

**IDENTIFIKASI FAKTOR PENDUKUNG DAN PENGHAMBAT
PENGGUNA ANGKUTAN UMUM (*OPLET*) DI KOTA PONTIANAK,
STUDI KASUS: KECAMATAN PONTIANAK KOTA DAN
KECAMATAN PONTIANAK BARAT**

Meity Wulandari¹⁾, Firsta Rekeyasa Hernovianty²⁾, Agustiah Wulandari³⁾
meitywulandari12@gmail.com

ABSTRAK

Angkutan umum (oplet) sampai saat ini masih mendominasi pelayanan angkutan perkotaan. Pada tahun 2007 di Kota Pontianak, peran angkutan umum (oplet) mencapai hingga 70%. Kemudian pada tahun 2009 hingga saat ini, kualitas angkutan umum (oplet) semakin memburuk. Hal ini, disebabkan oleh pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang tidak terkendali, bahkan cenderung menggantikan peran angkutan umum (oplet). Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menentukan arahan pelayanan angkutan umum (oplet) di Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat.

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Variabel yang diteliti adalah: keamanan, kenyamanan, waktu perjalanan, keterjangkauan, dan sosial-ekonomi. Pengumpulan data primer dilakukan dengan kuesioner, kemudian diperkuat dengan wawancara berdasarkan daftar pertanyaan. Data sekunder didapat dari hasil-hasil penelitian, laporan-laporan studi, dan literatur yang relevan. Analisis data dengan menggunakan metode regresi berganda yang validasinya diukur secara statistik.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa variabel yang paling berpengaruh terhadap pemilihan moda adalah variabel keamanan dan kenyamanan, kemudian dari 5 variabel terdapat faktor pendukung dan penghambat pengguna angkutan umum (oplet) dan arahan pelayanan angkutan umum (oplet) berdasarkan preferensi masyarakat di Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat.

Kata Kunci : *Angkutan Umum (oplet), Preferensi Masyarakat*

1. PENDAHULUAN

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, pasal 15 berisikan “pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan barang dalam wilayah kabupaten/kota”. Angkutan umum (*oplet*) sampai saat ini masih mendominasi pelayanan angkutan perkotaan. Pada tahun

2007 di Kota Pontianak, peran angkutan umum (*oplet*) mencapai hingga 70%. Angkutan umum (*oplet*) biasanya melayani kategori perjalanan yang sifatnya jarak pendek, seperti perjalanan ke sekolah, ke tempat kerja atau ke pasar. Akan tetapi, angkutan umum (*oplet*) biasanya tidak dipakai untuk perjalanan ke tempat kerja oleh masyarakat yang tergolong menengah keatas. Kemudian pada

1. Alumni Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota FT. UNTAN
2. Dosen Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota FT. UNTAN

tahun 2009 hingga saat ini, kualitas angkutan umum (*oplet*) semakin memburuk. Hal ini, disebabkan oleh pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang tidak terkendali, bahkan cenderung menggantikan peran angkutan umum (*oplet*).

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menentukan arahan pelayanan angkutan umum (*oplet*) di Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat.

2. TINJAUAN TEORI

2.1. Sistem Transportasi Angkutan Umum

Untuk mendapatkan pengertian yang lebih mendalam serta guna mendapatkan alternatif pemecahan masalah transportasi perkotaan yang baik, maka sistem transportasi makro perlu dipecahkan menjadi sistem transportasi yang lebih kecil (mikro), dimana masing-masing sistem mikro tersebut akan saling terkait dan saling mempengaruhi. Ukuran pelayanan angkutan umum yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman (Warpani, 1990). Angkutan darat terdiri atas berbagai angkutan (Warpani, 2002), seperti :

a. Angkutan Pribadi (Non Umum)

Angkutan pribadi adalah Angkutan yang dilakukan oleh pemilik sarana angkutan itu sendiri berdasarkan atas pemenuhan kebutuhan dan tidak memiliki pola lintasan yang tetap dalam artian

bebas menentukan lintasan sendiri sejauh tidak melanggar ketentuan peraturan lalu lintas.

b. Angkutan Umum penumpang

Angkutan umum adalah Angkutan yang disediakan bagi masyarakat pengguna jasa angkutan dan dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan ini merupakan pelayanan dengan lintasan tetap yang dapat dipolakan secara tegas. Misalnya angkutan kota, angkutan bus, mini bus, mikrobus dan sebagainya.

2.2. Teori Preferensi Transportasi Masyarakat

Preferensi masyarakat sebagai pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi), dapat kita kelompokkan ke dalam 2 kelompok yaitu golongan paksawan (*Captive*) merupakan jumlah terbesar di negara berkembang, yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan kendaraan pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (miskin atau ekonomi lemah) dan golongan Pilihan (*Choice*), merupakan jumlah terbanyak di negara-negara maju, yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan

angkutan umum atau angkutan pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke atas (kaya atau ekonomi kuat).

3. METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif yang dipadukan dalam tiap tahapnya. Pendekatan penyusunannya dilakukan secara kuantitatif.

3.2. Populasi dan Sampel

Populasi tersebut dibatasi menjadi 2 kecamatan yaitu Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat dikarekan daerah tersebut memiliki trayek aktif moda transportasi umum (*oplet*). Jumlah penduduk Kecamatan Pontianak Kota sebesar 136.805 jiwa dan Kecamatan Pontianak Barat sebesar 122.118 jiwa (BPS,2017).

Penelitian terbagi atas beberapa sampel yaitu:

1) Pengguna Jasa Transportasi Umum (*oplet*)

a. Mereka yang menggunakan angkutan umum (*oplet*) yaitu pelajar, pekerja, masyarakat umum.

b. Mereka yang berumur diatas 13 tahun.

Menggunakan metode Slovin (Sevilla et.al.,1960:182), dengan teknik *accidental sampling*,

- 2) Supir Jasa Transportasi Umum (*oplet*), menggunakan metode Slovin (Sevilla et.al.,1960:182), dengan teknik *accidental sampling*,
- 3) Instansi pemerintah menggunakan teknik *purposive sampling*.

3.3. Teknik Analisis

Teknik analisis yang digunakan adalah analisis regresi berganda dengan metode *OLS (Ordinary Least Squares)*, untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambat pengguna angkutan umum (*oplet*) di Kota Pontianak berdasarkan preferensi masyarakat, yang digunakan untuk melihat pengaruh antara variabel dependen yang dijelaskan (Y) dengan variabel independen yang menjelaskan (X_n), dengan persamaan sebagai berikut:

$$Y = a + bx \dots\dots\dots (1)$$

Berdasarkan pemodelan dilakukan perubahan pada variabel-variabel guna memilih permasalahan pertama yaitu Pemilihan Moda sebagai variabel terikat (Y) dan variabel bebas yaitu keamanan (X1), kenyamanan (X2), waktu perjalanan (X3), keterjangkauan (X4), dan sosial-ekonomi (X5). Sehingga secara sistematis dengan fungsi regresi dapat dituliskan dengan formulasi sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 + \dots\dots\dots (2)$$

Estimasi terhadap persamaan (2) dilakukan menggunakan metode *Ordinary Least Square (OLS)*. Metode *Ordinary Least Square* digunakan untuk melihat pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Residual untuk setiap kejadian dirumuskan sebagai berikut :

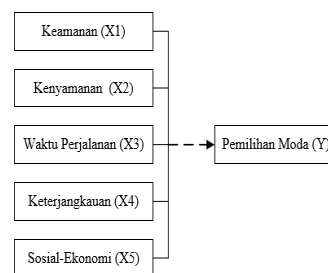
$$\delta = y - (a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5) \dots\dots\dots (3)$$

Sebagaimana pembahasan sebelumnya, persamaan (3) tersebut merupakan prediksi dan nilai prediksi ini akan berbeda dengan nilai aktualnya. Berdasarkan persamaan (3) tersebut, jika nilai residual adalah kecil maka perbedaan antara aktual dan prediksi adalah kecil. Artinya, jika kita ingin mendapatkan garis regresi yang baik residualnya harus sekecil mungkin. Dan jumlah kuadrat terkecil residual untuk jumlah n observasi adalah :

$$\Sigma \delta^2 = \Sigma [y - (a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5)] \dots\dots\dots(4)$$

Metode *Ordinary Least Square (OLS)* menggunakan prinsip kuadrat terkecil, dengan meminimalkan Σ , diperoleh jika turunan parsial Σ berturut-turut terhadap $a, b_1, b_2, b_3, b_4, b_5, b_6$ adalah sama dengan nol. Dengan langkah ini, maka akan diperoleh $k + 1$ persamaan sejumlah $k + 1$ koefisien regresi sehingga masing-masing koefisien dapat ditentukan. Adapun

kerangka pikir dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut ini :



Gambar 1. Variabel Penelitian
Sumber : Hasil Olahan, 2018

4. HASIL DAN ANALISIS

4.1. Kondisi Transportasi Angkutan Umum (oplet) Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat

Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat memiliki angkutan umum yang melayani beberapa rute-rute tertentu. Rute dikecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat tergolong masih aktif hingga saat ini, hal tersebut dapat terlihat dari jumlah armada yang ada. Hal ini membuktikan bahwa pelayanan angkutan umum (*oplet*) masih dibutuhkan oleh masyarakat. Dari tahun 2006 terjadi peningkatan jumlah armada angkutan umum (*oplet*) hingga mencapai 406 unit armada yang tersedia kemudian seiring berjalannya waktu hingga saat ini

perlahan armada tersebut mengalami penurunan jumlah yang sangat signifikan yaitu hanya terdapat 75 unit armada, hal ini dikarekan adanya peningkatan jumlah kendaraan pribadi sehingga transportasi angkutan umum jarang digunakan. Dilengkapi dengan 3 terminal di Pontianak Barat dan 1 terminal di Pontianak Kota.

4.2. Analisis Regresi Berganda

Analisis ini digunakan untuk mengetahui pengaruh antara variabel pemilihan moda terhadap variabel keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, waktu perjalanan dan sosial-ekonomi untuk mengetahui faktor pendukung dan

penghambat pengguna angkutan umum (*oplet*) berdasarkan preferensi masyarakat, maka digunakan analisis regresi linear berganda yang dapat ditulis dengan rumus sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 + \dots \quad (2)$$

Perhitungan dengan model regresi linier berganda ini dilakukan dengan menggunakan bantuan program SPSS 24.0. Rangkuman hasil perhitungan regresi linear berganda dapat ditunjukkan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 1. Hasil Data Regresi Linier Berganda

Variabel	Koefisien Regresi	T-hitung	Sig
Constant (C)	0,581	0,612	0,542
Keamanan	0,046	1,394	0,167
Kenyamanan	0,046	1,390	0,168
Waktu Perjalanan	- 0,024	- 0,620	0,537
Keterjangkauan	- 0,089	- 4,184	0,000
Sosial-Ekonomi	- 0,139	- 3,431	0,001
F-hitung	5,801	Sig F-hitung	0,000
R	0,703	Standar Error	0,671
R- squer	0,495	N	100
Adjusted R-squer	0,397		

Sumber : Hasil Analisa, 2018

Dari perhitungan hasil analisis regresi linear berganda dengan bantuan program SPSS 24.0 dapat disusun fungsi persamaan regresi linear berganda sebagai berikut :

$$Y = 0,518 + 0,046X_1 + 0,046X_2 - 0,024X_3 - 0,089X_4 - 0,139X_5$$

Persamaan regresi linier diatas dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Konstanta bernilai **positif**, hal ini menunjukkan jika variabel independent yaitu variabel keamanan (X1), kenyamanan (X2), waktu perjalanan (X3), keterjangkauan (X4) dan sosial-ekonomi (X5) tidak mempengaruhi variabel dependent artinya pemilihan moda akan tetap ada tanpa memperhatikan variabel keamanan, kenyamanan, waktu perjalanan, keterjangkauan dan soial-ekonomi.
- b. Koefisien regresi keamanan (X1) bernilai **positif** artinya terjadi hubungan yang **positif** antara variabel keamanan dengan pemilihan moda, semakin ditingkatkan variabel keamanan maka semakin meningkatkan pemilihan moda dengan asumsi variabel yang lain tetap.
- c. Koefisien regresi kenyamanan (X2) bernilai **positif** artinya terjadi hubungan yang **positif** antara variabel kenyamanan dengan pemilihan moda, semakin ditingkatkan variabel kenyamanan maka semakin meningkatkan pemilihan moda dengan asumsi variabel yang lain tetap.
- d. Koefisien regresi waktu perjalanan (X3) bernilai **negatif** artinya terjadi hubungan yang **negatif** antara variabel waktu perjalanan dengan pemilihan moda, semakin ditingkatkan variabel waktu perjalanan maka semakin menurunkan pemilihan moda dengan asumsi variabel yang lain tetap.
- e. Koefisien regresi keterjangkauan (X4) bernilai **negatif** artinya terjadi hubungan yang **negatif** antara variabel keterjangkauan dengan pemilihan moda, semakin ditingkatkan variabel keterjangkauan maka semakin menurunkan pemilihan moda dengan asumsi variabel yang lain tetap.
- f. Koefisien regresi sosial-ekonomi (X5) bernilai **negatif** artinya terjadi hubungan yang **negatif** antara variabel sosial-ekonomi dengan pemilihan moda, semakin ditingkatkan variabel sosial-ekonomi maka semakin menurunkan pemilihan moda dengan asumsi variabel yang lain tetap.

4.3. Faktor Pendukung dan Penghambat Pengguna Angkutan Umum (*oplet*)

Faktor pendukung adalah hal-hal yang mempengaruhi sesuatu menjadi berkembang, memajukan, menambah dan menjadi lebih dari sebelumnya, berikut ini adalah indikator yang mendukung pengguna angkutan umum (*oplet*) yaitu :

a. Keamanan

Variabel keamanan merupakan salah satu faktor yang mendukung penggunaan angkutan umum (*oplet*), faktor yang

mendukung variabel keamanan adalah indikator yang dipengaruhi oleh keselamatan dari resiko kecelakaan lalu lintas, hal tersebut dibuktikan dengan 34% pengguna oplet setuju bahwa supir selalu mengendarai oplet dengan aman (tidak ugal-ugalan) dengan kecepatan 30-50 km/jam, sehingga memberikan rasa aman kepada yang menggunakannya. Kemudian, hal tersebut juga didukung oleh pernyataan Kepala Bidang LLAJ, Dinas Perhubungan yang menyatakan bahwa sejauh ini jarang terjadi kecelakaan lalu lintas angkutan umum (*oplet*) yang disebabkan oleh supir, sehingga menarik minat masyarakat untuk menggunakannya dan dapat dijadikan sebagai alternatif selain menggunakan kendaraan pribadi.

b. Kenyamanan

Variabel kenyamanan merupakan salah satu faktor yang mendukung penggunaan angkutan umum (*oplet*), faktor yang mendukung variabel kenyamanan adalah indikator yang dipengaruhi oleh tersedianya fasilitas tempat duduk yang aman dan nyaman, hal tersebut dibuktikan dengan 34% pengguna oplet setuju dan menyatakan bahwa tempat duduk yang tersedia tergolong nyaman saat digunakan.

c. Waktu Perjalanan

Variabel waktu perjalanan merupakan salah satu faktor yang mendukung penggunaan angkutan

umum (*oplet*), faktor yang mendukung variabel waktu perjalanan adalah indikator yang dipengaruhi oleh kecepatan dan waktu tempuh perjalanan, hal tersebut dibuktikan dengan 52% pengguna memilih setuju dan menyatakan bahwa supir mengendarai kendaraan dengan kecepatan dan waktu tempuh kendaraan \pm 30-50 km/jam.

d. Keterjangkauan

Variabel keterjangkauan merupakan salah satu faktor yang mendukung penggunaan angkutan umum (*oplet*), faktor yang mendukung variabel keterjangkauan adalah indikator yang dipengaruhi oleh koridor pelayanan oplet di wilayah permukiman, hal tersebut dibuktikan dengan 8% pengguna memilih setuju dan 8% memilih sangat setuju jika maksimal jangkauan pelayanan oplet berkisar 500-1000 m pada wilayah permukiman.

e. Sosial-Ekonomi

Variabel sosial-ekonomi merupakan salah satu faktor yang mendukung penggunaan angkutan umum (*oplet*), faktor yang mendukung variabel sosial-ekonomi adalah indikator yang dipengaruhi oleh keberadaan oplet dapat membantu aktifitas sehari-hari, terbukti dengan 22% pengguna memilih setuju sehingga dapat diartikan dengan adanya oplet dapat membantu aktifitas sehari-hari khususnya bagi pengguna yang

tidak memiliki kendaraan pribadi yang sangat membutuhkan adanya oplet.

Selanjutnya, “faktor penghambat adalah hal-hal yang berpengaruh sedikit atau bahkan menghentikan sesuatu menjadi lebih dari sebelumnya. berikut ini adalah indikator yang menghambat pengguna angkutan umum (oplet)”, yaitu :

a. Kenyamanan

Variabel kenyamanan merupakan salah satu faktor yang menghambat penggunaan angkutan umum (oplet), faktor yang menghambat variabel kenyamanan adalah indikator yang dipengaruhi oleh kurangnya fasilitas lampu penerangan dan pembuka jendela yang tidak dapat berfungsi dengan baik, hal tersebut dibuktikan dengan 6% pengguna oplet tidak setuju dan menyatakan bahwa fasilitas lampu penerangan pada saat malam hari tidak dapat berfungsi dan fasilitas pembuka jendela pada beberapa armada tidak dapat berfungsi dengan baik dan beberapa tidak dilengkapi besi pengaman.

b. Waktu Perjalanan

Variabel waktu perjalanan merupakan salah satu faktor yang menghambat penggunaan angkutan umum (oplet), faktor yang menghambat variabel waktu perjalanan adalah indikator yang dipengaruhi oleh, hal tersebut dibuktikan dengan 10% pengguna memilih tidak setuju dan

menyatakan bahwa waktu ngetem lebih lama $\pm 15-20$ menit. Kemudian, pengguna juga tidak setuju dan menyatakan bahwa waktu tunggu saat pergantian moda sangat lama $\pm 15-20$ menit. Sehingga, dari kondisi eksisting tersebut dapat disimpulkan bahwa waktu perjalanan pada saat menggunakan angkutan umum (oplet) tidak efektif karena dapat menghabiskan banyak waktu dalam melakukan satu tujuan perjalanan. bahwa pengguna tidak setuju jika mudah mendapatkan kendaraan pada rute berbeda pada saat pergantian kendaraan, hal ini disebabkan karena tidak terintegrasinya antar rute sehingga mengharuskan pengguna menunggu cukup lama untuk kedatangan kendaraan yang baru pada rute berbeda karena pengguna menyatakan bahwa waktu tunggu kedatangan oplet saat pergantian moda sangat lama $\pm 3-8$ menit atau jarak berjalan kaki yang cukup jauh untuk menuju ke terminal oplet saat pergantian moda $\pm 5-10$ menit.

c. Keterjangkauan

Variabel keterjangkauan merupakan salah satu faktor yang menghambat penggunaan angkutan umum (oplet), faktor yang menghambat variabel keterjangkauan adalah indikator yang dipengaruhi oleh jarak berjalan kaki, maksimal pergantian kendaraan, dan kemudahan mendapatkan kendaraan baru pada saat pergantian armada, hal tersebut

dibuktikan dengan 55% pengguna memilih tidak setuju dan menyatakan pengguna harus berjalan kaki cukup jauh untuk sampai ke pelayanan oplet yaitu membutuhkan \pm 5-10 menit waktu untuk berjalan kaki. Kemudian, masih ada beberapa rute tujuan yang melakukan pergantian kendaraan untuk menuju satu tujuan perjalanan misalnya perjalanan dari Kecamatan Pontianak Barat ke Kecamatan Pontianak Utara yang membutuhkan 2 kali pergantian kendaraan. Selanjutnya, pengguna menyatakan tidak mudah mendapatkan kendaraan pada rute berbeda pada saat pergantian kendaraan.

Dari pernyataan diatas, dapat disimpulkan bahwa hal tersebut disebabkan karena tidak terintegrasinya antar rute sehingga mengharuskan pengguna menunggu cukup lama untuk kedatangan kendaraan yang baru pada rute berbeda karena pengguna menyatakan bahwa waktu tunggu kedatangan oplet saat pergantian moda sangat lama \pm 3-8 menit atau jarak berjalan kaki yang cukup jauh untuk menuju ke terminal oplet saat pergantian moda \pm 5-10 menit.

d. Sosial-Ekonomi

Variabel sosial-ekonomi merupakan salah satu faktor yang menghambat penggunaan angkutan umum (*oplet*), faktor yang menghambat variabel sosial-ekonomi adalah indikator yang dipengaruhi oleh tarif oplet, terbukti

dengan 39% pengguna memilih tidak setuju dan menyatakan tarif angkutan umum (*oplet*) masih tergolong mahal.

Kemudian, dari "*faktor pendukung dan penghambat terdapat beberapa indikator yang bisa diasumsikan terhadap dua pilihan bisa sebagai penghambat dan bisa sebagai pendukung yaitu pengguna yang memilih normal*". Beberapa indikator tersebut yaitu :

a. Keamanan

Pengelola oplet tidak memiliki pelayanan aduan penumpang rata rata pengguna oplet memilih normal, sehingga dapat diartikan sesuai fakta lapangan bahwa pengguna tidak mengetahui ada atau tidaknya pelayanan tersebut. Selanjutnya, identitas oplet sesuai rute tujuan dapat dikenali dengan mudah rata rata pengguna memilih normal, sehingga dapat diartikan sesuai dengan fakta lapangan bahwa pengguna pribumi dapat mengenali rute tujuan berdasarkan warna oplet sedangkan untuk pengguna pendatang tidak dapat mengenali rute tujuan tersebut karena hanya terdapat identitas penjelas jurusan di bagian kaca depan atau di bagian kaca belakang kendaraan. Kemudian, oplet aman dari kriminalitas rata rata pengguna memilih normal, sehingga dapat diartikan sesuai fakta lapangan bahwa pengguna ragu bahwa oplet aman dari kriminalitas. Akan tetapi, beberapa pengguna menerangkan bahwa selama menggunakan oplet

belum pernah mengalami kejadian kriminalitas.

b. Kenyamanan

Keadaan oplet selalu bersih rata rata pengguna memilih normal, sehingga dapat diartikan sesuai dengan fakta lapangan bahwa pengguna mengalami rasa nyaman yang berbeda terhadap kebersihan oplet, beberapa pengguna pada saat menggunakan oplet merasakan satu waktu dimana oplet dalam keadaan bersih dan di waktu lain merasa oplet tidak dalam keadaan bersih. Selanjutnya, supir membatasi jumlah penumpang (tidak berdesakan) rata rata pengguna memilih normal, sehingga dapat diartikan sesuai fakta lapangan bahwa pengguna mengalami rasa nyaman yang berbeda terhadap kapasitas orang saat menggunakan oplet, karena beberapa pengguna pada saat menggunakan oplet merasakan satu waktu dimana oplet dalam keadaan sepi (lenggang) dan di waktu lain merasa oplet dalam keadaan ramai sehingga kurangnya ruang gerak saat menggunakan oplet.

c. Waktu Perjalanan

Waktu tunggu kedatangan oplet \pm 7-15 menit rata rata pengguna oplet memilih normal, sehingga dapat diartikan sesuai fakta lapangan bahwa pengguna ragu dengan ketepatan waktu kedatangan oplet, beberapa pengguna menyatakan bahwa kedatangan oplet terkadang datang lebih cepat

dan terkadang datang lebih lama, hal ini karena tidak adanya pengaturan waktu kedatangan oplet secara tertulis.

d. Sosial-Ekonomi

Tarif oplet berbeda-beda tiap tujuan rata rata pengguna memilih normal, sehingga dapat diartikan sesuai dengan fakta lapangan bahwa pengguna ragu terhadap penentuan tarif oplet karena pengguna menyatakan bahwa pada saat harga bbm naik beberapa supir juga menaikkan tarif oplet, tetapi tidak semua supir memberlakukan itu ada juga beberapa supir yang tetap memberlakukan harga tarif sesuai ketentuan pihak terkait walaupun harga bbm sedang naik. Selanjutnya, Keberadaan oplet dapat menjadi alternatif dalam melakukan perjalanan rata rata pengguna memilih normal, sehingga dapat diartikan sesuai fakta lapangan bahwa pengguna ragu oplet dapat menjadi alternatif dalam melakukan perjalanan, karena bagi masyarakat menengah kebawah yang tidak memiliki kendaraan pribadi oplet dapat menjadi alternatif untuk melakukan perjalanan sedangkan bagi masyarakat menengah keatas yang berpenghasilan tinggi dan memiliki kendaraan pribadi tidak akan menjadikan oplet sebagai alternatif untuk melakukan perjalanan.

4.4. Arahan Pelayanan Angkutan Umum (*Oplet*)

Kehadiran angkutan umum (*oplet*) sangat menguntungkan bagi masyarakat kalangan menengah kebawah yang tidak memiliki kendaraan karena dapat menjadi alternatif pemilihan moda dalam melakukan perjalanan. Dampak positif dengan adanya angkutan umum (*oplet*) memudahkan kegiatan masyarakat untuk sampai ke daerah yang akan di kunjungi. Dengan adanya kelebihan angkutan umum (*oplet*) dapat membantu melancarkan seseorang dalam melakukan perjalanan. Angkutan umum (*oplet*) dapat mendukung mobilitas masyarakat karena dapat menjadi alternatif untuk mengurangi jumlah kendaraan, dengan demikian kelancaran arus lalu lintas dapat ditingkatkan. Namun, angkutan umum (*oplet*) juga memiliki kekurangan yaitu kurangnya integrasi antar moda dan tidak adanya jalur tersendiri yang terpadu, sehingga menyebabkan pengguna harus berganti-ganti armada untuk mencapai satu tujuan perjalanan. Dengan pengelolaan angkutan umum (*oplet*) yang baik akan mampu menarik orang untuk lebih memilih menggunakan angkutan umum (*oplet*) dibanding kendaraan pribadi. Pemerintah seharusnya menimbang dan meninjau ulang keberadaan angkutan umum (*oplet*) sebagai pemenuh aktifitas dalam melakukan perjalanan yang masih dibutuhkan oleh masyarakat.

Arahan yang dapat direkomendasi berdasarkan permasalahan angkutan umum (*oplet*) di Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat yaitu :

a. Keamanan

- Mempertahankan keselamatan penumpang dari resiko kecelakaan lalu lintas dengan cara supir mengendarai oplet dengan kecepatan 30-50 km/jam
- Mempertimbangkan adanya penyediaan fasilitas aduan pelayanan bagi penumpang
- Memperbaiki kejelasan identitas oplet sesuai rute agar dapat dipahami semua masyarakat yang ingin menggunakan oplet
- Meninjau ulang mengenai keamanan oplet dari bahaya yang disebabkan oleh manusia agar masyarakat tertarik menggunakan oplet

b. Kenyamanan

- Meningkatkan kualitas fasilitas tempat duduk bagi penumpang agar masyarakat tertarik menggunakan oplet
- Memperbaiki fasilitas lampu penerangan di dalam oplet untuk memudahkan penumpang saat menggunakan oplet pada malam hari

- Memperbaiki fasilitas pembuka jendela agar memudahkan penumpang untuk menggunakannya
- Memperhatikan kebersihan oplet agar pengguna tertarik menggunakannya
- Memastikan kenyamanan ruang gerak penumpang dengan cara supir membatasi jumlah penumpang agar tidak berdesakan
- Memperbaiki fasilitas halte sesuai standar agar penumpang merasa nyaman saat menunggu kedatangan oplet

c. Waktu Perjalanan

- Mempertahankan kecepatan mengemudi untuk menjamin keselamatan dan ketepatan waktu perjalanan
- Mengurangi waktu ngetem yang terlalu lama agar pengguna tidak merasa menghabiskan banyak waktu untuk melakukan perjalanan menggunakan oplet
- Membuat jadwal perjalanan agar pengguna mengetahui waktu yang dibutuhkan saat menggunakan oplet untuk melakukan perjalanan

d. Keterjangkauan

- Mengintegrasikan keterpaduan koridor pelayanan oplet antar fasilitas permukiman, perdagangan dan jasa, perkantoran, kesehatan dan pendidikan
- Mengintegrasikan rute oplet agar pada saat pergantian moda jarak pencapaian tidak jauh
- Memperbaiki manajemen operasi pelayanan oplet sesuai dengan SOP

e. Sosial-Ekonomi

- Meninjau ulang keberadaan oplet, agar dapat menjadi alternatif bagi semua kalangan masyarakat
- Menimbang ulang mengenai tarif yang harus dikeluarkan penumpang sesuai dengan BOK dan kemampuan masyarakat

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Jadi dapat disimpulkan, mengenai hasil penelitian ini yaitu karakteristik penumpang angkutan umum (*oplet*) didominasi oleh wanita, dimana usia penumpang produktif yang menggunakan angkutan umum (*oplet*) adalah antara 35-44 tahun.

Asal domisili penumpang terbanyak angkutan umum (*oplet*) adalah di Kecamatan Pontianak Barat dan Kecamatan Pontianak

Kota. Pengguna layanan angkutan umum (*oplet*) yang paling banyak berasal dari kalangan ibu rumah tangga (IRT).

Alasan kebanyakan penumpang dalam menggunakan angkutan umum (*oplet*) adalah karena tidak memiliki kendaraan pribadi, dan rata-rata mayoritas pengguna angkutan umum (*oplet*) adalah masyarakat menengah kebawah yang pendapatannya Rp. 500.000-1000.000 rupiah. Motivasi dalam melakukan perjalanan adalah untuk pergi berbelanja dan pulang kerumah, dengan frekuensi melakukan perjalanan sebanyak 3 kali dalam seminggu. Kemudian, berdasarkan hasil perhitungan regresi berganda faktor-faktor yang dominan mempengaruhi dalam penggunaan angkutan umum (*oplet*) adalah variabel keamanan dan kenyamanan. Sedangkan, variabel waktu perjalanan, variabel keterjangkauan, dan variabel sosial-ekonomi tidak terlalu berpengaruh dalam penggunaan angkutan umum (*oplet*). Selanjutnya, dari hasil interpretasi hasil kuesioner terhadap variabel pengguna angkutan umum (*oplet*) yaitu terdapat beberapa indikator yang menjadi pendukung dan penghambat dalam penggunaan angkutan umum (*oplet*).

5.2. Saran

Adapun saran yang dapat diperoleh dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi Masyarakat Pengguna Angkutan Umum (*oplet*)

- a. Menjaga fasilitas sarana prasarana yang disediakan oleh angkutan umum (*oplet*).
- b. Mendukung keberadaan angkutan umum (*oplet*) dengan cara menggunakan moda tersebut.

2. Bagi Pengelola Angkutan Umum (*oplet*)

- a. Menjaga kelayakan dan kebersihan armada angkutan umum (*oplet*).
- b. Memperbaiki fasilitas lampu penerangan dan pembuka jendela
- c. Menetapkan tarif sesuai dengan kesepakatan yang telah ditetapkan bersama pihak terkait.
- d. Mengatur kapasitas para pengguna agar tidak berdesak-desakan atau sesuai kapasitas angkutan jumlah pengguna angkutan umum (*oplet*).
- e. Membuat jadwal perjalanan agar pengguna mengetahui waktu yang dibutuhkan saat menggunakan *oplet* untuk melakukan perjalanan

3. Bagi Pemerintah Daerah

- a. Peningkatan dan Perbaikan pengelolaan angkutan umum (*oplet*) dari faktor yang mendukung dan faktor yang menghambat agar konsumen lebih tertarik menggunakan angkutan

- tersebut, terutama terhadap kebutuhan dan keinginan masyarakat.
- b. Melakukan peninjauan ulang terhadap trayek dan rute angkutan umum (*oplet*) secara konferhensif ke kawasan yang dilewati angkutan umum (*oplet*). Agar terintegrasi keterpaduan koridor pelayanan oplet, untuk memudahkan pengguna dalam melakukan perjalanan dan dapat menarik minat masyarakat untuk menggunakan oplet
 - c. Mewujudkan angkutan umum massal yang nyaman, aman, tepat, cepat, hemat dan terintegrasi.
 - d. Mengadopsi konsep TOD sebagai acuan perbaikan pelayanan angkutan umum (*oplet*) di Kota Pontianak.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2002. ***Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur***, Departemen Perhubungan Darat. Jakarta.
- Miro, Fidel. 2002. ***Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi***. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, Edward K. 1988. ***Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi***. Jakarta: Erlangga.
- Nasution, Nur. 2004. ***Manajemen Transportasi***. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 tahun 2014 ***Tentang Angkutan Jalan***
- Pearmain, D. dan Swanson, J. 1991. ***Stated Preference Techniques: A Guide to Practice***, Second Edition, Hague Consulting Group, Surinamestraat 4, 2585 GJ Den Haag, The Netherlands.
- Santoso, Singgih. 2015. ***Konsep Dasar dan Aplikasi dengan SPSS***. Jakarta : PT. Elex Media Komputindo
- Sugiyono. 2003. ***Statistika untuk Penelitian***. Bandung: CV.Afabeta.

- Tamin, O.Z. 1994. *Aplikasi Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap Dalam Pemecahan Masalah Transportasi di Negara Sedang Berkembang, Jurnal Teknik Sipil, Jurusan Teknik Sipil.* Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Tamin, O.Z. 2000. *Perencanaan, Pemodelan Transportasi.* Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Tri Basuki, Agus. 2009. *Uji Validitas Dan Realibilitas Dalam Regresi.* Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
- Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* Bandung: Institut Teknologi Bandung.