

ANALISIS FACTOR PENYEBAB ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN TIDAK BERKEMBANG

Studi kasus persepsi pengambil kebijakan, pelaksana dan masyarakat.

IB Ilham Malik¹, Erwin Octavianto², Aditya Mahatidanar Hidayat³

¹⁾ Dosen Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Sumatera Email:
ib.malik@pwk.itera.ac.id

²⁾ Peneliti di Center for Urban & Regional Studies (CURS). Email: erwin.octavianto@gmail.com

³⁾ Dosen Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Bandar Lampung. Email:
adityamahatidanar@ubl.ac.id

Abstrak

Pengembangan angkutan umum perkotaan penting dilakukan oleh pemerintah dalam rangka menekan persoalan perkotaan yang disebabkan oleh kondisi transportasi yang buruk. Responden ahli yang menjadi responden dalam penelitian ini terdiri dari aparatur pemerintah, akademisi, konsultan dan tokoh masyarakat. Ada 10 pertanyaan utama yang diajukan untuk melihat pandangan mereka tentang kondisi angkutan umum perkotaan dan empat factor utama yang mempengaruhinya yaitu kebijakan, anggaran, persepsi tentang masyarakat dan persepsi tentang jenis angkutan umum yang sesuai dengan kota. Hasilnya menunjukkan bahwa factor P1 (-92%), P2 (-62%), P3 (-56%), P4 (-56%), P5 (-64%), P6 (-95,8%), P7 (-76%), P8 (+80%), P9 (+92%), P10 (bus 56%). Kesimpulannya adalah angkutan umum perkotaan mengalami kondisi belum baik disebabkan oleh adanya permasalahan pada factor kebijakan dan pembiayaan. Sementara potensi pengguna diperkirakan besar dan jenis angkutan umum yang bisa dikembangkan adalah bus kota.

Kata kunci: angkutan umum, perkotaan, factor kendala, persepsi.

LATAR BELAKANG

Kondisi angkutan umum perkotaan berhadapan dengan tantangan yang tidak sederhana. Kebijakan, anggaran dan Willingness to use public transportation. Tiga faktor ini sering dibicarakan atau dibahas namun tidak diberi perhatian lebih pada persiapan pengembangan angkutan umum perkotaan. Akibatnya, ada keinginan untuk mengembangkan atau memiliki angkutan umum perkotaan tetapi tidak memeriksa kesiapan kebijakan, anggaran dan persepsi tentang calon pengguna.

Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Transportasi Umum (1997) mendefinisikan bahwa karakteristik permintaan transportasi diklasifikasikan menjadi dua kategori.

1. Kelompok Choice

Kelompok choice terdiri dari orang-orang yang memiliki pilihan (choice) dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Di grup ini, masyarakat bisa menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum.

2. Kelompok Captive

Kelompok captive (bergantung) pada angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya atau dengan kata lain tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi.

Dari kedua kelompok tersebut dapat kita lihat bahwa berbagai faktor dapat mempengaruhi keputusan mereka untuk menggunakan transportasi umum, terutama kualitas pelayanan. Pengukuran kualitas pelayanan menjadi topik hangat di angkutan umum, baik bagi para perencana maupun operator angkutan

umum. Umumnya, kualitas layanan ditentukan oleh pengguna polling mengenai pemikiran dan harapan mereka mengenai berbagai bidang kualitas layanan. Dengan menganalisis pentingnya dan tingkat kesenangan yang diungkapkan oleh pengguna, adalah mungkin untuk mengidentifikasi kualitas layanan yang dapat ditingkatkan. (Eboli et al,2012).

Setiap kota akan berhadapan dengan penambahan jumlah penduduk, terutama kota yang ada di negara berkembang seperti Indonesia. Beberapa kota di negara maju memang menunjukkan trend yang berbeda, mereka berhadapan dengan penurunan jumlah penduduk yang tinggal dalam wilayah kota (Tamin, 2000). Tetapi untuk kondisi kota di negara berkembang, kota berhadapan dengan masalah peningkatan populasi penduduk kota. Peningkatan populasi ini membawa konsekuensi berupa peningkatan mobilitas dan kegiatan ekonomi.

Jika tidak disiapkan sarana dan prasarana transportasi perkotaan yang baik seperti pengembangan system angkutan umum maka akan mendorong masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi dalam bentuk mobil dan sepeda motor. Kondisi ini sudah terjadi pada kota-kota yang ada di Indonesia yang macet dan crowded karena banyaknya penggunaan kendaraan pribadi. Sementara itu, persoalan angkutan umumnya adalah ketersediaannya yang sangat terbatas. Fenomena ini harusnya dapat diidentifikasi ada di persoalan apa saja. Apakah ada di persoalan kebijakan, anggaran atau calon penggunanya.

Penelitian ini dilakukan untuk melakukan identifikasi persepsi aparatur pemerintah, pengusaha transportasi dan masyarakat pengguna transportasi (private dan public) tentang angkutan umum perkotaan di tempat tinggal mereka (Anggoman,2007). Manfaatnya, penelitian ini menjadi informasi penting bagi pemerintah kota

yang ingin mewujudkan harapan masyarakatnya untuk memiliki angkutan umum agar dapat memberikan perhatian pada tahapan-tahapan pengembangan angkutan umum dan menyelesaikan masalah nyata yang sedang mereka hadapi dan miliki seperti kebijakan dan anggaran yang dianggap masih belum berpihak. Ditambah dengan persepsi tentang masyarakat sebagai calon pengguna yang mungkin masih belum sejalan dengan rencana pengembangan angkutan umum perkotaan.

Persepsi memberikan pengaruh pada upaya untuk mewujudkan rencana. Sebab persepsi memberikan gambaran tentang apa yang harus dilakukan. Jika rencana pemerintah ingin mengembangkan angkutan umum tidak disertai dengan ketersediaan kebijakan dan dokumen lainnya yang dipersepsikan tidak memadai atau belum memadai untuk mendukung rencana tersebut, maka akan dapat mempersulit upaya untuk membangun system angkutan umum perkotaan (Hobbs, 1995).

Karena itu, evaluasi menjadi penting dilakukan untuk mengetahui apakah suatu kota sudah memiliki serangkaian persiapan dan apakah semua elemen memiliki kesamaan pandangan dalam isu angkutan umum perkotaan. Jika persepsi semua pihak memiliki kesamaan berarti langkah selanjutnya menjadi relative lebih mudah (The World Bank, 1997). Karena itulah, penelitian ini dilakukan dalam upaya untuk mengidentifikasi persepsi aparatur pemerintah, akademisi, kelompok pengusaha dan masyarakat tentang isu angkutan umum perkotaan yang selama ini mereka geluti.

PERMASALAHAN

Beberapa permasalahan yang ditimbulkan oleh tidak adanya pergerakan masyarakat yang mengandalkan angkutan umum terjadi

pada transportasi perkotaan (kebisingan, kemacetan lalu lintas dan pencemaran udara) antara lain :

1. Mengapa suatu kota tidak terdorong untuk mengembangkan angkutan umum?
2. Apa factor utama penyebab terjadinya tidak berkembangnya angkutan umum di kota tersebut?

Penelitian ini melihat permasalahan ini melalui persepsi para ahli dan pelaku di bidang transportasi perkotaan (pemerintah dan non pemerintah) yang selama ini bergelut dengan transportasi perkotaan sebagai identifikasi awal dalam kajian angkutan umum perkotaan di negara berkembang, yang banyak mengalami persoalan dalam pengembangan dan pengelolaannya.

TUJUAN

Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh informasi terkait factor penyebab angkutan umum diperkotaan yang tidak berkembang antara lain:

1. Mengetahui persepsi responden ahli tentang angkutan umum perkotaan.
2. Mengetahui persepsi responden ahli tentang penyebab kondisi angkutan

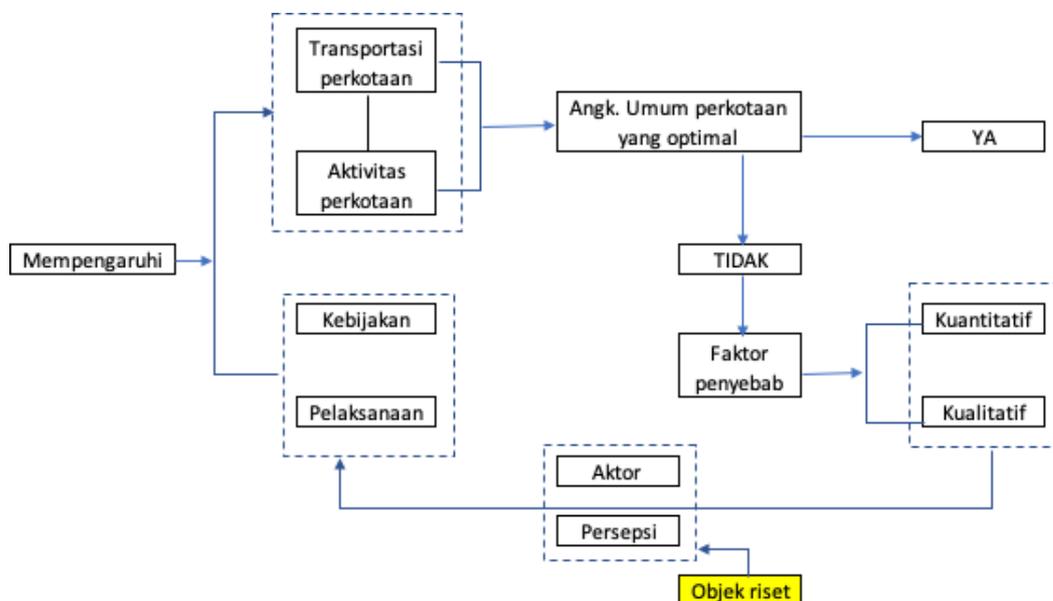
umum dikaitkan dengan kebijakan, anggaran, persepsi terhadap masyarakat dan jenis angkutan umum yang dianggap diutamakan.

MANFAAT

Hasil penelitian ini dapat menjadi pijakan awal pengambil kebijakan dalam mengidentifikasi penyebab angkutan umum perkotaan tidak berkembang dengan baik. Dengan mengetahui hasil penelitian ini maka pemerintah dan decision makers dapat membenahi persoalan dalam upaya mengembangkan angkutan umum melalui pembenahan pada factor yang mempengaruhi kondisi dan perkembangan angkutan umum perkotaan.

KERANGKA PIKIR PENELITIAN

Adapun kerangka pikir terkait dengan penelitian ini dapat dilihat pada bagan 1. Posisi penelitian juga dapat terlihat pada bagan tersebut yang ingin melihat posisi persepsi para pelaku transportasi perkotaan di kotanya masing-masing.



Gambar 1. Kerangka pemikiran tentang objek penelitian

METODE

Menurut Khisty (2003) skala Guttman yaitu skala yang menginginkan jawaban tegas seperti jawaban benar-salah, ya-tidak, pernah – tidak pernah. Untuk jawaban positif seperti setuju, benar, pernah dan semacamnya diberi skor 1; sedangkan

untuk jawaban negatif seperti tidak setuju, salah, tidak, tidak pernah, dan semacamnya diberi skor 0. Dengan skala ini, akan diperoleh jawaban yang tegas yaitu Ya - Tidak, Benar - Salah dan lain-lain. Skala ini dapat pula dibentuk dalam bentuk checklist atau pilihan ganda. Skor 1 untuk skor tertinggi dan skor 0 untuk terendah.

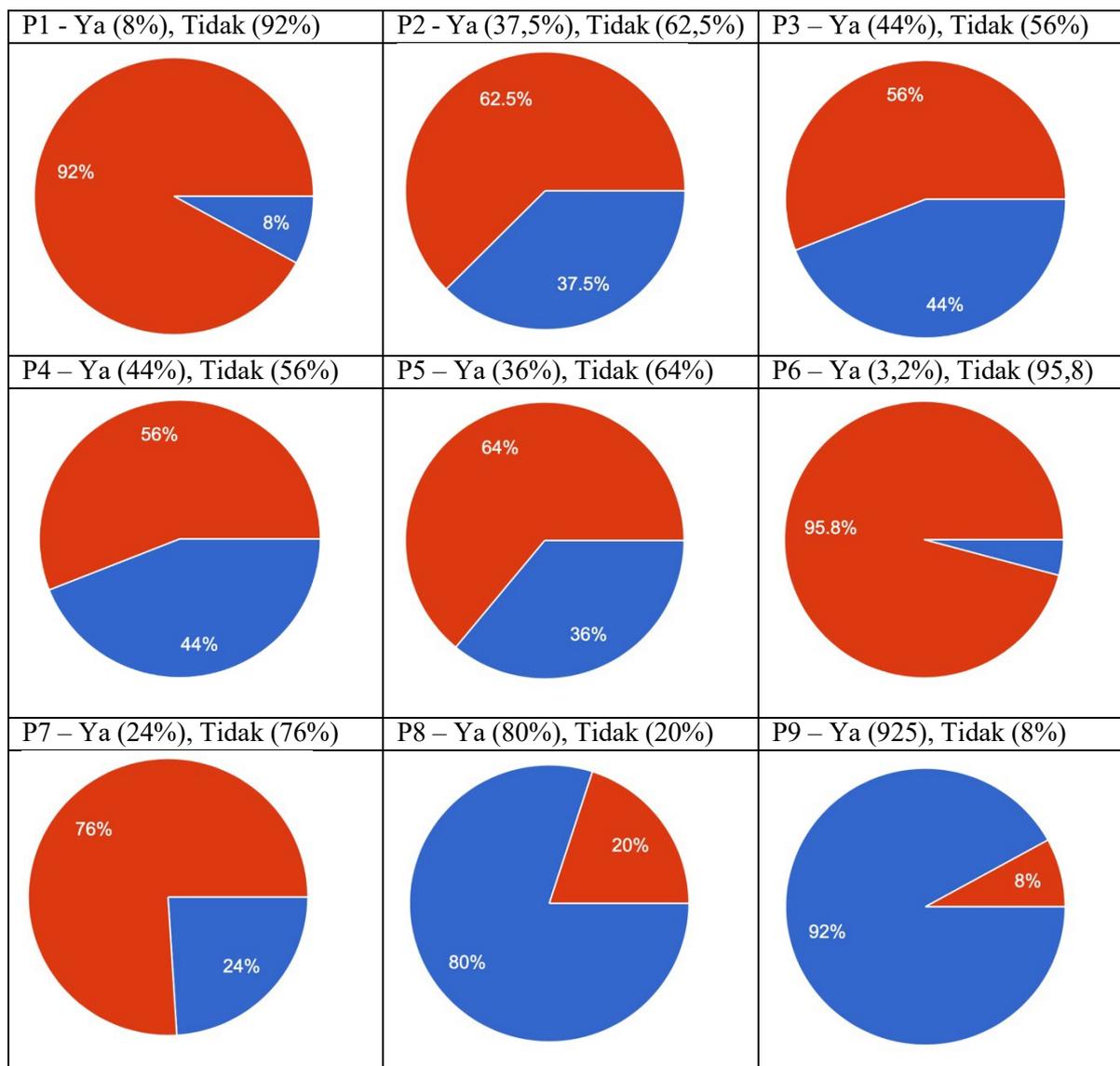
Table 1. Simbol dan pertanyaan yang diajukan kepada responden.

P1	Apakah kondisi angkutan umum perkotaan di tempat anda sudah baik?
P2	Apakah di kota anda sudah ada kebijakan (perda, perwali) yang mewajibkan dinas/instansi terkait untuk mengembangkan angkutan umum perkotaan?
P3	Apakah di kota anda sudah ada dokumen petunjuk dan pengarah pengembangan angkutan umum perkotaan? Misalnya: studi kelayakan dan masterplan angkutan umum perkotaan.
P4	Apakah di kota anda sudah ada lembaga / instansi khusus yang ditugaskan untuk mewujudkan dan mengembangkan angkutan umum perkotaan? Misalnya: Bidang / UPT angkutan umum perkotaan.
P5	Apakah anggaran pemerintah kota anda ada DANA / anggaran yang dialokasikan khusus untuk mengembangkan angkutan umum?
P6	Menurut anda, apakah anggaran / dana tersebut cukup untuk mengembangkan angkutan umum?
P7	Apakah anggaran untuk pengembangan angkutan umum perkotaan di tempat anda dialokasikan rutin setiap tahun?
P8	Menurut anda, apakah masyarakat di kota anda (secara umum) membutuhkan angkutan umum?
P9	Menurut anda, apakah masyarakat di kota anda memiliki keinginan untuk menggunakan angkutan umum?

DATA DAN ANALISA

Hasil survey terhadap responden ahli akan disampaikan dan dijelaskan pada bagian

ini. Ada 10 tema utama yang ditanyakan pada responden, yang dilengkapi dengan wawancara terhadap hasil pilihan yang dijawab.



Bagan P1 menunjukkan persepsi responden tentang kondisi angkutan umum perkotaan. 92 responden menyatakan bahwa kondisi angkutan umum masih belum baik. Dan ada 8% responden yang mengatakan bahwa angkutan umum perkotaannya sudah baik. Kondisi ini menegaskan bahwa hampir semua responden menyatakan tentang kondisi angkutan umum yang masih belum sesuai dengan harapan. Angkutan umum memang harus memberikan pelayanan yang memberikan pengalaman baru kepada masyarakat pengguna (penumpang) sehingga selalu memberikan daya tarik pada penumpang untuk menggunakan angkutan umum perkotaan (Gay, 1992). Jumlah mobilitas masyarakat kota yang

sangat tinggi seharusnya menjadi peluang bagi pengusaha angkutan umum untuk menjalankan bisnis angkutan sekaligus memberikan pelayanan angkutan sesuai dengan target atau rencana pemerintah dalam memberikan pelayanan transportasi yang handal pada kota dan warganya.

Kebijakan angkutan umum perkotaan

Bagan P2 menunjukkan bahwa ada 62,5% responden mengatakan bahwa kota belum memiliki peraturan daerah atau peraturan walikota yang menugaskan atau mengharuskan pemerintah dan aparaturnya untuk mengembangkan system angkutan umum perkotaan. Perda adalah aturan yang

menjadi pegangan bagi pemerintah, dewan dan masyarakat. Peraturan ini mengikat semua pengambil kebijakan dan seluruh komponen yang ada di kota tersebut. Sehingga, jika masih ada kekurangan pada kebijakan dan peraturan di bidang pengembangan angkutan umum maka memang tidak ada kepastian akan ada tahapan yang diwujudkan dalam pengembangan angkutan umum. Sebab tidak ada reward and punishment dalam pengembangan angkutan umumnya. Meskipun demikian, ada 37,5% responden yang mengatakan bahwa sudah ada dan sudah cukup untuk kebijakan angkutan umum perkotaannya.

Bagan P3 menunjukkan bahwa ada responden 56% menyatakan bahwa kota belum memiliki dokumen kajian dan pedoman dalam pengembangan angkutan umum perkotaan. Keberadaan dokumen sangat penting yang memberikan informasi dan rekomendasi dalam pengembangan angkutan perkotaan. Setiap kota memiliki keunikan yang perlu dipetakan dan dipelajari dengan baik. Dan keberadaan dokumen menjadi sangat penting untuk memberikan arahan pada pemerintah dan aparaturnya untuk mengembangkan angkutan umum. Tahapannya akan terlihat dan terdeskripsikan dengan baik dalam dokumen kajian ini. Beberapa jenis dokumen kajian tersebut adalah studi kelayakan, masterplan, pembiayaan dan pengelolaan dan prosedur pelaksanaan di lapangan hingga ke dokumen detail engineering dan detail management-nya. Meskipun demikian, ada 44% responden yang mengatakan bahwa dokumen yang ada pada saat ini sudah cukup sebagai pegangan awal bagi aparat pemerintah dalam mengembangkan angkutan umum perkotaan. Namun meskipun demikian, tetap saja pengembangan angkutan umum perkotaan pada saat ini dinilai buruk atau belum sesuai harapan.

Bagan P4 menunjukkan kesejalaran persepsi responden. Bahwa ada 56%

responden yang mengatakan bahwa secara kelembagaan juga masih belum ada atau belum siap dalam menjalankan rintisan pengembangan angkutan umum perkotaan. Kondisi ini tentu sangat memprihatinkan karena pengembangan angkutan umum membutuhkan energi yang besar dan focus karena akan berjalan dalam tempo lama. Jangka waktu pembangunan yang lama membutuhkan adanya organisasi yang kuat dan berpengalaman dalam mengembangkannya tahap demi tahap. Jika tidak ada organisasi khusus yang dibentuk secara khusus dalam upaya mengembangkan angkutan umum maka akan sulit bagi kota tersebut memiliki angkutan umum dalam tempo yang relative singkat (Papacostas, 1987). Dan tahapan demi tahapan ini juga, jika ada Lembaga khusus ini, akan dirasakan juga keberadaannya oleh masyarakat sebagai pengguna angkutan umum. Dan survey ini juga menunjukkan bahwa ada 44% responden yang menyatakan bahwa Lembaga yang ada saat ini sebenarnya sudah cukup untuk menjalankan program pengembangan angkutan umum perkotaan. Selama pemerintah memang memiliki komitmen dalam pengembangan angkutan umum maka Lembaga yang ada saat ini saja sudah dianggap cukup memadai. Meskipun upaya untuk peningkatan kapasitas sumber daya manusia memang tetap harus dilakukan dalam berbagai kondisi.

Anggaran pengembangan angkutan umum

Bagan P5. Menunjukkan bahwa 64% responden menyatakan bahwa tidak ada alokasi dana khusus yang disiapkan oleh pemerintah untuk mengembangkan system angkutan umum perkotaan. Kondisi ini memberikan konfirmasi tentang penyebab tidak adanya kemajuan tahunan di sector transportasi pada isu angkutan umum. Penyebabnya memang tidak ada anggaran khusus yang diberikan untuk sector angkutan umum. Kondisi berbeda dengan sector pembangunan jalan yang setiap tahun ada anggarannya dan nilainya besar.

Sehingga ada kemajuan dalam penyediaan infrastruktur jalan. Tetapi dalam konteks angkutan umum, tidak ada alokasi khusus yang serupa dengan pembangunan jalan tersebut. Sementara itu ada 36% responden menyatakan bahwa sudah ada alokasi dananya meskipun tidak besar dan masih jauh dari harapan dan kebutuhan dalam pengembangan angkutan umum perkotaan. Persoalan anggaran ini memegang peranan yang sangat penting sebab dengan adanya anggaran untuk pengembangan angkutan umum maka aktivitas proses pembangunan angkutan umum akan berjalan dengan sendirinya. System akan berjalan Ketika ada anggaran dan kegiatan yang sejalan dengan visi pengembangan angkutan umum.

Bagan P6 menunjukkan bahwa 95,8% responden mengatakan bahwa pada saat ini anggaran yang diberikan untuk pengembangan angkutan umum sangat kecil. Sebelumnya, selain tidak ada alokasi khusus untuk pengembangan angkutan umum, Ketika ada anggaran yang disiapkan pun terhitung masih sangat kecil nilainya. Dan masih sangat jauh dari kebutuhan yang harus disiapkan oleh pemerintah. Akan tetapi ada hal yang menarik bahwa ada 4,2% responden yang menyatakan bahwa anggaran yang ada saat ini cukup untuk mengembangkan angkutan umum. Apalagi, pengembangan angkutan umum tidak hanya menjadi urusan pemerintah. Ada pihak investor angkutan umum yang memang bergerak di usaha angkutan yang akan membangun angkutan umum perkotaan. Tetapi semua pihak sepakat bahwa dibutuhkan alokasi anggaran yang memadai jika ingin mengembangkan angkutan umum perkotaan. Sebagaimana yang sudah pernah dialokasikan ke sector infrastruktur jalan.

Bagan P7 menunjukkan persepsi dan penilaian responden tentang pengalokasian anggaran untuk angkutan umum. 75% responden mengatakan atau menegaskan tentang anggaran untuk sector

pengembangan angkutan umum yang tidak diberikan setiap tahun. Kondisi ini memberikan gambaran pada persoalan yang dihadapi oleh program pembangunan transportasi public yang berhadapan dengan tantangan yang secara beruntun. Kondisi ini semakin mempersulit upaya berbagai pihak untuk mengembangkan angkutan umum. Artinya, kebijakan atau langkah yang dilakukan oleh pemerintah dan stakeholders lainnya di sector angkutan umum menjadi terkesan sporadic sebab isu utama pembenahan transportasi tidak dibenahi. Jika poin bahasan diatas ini dapat diperbaiki dan disempurnakan oleh pemerintah dan jajarannya maka kedepan akan terbentuk suatu system angkutan umum yang kondisinya jauh lebih jelas dan baik jika dibandingkan dengan kondisi yang ada pada saat sekarang ini.

Kondisi kebutuhan sarana & prasarana

Bagan P8 menunjukkan persepsi responden tentang kebutuhan angkutan umum. 80% responden menyatakan keyakinannya bahwa masyarakat membutuhkan angkutan umum. Memang, penggunaan angkutan umum sebenarnya adalah trend negara atau kota maju karena masyarakat akan menggunakan angkutan umum untuk mendapatkan pengalaman perjalanan yang lebih baik dan beragam. Apalagi setiap penghubung antar angkutan umum (halte / terminal) juga dilengkapi dengan fasilitas komersial dan juga wisata. Merujuk kepada Morlok (1984) penggunaan angkutan umum tidak lagi hanya soal mobilitas dari tempat tinggal ke tempat aktivitas saja (sekolah atauantor). Namun sudah melangkah ke tahapan lain yaitu menjadi wisata. Karena itu, kebutuhan akan ketersediaan angkutan umum menjadi sangat tinggi. Masyarakat akan menggunakan angkutan umum sebagai alat transportasi yang penting dalam perjalanan dan aktivitasnya. Sementara itu, ada 20% responden yang menyatakan bahwa di era sekarang ini keberadaan angkutan umum tidak lagi menjadi kebutuhan warga kota.

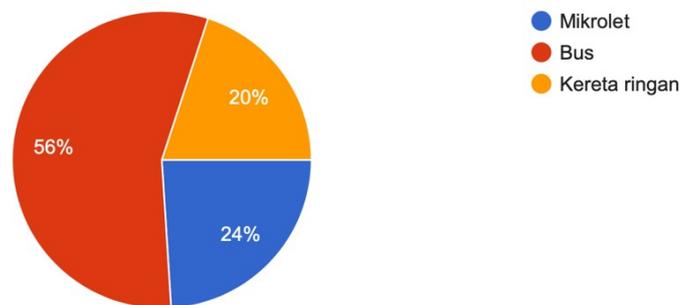
Karena Sudha terjadi shifting pola perjalanan masyarakat yang kini cenderung mobile movement.

Bagan P9 menunjukkan penegasan tentang keinginan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum. 92% responden menyatakan keyakinannya bahwa masyarakat memiliki keinginan untuk menggunakan angkutan umum perkotaan. Karena itu, perlu dibuat suatu system angkutan umum yang handal agar dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat yang memang memiliki keinginan untuk menggunakan angkutan umum. Keinginan ini menjadi catatan penting karena keinginan dapat memberikan pengaruh

pada semua kebijakan yang berkaitan dengan pengembangan angkutan umum perkotaan. Sementara itu, ada 8% responden yang tidak meyakini bahwa masyarakat memiliki keinginan untuk menggunakan angkutan umum. Asumsinya adalah masyarakat sudah memiliki beragam kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor) sehingga masyarakat sudah menggunakan kendaraan pribadi untuk mobilitas. Sehingga, masyarakat dianggap tidak lagi ingin menggunakan angkutan umum. Ketergantungan terhadap kendaraan pribadi telah berdampak pada menurunnya keinginan masyarakat terhadap keberadaan angkutan umum.

Jenis angkutan umum

Jenis angkutan umum seperti apa yang dibutuhkan oleh masyarakat di kota anda? Pilih salah satu
25 responses



Gambar 2. Respon angkutan dari minat masyarakat

Gambar 2. menunjukkan bahwa ada tiga jenis angkutan umum yang dianggap relevan dioperasikan di Kawasan perkotaan. Meskipun semua jenis angkutan ini adalah semua jenis yang bisa dioperasikan bersamaan dalam wilayah perkotaan, karena berkaitan dengan adanya geometric jalan yang berbeda-beda, namun ada jenis angkutan umum yang dianggap prioritas utama dan tidak prioritas (Vuchic,1981). Dari semua responden, 56% responden beranggapan bahwa jenis bus menjadi jenis angkutan umum yang paling tepat untuk dikembangkan. Memang, trend penggunaan bus sebagai

jenis alat angkut sudah cukup kuat karena menjadi trend di hamper seluruh kota di dunia. Bus memang memiliki kelebihan dibandingkan dengan jenis angkutan umum lainnya. Sementara itu, ada 24% responden menganggap bahwa mikrolet layak untuk diutamakan guna dikembangkan karena dianggap lebih gesit dan jangkauannya lebih luas. Lalu ada 20% responden yang beranggapan bahwa masyarakat kota membutuhkan angkutan umum sejenis kereta api ringan.

HASIL REGRESI

Data yang telah diperoleh melalui kuesioner diolah dengan regresi linier berganda. Dalam penelitian ini variable terikatnya adalah Kondisi Pelayanan Angkutan Umum Kota (KDS), sedangkan terdapat 3 (tiga) asumsi variable bebas yang menjadi fokus penelitian saat ini yaitu Kebijakan Angkutan Umum Kota (KBJ), kebijakan anggaran yang dialokasikan khusus untuk mengembangkan angkutan umum (PDN), dan Kondisi kualitas sarana dan prasarana Transportasi Kota (INF). Adapun formulasi regresi linier berganda untuk menganalisis Factor Penyebab Angkutan Umum Perkotaan Tidak Berkembang adalah sebagai berikut :

$$KDS = a + b_1(KBJ) + b_2(PDN) + b_3(INF) + et$$

Dimana,
 KDS = Kondisi Pelayanan Angkutan Umum Kota
 KBJ = Kebijakan Angkutan Umum Kota
 PDN = Anggaran Pemerintah dialokasikan untuk mengembangkan angkutan umum
 INF = Kondisi kualitas sarana dan prasarana Transportasi Kota

Maka dengan demikian dapat dijelaskan bahwa model regresi secara umum sudah dapat dilanjutkan pada penilaian signifikansi pengaruh dengan hasil sebagai berikut :

Tabel 2. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.338775	0.109231	-3.101461	0.0049
KBJ	0.173631	0.079538	2.183011	0.0390
PDN	0.606982	0.136296	4.453421	0.0002
INF	0.488185	0.115742	4.217861	0.0003
R-squared	0.902401	Mean dependent var	1.178571	
Adjusted R-squared	0.890201	S.D. dependent var	0.390021	
S.E. of regression	0.129237	Akaike info criterion	-1.122769	
Sum squared resid	0.400855	Schwarz criterion	-0.932454	
Log likelihood	19.71877	Hannan-Quinn criter.	-1.064588	
F-statistic	73.96771	Durbin-Watson stat	1.828771	
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber: Output EVIEWS 12.0 (data diolah penulis, 2021).

Dari hasil tersebut maka dapat diketahui signifikansi, baik secara simultan maupun secara parsial pengaruh dari variabel bebas terhadap variable terikat. Untuk pengujian simultan maka digunakan pendekatan uji F. Uji F digunakan untuk mengetahui apakah variabel-variabel independen secara simultan berpengaruh signifikan terhadap variable dependen. Dengan asumsi

apabila nilai F hitung (statistic) lebih besar daripada nilai F tabel maka hipotesis alternatif, yang menyatakan bahwa semua variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Dengan melihat hasil analisis regresi maka di dapat hasil sebagai berikut:

Tabel 3. Hasil Pengujian Statistik

Pengujian	F-Statistik	F-Tabel	Keterangan	Kesimpulan
Uji F	73.96771	2,95	F-Statistik > F- Tabel	HO Diterima

Sumber: Output EVIEWS 12.0 (data diolah penulis, 2021).

Dari hasil diatas diketahui bahwa F-Statistik sebesar 73.96771 lebih besar daripada F-Tabel sebesar 2,95. Hal ini dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel independen secara simultan berpengaruh signifikan terhadap variable dependen. Dengan demikian model Regresi secara umum dapat dikatakan sudah baik.

secara parsial dilihat dari 2 parameter yaitu tingkat probabilitas masing masing variable Dan dilakukan uji T Statistik. Untuk penelitian ini menggunakan pendekatan parameter nilai probabilitas. Untuk nilai probabilitas parameter variable signifikan jika nilai probabilitas <0,05. Dari hasil analisis parsial diketahui hasil sebagai berikut :

Untuk melihat pengaruh secara partial maka dapat dilihat dari Nilai parameter pengaruh

Tabel 4. Hasil Regresi nilai t-statistic

Variable	t-Statistic	Prob.	Kesimpulan
KBJ	2.183011	0.0390	HO Diterima
PDN	4.453421	0.0002	HO Diterima
INF	4.217861	0.0003	HO Diterima

Sumber: Output EVIEWS 12.0 (data diolah penulis, 2021).

Dari Tabel diatas dapat dijelaskan bahwa :

1. Variabel Bebas Kebijakan Angkutan Umum Kota memiliki pengaruh yang **signifikan** terhadap Kondisi Pelayanan Angkutan Umum Kota dengan tingkat probabilitas 0.0390 (< 0,05).
2. Variabel Bebas Anggaran Pemerintah dialokasikan untuk mengembangkan angkutan umum memiliki pengaruh yang **signifikan** terhadap Kondisi Pelayanan Angkutan Umum Kota dengan tingkat probabilitas 0.0002 (< 0,05).
3. Variabel Bebas Anggaran Pemerintah dialokasikan untuk mengembangkan

angkutan umum memiliki pengaruh yang **signifikan** terhadap Kondisi kualitas sarana dan prasarana Transportasi Kota dengan tingkat probabilitas 0.0003 (< 0,05).

Untuk mengetahui pola pengaruh variable, maka perlu dilihat hasil koefisien variable bebas terhadap variable terikat. Dari hasil perhitungan diketahui bahwa keefisien masing-masing variable terikat dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Nilai Koefisien tiap Variabel

Variable	Coefficient	Keterangan
KBJ	0.173631	Kebijakan Angkutan Umum Kota memiliki pengaruh positif dengan koefisien 0.173631 Terhadap Kondisi Pelayanan Angkutan Umum Kota
PDN	0.606982	Anggaran Pemerintah dialokasikan untuk mengembangkan angkutan umum memiliki pengaruh positif dengan koefisien 0.606982 Terhadap Kondisi Pelayanan Angkutan Umum Kota.
INF	0.488185	Kondisi Infrastruktur Transportasi Kota memiliki pengaruh positif dengan koefisien 0.606982 Terhadap Kondisi Pelayanan Angkutan Umum Kota.

Sumber: Output EVIEWS 12.0 (data diolah penulis, 2021).

Dari Tabel diatas dapat dijelaskan bahwa :

1. Variabel Bebas Kebijakan Angkutan Umum Kota memiliki pola pengaruh **positif** yang signifikan positif terhadap Kondisi Pelayanan Angkutan Umum Kota, hal ini berarti tidak berkembang Angkutan Umum Perkotaan dikarenakan kebijakan angkutan umum kota yang masih kurang baik sehingga berdampak pada rendahnya pelayanan angkutan umum kota
2. Variabel Bebas Anggaran Pemerintah dialokasikan untuk mengembangkan angkutan umum memiliki pola pengaruh yang **positif** terhadap Kondisi Pelayanan Angkutan Umum Kota hal ini berarti tidak berkembang Angkutan Umum Perkotaan dikarenakan rendahnya anggaran pemerintah yang dialokasikan untuk pengembangan angkutan umum sehingga berdampak pada rendahnya pelayanan angkutan umum kota
3. Variabel Bebas Anggaran Pemerintah dialokasikan untuk mengembangkan angkutan umum memiliki pola pengaruh yang **positif** terhadap Kondisi Infrastruktur Transportasi Kota hal ini berarti tidak berkembang Angkutan Umum Perkotaan dikarenakan rendahnya kualitas sarana dan prasarana transportasi kota sehingga berdampak pada rendahnya pelayanan angkutan umum kota

Dari Hasil tersebut maka untuk dapat menjelaskan tingkat pengaruh variable bebas mempengaruhi variable terikat maka dapat dilihat dari hasil Nilai R square. Dari hasil analisis regresi diketahui bahwa nilai Rsquare nya adalah 0.902401. halini menjelaskan bahwa variable bebas secara nyata memiliki pengaruh dengan nilai determinasi pengaruh sebesar 90,24% terhadap variable terikat. Sehingga dapat dikatakan bahwa variabel-variabel seperti Kebijakan Angkutan Umum Kota (KBJ), kebijakan anggaran yang dialokasikan

khusus untuk mengembangkan angkutan umum (PDN), dan Kondisi kualitas sarana dan prasarana Transportasi Kota (INF) memiliki pengaruh yang kuat dan erat terhadap Tidak berkembangnya Angkutan umum Perkotaan dengan nilai determinasi pengaruh sebesar 90,24%, sedangkan 9,76% lainnya dipengaruhi oleh variable lainnya.

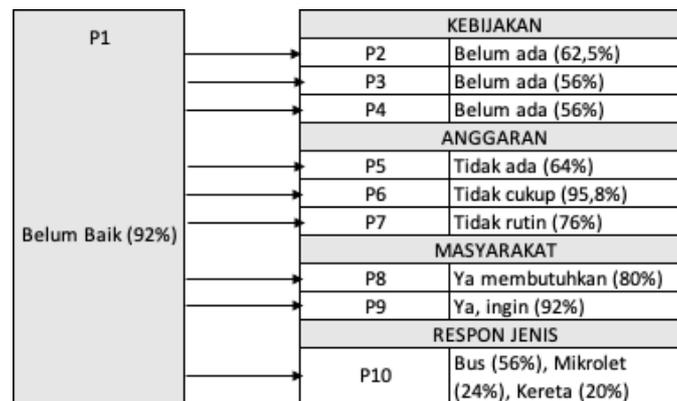
Pengaruh variable bebas ini cukup kuat dan signifikan sehingga model dari hasil penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut :

$$\text{KDS} = -0.338775 + 0.173631 \text{ KBJ} + 0.606982 \text{ PDN} + 0.488185 \text{ INF} + \text{Et}$$

KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian adalah bahwa kota belum memiliki Sistem angkutan umum perkotaan. Anggaran ini memberikan gambaran bahwa pengembangan angkutan umum perlu menjadi prioritas. Program ini harus dapat menarik perhatian masyarakat dan digunakan oleh masyarakat. Data survey menunjukkan bahwa ada 92% responden menyatakan bahwa kota tidak memiliki angkutan umum yang baik. Hal ini disebabkan oleh factor kebijakan, anggaran, pandangan masyarakat dan respon jenis angkutan umum. Faktor kebijakan menunjukkan angka yang cukup besar persoalannya yaitu P2, P3, P4 berurutan bernilai “belum” sebesar 62,5%; 56%; dan 56%. Sementara itu untuk factor anggaran menunjukkan angka yang juga cukup besar untuk pertanyaan P5, P6, P7. Secara berurutan angka bernilai “tidak” sebesar 64%; 95,8%; 76%.

Table 6. Kesimpulan keterkaitan pertanyaan P1 dengan pertanyaan lainnya (P2 – P10).



Sementara itu untuk persepsi tentang masyarakat P8, P9 menunjukkan angka cukup besar pada nilai “Ya” yaitu sebesar 80%; 92%. Adapun untuk jenis angkutan umum yang dianggap sesuai dengan kebutuhan kota dan masyarakat adalah bus (56%). Hasil penelitian ini dapat menjadi pertimbangan pemerintah dan pihak lainnya dalam menyelesaikan tantangan dalam pengembangan angkutan umum. Empat factor utama yang harus diselesaikan yaitu kebijakan, anggaran, persep tentang masyarakat dan jenis angkutan umum yang bisa dikembangkan, perlu diselesaikan atau diperbaiki. Jika factor utama ini dapat memperoleh respon positif dari responden ahli maka dapat dikatakan bahwa kota sudah berada di jalur benar dalam pengembangan angkutan umum perkotaan. Akan tetapi, jika kondisinya masih seperti yang terjadi pada saat ini maka dapat dikatakan bahwa persoalan angkutan umum masih sedemikian kompleks dan membutuhkan penguraian masalah. Dan kondisi ini membutuhkan komitmen dalam berbagai hal dari pihak pemerintah dan pengusaha angkutan umum (Organda) dan membutuhkan waktu yang tidak sebentar.

REFERENSI

Anggoman, J.P.E., 2007, Studi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Damri Di Kota Menado, Semarang.

Eboli, L., & Mazzulla, G. (2012). Transit Passenger Perceptions: Face-to-Face Versus Web-Based Survey. *Journal of the Transportation Research Forum*, 50(1), 19-36.

Gay, L.R. dan Diehl, P.L. 1992. *Research Methods for Business and Management*. MacMillan Publishing Company. New York.

Hobbs F.D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, edisi kedua. Gajah Mada University Press: Yogyakarta

Khisty, C.J. Lall, B.K., 2003. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*, Terjemahan Bahasa Indonesia, Erlangga, Jakarta.

Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum (Public Transport System Planning). Bandung: LPKM-ITB. Morlok, E.K. 1998.

Morlok, Edward K., 1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta,

Papacostas. 1987. *Fundamentals of Transportation Engineering*. Prantice Hall. USA

Schumer. 1974. *Planning for Public Transport*. Hutchinson London

Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi ke dua*. Bandung: Institut Teknologi Bandung

The World Bank, 1997, *Urban Transport*

Vuchic, V.R., 1981, *Urban Public Transportation Systems and Technology*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.