

ANALISIS AKSESIBILITAS MODA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM DALAM WILAYAH KABUPATEN KONAWE SELATAN PROVINSI SULAWESI TENGGARA

La Ode Musa Rachmat
Staf Pengajar Fakultas Teknik
Universitas Sulawesi Tenggara
Kendari
lm.rachmat@yahoo.com

Abstract

As area which its society as the big farm, Regency of South Konawe require the mode transportation to distribute the agricultural produce everyday mobility and of good resident in town and also outside town. The aim of this research are to know the performance of public transportation service in Regency of South Konawe and know the route owning low accessibility. Assessment mount accessibility of public transportation pursuant to responder transportation journey analyzed with the statistical approach through by Likert theory. The lowered load factor is route terminal Baruga-Palangga (33%), the lowered time of circulation are at route terminal Baruga-Ambaipua that is equal to 80.5 minutes. Time between vehicle equal to 59.28 - 60.34 minutes, sum up the available vehicle show that mean sum up the passenger to 1 vehicle is 2 people/vehicle per hour. The lowered speed is route terminal Baruga-Ambaipua (22 km/hour), the lowered accessibility public transportation in regency of South Konawe is route terminal Baruga-Punggaluku with the storey level accessibility equal to 1.221 km/km². Pursuant to field perception, accessibility of public transportation in regency of South Konawe also very influenced by condition and alignment walke, where still a lot of holey street and alignment walke in the form of mountain and crooked.

Keywords: *Accessibility, Passenger, Public Transportation, Route.*

Abstrak

Sebagai area yang masyarakatnya memiliki mayoritas pekerjaan di bidang pertanian, Kabupaten Konawe Selatan membutuhkan suatu moda transportasi untuk mendistribusikan hasil pertaniannya setiap hari baik dalam kota maupun luar kota. Tujuan dari studi ini adalah menganalisis performa dari pelayanan transportasi umum di Kabupaten Konawe Selatan serta mengetahui tingkat aksesibilitas angkutan umumnya. Analisis terkait aksesibilitas transportasi umum ditujukan pada responder dengan menggunakan analisis statistika menggunakan teori Likert. Diketahui bahwa faktor beban terendah berada pada rute terminal Baruga – Palangga (33%), waktu sirkulasi terendah adalah pada rute terminal Baruga – Ambaipua dengan kisaran waktu 80,5 menit. Waktu antar-kendaraan berkisar antara 59,28 hingga 60,34 menit. Hal ini menunjukkan bahwa ketersediaan kendaraan dapat meningkatkan kemampuan penumpang bermobilitas yaitu 2 penumpang/kendaraan/jam. Kecepatan terendah ditunjukkan pada rute terminal Baruga - Ambaipua (22 km/jam), aksesibilitas transportasi umum (Kabupaten Konawe Selatan) yang terendah adalah pada rute terminal Baruga – Punggaluku dengan tingkat aksesibilitas sebesar 1,221 km/km². Berdasarkan pengamatan lapangan, aksesibilitas transportasi umum di Kabupaten Konawe Selatan juga sangat dipengaruhi oleh kondisi dan keselarasan jalan, di mana masih banyak jalan berlubang dan keselarasan lahan dalam bentuk pegunungan dan berkelok-kelok.

Kata Kunci: *Aksesibilitas, Penumpang, Transportasi Umum, Rute Jalan.*

PENDAHULUAN

Sebagai sebuah daerah otonomi yang masyarakatnya sebagian besar bertani, Kabupaten Konawe Selatan membutuhkan suatu moda transportasi untuk mendistribusikan hasil pertanian dan mobilitas sehari-hari penduduk baik dalam kota maupun luar kota. Di Kabupaten Konawe Selatan saat ini hanya terdapat moda transportasi angkutan umum yakni Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP). Ada beberapa hal yang menjadi penyebab berkurangnya minat masyarakat terhadap angkutan umum, antara lain karena tingkat kepemilikan kendaraan pribadi semakin tinggi.

Pentingnya penelitian ini sebagai bahan acuan di dalam mengatasi permasalahan kebutuhan transportasi khususnya di dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan dengan memperhatikan tingkat ketersediaan (*supply*) angkutan umum, serta kebutuhan (*demand*) masyarakat akan pelayanan jasa angkutan.

Adapun tujuan yang ingin di capai dalam penelitian ini adalah untuk :

1. Menganalisis kinerja pelayanan angkutan umum
2. Menganalisis tingkat aksesibilitas angkutan umum dalam melayani trayek dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan
3. Menganalisis trayek angkutan umum yang memiliki aksesibilitas yang rendah

METODE PENELITIAN

Analisis Karakteristik Wilayah Penelitian dan Responden

Analisis karakteristik wilayah penelitian dimaksudkan untuk mengetahui tingkat aksesibilitas angkutan umum berdasarkan panjang rute dan luas wilayah yang dilayani oleh angkutan umum dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan. Responden dalam penelitian ini adalah penumpang dan non-penumpang (sopir angkutan umum) untuk mengetahui karakteristik dari responden melalui wawancara langsung dan kuisisioner (angket).

Analisis Karakteristik Angkutan Umum

Analisis karakteristik operasional angkutan umum dimaksudkan untuk mengetahui tingkat kualitas pelayanan dan sistem angkutan umum yang bekerja saat ini dalam melayani pengguna angkutan umum. Beberapa indikator yang dapat digunakan antara lain yaitu:

- a. Faktor Muat (*Load Factor*)

$$LF = \frac{n}{c} \times 100 \%$$

- b. Waktu Sirkulasi (*Circle Time*)

$$CT_{ABA} = (T_{AB}+T_{BA}) + (\sigma_{AB} + \sigma_{BA}) + (T_{TA}+T_{TB})$$

- c. Waktu Antara (*Headway*)

$$H = \frac{60.C.LF}{P}$$

- d. Jumlah Armada

$$K = \frac{CT}{H \times fA}$$

e. Kecepatan Angkutan Umum

$$V = \frac{S}{T}$$

f. Aksesibilitas Angkutan Umum

$$K = \frac{L}{A}$$

Analisis Tingkat Aksesibilitas Angkutan Umum

Di dalam menganalisis tingkat aksesibilitas angkutan umum digunakan metode statistik dengan menggunakan skala pengukuran *Likert* berdasarkan perjalanan yang dilakukan oleh responden menggunakan angkutan umum, hal ini dapat dilihat berdasarkan parameter aksesibilitas yang digunakan yaitu:

- Aksesibilitas angkutan umum (Y)
- Perpindahan angkutan umum (X1)
- Waktu tunggu penumpang (X2)
- Jarak berjalan kaki ke angkutan umum (X3)
- Jarak berjalan kaki ke tempat tujuan (X4)
- Lama perjalanan angkutan umum (X5)
- Biaya perjalanan/tarif angkutan (X6)

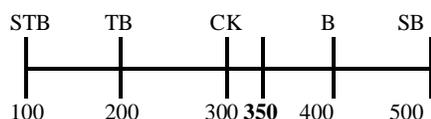
Adapun kriteria penilaian tingkat aksesibilitas angkutan umum berdasarkan responden yaitu:

- | | | |
|----------------------------|-------------|---|
| a. Sangat baik (SB) | diberi skor | 5 |
| b. Baik (B) | diberi skor | 4 |
| c. Cukup (CK) | diberi skor | 3 |
| d. Tidak Baik (TB) | diberi skor | 2 |
| e. Sangat Tidak Baik (STB) | diberi skor | 1 |

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap 100 orang responden yang diambil sebagai sampel, maka jawaban dari responden dapat dihitung sebagai berikut.

- | | | |
|----------------------------|----------|-------|
| • Untuk 25 orang jawab SB | = 25 x 5 | = 125 |
| • Untuk 40 orang jawab B | = 40 x 4 | = 160 |
| • Untuk 5 orang jawab CK | = 5 x 3 | = 15 |
| • Untuk 20 orang jawab TB | = 20 x 2 | = 20 |
| • Untuk 10 orang jawab STB | = 10 x 1 | = 10 |
| Jumlah total | | = 350 |

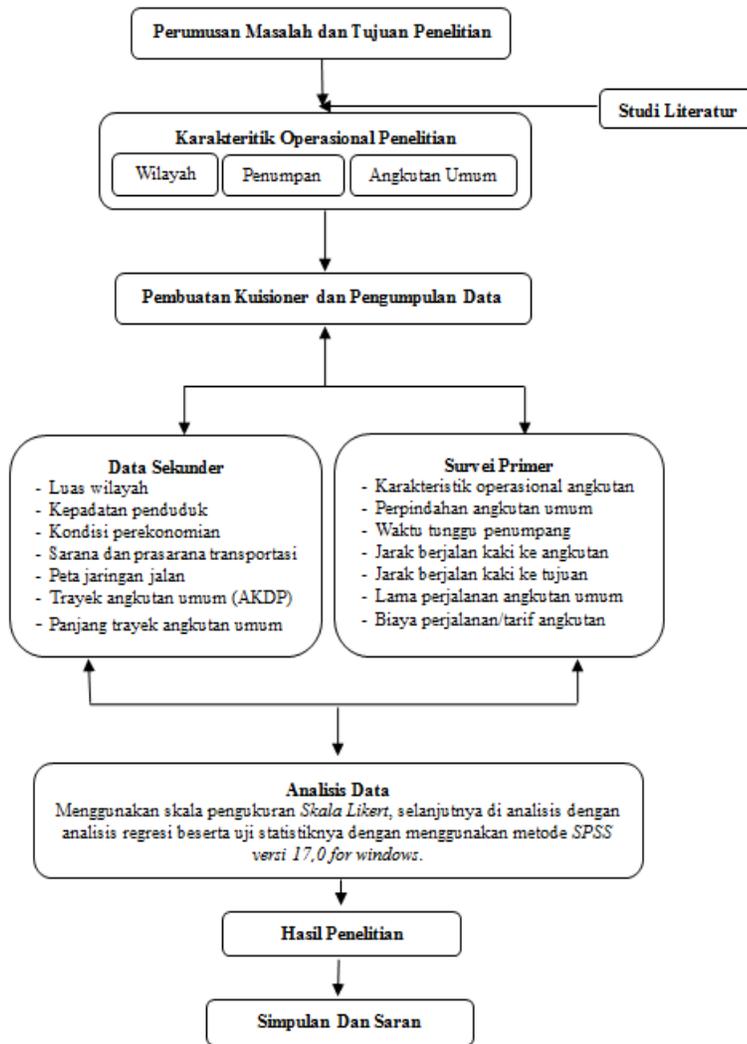
Jumlah skor ideal (kriterium) untuk seluruh item = 5 x 100 = 500 (seandainya semua menjawab SB). Jumlah skor yang diperoleh dari penelitian = 350. Jadi berdasarkan data itu maka tingkat persetujuan terhadap aksesibilitas angkutan umum = (350 : 500) x 100% = 70%. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut.



Jadi berdasarkan data yang diperoleh dari 100 orang responden maka rata-rata 350 terletak pada daerah Baik (B).

Kriteria penilaian tersebut diberikan berdasarkan pilihan pada formulir survai, dimana hasilnya didapat dari jawaban responden. Sehingga bila dilihat hasilnya, maka dapat diketahui tingkat aksesibilitas angkutan umum dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan.

Adapun konsep operasional dalam studi ini diperlihatkan pada bagan alir dalam Gambar 1.



Gambar 1. Konsep Operasional Studi

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Karakteristik Operasional Angkutan Umum

Angkutan umum di Kabupaten Konawe Selatan saat ini hanya dilayani oleh angkutan Antar Kota Dalam Provinsi yang berjumlah 215 unit kendaraan yang menggunakan mobil penumpang berbagai merek dengan kapasitas 7 sampai 26 orang penumpang. Angkutan umum ini dilayani oleh 12 Perusahaan Otobus (PO) yang melayani 15 trayek di dalam

wilayah Kabupaten Konawe Selatan, adapun data rute angkutan umum dan wilayah yang dilayani dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Rute Angkutan Umum yang Dilayani

Jalur	Jalur Trayek	Panjang Trayek (Km)	Kecamatan yang Dilalui	Luas Wilayah (Km ²)
1	Term. Baruga – Ambaipua	11	Ranomeeto	4,739
2	Term. Baruga – Amoito	18	Ranomeeto	4,928
3	Term. Baruga – Boro-Boro	25	Ranomeeto	9,037
4	Term. Baruga – Landono	46	Ranomeeto, Landono	13,553
5	Term. Baruga – Mowila	49	Ranomeeto, Landono, Mowila	20,598
6	Term. Baruga – Motaha	61	Ranomeeto, Landono, Mowila, Angata	37,777
7	Term. Baruga – Tanea	13	Konda	8,678
8	Term. Baruga – Punggaluku	31	Konda, Wolasi, Laeya	25,388
9	Term. Baruga – Lainea	58	Konda, Wolasi, Laeya, Lainea	43,775
10	Term. Baruga – Torobulu	64	Konda, Wolasi, Laeya	36,609
11	Term. Baruga – Palangga	56	Konda, Wolasi, Laeya, Palangga	37,626
12	Term. Baruga – Alangga	68	Konda, Wolasi, Laeya, Palangga, Andoolo	39,685
13	Term. Baruga – Tinanggea	92	Konda, Wolasi, Laeya, Palangga Selatan, Tinanggea	52,490
14	Term. Wua-Wua – Moramo	43	Moramo Utara, Moramo	24,499
15	Term. Wua-Wua – Kolono	107	Moramo Utara, Moramo, Kolono	40,284

Untuk mengetahui karakteristik operasional angkutan umum di dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan, maka dilakukan survai untuk memperoleh data secara langsung di lapangan. Pengumpulan data primer dilakukan melalui survai statis, survai dinamis, dan survai wawancara. Waktu pengambilan data ini dilaksanakan selama 3 hari dalam seminggu, yaitu pada hari Senin, Selasa, dan Rabu, antara pukul 06.00 – 10.00 WITA dan 12.00 – 16.00 WITA. Alasan pengambilan waktu tersebut agar data yang diperoleh dapat memberikan informasi perbedaan potensi penumpang angkutan umum pada waktu pagi dan siang hari.

Hasil dari pengumpulan data ini memberikan informasi tentang karakteristik operasional angkutan umum di dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan, yaitu : faktor muat (*load factor*), waktu sirkulasi, waktu antara (*headway*), jumlah armada per waktu sirkulasi, kecepatan angkutan umum, dan tingkat aksesibilitas angkutan umum.

Hal ini diperlihatkan pada Tabel 2 – Tabel 7 berikut.

Tabel 2. Faktor Muat (*Load Factor*) Angkutan Umum

Jalur Trayek	Kapasitas Rata-rata Penumpang	Jumlah Rata-rata Penumpang /rit/hari	Jumlah Rata-rata Rit/hari	Jumlah Rata-rata Penumpang/hari	Faktor Muat (%)
1	11	7	2	14	0,64
2	11	4	1	4	0,36
3	11	8	2	16	0,73
4	7	5	2	10	0,71
5	7	4	1	4	0,57
6	9	9	2	18	1
7	11	9	2	18	0,82
8	9	6	2	12	0,67
9	13	5	2	10	0,38
10	9	9	2	18	1
11	9	3	1	3	0,33
12	9	9	3	27	1
13	9	8	2	16	0,89
14	9	6	2	12	0,67
15	9	9	2	18	1

Tabel 3. Waktu Sirkulasi (*Circle Time*) Angkutan Umum

Jalur	Jalur Trayek	T_{AB} (menit)	T_{BA} (menit)	CT_{ABA} (menit)
1	Term. Baruga – Ambaipua	30	40	80,5
2	Term. Baruga – Amoito	37	47	96,6
3	Term. Baruga – Boro-Boro	44	54	112,7
4	Term. Baruga – Landonu	65	75	161
5	Term. Baruga – Mowila	68	78	167,9
6	Term. Baruga – Motaha	80	90	195,5
7	Term. Baruga – Tanea	32	42	85,1
8	Term. Baruga – Punggaluku	50	60	126,5
9	Term. Baruga – Lainea	77	87	188,6
10	Term. Baruga – Torobulu	83	93	201,4
11	Term. Baruga – Palangga	75	85	184
12	Term. Baruga – Alangga	87	97	211,6
13	Term. Baruga – Tinanggea	111	121	266,8
14	Term. Wua-Wua – Moramo	62	72	154,1
15	Term. Wua-Wua – Kolono	126	136	301,3

Tabel 4. Waktu Antara Kendaraan (*Headway*)

Jalur	Jalur Trayek	Jumlah Jam Beroperasi	Frekuensi (kali)	Headway (menit)
1	Term. Baruga – Ambaipua	12	2	60,34
2	Term. Baruga – Amoito	11	1	59,4
3	Term. Baruga – Boro-Boro	11	2	60,23
4	Term. Baruga – Landono	10	2	59,64
5	Term. Baruga – Mowila	10	1	59,85
6	Term. Baruga – Motaha	10	2	60
7	Term. Baruga – Tanea	11	2	60,13
8	Term. Baruga – Punggaluku	11	2	60,3
9	Term. Baruga – Lainea	10	2	59,28
10	Term. Baruga – Torobulu	10	2	60
11	Term. Baruga – Palangga	10	1	59,4
12	Term. Baruga – Alangga	10	3	60
13	Term. Baruga – Tinanggea	9	2	60,08
14	Term. Wua-Wua – Moramo	11	2	60,3
15	Term. Wua-Wua – Kolono	9	2	60

Tabel 5. Jumlah Armada per Waktu Sirkulasi

Jalur	Jalur Trayek	Waktu Sirkulasi (Menit)	Waktu Antara (Menit)	Jumlah Armada (Unit)
1	Term. Baruga – Ambaipua	80,5	60,34	1
2	Term. Baruga – Amoito	96,6	59,4	2
3	Term. Baruga – Boro-Boro	112,7	60,23	2
4	Term. Baruga – Landono	161	59,64	3
5	Term. Baruga – Mowila	167,9	59,85	3
6	Term. Baruga – Motaha	195,5	60	3
7	Term. Baruga – Tanea	85,1	60,13	1
8	Term. Baruga – Punggaluku	126,5	60,3	2
9	Term. Baruga – Lainea	188,6	59,28	3
10	Term. Baruga – Torobulu	201,4	60	3
11	Term. Baruga – Palangga	184	59,4	3
12	Term. Baruga – Alangga	211,6	60	4
13	Term. Baruga – Tinanggea	266,8	60,08	4
14	Term. Wua-Wua – Moramo	154,1	60,3	3
15	Term. Wua-Wua – Kolono	301,3	60	5

Tabel 6. Kecepatan Angkutan Umum

Jalur	Jalur Trayek	Jarak tempuh (km)	Waktu tempuh (jam)	Kecepatan (km/jam)
1	Term. Baruga – Ambaipua	11	0,50	22,00
2	Term. Baruga – Amoito	18	0,62	29,19
3	Term. Baruga – Boro-Boro	25	0,73	34,09
4	Term. Baruga – Landonono	46	1,08	42,46
5	Term. Baruga – Mowila	49	1,13	43,24
6	Term. Baruga – Motaha	61	1,33	45,75
7	Term. Baruga – Tanea	13	0,53	24,38
8	Term. Baruga – Punggaluku	31	0,83	37,20
9	Term. Baruga – Lainea	58	1,28	45,19
10	Term. Baruga – Torobulu	64	1,38	46,27
11	Term. Baruga – Palangga	56	1,25	44,80
12	Term. Baruga – Alangga	68	1,45	46,90
13	Term. Baruga – Tinanggea	92	1,85	49,73
14	Term. Wua-Wua – Moramo	43	1,03	41,61
15	Term. Wua-Wua – Kolono	107	2,10	50,95

Tabel 7. Aksesibilitas Angkutan Umum

Jalur	Jalur Trayek	Panjang Trayek (Km)	Luas Wilayah (Km ²)	Aksesibilitas (Km/Km ²)
1	Term. Baruga – Ambaipua	11	4,739	2,321
2	Term. Baruga – Amoito	18	4,928	3,653
3	Term. Baruga – Boro-Boro	25	9,037	2,766
4	Term. Baruga – Landonono	46	13,553	3,394
5	Term. Baruga – Mowila	49	20,598	2,379
6	Term. Baruga – Motaha	61	37,777	1,615
7	Term. Baruga – Tanea	13	8,678	1,498
8	Term. Baruga – Punggaluku	31	25,388	1,221
9	Term. Baruga – Lainea	58	43,775	1,325
10	Term. Baruga – Torobulu	64	36,609	1,748
11	Term. Baruga – Palangga	56	37,626	1,488
12	Term. Baruga – Alangga	68	39,685	1,713
13	Term. Baruga – Tinanggea	92	52,490	1,753
14	Term. Wua-Wua – Moramo	43	24,499	1,755
15	Term. Wua-Wua – Kolono	107	40,284	2,656

2. Aksesibilitas Angkutan Umum Berdasarkan Responden

Berdasarkan hasil wawancara melalui kuisisioner, dapat diketahui karakteristik responden pengguna jasa angkutan umum di Konawe Selatan. Kuisisioner yang digunakan

terdiri dari dua bagian, yaitu karakteristik responden dan persepsi responden terhadap aksesibilitas angkutan umum. Hal ini diperlihatkan pada Tabel 8 – Tabel 15.

Tabel 8. Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	Aksesibilitas (%)
1	Pria	38	38
2	Wanita	62	62
Jumlah		100	100

Tabel 9. Responden Berdasarkan Usia

No.	Usia (Tahun)	Jumlah	Aksesibilitas (%)
1	10 – 20	15	15
2	21 – 30	27	27
3	31 – 40	38	38
4	41 – 50	15	15
5	51 – 60	5	5
Jumlah		100	100

Tabel 10. Responden Berdasarkan Pendidikan

No.	Pendidikan	Jumlah	Aksesibilitas (%)
1	SD	9	9
2	SMP	16	16
3	SMA	63	63
4	Sarjana (D3, S1)	12	12
Jumlah		100	100

Tabel 11. Responden Berdasarkan Pekerjaan

No.	Pekerjaan	Jumlah	Aksesibilitas (%)
1	PNS	19	19
2	Pegawai Swasta	12	12
3	Mahasiswa /Pelajar	14	14
4	Wiraswasta	34	34
5	Belum/Tidak Bekerja	3	3
6	Lainnya (tani, sopir)	18	18
Jumlah		100	100

Tabel 12. Responden Berdasarkan Asal Perjalanan

No.	Asal Perjalanan	Jumlah	Aksesibilitas (%)
1	Ambaipua	7	7
2	Amoito	4	4
3	Boro-Boro	6	6
4	Landonono	4	4
5	Mowila	3	3
6	Motaha	5	5
7	Tanea	10	10
8	Punggaluku	4	4
9	Lainea	5	5
10	Torobulu	10	10
11	Palangga	3	3
12	Alangga	13	13
13	Tinanggea	10	10
14	Moramo	7	7
15	Kolono	9	9
Jumlah		100	100

Tabel 13. Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan

No.	Tujuan Perjalanan	Jumlah	Aksesibilitas (%)
1	Ambaipua	6	6
2	Amoito	3	3
3	Boro-Boro	8	8
4	Landonono	4	4
5	Mowila	3	3
6	Motaha	8	8
7	Tanea	9	9
8	Punggaluku	5	5
9	Lainea	4	4
10	Torobulu	9	9
11	Palangga	1	1
12	Alangga	15	15
13	Tinanggea	9	9
14	Moramo	6	6
15	Kolono	10	10
Jumlah		100	100

Tabel 14. Responden Berdasarkan Maksud Perjalanan

No.	Maksud Perjalanan	Jumlah	Aksesibilitas (%)
1	Sekolah	5	5
2	Kuliah	9	9
3	Bekerja	83	83
4	Lainnya (belanja, Rekreasi)	3	3
Jumlah		100	100

Tabel 15. Responden Berdasarkan Penghasilan per Bulan

No.	Penghasilan /Bulan (Rp.)	Jml.	Aksesibilitas (%)
1	Kurang 500.000	25	25
2	500.001-1.000.000	15	15
3	1.000.001-2.000.000	22	22
4	Lebih 2.000.000	38	38
Jumlah		100	100

Frekuensi perjalanan/hari oleh sebagian besar responden sebanyak 1 kali/hari, dan kendaraan yang paling sering digunakan adalah angkutan kota (mikrolet) atau sepeda motor (ojek) menuju ke tempat perhentian angkutan umum (terminal).

Untuk mengetahui tingkat aksesibilitas angkutan umum di dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan, digunakan beberapa parameter aksesibilitas berdasarkan perjalanan yang dilakukan oleh responden dengan menggunakan angkutan umum. Hal ini diperlihatkan pada Tabel 16.

Karakteristik tingkat aksesibilitas angkutan umum di wilayah Konawe Selatan yaitu perpindahan angkutan umum sebagai variabel X1, waktu tunggu penumpang sebagai variabel X2, jarak berjalan kaki ke angkutan umum sebagai variabel X3, jarak berjalan kaki ke tempat tujuan sebagai variabel X4, lama perjalanan angkutan umum sebagai variabel X5, biaya perjalanan/tarif angkutan sebagai variabel X6, dan aksesibilitas angkutan umum sebagai variabel Y.

Tabel 16. Atribut Variabel Aksesibilitas yang Dominan

No.	Variabel	Atribut yang Dominan	Persentase (%)
1	Y	Baik	43
2	X1	1 kali	42
3	X2	60 menit	42
4	X3	500 meter	46
5	X4	10 meter	39
6	X5	2 jam	53
7	X6	Rp. 20.000,-	45

Selanjutnya jawaban dari 100 orang responden dianalisis dengan cara menggunakan skala pengukuran *Skala Likert*, berdasarkan instrumen yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan seperti yang dijelaskan pada Tabel 17 berikut.

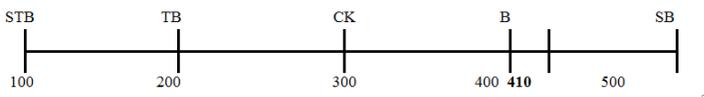
Tabel 17. Distribusi Tanggapan Responden terhadap Aksesibilitas Angkutan Umum

No.	Pertanyaan	Jawaban				
		SB	B	CK	TB	STB
1	Bagaimana aksesibilitas angkutan umum menurut Anda?	41	43	6	5	5

- SB = Sangat Baik diberi skor 5
 B = Baik diberi skor 4
 CK = Cukup diberi skor 3
 TB = Tidak Baik diberi skor 2
 STB = Sangat Tidak Baik diberi skor 1

Jumlah skor untuk 41 orang yang menjawab SB	=	41 x 5	=	205
Jumlah skor untuk 43 orang yang menjawab B	=	43 x 4	=	172
Jumlah skor untuk 6 orang yang menjawab CK	=	6 x 3	=	18
Jumlah skor untuk 5 orang yang menjawab TB	=	5 x 2	=	10
Jumlah skor untuk 5 orang yang menjawab STB	=	5 x 1	=	5
Jumlah total		=	410	

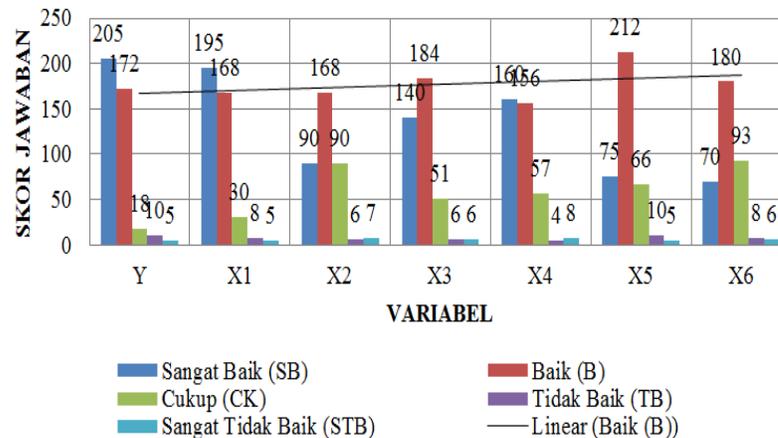
Jumlah skor ideal (kriterium) untuk seluruh item = $5 \times 100 = 500$ (seandainya semua menjawab SB). Jumlah skor yang diperoleh dari penelitian = 410. Jadi berdasarkan data itu maka tingkat persetujuan terhadap aksesibilitas angkutan umum = $(410 : 500) \times 100\% = 82\%$. Secara kontinum dapat digambarkan seperti berikut ini.



Sementara hasil distribusi jawaban responden diperlihatkan pada Tabel 18 dan Gambar 2.

Tabel 18. Distribusi Skor Jawaban Responden

No.	Variabel	SKOR JAWABAN					Jumlah	%
		Sangat Baik (SB)	Baik (B)	Cukup (CK)	Tidak Baik (TB)	Sangat Tidak Baik (STB)		
1	Y	205	172	18	10	5	410	82
2	X1	195	168	30	8	5	406	81
3	X2	90	168	90	6	7	361	72
4	X3	140	184	51	6	6	387	77
5	X4	160	156	57	4	8	385	77
6	X5	75	212	66	10	5	368	74
7	X6	70	180	93	8	6	357	71



Gambar 2. Grafik Distribusi Jawaban Responden

3. Model Aksesibilitas Angkutan Umum

Hasil penelitian diperoleh bahwa tingkat aksesibilitas angkutan umum di dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan (Y) dipengaruhi oleh faktor ; Perpindahan Angkutan Umum (X1), Waktu Tunggu Penumpang (X2), Jarak Berjalan Kaki ke Angkutan Umum (X3), Jarak Berjalan Kaki ke Tempat Tujuan (X4), Lama Perjalanan Angkutan Umum (X5), dan Biaya Perjalanan/Tarif angkutan umum (X6).

Selanjutnya hasil analisis dengan menggunakan analisis regresi linear berganda diperlihatkan pada Tabel 19.

Tabel 19. Ringkasan Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

Variabel bebas	Standardized Koefisien regresi	t_{hitung}	$t_{signifikan}$
X1	0,138	1,573	0,119
X2	0,243	2,650	0,009
X3	0,137	1,632	0,106
X4	0,327	3,882	0,000
X5	0,103	1,216	0,227
X6	0,047	0,580	0,563
R Square	= 0,706		
R	= 0,840		N = 100
Fhitung	= 37,199		$\alpha = 0,05$
Fsignifikan	= 0,000		

- Perpindahan angkutan umum ($X_1=0,119$), jarak berjalan kaki penumpang ke angkutan umum ($X_3=0,106$), lama perjalanan angkutan umum ($X_5=0,227$) dan tarif angkutan umum ($X_6=0,563$) berpengaruh tidak signifikan, ini menjelaskan bahwa setiap variabel di atas belum signifikan terhadap aksesibilitas angkutan umum di Kabupaten Konawe Selatan. Hal ini dapat dilihat dari signifikansi variabel X_1 , X_3 , X_5 , dan X_6 lebih besar daripada nilai signifikansi alpha (α) yaitu sebesar 0,05.
- Hasil penelitian menunjukkan bahwa waktu tunggu penumpang ($X_2=0,009$) angkutan dinyatakan berpengaruh signifikan terhadap aksesibilitas angkutan umum di dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan, karena semakin lamanya penumpang menunggu angkutan umum

maka akan mempengaruhi tingkat aksesibilitas angkutan umum itu sendiri. Hal ini dapat dilihat dari tingkat signifikansi variabel X_2 lebih kecil daripada nilai signifikansi alpha (α) sebesar 0,05 ($X_2 < \alpha = 0,009 < 0,05$).

- c. Jarak berjalan kaki penumpang ke tempat tujuan ($X_4=0,000$) dinyatakan berpengaruh dan signifikan terhadap aksesibilitas angkutan umum, hal ini dapat dilihat dari tingkat signifikansi variabel X_2 lebih kecil daripada nilai signifikansi alpha (α) yaitu sebesar 0,05 ($X_4 < \alpha = 0,000 < 0,05$). Ini menjelaskan bahwa banyak pengguna angkutan umum di Kabupaten Konawe Selatan yang bertempat tinggal dipelosok desa yang tidak dapat dilalui oleh angkutan umum, sehingga alat angkutan yang digunakan ke tempat tujuan hanya dengan berjalan kaki atau dengan sepeda motor (ojek).
- d. Nilai R^2 (R-Square) sebesar 0,706 menunjukkan bahwa 70,6 % variasi dari tingkat aksesibilitas angkutan umum di Kabupaten Konawe Selatan dijelaskan oleh variabel waktu tunggu penumpang (X_2) dan jarak berjalan kaki penumpang ke tempat tujuan (X_4), dan sisanya 29,4% dijelaskan oleh variabel lain diluar model.
- e. Nilai R (angka koefisien korelasi) sebesar 0,840 menunjukkan bahwa korelasi hubungan antara variabel perpindahan angkutan umum (X_1), waktu tunggu penumpang (X_2), jarak berjalan kaki ke angkutan umum (X_3), jarak berjalan kaki ke tempat tujuan (X_4), lama perjalanan angkutan umum (X_5), dan tarif angkutan umum (X_6) terhadap aksesibilitas angkutan umum dalam Kabupaten Konawe Selatan (Y) adalah sangat kuat berada di atas 0,5.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Kinerja pelayanan angkutan umum dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan sebagai berikut.

Jalur Trayek	Faktor Muat (%)	Waktu Sirkulasi (menit)	Waktu Antara (menit)	Jumlah Armada (Unit)	Kecepatan (km/jam)	Aksesibilitas (Km/Km ²)
1	0,64	80,5	60,34	1	22,00	2,321
2	0,36	96,6	59,4	2	29,19	3,653
3	0,73	112,7	60,23	2	34,09	2,766
4	0,71	161	59,64	3	42,46	3,394
5	0,57	167,9	59,85	3	43,24	2,379
6	1	195,5	60	3	45,75	1,615
7	0,82	85,1	60,13	1	24,38	1,498
8	0,67	126,5	60,3	2	37,20	1,221
9	0,38	188,6	59,28	3	45,19	1,325
10	1	201,4	60	3	46,27	1,748
11	0,33	184	59,4	3	44,80	1,488
12	1	211,6	60	4	46,90	1,713
13	0,89	266,8	60,08	4	49,73	1,753
14	0,67	154,1	60,3	3	41,61	1,755
15	1	301,3	60	5	50,95	2,656

2. Tingkat aksesibilitas angkutan umum dalam melayani trayek dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan berdasarkan skala pengukuran *Skala Likert* dan analisis regresi beserta uji statistik dengan SPSS dapat disimpulkan sebagai berikut.
 - a. Hasil wawancara dan pengisian kuisisioner terhadap 100 orang responden yang diambil sebagai sampel, tanggapan mayoritas responden terhadap aksesibilitas angkutan umum adalah **Baik**.

- b. Penelitian menunjukkan bahwa waktu tunggu penumpang dan jarak berjalan kaki penumpang ke tempat tujuan dinyatakan berpengaruh signifikan terhadap aksesibilitas angkutan umum.
3. Hasil penelitian diketahui bahwa trayek angkutan umum yang memiliki aksesibilitas yang rendah dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan yaitu jalur trayek *terminal Baruga – Punggaluku* dengan tingkat aksesibilitas yaitu sebesar 1,221 km/km².

Saran

Dari simpulan yang telah diambil, maka saran yang dapat dikemukakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Sangat perlunya evaluasi terhadap kebijakan dari Pemerintah Daerah terkait dengan peningkatan kinerja pelayanan angkutan umum kepada masyarakat dengan memperhatikan tingkat ketersediaan angkutan umum, serta kebutuhan masyarakat akan pelayanan jasa angkutan.
2. Aksesibilitas angkutan umum sangat perlu diimbangi dengan pembangunan dan peningkatan jalan khususnya bagi daerah yang belum dapat dijangkau oleh angkutan umum dalam wilayah Kabupaten Konawe Selatan.
3. Perlunya studi lanjutan mengenai aksesibilitas angkutan umum terhadap mobilitas penduduk yang semakin meningkat di daerah-daerah lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2002. **Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur**. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat - Departemen Perhubungan RI. Jakarta.
- Nugroho. 2005. **Cara Mudah Belajar SPSS**. Penerbit PT Elex Media Komputindo. Jakarta.
- Ramli, M.I., dan Hustim, M. 2006. **Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Makassar**. Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Supriyanto, H., dan Priyanto, S. 2006. **Tinjauan Tingkat Aksesibilitas Angkutan Umum Perdesaan (Studi Kasus Kabupaten Bantul Propinsi D.I. Yogyakarta)**. Universitas Gajah Mada. Yogyakarta.

