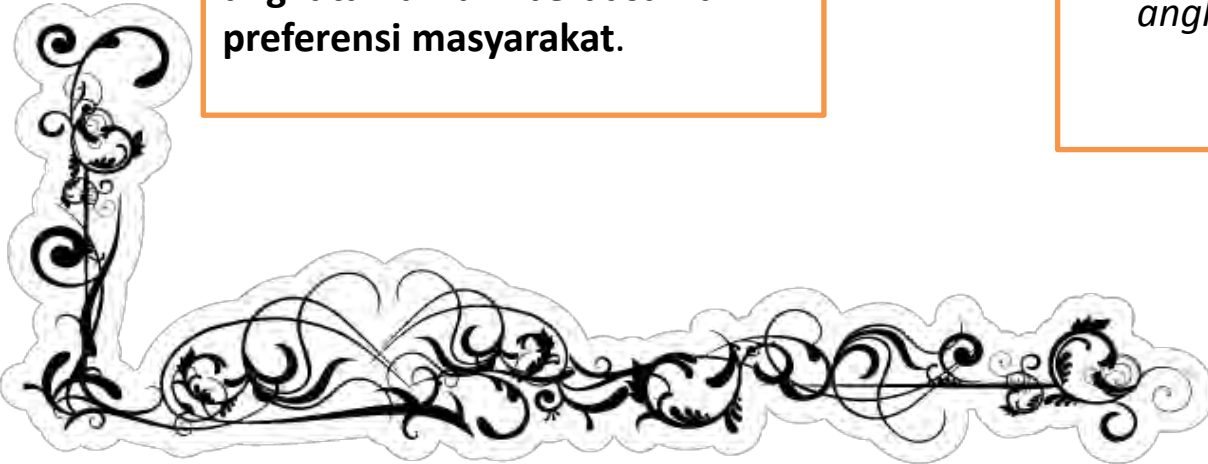


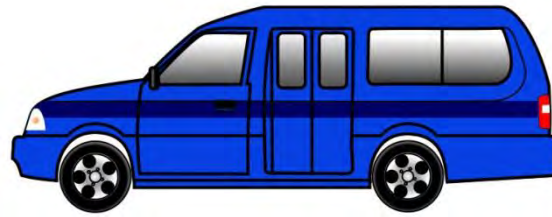
Fakta dilapangan menjelaskan bahwa masyarakat **pengguna transportasi umum**, banyak yang **mengeluhkan akan layanan angkutan umum** yang digunakan, baik **layanan kenyamanan, ketepatan waktu, dan biaya atau tarif/ ongkos**.



Dilakukan penelitian ini untuk **merumuskan kriteria layanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat**.

*“Bagaimana kriteria pelayanan angkutan umum yang diinginkan oleh masyarakat pengguna angkutan umum di wilayah penelitian?”*





Merumuskan **kriteria pelayanan angkutan umum** berdasarkan **preferensi masyarakat pengguna angkutan umum** di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat.

Menentukan **faktor** dan **variabel** yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.

Mengeksplorasi **preferensi masyarakat** terhadap **layanan angkutan umum** yang digunakan di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat.

Merumuskan **kriteria layanan angkutan umum** berdasarkan **preferensi masyarakat pengguna angkutan umum** di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat.



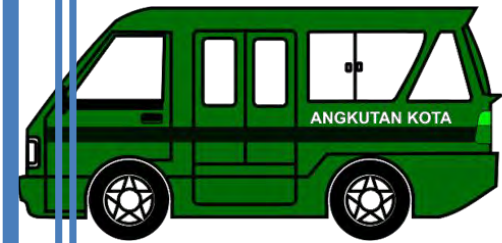
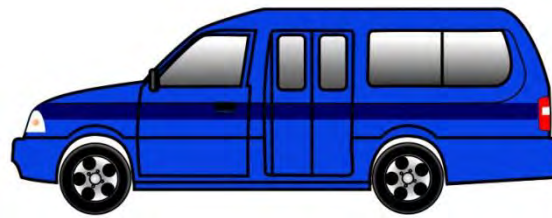


## Kajian Pustaka

## Transportasi

- 
- 
- Morlok, 1978: “**suatu tindakan, proses, atau hal yang sedang dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain**”.
  - Kamus *Webster's New Collegiate Dictionary*, 1977, 1242: “***an act, process, or instance of transporting or being transported***”
  - Nasution, 1996: “**pemindahan barang dan manusia dari tempat asalnya menuju ke tempat tujuan**”.
- 
- Tamin, 2000, **pergerakan dan perpindahan** terjadi dikelompokkan berdasarkan **maksud perjalanan: ekonomi, sosial, pendidikan, rekreasi dan hiburan, serta kebudayaan**.
- 
- Nasution, 1996, hal yang terkait dengan kegiatan transportasi: manusia/ **pelaku transportasi**, barang/ **objek transportasi**, kendaraan/ **moda transportasi**, **jalan**, dan **organisasi**.
- 
- Hay, 1977, **5 komponen** pembentuk dasar suatu sistem transportasi: **sumber tenaga penggerak, kendaraan, jalur pergerakan, terminal, dan sistem pengendali operasi**.
- 





## Angkutan Umum

- Warpani, 1990: “**angkutan** (*transpot*) adalah sebuah **kegiatan perpindahan** orang dan barang dari suatu **tempat (asal) ke tempat lainnya (tujuan)**”.
- Warpani, 2002: “**angkutan penumpang** dengan menggunakan **kendaraan umum** dan dilaksanakan dengan **sistem sewa atau bayar**”.

- Tamin, 2000: “**angkutan umum** dalam bentuk angkutan massal menjadi suatu sistem yang **efisien**, dikarenakan **biaya angkutan** menjadi beban **tanggungan bersama** yang menjadikannya **sangat murah**”.
- Tamin, 2000: “penggunaan **angkutan umum** menyebabkan **penggunaan jalan** menjadi relatif **lebih efisien** dalam m<sup>2</sup>/penumpangnya, sehingga dapat **mengurangi jumlah kendaraan** yang lalu – lalang di jalan”.



## Variabel Pelayanan Angkutan Umum



- Tamin, 2000, **pengguna moda transportasi** dikelompokkan menjadi **2 kelompok**: **golongan paksawan** dan **golongan pilihwan**.
- Tamin, 2000, **ciri faslilitas moda transportasi** dijelaskan dalam 2 cara yaitu **kuantitatif** yang terkait **waktu perjalanan, biaya transportasi, dan ketersediaan parkir** dan **kualitatif** terkait **kenyamanan, keamanan, keandalan, dan lain – lain**.
- Saxena, 1989, **faktor** terkait **pengguna dan moda yang dipilih**: **umur, jenis kelamin, pendapatan, pemilikan moda, dan kepadatan lokasi hunian**.
- Paulley, 2006, **permintaan akan alat transportasi publik**: **tarif, pendapatan, kepemilikan mobil, kualitas pelayanan**.

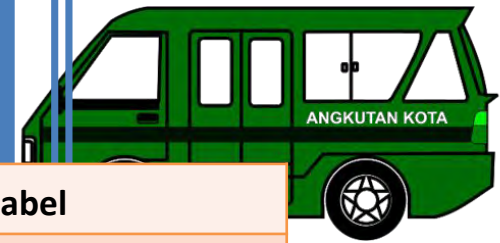
- Paulley, 2006, **permintaan akan alat transportasi publik**: **tarif, pendapatan, kepemilikan mobil, kualitas pelayanan**.
- Schumer, 1974, **atribut tingkat pelayanan** yang **efisien** dalam sistem transportasi yaitu **kecepatan, keselamatan, kapasitas, frekuensi, keteraturan, kekomprehensifan, tanggung jawab, kenyamanan, dan tarif**.

- Dagun et. al, 2006, **transportasi** yang baik dalam pelayanan publik harus **memenuhi 3 kriteria dasar** yaitu **kenyamanan, keamanan, dan kecepatan**.
- Rudy Hermawan, 2001, **parameter dan indikator** yang digunakan untuk **mengukur kinerja** sistem transportasi yaitu **faktor tingkat pelayanan** yang terdiri dari **kapasitas dan aksesibilitas**, selanjutnya **faktor kualitas pelayanan** yang terdiri dari **keselamatan, keandalan, fleksibilitas, kenyamanan, kecepatan, dan dampak**.





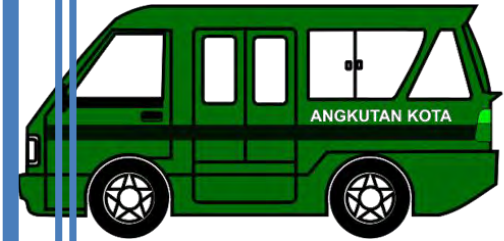
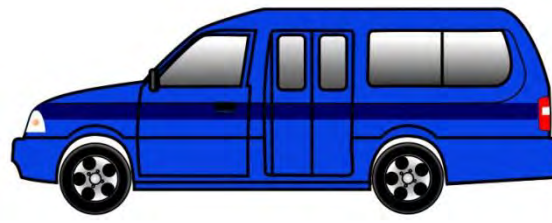
## Sintesa Pustaka



| Parameter                                          | Indikator                  | Variabel                       |
|----------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| Faktor – faktor peningkatan layanan angkutan umum. | Faktor tingkat pelayanan.  | Kapasitas.                     |
|                                                    |                            | Aksesibilitas.                 |
|                                                    |                            | Waktu tunggu.                  |
|                                                    | Faktor kualitas pelayanan. | Keselamatan.                   |
|                                                    |                            | Kecepatan.                     |
|                                                    |                            | Kenyamanan.                    |
|                                                    |                            | Tarif.                         |
|                                                    | Perilaku individu.         | Umur.                          |
|                                                    |                            | Jenis kelamin.                 |
|                                                    |                            | Pendapatan.                    |
|                                                    |                            | Kepemilikan kendaraan pribadi. |







## Pendekatan Penelitian

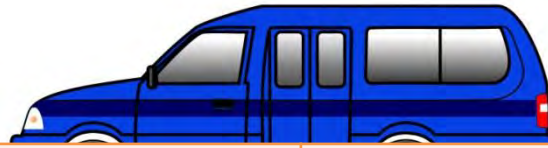
Penelitian ini menggunakan **pendekatan positivisme**. **Pendekatan positivisme** merupakan pendekatan yang didasari dengan **fakta** yang merupakan **hasil dari pengamatan indera** yang didukung **landasan teori** (Muhadjir, 1990).

## Jenis Penelitian

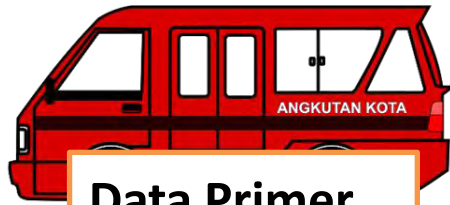
- **Kualitatif** karena data yang digunakan pada proses analisis, dilakukan dengan **menggunakan sebagian besar data primer** dan **analisis kualitatif**.
- Jenis penelitian ditentukan sesuai dengan **maksud, tujuan, dan sasaran penelitian**.



## Variabel Penelitian



| Parameter                                         | Indikator                  | Variabel                        | Definisi Operasional                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Faktor – faktor peningkatan layanan angkutan umum | Faktor tingkat pelayanan.  | Kapasitas.                      | Kemampuan dari angkutan umum untuk mengangkut jumlah penumpang.                                                                                                         |
|                                                   |                            | Aksesibilitas.                  | Kemudahan pengguna angkutan dalam mencapai atau ketika menggunakan suatu angkutan.                                                                                      |
|                                                   |                            | Waktu tunggu.                   | Lamanya waktu menunggu di tempat pemberhentian angkutan umum.                                                                                                           |
|                                                   | Faktor kualitas pelayanan. | Keselamatan.                    | Kemungkinan ada nya kecelakaan dalam suatu perjalanan yang erat dengan sistem pengendalian moda.                                                                        |
|                                                   |                            | Kecepatan.                      | Waktu yang dibutuhkan angkutan umum untuk mencapai tempat tujuan.                                                                                                       |
|                                                   |                            | Kenyamanan.                     | Erat kaitan nya dengan fasilitas yang ada dalam suatu angkutan, seperti: tata letak bangku penumpang, ketersediaan toilet, dan sebagainya.                              |
|                                                   |                            | Tarif.                          | Biaya yang harus dikeluarkan pengguna ketika menggunakan angkutan.                                                                                                      |
|                                                   | Perilaku individu.         | Umur.                           | Usia pengguna moda, yang berkaitan dengan rasa aman aatu nyaman sehingga lebih selektif memilih moda.                                                                   |
|                                                   |                            | Jenis kelamin.                  | Terkait dengan rasa aman atau tidak nya sang pengguna ketika sedang berada di dalam angkutan dan terkait dengan kemampuan fisik yang berbeda antara tiap jenis kelamin. |
|                                                   |                            | Pendapatan.                     | Apakah pendapatan dari seseorang akan mempengaruhi minatnya dalam menggunakan angkutan umum.                                                                            |
|                                                   |                            | Kepemilikan kendaraan bermotor. | Terkait dengan minat menggunakan angkutan umum ketika individu sudah memiliki kendaraan pribadi.                                                                        |



## Data Primer

**Teknik kuisioner, observasi wilayah studi, dan wawancara** yang dilakukan diluar kuisioner. Daftar pertanyaan yang ditampilkan disusun berdasarkan variabel – variabel yang menjadi faktor pelayanan angkutan umum. Kemudian untuk mendapatkan jawaban dari pertanyaan yang didasarkan atas penetapan variabel tersebut dari para responden, dilakukan pertanyaan yang bersifat menjaring pendapat masyarakat mengenai jasa angkutan umum yang ideal dan yang sesuai dengan keinginannya.

## Metode Pengumpulan Data



## Data Sekunder

Dilakukan dengan **studi literatur** untuk mendapatkan **data terkait dengan jasa layanan angkutan umum** yang bersumber dari **buku, internet, penelitian sebelumnya, jurnal, Badan Pusat Statistik, Dinas Perhubungan, dan operator penyelenggara angkutan umum.**

## Analisis Stakeholders

Mengetahui **pihak – pihak terkait** dalam suatu kegiatan yang dilakukan, baik **pihak terdampak** maupun **pihak yang memberikan dampak.** Analisis didasari dengan pertimbangan bahwa dalam penelitian ini **dibutuhkan responden** yang mempunyai peran sebagai **regulator, perwakilan operator penyelenggara angkutan umum, dan pengguna angkutan umum.**

## Teknik Sampling

Teknik *sampling* dilakukan untuk **menentukan jumlah responden** yang akan dimintai pendapatnya mengenai jasa layanan angkutan umum. Sampling yang dilakukan menggunakan teknik *random sampling*.

### Rumus Umum:

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

Rumus umum ditulis dengan keterangan:

- ☐  $n$  = Jumlah sampel;
- ☐  $N$  = Jumlah populasi (rata – rata pengguna angkutan umum di Jalan Daan Mogot dalam 1 hari);
- ☐  $\alpha$  = Nilai toleransi (menggunakan nilai 10%)

**Responden** pada penelitian ini adalah **masyarakat sebagai pengguna ataupun calon pengguna** yang tersebar dalam koridor Jalan Daan Mogot yang dimulai dari Terminal Kalideres hingga Terminal Grogol.

Berdasarkan Jakarta Barat Dalam Angka Tahun 2009 disebutkan:

- Pengguna di terminal Kalideres sebanyak 13.524 pada tahun 2008;
- Pengguna di terminal Grogol sebanyak 10.173 pada tahun 2008.;
- Populasi pengguna angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat sebanyak 23.697; dan
- Nilai toleransi yang digunakan 5%.

$$n = 23.697 / ((23.687 \times 0,0025) + 1)$$

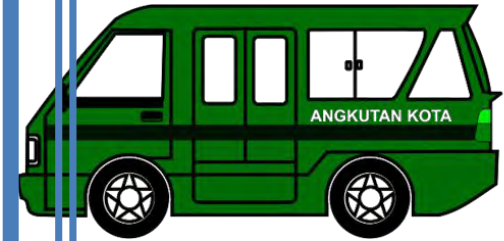
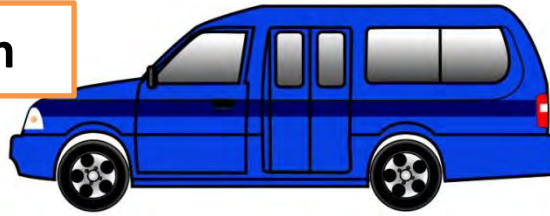
$$n = 23.687 / 60,2175$$

$$n = 392,357 \approx 392$$

# Teknik Analisis Penelitian



## Deskriptif Kualitatif



Sugiyono (2003, p: 11) menjelaskan pula bahwa pada penelitian kualitatif, **data kualitatif** adalah data yang berbentuk **kata, skema, dan gambar**.

Menurut Juwita (2013), **deskriptif kualitatif** merupakan bagian dari penelitian kualitatif yang merupakan **metode** yang digunakan **untuk membedah suatu fenomena di lapangan, menggambarkan, dan menjabarkan temuan di lapangan**. Metode deskriptif kualitatif digunakan untuk **memaparkan situasi atau peristiwa**.

Pengumpulan datanya menggunakan **teknik observasi, kuisioner, dan wawancara untuk menjelaskan, menggambarkan suatu keadaan** di wilayah penelitian. **Analisis deskriptif kualitatif** dilakukan dengan **memberikan ulasan atau interpretasi terhadap data yang diperoleh** sehingga menjadi lebih jelas dan bermakna dibandingkan dengan sekedar angka – angka.

**Proses deskriptif kualitatif** dilakukan dalam beberapa tahap; yaitu: **reduksi data, penyajian data** dalam bentuk bagan atau teks, dan **penarikan kesimpulan**. Dalam penelitian ini deskriptif kualitatif digunakan untuk

- **Menggambaran dan menjabarkan keadaan pelayanan angkutan umum** yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat terkait dengan faktor dan variabel yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum; dan
- **Merumuskan kriteria pelayanan angkutan umum** berdasarkan preferensi masyarakat.





## Analisis Delphi

**Delphi** adalah prosedur peramalan pendapat untuk memperoleh, menukar, dan membuat opini tentang peristiwa dimasa depan (Dunn, 2000).

**Analisis Delphi** melibatkan **beberapa pakar/ responden** yang saling tidak berkomunikasi agar menghasilkan pendapat secara lebih tepat dan maksimal.

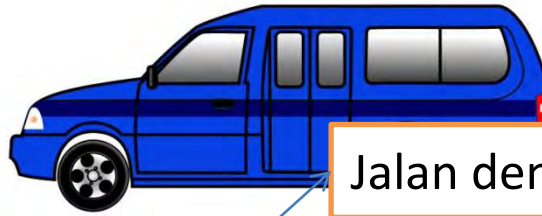
Delphi digunakan untuk mendapatkan sasaran penelitian sebagai berikut:

1. **Menentukan faktor dan variabel** yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.
2. **Langkah – langkah** dalam melakukan analisis Delphi adalah sebagai berikut:
  - a. **Memilih pakar/ responden** (yang telah dipilih dari *Random Sampling*);
  - b. **Menyiapkan kuesioner** berisikan kriteria/ variable yang akan ditanyakan ke pakar/ responden;
  - c. **Wawancara** setiap pakar/ responden;
  - d. **Kompilasi** dari seluruh hasil wawancara; dan
  - e. **Pengulangan/ iterasi** langkah 2 sampai 4 hingga terjadi *consensus*.



Melibatkan beberapa macam **pakar/ responden yang saling tidak berkomunikasi dan relevan** dengan permasalahan yang dibahas, guna menghasilkan pendapat responden secara tepat dan maksimal tanpa adanya pengaruh dari luar. Responden dalam melakukan analisis Delphi ini adalah **Dinas Perhubungan D. K. I. Jakarta, Koperasi Angkutan Jakarta, dan masyarakat pengguna angkutan umum.**

## Gambaran Umum



Jalan dengan sistem primer.

Memiliki fungsi arteri.

Jalan dengan status Nasional.

RUMIJA: 26 meter.

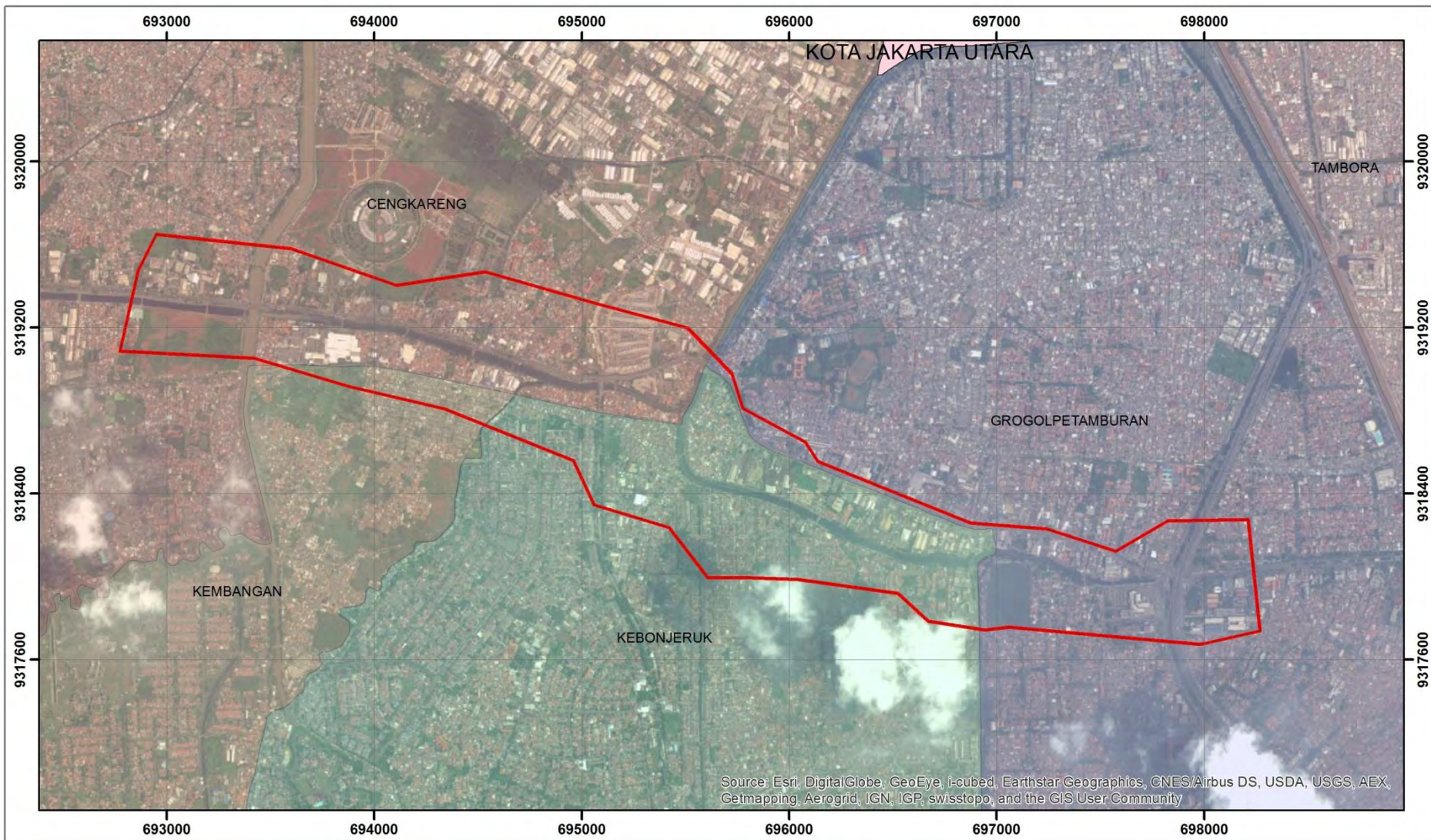
RUASJA: 36 meter.

Terdiri dari 2 jalur yang masing – masing terdapat 4 lajur dan salah satu lajur dalam setiap jalur merupakan lajur untuk busway.

## Koridor Jalan Daan Mogot







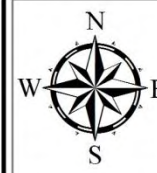
Peta 1.1.

Peta  
Wilayah Penelitian

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya  
2014

### Legenda

- |                                                                                                           |                                                                                                     |                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="border: 2px solid red; padding: 2px;"> </span> batas Wilayah Penelitian                      | <span style="background-color: #e0ffff; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span> KEBONJERUK | <span style="background-color: #fff0ff; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span> TAMBORA |
| <span style="background-color: #ffe0e0; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span> CENGKARENG       | <span style="background-color: #fffacd; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span> KEMBANGAN  |                                                                                                  |
| <span style="background-color: #d8bfd8; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span> GROGOLPETAMBURAN | <span style="background-color: #ffccff; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span> PALMERAH   |                                                                                                  |
| <span style="background-color: #90ee90; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span> KALIDERES        | <span style="background-color: #add8e6; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span> TAMANSARI  |                                                                                                  |

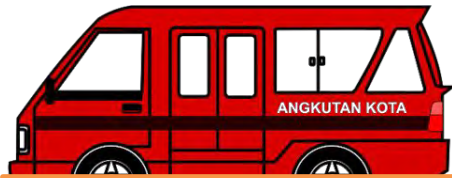


Sumber: Hasil Analisa, 2014

1:24.000

0 0,1 0,2 0,4 0,6 0,8 Kilometers





## Koridor Jalan Daan Mogot

Membentang dari Barat ke Timur dimulai dari **terminal Kalideres** hingga ke **terminal Grogol** yang memiliki panjang **5,89 km**.



**Sebelah Utara:** Kecamatan Cengkareng dan Kecamatan Grogol Petamburan.



**Sebelah Barat:** Kecamatan Cengkareng.

**Sebelah Selatan:** Kecamatan Kebon Jeruk dan Kecamatan Kembangan.

**Sebelah Timur:** Kecamatan Grogol Petamburan.





## Sejarah Angkutan Umum di Jakarta



Permukiman yang muncul disekitar pelabuhan menyebabkan perkembangan transportasi berupa Zidosha Sokyoku yang berupa gerobak yang ditarik sapi dan dilanjutkan pengembangan trem tahun 1910.

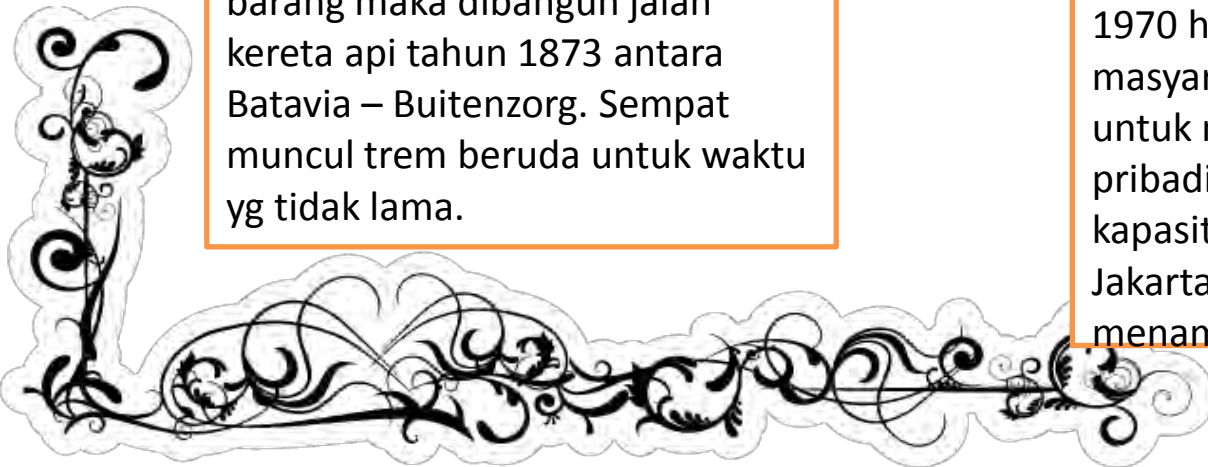


Bermula dengan adanya pelabuhan Sunda Kelapa yang digunakan untuk transportasi barang dagangan serta pedagang. Namun tahun 1859 mengalami penurunan sehingga dibangun baru pelabuhan Tanjung Priok.

Pada tahun 1960 trem dihapuskan dengan alasan tidak sesuai dengan kota sebesar Jakarta dan mulai diarahkan untuk menggunakan kendaraan pribadi.

Untuk memperlancar peredaran barang maka dibangun jalan kereta api tahun 1873 antara Batavia – Buitenzorg. Sempat muncul trem beroda untuk waktu yg tidak lama.

Hal tersebut menyebabkan revolusi transportasi pada tahun 1970 hingga sekarang dimana masyarakat berlomba – lomba untuk menggunakan kendaraan pribadi yang lambat laun kapasitas jalan yang ada di Jakarta tidak mampu menampungnya.





## Faktor dan Variabel Peningkatan Layanan Angkutan Umum

Dalam Stakeholder Analysis yang dilakukan menghasilkan **3 ahli** yang akan digunakan dalam penelitian yang melalui 3 tahap ini, yaitu: **Dinas Perhubungan D. K. I. Jakarta, Koperasi Angkutan Jakarta (KOPAJA), dan masyarakat pengguna angkutan umum.**

Karena tidak menemukan kesepakatan/ *consensus* maka dilakukan **iterasi kedua**. Iterasi kedua, **Dinas Perhubungan dan KOPAJA menyetujui bahwa jenis kelamin dan umur mempengaruhi kriteria pelayanan angkutan umum dan berpengaruh terhadap minat masyarakat karena terkait dengan keselamatan dan kenyamanan dalam menggunakan angkutan umum. Pengguna angkutan umum menyetujui pendapatan karena menjadi pertimbangan dalam menggunakan jasa layanan angkutan umum terkait dengan tarif dan kepemilikan kendaraan pribadi akan mempengaruhi minat.**

Iterasi pertama, **Dinas Perhubungan dan KOPAJA tidak menyetujui variabel umur dan jenis kelamin. Pengguna angkutan umum tidak menyetujui pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi dengan alasan kedua variabel tersebut dinilai tidak ada hubungannya dengan peningkatan layanan angkutan umum dan tidak berpengaruh terhadap minat pengguna angkutan umum.** Pengguna menganggap **pendapatan tidak mempengaruhi kriteria pelayanan angkutan umum dan kepemilikan kendaraan karena pasti masyarakat akan menggunakan kendaraan pribadi.**

1. Faktor Tingkat Pelayanan
  - a. Kapasitas
  - b. Aksesibilitas
  - c. Waktu Tunggu
2. Faktor Kualitas Pelayanan
  - a. Keselamatan
  - b. Kecepatan
  - c. Kenyamanan
  - d. Tarif
3. Faktor Perilaku Individu
  - a. Umur
  - b. Jenis Kelamin
  - c. Pendapatan
  - d. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

# Eksplorasi Preferensi Masyarakat Terhadap Layanan Angkutan Umum yang Digunakan

## Kapasitas

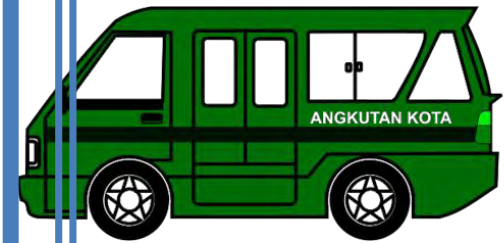
- **172 orang atau 43,87%** yang menyebutkan **kapasitas yang ada tidak berpengaruh** terhadap minat dalam menggunakan angkutan umum;
- **220 orang atau 56,13%** menyebutkan bahwa **kapasitas dari angkutan umum mempengaruhi minat** dalam menggunakan angkutan umum .

➡ **Okupansi melebihi 100%, sehingga didalam angkutan umum masih berdesakan dalam angkutan umum yang menimbulkan rasa ketidaknyamanan.**

## Aksesibilitas

- **204 orang atau 52.05%** menyebutkan bahwa **aksesibilitas atau kemudahan dalam mencapai angkutan tidak berpengaruh terhadap minat** mereka dalam menggunakan angkutan umum;
- **188 orang atau 47,95%** yang menyebutkan bahwa **aksesibilitas atau kemudahan dalam mencapai angkutan umum berpengaruh terhadap minat** menggunakan angkutan umum.

➡ **Aksesibilitas yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta sudah cukup baik. Pengguna menemukan angkutan umum yang akan mereka gunakan untuk melakukan pergerakan dengan mudah. Angkutan umum sudah mempunyai jangkauan yang cukup dalam melayani masyarakat ketika akan melakukan pergerakan.**



### Waktu Tunggu

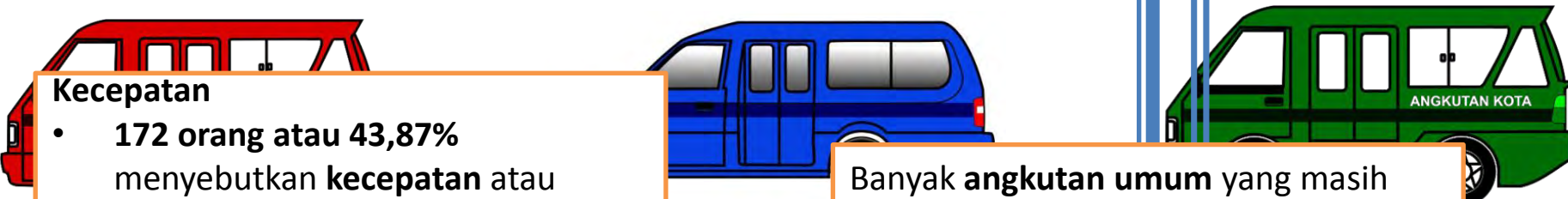
- **152 orang atau 38, 77%** menyebutkan bahwa **waktu tunggu tidak mempengaruhi minat** menggunakan angkutan umum;
- **240 orang atau 61,23%** menyebutkan bahwa **waktu tunggu berpengaruh terhadap minat** menggunakan angkutan umum.

Terkait dengan **heading** dan **frekuensi**. **Heading** adalah **lamanya waktu tunggu** dari satu angkutan umum ke angkutan umum yang lainnya. **Frekuensi** disebutkan sebagai **jumlah keberangkatan yang dapat melayani jumlah pergerakan yang banyak dalam satu waktu**. Dalam wilayah penelitian **heading** dan **frekuensi** angkutan umum masih kurang dan masih cukup lama.

### Keselamatan

- **132 orang atau 33,67%** menyebutkan bahwa **keselamatan tidak berpengaruh terhadap minat** menggunakan angkutan umum;
- **260 orang atau 66,33%** menyebutkan bahwa **keselamatan mempengaruhi minat** pengguna dalam menggunakan angkutan umum.

1. Banyak **pengemudi angkutan umum mengemudi dengan ugal – ugalan** sehingga **membahayakan penumpang dan pengguna jalan** yang lainnya.
2. Banyak **angkutan umum yang tidak mematuhi aturan lalu lintas dan menerobos lampu merah** sehingga **membahayakan pengguna jalan** yang ada di Daan Mogot.
3. Masih **maraknya kejadian penodongan** yang dialami oleh pengguna angkutan umum hingga **keselamatan pengguna yang harus dipertimbangkan**.



### Kecepatan

- **172 orang atau 43,87%** menyebutkan **kecepatan** atau **waktu tempuh tidak mempengaruhi minat** mereka dalam menggunakan angkutan umum.
- **220 orang atau 56,13%** menyebutkan **kecepatan** atau **waktu tempuh mempengaruhi minat** mereka dalam menggunakan angkutan umum.



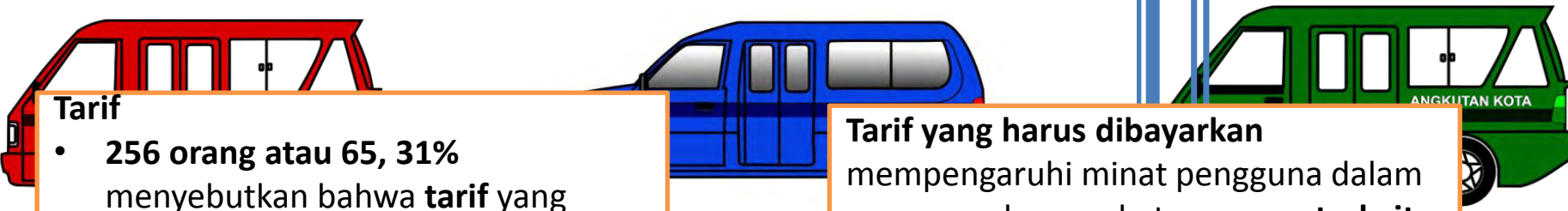
Banyak angkutan umum yang masih “ngetem” atau **berhenti tidak pada tempatnya**. Angkutan umum yang akan melakukan perjalanan ketika okupansi nya sudah mencapai **100%**. Hal ini mengakibatkan **waktu tempuh menjadi berkurang** dan **tidak efisiennya waktu** ketika melakukan suatu perjalanan.

### Kenyamanan

- **128 orang atau 32,85%** menyebutkan bahwa **kenyamanan tidak mempengaruhi minat** pengguna menggunakan angkutan umum.
- **264 orang atau 67,35%** menyebutkan bahwa **kenyamanan berpengaruh terhadap minat** dalam menggunakan angkutan umum.

- 
- **Faktor fisik** terdapat angkutan umum jenis bus kecil yang **tempat duduknya sudah robek – robek**, kondisi **jendela** sebagai tempat sirkulasi udara sudah **tidak berfungsi dengan baik**, dan masih banyak angkutan umum jenis bus kecil dan sedang **tidak menggunakan pendingin udara**.
  - **Faktor non – fisik** terkait dengan **banyaknya pengamen dan preman yang ikut dalam perjalanan** suatu angkutan umum sehingga **mengurangi rasa nyaman** pengguna ketika menggunakan angkutan umum.





### Tarif

- 256 orang atau 65,31% menyebutkan bahwa **tarif** yang harus dibayarkan **tidak mempengaruhi minat** menggunakan angkutan umum.
- 136 orang atau 34,69% menyebutkan bahwa **tarifnya mempengaruhi minat** dalam menggunakan angkutan umum.

### Tarif yang harus dibayarkan

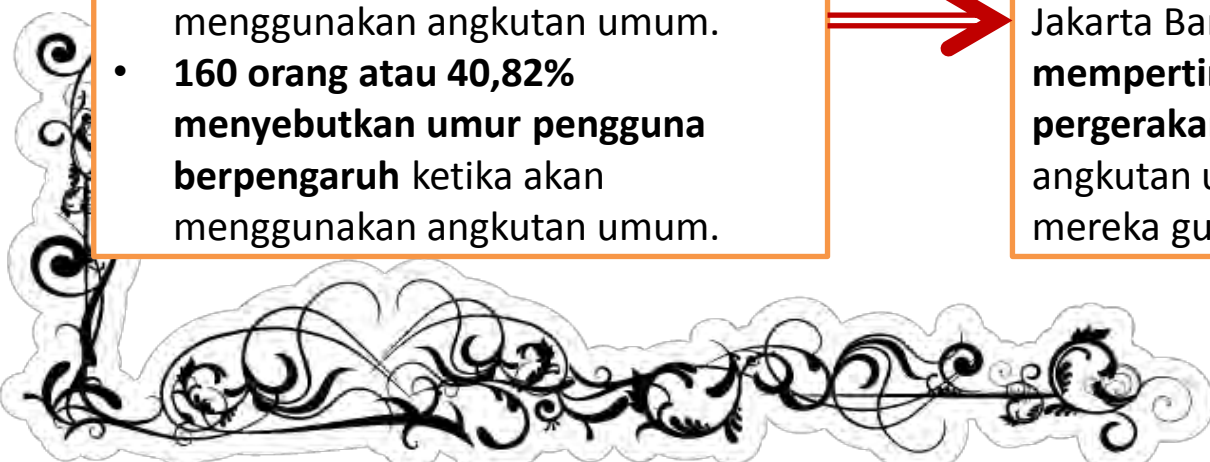
mempengaruhi minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum **terkait dengan** banyak hal seperti **sepadan atau tidaknya biaya yang harus dikeluarkan dengan fasilitas yang disediakan** oleh angkutan umum yang digunakan. **Tarif yang harus dibayarkan sudah cukup baik dan terjangkau.**

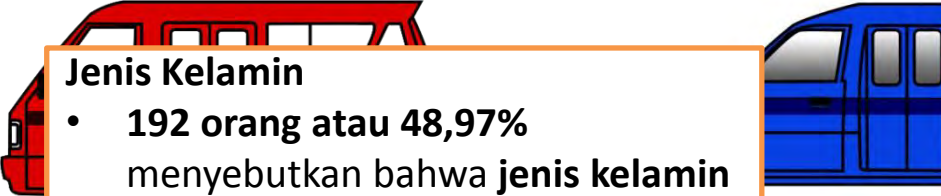
### Umur

- 232 orang atau 59,18% menyebutkan bahwa **umur tidak mempengaruhi** mereka ketika akan menggunakan angkutan umum.
- 160 orang atau 40,82% menyebutkan **umur pengguna berpengaruh** ketika akan menggunakan angkutan umum.

### Umur tidak menjadi suatu hal yang

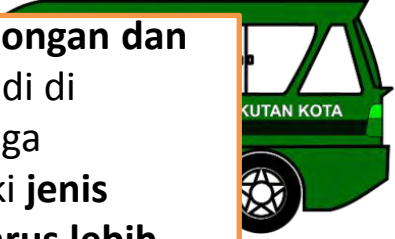
**terlalu menjadi pertimbangan** dikarenakan pengguna angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat **lebih mempertimbangkan kebutuhan pergerakan** dan mereka memilih angkutan umum sebagai moda yang mereka gunakan.





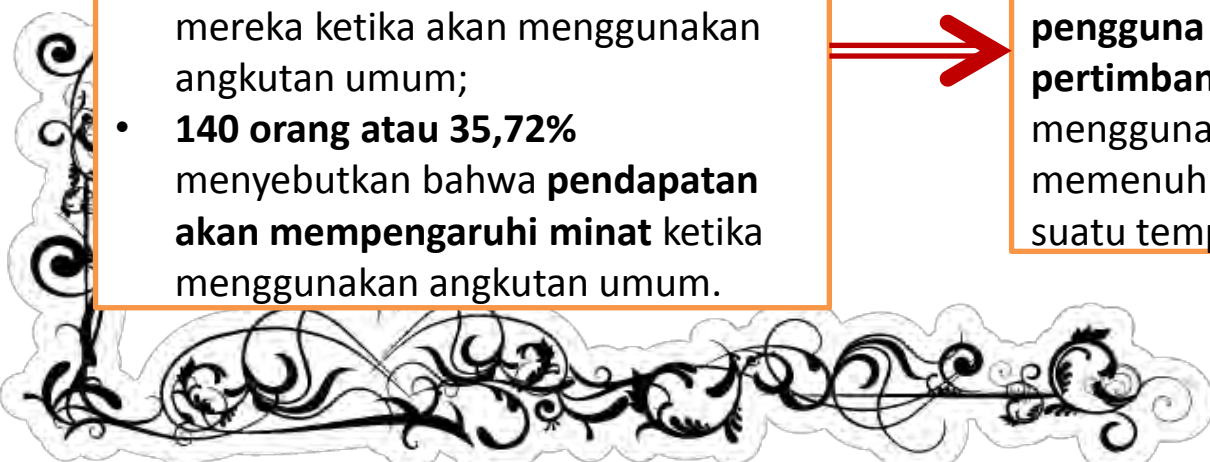
### Jenis Kelamin

- **192 orang atau 48,97%** menyebutkan bahwa **jenis kelamin tidak berpengaruh terhadap minat** pengguna dalam menggunakan angkutan umum.
- **200 orang atau 51,03%** menyebutkan bahwa **jenis kelamin mempengaruhi minat** dalam menggunakan angkutan umum.

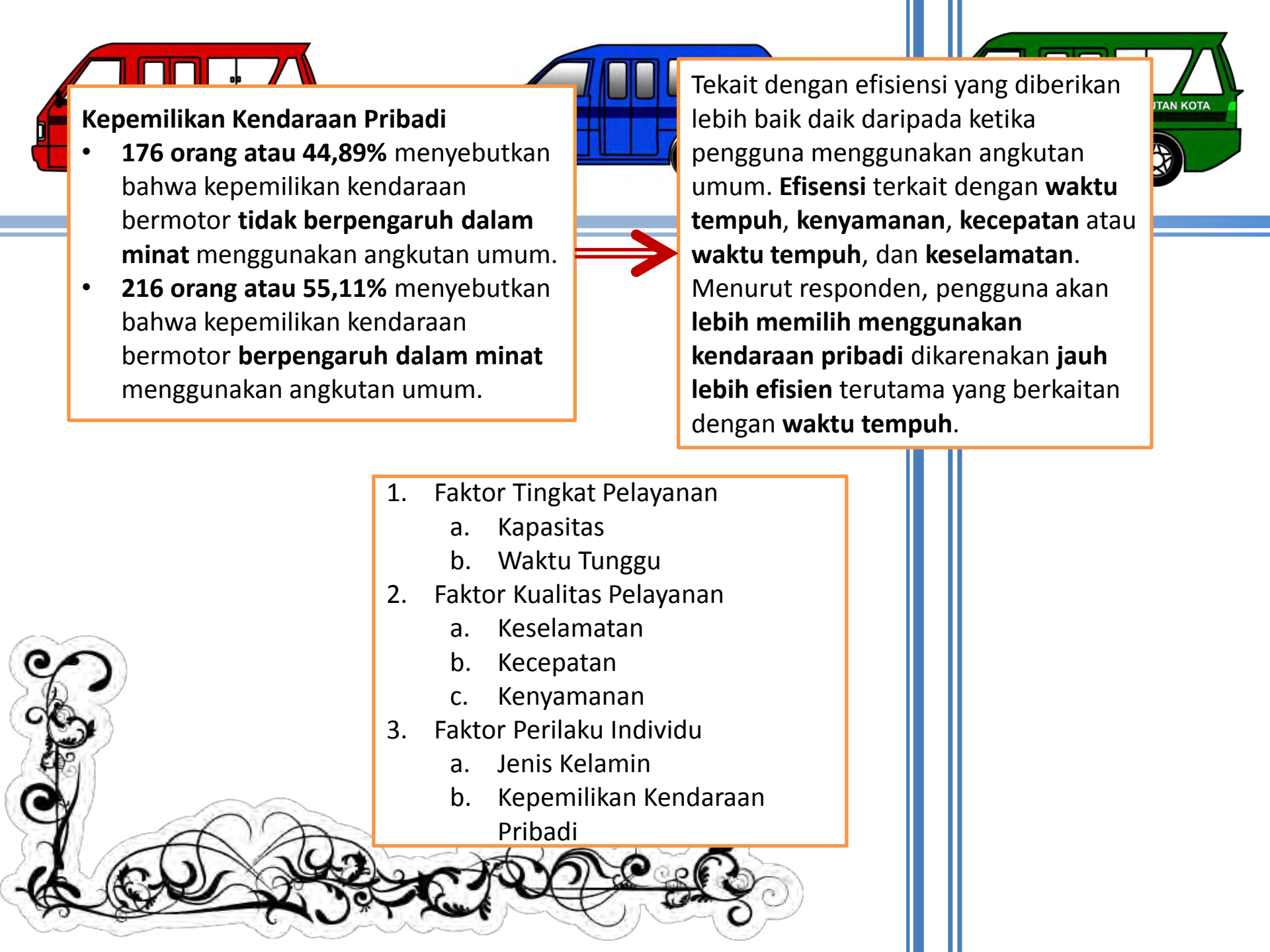
- 
1. Adanya kejadian **penodongan dan perampokan** yang terjadi di angkutan umum sehingga pengguna yang memiliki **jenis kelamin perempuan harus lebih berhati – hati** ketika akan menggunakan angkutan umum.
  2. Adanya **banyak pengamen dan preman** sehingga **dibutuhkan pertimbangan** terkait dengan **variabel sebelumnya yaitu kenyamanan**.

### Pendapatan

- **252 orang atau 64,28%** menyebutkan bahwa **pendapatan mereka tidak mempengaruhi** mereka ketika akan menggunakan angkutan umum;
- **140 orang atau 35,72%** menyebutkan bahwa **pendapatan akan mempengaruhi minat** ketika menggunakan angkutan umum.



Erat kaitannya dengan variabel **tarif** yang merupakan **biaya yg harus dibayarkan**. Namun, **pendapatan pengguna tidak menjadi suatu pertimbangan** ketika mereka akan menggunakan angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan pergerakan ke suatu tempat.



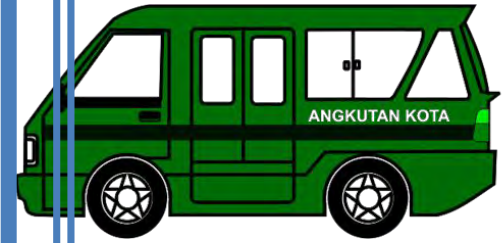
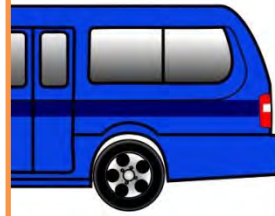
### Kepemilikan Kendaraan Pribadi

- **176 orang atau 44,89%** menyebutkan bahwa kepemilikan kendaraan bermotor **tidak berpengaruh dalam minat** menggunakan angkutan umum.
- **216 orang atau 55,11%** menyebutkan bahwa kepemilikan kendaraan bermotor **berpengaruh dalam minat** menggunakan angkutan umum.

Tekait dengan efisiensi yang diberikan lebih baik daik daripada ketika pengguna menggunakan angkutan umum. **Efisiensi** terkait dengan **waktu tempuh, kenyamanan, kecepatan** atau **waktu tempuh, dan keselamatan**. Menurut responden, pengguna akan **lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi** dikarenakan **jauh lebih efisien** terutama yang berkaitan dengan **waktu tempuh**.

1. Faktor Tingkat Pelayanan
  - a. Kapasitas
  - b. Waktu Tunggu
2. Faktor Kualitas Pelayanan
  - a. Keselamatan
  - b. Kecepatan
  - c. Kenyamanan
3. Faktor Perilaku Individu
  - a. Jenis Kelamin
  - b. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

## Perumuskan Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Preferensi Masyarakat Pengguna Angkutan Umum



### Kapasitas

#### Kondisi saat ini

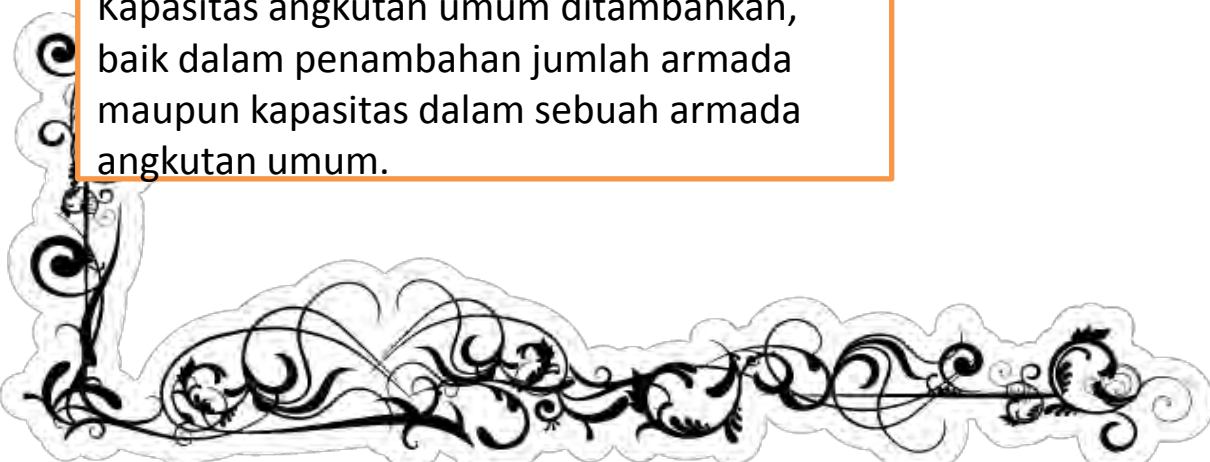
Pengguna menilai bahwa pelayanan yang terkait kapasitas menunjukkan bahwa kapasitas dan okupansi dari angkutan umum melebihi 100% (melebihi kapasitas yang seharusnya bisa diangkut) sehingga terjadi berebutan ketika ingin menggunakan angkutan umum dan berdesakan didalam angkutan umum.

#### Harapan

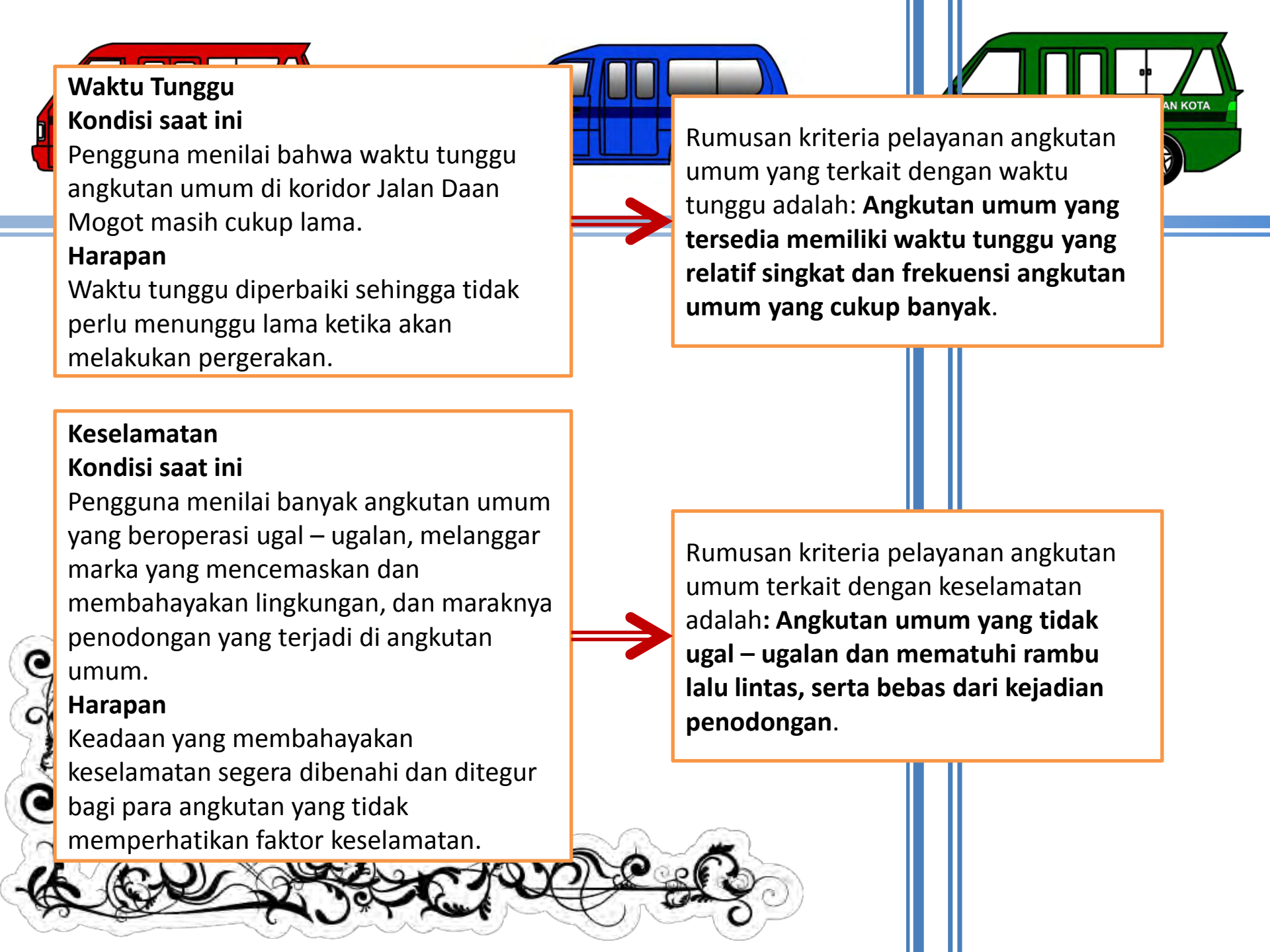
Kapasitas angkutan umum ditambahkan, baik dalam penambahan jumlah armada maupun kapasitas dalam sebuah armada angkutan umum.



Rumusan kriteria pelayanan angkutan umum yang terkait dengan kapasitas adalah: **Angkutan umum yang tersedia harus bisa memenuhi kebutuhan pergerakan masyarakat pengguna angkutan umum dengan okupansi tidak lebih dari 100%.**







### Waktu Tunggu

#### Kondisi saat ini

Pengguna menilai bahwa waktu tunggu angkutan umum di koridor Jalan Daan Mogot masih cukup lama.

#### Harapan

Waktu tunggu diperbaiki sehingga tidak perlu menunggu lama ketika akan melakukan pergerakan.



Rumusan kriteria pelayanan angkutan umum yang terkait dengan waktu tunggu adalah: **Angkutan umum yang tersedia memiliki waktu tunggu yang relatif singkat dan frekuensi angkutan umum yang cukup banyak.**

### Keselamatan

#### Kondisi saat ini

Pengguna menilai banyak angkutan umum yang beroperasi ugal – ugalan, melanggar marka yang mencemaskan dan membahayakan lingkungan, dan maraknya penodongan yang terjadi di angkutan umum.

#### Harapan

Keadaan yang membahayakan keselamatan segera dibenahi dan ditegur bagi para angkutan yang tidak memperhatikan faktor keselamatan.



Rumusan kriteria pelayanan angkutan umum terkait dengan keselamatan adalah: **Angkutan umum yang tidak ugal – ugalan dan mematuhi rambu lalu lintas, serta bebas dari kejadian penodongan.**

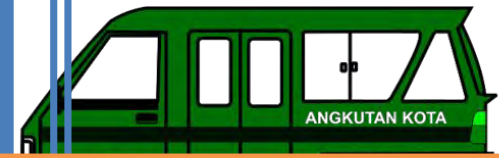
## Kecepatan

### Kondisi saat ini

Pengguna menilai kecepatan angkutan umum yang ada di koridor Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat masih kurang baik. Kecepatan atau waktu tempuh yang kurang baik disebabkan angkutan umum yang sering “ngetem” dan berhenti tidak pada tempatnya untuk menunggu okupansi mencapai 100% atau lebih baru melakukan perjalanan.

### Harapan

Angkutan yang lebih efisien yang terkait dengan waktu tempuh dan normalisasi waktu tempuh serta lama di jalan dalam wujud tidak “ngetem” pada sembarang tempat.



Rumusan kriteria pelayanan angkutan umum terkait dengan kecepatan adalah: **Angkutan umum dengan waktu tempuh yang efisien dalam bentuk tidak berhenti disembarang tempat dan akan melakukan perjalanan ketika ada penumpang.**

## Kenyamanan

### Kondisi saat ini

Pengguna masih merasa kurang nyaman menggunakan angkutan umum yang ada disebabkan terdapat kondisi fisik angkutan umum yang tidak layak terkait dengan fasilitas fisik seperti tempat duduk yang sobek dan sudah rusak, jendela yang tidak bisa dipergunakan dengan baik dan faktor non – fisik seperti banyak pengamen dan preman yang ikut dalam perjalanan.

### Harapan

Terciptanya fasilitas yang lebih memadai sehingga ketika memakai angkutan umum akan lebih nyaman.

Rumusan kriteria pelayanan angkutan umum terkait dengan kenyamanan angkutan umum adalah: **Angkutan umum yang nyaman dalam hal fisik dan non – fisik dalam bentuk angkutan umum yang memiliki tempat duduk yang layak, jendela yang dapat dipergunakan dengan baik, dan perjalanan angkutan umum yang bebas dari preman dan pengamen.**

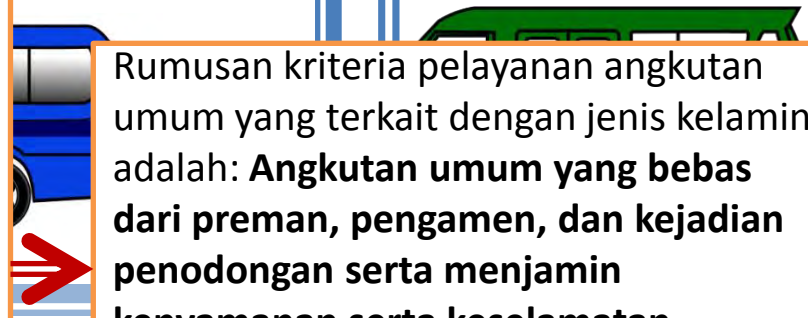
## Jenis Kelamin

### Kondisi saat ini

Pengguna menilai jenis kelamin erat kaitannya dengan rasa aman dan nyaman tersebut dinilai dalam kondisi adanya kejadian penodongan ketika sedang ada perjalanan dan pengamen serta preman yang seringkali ikut dalam perjalanan di angkutan umum.

### Harapan

Angkutan umum yang aman dan bebas dari keadaan penodongan dan terbebas dari ketidaknyamanan secara non – fisik.



Rumusan kriteria pelayanan angkutan umum yang terkait dengan jenis kelamin adalah: **Angkutan umum yang bebas dari preman, pengamen, dan kejadian penodongan serta menjamin kenyamanan serta keselamatan pengguna terutama pengguna angkutan umum yang memiliki jenis kelamin perempuan.**

## Kepemilikan Kendaraan Bermotor

### Kondisi saat ini

Pengguna menilai bahwa akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dikarenakan jauh lebih efisien terkait dengan waktu tempuh. Kenyamanan, keselamatan, waktu tempuh, tarif juga dipertimbangkan oleh para pengguna yang sudah memiliki kendaraan pribadi. Pengguna yang memiliki kendaraan pribadi ingin menggunakan angkutan umum juga bingung untuk memarkir kendaraan pribadinya.

### Harapan

Pembenahan faktor – faktor pendukung seperti tempat parkir untuk meletakkan kendaraan pribadi bagi pengguna yang menggunakan kendaraan pribadi sebelumnya.



Rumusan kriteria pelayanan angkutan umum mengenai kepemilikan kendaraan pribadi berkaitan dengan waktu tempuh, kenyamanan, keselamatan, waktu tempuh, tarif, adalah: **Angkutan umum dengan waktu tempuh yang efisien dalam bentuk tidak berhenti disembarang tempat dan akan melakukan perjalanan ketika ada penumpang, melakukan perjalanan dengan aman dan nyaman yang bebas dari pengamen, preman dan kejadian penodongan, dan memiliki tarif yang terjangkau tidak lebih dari angkutan umum.**

## Kesimpulan



## Rumusan Kriteria Pelayanan Angkutan Umum



Angkutan umum yang tersedia harus bisa memenuhi kebutuhan pergerakan masyarakat pengguna angkutan umum dengan okupansi tidak lebih dari 100%.

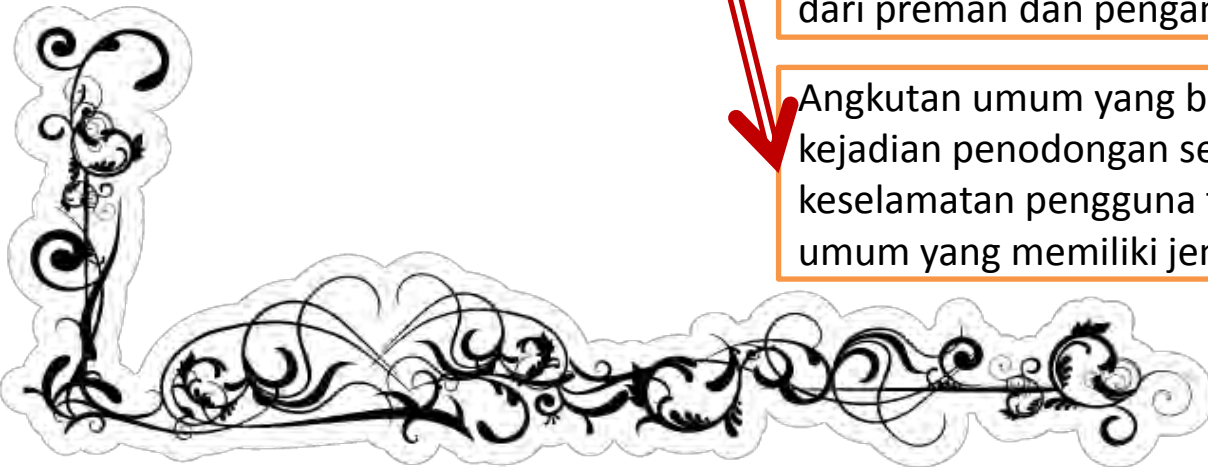
Angkutan umum yang tersedia memiliki waktu tunggu yang relatif singkat dan frekuensi angkutan umum yang cukup banyak.

Angkutan umum yang tidak ugal – ugalan dan mematuhi rambu lalu lintas, serta bebas dari kejadian penodongan.

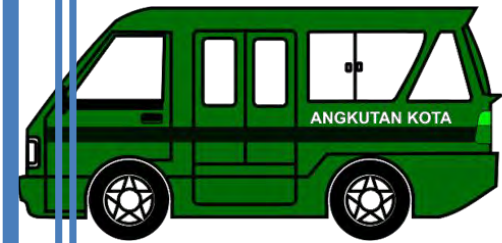
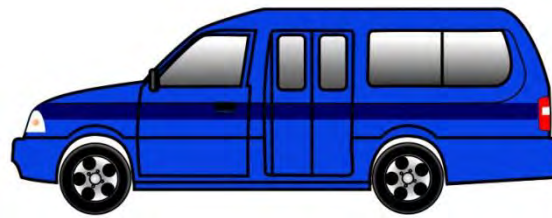
Angkutan umum dengan waktu tempuh yang efisien dalam bentuk tidak berhenti disembarang tempat dan akan melakukan perjalanan ketika ada penumpang.

Angkutan umum yang nyaman dalam hal fisik dan non – fisik dalam bentuk angkutan umum yang memiliki tempat duduk yang layak, jendela yang dapat dipergunakan dengan baik, dan perjalanan angkutan umum yang bebas dari preman dan pengamen.

Angkutan umum yang bebas dari preman, pengamen, dan kejadian penodongan serta menjamin kenyamanan serta keselamatan pengguna terutama pengguna angkutan umum yang memiliki jenis kelamin perempuan.







## Saran dan Rekomendasi

Penelitian ini masih jauh dari sempurna sehingga penelitian ini dapat dilanjutkan dengan kajian lebih lanjut dalam bentuk arahan pelayanan angkutan umum berdasarkan preferensi masyarakat.



Penelitian ini juga dapat dijadikan dasar oleh pihak terkait seperti Dinas Perhubungan dan operator penyelenggara angkutan umum

