

Studi Potensi Keberlanjutan Transportasi Umum di Belinyu Kabupaten Bangka

Teddy Sanjaya¹, Hafsa², Devi Jum'atika³, Desy Yofianti⁴

^{1,2,3,4}Program Studi Teknik Sipil, Universitas Bangka Belitung, Kabupaten Bangka
Email: ¹tsanjaya2000@gmail.com

Received: 31-01-2022 Revised: 08-04-2022 Accepted: 19-05-2022

Abstract

Public transportation has significant role to accommodation human mobility to be effective. But, people in Belinyu have low interest towards public transportation. Public transportation is now decreasing and the terminal malfunction causes the appearance of phantom terminal. This research is to analyze the sustainability of public transportation in Belinyu. The data was obtained from distribution of questionnaire to passengers and drivers, interview with the owner of public transportation company, Belinyu District Office, and Bangka District Transportation Office. There were 407 passenger respondents who came from 12 villages in Belinyu with 45,193 population. The sustainability of public transportation in Belinyu can be determined from the indicators with Importance Performance Analysis (IPA) which divisible from 4 quadrant. Each quadrant explained the connection between importance and satisfaction of indicators. Indicators with percentage more than 50% (satisfying) were the departure accuracy (61%), public transportation condition (63%), pleasurable (57%), safety (56%), and fee (61%). Main indicators with 10% percentage were existence of public transportation and supporting facilities. From the results, public transportation in Belinyu still has the sustainability potential but it needs improvement of terminal service and public transportation existence. These indicators are not enough for fill up the respondents' satisfaction.

Keywords: *Belinyu, public transportation, potential, sustainability, Importance Performance Analysis*

Abstrak

Transportasi umum memiliki peranan penting dalam mengakomodasi pergerakan orang agar efektif. Namun, masyarakat Belinyu memiliki minat yang rendah terhadap penggunaan transportasi umum. Ketersediaan transportasi umum yang menurun dan kondisi terminal yang tidak berfungsi menyebabkan munculnya terminal bayangan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis potensi keberlanjutan transportasi umum di Belinyu. Data diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner kepada penumpang dan sopir angkutan umum, wawancara kepada pemilik perusahaan angkutan umum, Kantor Kecamatan Belinyu, dan Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka. Responden untuk penumpang berjumlah 407 orang yang berasal dari 12 kelurahan/desa dengan populasi 45,193 jiwa. Penentuan potensi keberlanjutan transportasi umum dapat dilihat melalui indikator-indikator hasil uji *Importance Performance Analysis* (IPA) yang dibagi kedalam 4 kuadran. Setiap kuadran menjelaskan hubungan tingkat kepentingan dan kepuasan responden terhadap indikator-indikator. Indikator dengan hasil di atas 50% (pertahankan prestasi) yaitu ketepatan waktu keberangkatan (61%), kondisi fisik angkutan (63%), kenyamanan (57%), keamanan (56%), dan tarif (61%). Indikator utama dengan tingkat kepuasan hanya 10% yaitu keberadaan angkutan umum dan fasilitas penunjang. Berdasarkan hasil studi dapat disimpulkan bahwa transportasi umum di Belinyu masih memiliki potensi untuk berlanjut namun diperlukan perbaikan pelayanan terminal dan keberadaan angkutan kota karena belum mencapai tingkat kepuasan responden.

Kata kunci: *Belinyu, transportasi umum, potensi, keberlanjutan, Importance Performance Analysis*

PENDAHULUAN

Transportasi umum ikut andil dalam mendukung mobilitas yang lebih efektif. Penggunaan transportasi umum dapat mengurangi kemacetan karena meminimalisasi

penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini mampu menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan dalam memberikan kontribusi positif terhadap aspek ekonomi, sosial budaya, dan lingkungan hidup (Sutandi, 2015). Namun,

penggunaan dan ketersediaan transportasi umum di Kecamatan Belinyu masih sangat rendah. Berdasarkan wawancara dengan staf Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, jumlah transportasi umum seperti bus dan angkot di Kecamatan Belinyu mengalami penurunan karena masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Menurut data dari Badan Keuangan Daerah Unit Pelaksana Teknis Badan Wilayah Kabupaten Bangka, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua dan roda empat di Kecamatan Belinyu dari tahun 2018-2020 meningkat dari 29.976 unit menjadi 31.630 unit. Kepemilikan kendaraan pribadi yang terus naik dan melebihi ketersediaan angkutan umum mempengaruhi tingkat perjalanan menggunakan angkutan umum semakin sedikit.

Pada kondisi saat ini, transportasi umum seperti angkot sudah sangat jarang dijumpai yang berakibat pada terancamnya keberlanjutan transportasi umum tersebut. Berdasarkan wawancara kepada Kasubbag Umum dan Kepegawaian Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka menyatakan bahwa penggunaan kendaraan pribadi yang lebih banyak dan sedikitnya masyarakat yang membutuhkan angkot dalam mendukung perpindahan dari satu tempat ke tempat lain, menjadi penyebab semakin berkurangnya ketersediaan angkot di Kecamatan Belinyu. Minimnya minat masyarakat, moda, dan fasilitas transportasi yang tidak memadai berdampak kepada semakin meningkatnya motorisasi dan menurunnya kapasitas jalan di Kecamatan Belinyu.

Oleh karena itu mengingat pentingnya peranan transportasi umum di suatu wilayah, permasalahan terkait transportasi umum tidak boleh diabaikan begitu saja. Melalui penelitian ini, akan dilakukan analisis potensi keberlanjutan transportasi umum di Kecamatan Belinyu sebagai referensi kepada instansi terkait untuk dapat meningkatkan kualitas sarana dan prasarana transportasi dalam mendukung keberlanjutan transportasi umum di Belinyu. Studi perlu dilakukan untuk mengetahui dan mengevaluasi kondisi transportasi umum saat ini, sehingga dapat disusun strategi agar penggunaan transportasi umum tidak terus menurun. Di samping itu, diperlukan intervensi instansi terkait agar transportasi umum dapat berlangsung secara kontinu.

Rusyadi dan Fajarwati (2020) melakukan penelitian yang berjudul "Dampak Transportasi Online Terhadap Keberlanjutan Angkutan Kota (Angkot) Sebagai Transportasi Umum Perkotaan di Kota Bandung". Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi perkembangan transportasi

online dan dampaknya terhadap perkembangan wilayah Kota Bandung. Dampak transportasi online terhadap angkot di Kota Bandung, dan keberlanjutan angkot sebagai transportasi umum perkotaan di Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan kajian dokumen/studi literatur, wawancara mendalam (*indepth interview*), dan wawancara (kuesioner). Data akan diolah dan dianalisis dengan menggunakan *mix methods* (metode campuran) yaitu metode deskriptif kuantitatif dan deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kehadiran transportasi *online* memberikan dampak yang signifikan terhadap para pegiat angkot, baik pada kondisi ekonomi, kondisi sosial, maupun kondisi lingkungan, sehingga dapat disimpulkan bahwa angkot belum mampu menjadi transportasi perkotaan yang berkelanjutan di Kota Bandung. Namun, kebijakan dan rencana pengembangan angkot di Kota Bandung menjadikan moda transportasi ini memiliki potensi yang besar untuk terus berlanjut, di antaranya program re-routing angkot dan diadakannya angkot sebagai angkutan pengumpan (*feeder*).

Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari prasarana atau sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang dan dimungkinkannya akses ke semua wilayah (Tamin, 1997). Angkutan umum merupakan suatu kegiatan memindahkan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain menggunakan sarana angkutan umum dengan membayar sejumlah biaya tertentu. Dalam hal pengangkutan umum melibatkan beberapa pihak, yaitu operator sebagai penyedia pelayanan angkutan umum, masyarakat sebagai konsumen atau pengguna layanan jasa angkutan umum, dan pemerintah sebagai regulator atau pengatur dan penengah antara operator angkutan dan masyarakat (Warpani, 2002).

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 tahun 1993, Angkutan umum adalah pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan untuk umum dengan dipungut bayaran. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018, Standar pelayanan minimum adalah ukuran minimal pelayanan yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur. Citra kualitas pelayanan yang baik bukanlah berdasarkan sudut pandang persepsi penyedia

jasa, melainkan berdasarkan persepsi pengguna jasa atau kriteria yang pasti (Tjiptono, 2001).

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992, fungsi utama dari terminal adalah sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan umum serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Parameter yang menentukan kualitas pelayanan angkutan umum dalam mengoperasikan kendaraan angkutan umum mengacu pada pedoman teknis yang dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat tahun 2002 seperti yang disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Standar Kualitas Pelayanan Angkutan Umum

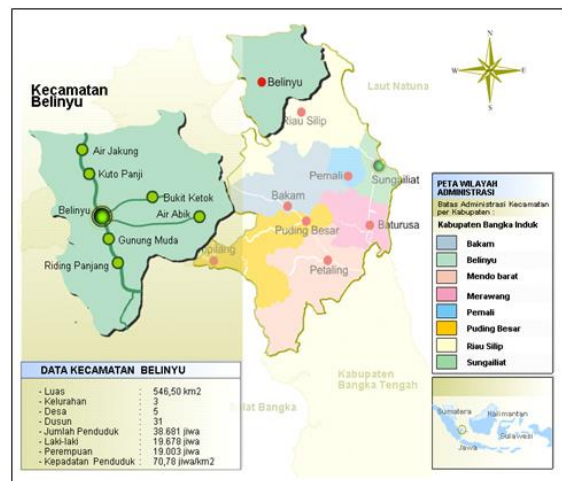
No.	Aspek	Parameter	Standar
1.	Waktu Tunggu	Jumlah waktu tunggu penumpang menunggu angkutan di pemberhentian (menit) - Rata-rata - Maksimum	5 – 10 10 – 20
2.	Jarak Perjalanan Menuju Rute Angkutan Kota	Jarak perjalanan menuju rute angkutan kota (meter) - Di pusat kota - Di pinggiran kota	300 – 500 500 – 1000
3.	Pergantian Rute dan Moda Perjalanan	Frekuensi penumpang yang berganti moda dalam perjalanan dari / ke tempat tujuan (kali) - Rata-rata - Maksimum	0 – 1 2
4.	Waktu Perjalanan	Jumlah waktu yang diperlukan dalam perjalanan setiap hari dari / ke tempat tujuan (jam) - Rata-rata - Maksimum	1,0 – 1,5 2 – 3

No.	Aspek	Parameter	Standar
5.	Headway	Waktu antara kendaraan (menit) - Headway ideal - Headway puncak	5 – 10 2 – 3
6.	Kecepatan	Berdasarkan kelas jalan (km/jam) - Kelas II - Kelas III A - Kelas III B - Kelas III C Berdasarkan jenis trayek (km/jam) - Cabang - Ranting	30 20 – 40 20 10 – 20 20 10

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002

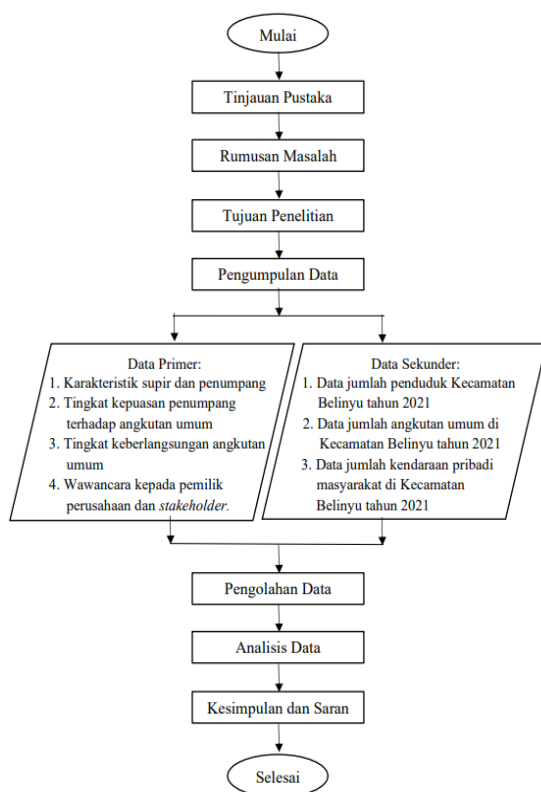
METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian ini berada di Kecamatan Belinyu dengan responden berasal dari 12 kelurahan/desa. Adapun lokasi penelitian ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1. Lokasi Kecamatan Belinyu (Bangka.go.id, 2021)

Diagram alir untuk penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Diagram Alir Penelitian

Pada penelitian ini, data yang digunakan untuk terdiri dari data sekunder dan data primer. Data sekunder yang diperlukan yaitu:

1. Data jumlah penduduk Kecamatan Belinyu tahun 2021 dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Bangka.
2. Data jumlah angkutan umum di Kecamatan Belinyu tahun 2021 dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka.
3. Data jumlah kendaraan pribadi masyarakat di Kecamatan Belinyu tahun 2021 dari SAMSAT Kabupaten Bangka.

Data jumlah kendaraan pribadi yang berasal dari SAMSAT Kabupaten Bangka yaitu kendaraan roda dua (R2) dan roda empat (R4) dalam kurun waktu 2018 – 2021. Data ini digunakan untuk melihat perbandingan antara jumlah kendaraan pribadi responden di kuesioner dengan jumlah kendaraan pribadi yang terdaftar pada SAMSAT Kabupaten Bangka. Jumlah kendaraan masyarakat dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Jumlah Kendaraan Pribadi Masyarakat di Kecamatan Belinyu

Tahun	Golongan Kendaraan		Jumlah Kendaraan
	R2	R4	
2018	27.115	2.861	29.976
2019	28.164	2.990	31.154

Tahun	Golongan Kendaraan		Jumlah Kendaraan
	R2	R4	
2020	28.593	3.037	31.630

Sumber: SAMSAT Kabupaten Bangka, 2021

Data primer didapat dari pengisian kuesioner penumpang angkutan umum dan sopir angkutan umum serta wawancara kepada pemilik perusahaan angkutan umum, Kantor Kecamatan Belinyu, dan Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka. Kuesioner disebar di dua belas desa/kelurahan di Kecamatan Belinyu yang terdiri dari:

1. Kelurahan Belinyu,
2. Kelurahan Kuto Panji,
3. Kelurahan Air Jukung,
4. Kelurahan Bukit Ketok,
5. Kelurahan Air Asam,
6. Kelurahan Mantung,
7. Kelurahan Remodong Indah,
8. Desa Bintet,
9. Desa Gunung Pelawan,
10. Desa Gunung Muda,
11. Desa Riding Panjang,
12. Desa Desa Lumut.

Selain disebar secara langsung, kuesioner juga bisa diakses melalui *google form* sehingga data yang terkumpul bisa lebih cepat memenuhi target. Responden boleh berasal dari luar namun telah tinggal dan menjadi masyarakat Belinyu. Pengumpulan data primer melalui kuesioner bagi para sopir dan penumpang angkutan umum dilakukan untuk mencapai beberapa tujuan berikut:

1. Mengetahui karakteristik penumpang dan sopir angkutan umum.
2. Mengetahui tingkat kepuasan penumpang terhadap angkutan umum
3. Mengetahui tingkat kepentingan angkutan umum

Indikator yang digunakan untuk mengukur tingkat kepuasan masyarakat yaitu sebagai berikut:

1. Ketepatan waktu keberangkatan
2. Kecepatan angkutan
3. Kondisi fisik angkutan
4. Fasilitas penunjang
5. Pelayanan petugas
6. Kenyamanan
7. Keamanan
8. Tarif
9. Keberadaan angkutan umum
10. Penambahan angkutan umum
11. Ketertarikan masyarakat jika fasilitas diperbaiki
12. Keberlangsungan angkutan umum

Data responden penumpang angkutan umum dihitung berdasarkan jumlah penduduk Kecamatan Belinyu tahun 2021. Berdasarkan Badan Pusat Statistik Kabupaten Bangka, jumlah penduduk Kecamatan Belinyu tahun 2021 yaitu 45.193 jiwa. Jumlah sampel dari hasil perhitungan ditunjukkan pada Tabel 3.

Tabel 3. Jumlah Sampel Penduduk Kecamatan Belinyu

No	Desa/ Kelurahan	Jumlah Penduduk	Jumlah Sampel
1	Kelurahan Belinyu	4598	41
2	Kelurahan Kuto Panji	7803	69
3	Kelurahan Air Jukung	4002	35
4	Kelurahan Bukit Ketok	4085	36
5	Kelurahan Air Asam	2557	23
6	Kelurahan Mantung	3041	27
7	Kelurahan Remodong Indah	2243	20
8	Desa Bintet	2335	21
9	Desa Gunung Pelawan	3103	27
10	Desa Gunung Muda	5340	47
11	Desa Riding Panjang	4104	36
12	Desa Lumut	1982	18
	Jumlah	45193	400

Karakteristik responden dalam penelitian ini terdiri dari: Jenis kelamin, desa atau kelurahan, usia, pendidikan terakhir, jenis pekerjaan, pendapatan atau penghasilan, jumlah kendaraan yang dimiliki, dan tujuan perjalanan.

Data responden untuk sopir transportasi umum (bus dan angkot) dihitung berdasarkan jumlah transportasi umum di Kecamatan Belinyu tahun 2021. Dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, didapat data bahwa jumlah bus tahun 2021 sebanyak 26 unit dengan trayek Selindung – Pangkal Pinang. Semua bus yang terdaftar berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka tahun 2021 akan diambil semuanya sebagai sampel penelitian.

Pengolahan data penelitian menggunakan SPSS yaitu uji validitas, uji reliabilitas, dan uji *Importance Performance Analysis* (IPA). Validitas adalah tingkat keandalan dan

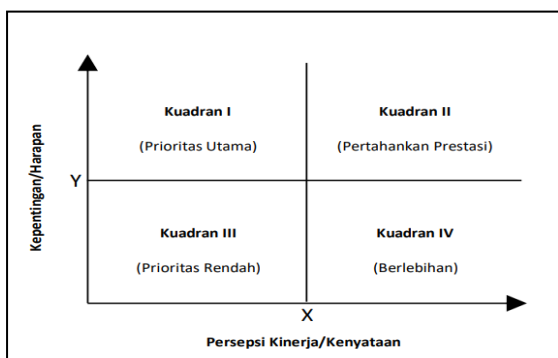
kesahihan alat ukur yang digunakan. Instrumen dikatakan valid berarti menunjukkan alat ukur yang dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur (Sugiyono, 2004). Instrumen dapat dikatakan valid jika adanya korelasi yang signifikan dengan skor totalnya, hal ini menunjukkan adanya dukungan instrumen tersebut dalam mengungkap suatu yang ingin diungkap. Instrumen biasanya berupa pertanyaan atau pernyataan yang ditujukan kepada responden dengan menggunakan bentuk kuesioner dengan tujuan mengungkap sesuatu. Pengujian validitas instrumen dalam SPSS bisa menggunakan tiga metode analisis yaitu Korelasi Pearson, *Corrected Item Total Correlation*, dan analisis faktor (Pratiwi, 2021).

Teknik uji validitas instrumen dengan Korelasi Pearson yaitu dengan cara mengkorelasikan skor instrumen dengan skor totalnya. Skor total adalah penjumlahan seluruh instrumen pada satu variabel. Kemudian pengujian signifikansi dilakukan dengan kriteria menggunakan r tabel pada tingkat signifikansi 0,05 dengan uji 2 sisi. Jika nilai positif dan $r \text{ hitung} \geq r \text{ tabel}$ maka item dapat dinyatakan valid, jika $r \text{ hitung} < r \text{ tabel}$ maka item dinyatakan tidak valid.

Metode yang sering digunakan dalam penelitian untuk mengukur skala rentangan (seperti skala Likert 1-5) adalah *Cronbach Alpha*. Uji reliabilitas merupakan kelanjutan dari uji validitas, di mana item yang masuk pengujian adalah item yang valid saja. Untuk menentukan apakah instrumen reliabel atau tidak menggunakan batasan 0,6. Reliabilitas kurang dari 0,6 adalah kurang baik, sedangkan 0,7 dapat diterima dan di atas 0,8 adalah baik (Sekaran, 1992).

Importance Performance Analysis (IPA) bertujuan untuk mengetahui dan mengukur hubungan antara persepsi konsumen dan perbaikan kualitas pelayanan. Teknik ini mengidentifikasi kepentingan dan kepuasan konsumen dari atribut yang relevan terhadap situasi yang akan diteliti. IPA mempunyai fungsi utama untuk menampilkan informasi tentang faktor-faktor pelayanan yang menurut konsumen sangat mempengaruhi kepuasan dan loyalitasnya dan faktor-faktor pelayanan yang menurut konsumen perlu diperbaiki karena pada saat ini belum memuaskan (Martilla dan James, 1970). Hasil analisis ini kemudian digambarkan dalam bentuk diagram kartesius seperti pada Gambar 3. Pada diagram kartesius, nilai X adalah rata-rata tingkat pelaksanaan atau

kepuasan pelanggan seluruh faktor atau atribut dan Y adalah rata-rata dari skor rata-rata tingkat kepentingan atau harapan seluruh faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan (Rangkuti, 2006).



Gambar 3. Diagram Kartesius (Rangkuti, 2021)

Keterangan:

1. Kuadran I
Kuadran I memuat atribut yang dianggap penting oleh konsumen tetapi belum memenuhi keinginan konsumen

2. Kuadran II
Kuadran II memuat atribut yang termasuk dianggap penting oleh konsumen dan telah memenuhi keinginan konsumen.
3. Kuadran III
Kuadran III memuat faktor-faktor yang dianggap kurang penting oleh konsumen dan faktor-faktor ini tidak perlu menjadi prioritas utama dalam perbaikan.
4. Kuadran IV
Kuadran IV memuat variabel yang dianggap kurang penting oleh konsumen namun konsumen merasa puas terhadap atribut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji validitas terhadap hasil kuesioner responden penumpang diklasifikasikan menjadi 2 yaitu tingkat kepuasan dan kepentingan penumpang angkutan umum. Berikut hasil uji validitas pada masing-masing klasifikasi yang ditunjukkan pada Tabel 4 dan Tabel 5.

Tabel 4. Data Hasil Uji Validitas Tingkat Kepuasan Penumpang Angkutan Umum

		Ketepatan Waktu Keberangkatan	Kecepatan Angkutan	Kondisi Fisik Angkutan	Fasilitas Penumpang	Pelayanan Petugas	Kenyamanan	Keamanan	Kepuasan Tarif	Total /Y
Ketepatan Waktu Keberangkatan	Pearson Correlation	1	.483**	.336**	.365**	.317**	.549**	.481**	.433**	.702**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	407	407	407	407	407	407	407	407	407
Kecepatan Angkutan	Pearson Correlation	.483**	1	.407**	.146**	.531**	.520**	.518**	.441**	.701**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.003	.000	.000	.000	.000	.000
	N	407	407	407	407	407	407	407	407	407

Tabel 4 Lanjutan. Data Hasil Uji Validitas Tingkat Kepuasan Penumpang Angkutan Umum

		Ketepa- tan Waktu Keberang- katan	Kece- patan Ang- kutan	Kon- disi Fisik Ang- kutan	Fasili- tas Penun- - jang	Pela- yana n Petu- gas	Kenya- manan	Kea- manan	Kepua- san Tarif	To- tal /Y
Kondisi Fisik Angku- tan	Pearson Correlati on	.336**	.407**	1	.250**	.422**	.481**	.483**	.401**	.66 9**
	Sig. (2- tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.00 0
	N	407	407	407	407	407	407	407	407	407
Fasilitas Penun- jang	Pearson Correlati on	.365**	.146**	.250**	1	.045	.369**	.203**	.335**	.52 9**
	Sig. (2- tailed)	.000	.003	.000		.367	.000	.000	.000	.00 0
	N	407	407	407	407	407	407	407	407	407
Pelaya- nan Petugas	Pearson Correlati on	.317**	.531**	.422**	.045	1	.551**	.622**	.449**	.67 8**
	Sig. (2- tailed)	.000	.000	.000	.367		.000	.000	.000	.00 0
	N	407	407	407	407	407	407	407	407	407
Kenya- manan	Pearson Correlati on	.549**	.520**	.481**	.369**	.551**	1	.714**	.520**	.83 0**
	Sig. (2- tailed)	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.00 0
	N	407	407	407	407	407	407	407	407	407
Keama- nan	Pearson Correlati on	.481**	.518**	.483**	.203**	.622**	.714**	1	.543**	.79 3**
	Sig. (2- tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.00 0
	N	407	407	407	407	407	407	407	407	407
Kepua- san Tarif	Pearson Correlati on	.433**	.441**	.401**	.335**	.449**	.520**	.543**	1	.73 0**
	Sig. (2- tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.00 0
	N	407	407	407	407	407	407	407	407	407
Total (Y)	Pearson Correlati on	.702**	.701**	.669**	.529**	.678**	.830**	.793**	.730**	1
	Sig. (2- tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	407	407	407	407	407	407	407	407	407

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

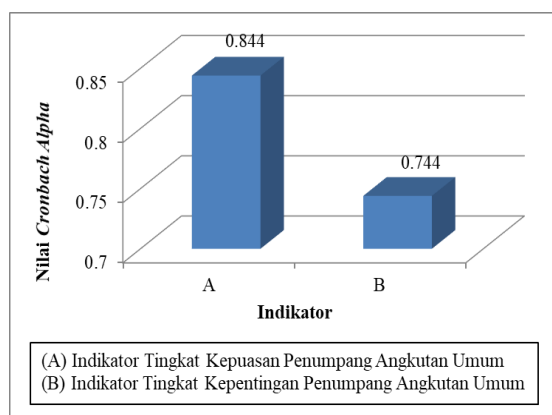
Tabel 5. Data Hasil Uji Validitas Tingkat Kepentingan Penumpang Angkutan Umum

		Keberadaa n Angkutan Umum	Penambah n Angkutan Umum	Ketertarika n Masyarakat	Keberlangsunga n Angkutan Umum	Total (Z)
Keberadaan Angkutan Umum	Pearson Correlatio n	1	.278**	.398**	.575**	.718* *
	Sig. (2- tailed)		.000	.000	.000	.000
	N	407	407	407	407	407
Penambahan Angkutan Umum	Pearson Correlatio n	.278**	1	.452**	.378**	.738* *
	Sig. (2- tailed)	.000		.000	.000	.000
	N	407	407	407	407	407
Ketertarikan Masyarakat	Pearson Correlatio n	.398**	.452**	1	.534**	.776* *
	Sig. (2- tailed)	.000	.000		.000	.000
	N	407	407	407	407	407
Keberlangsunga n Angkutan Umum	Pearson Correlatio n	.575**	.378**	.534**	1	.800* *
	Sig. (2- tailed)	.000	.000	.000		.000
	N	407	407	407	407	407
Total (Z)	Pearson Correlatio n	.718**	.738**	.776**	.800**	1
	Sig. (2- tailed)	.000	.000	.000	.000	
	N	407	407	407	407	407

****. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).**

Dari hasil uji validitas diperoleh nilai signifikansi dari semua indikator adalah 0 (<0,05) sehingga terdapat hubungan antara indikator yang satu dengan yang lainnya. Di samping itu, nilai *pearson correlation* berada pada interval yang disyaratkan yaitu 0-1 dan terdapat tanda ** sehingga semua indikator valid.

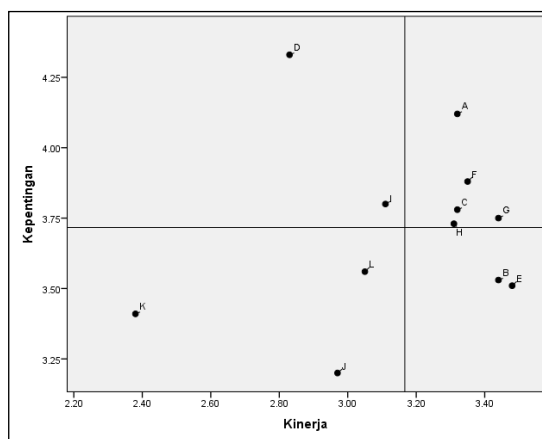
Data hasil kuesioner penumpang yang telah diperoleh kemudian dilakukan uji reliabilitas. Untuk mengetahui suatu indikator reliabel atau tidak dilihat berdasarkan nilai *cronbach alpha*. Hasil uji reliabilitas dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Data Hasil Uji Reliabilitas

Gambar 4 menunjukkan data hasil uji reliabilitas di mana (A) merupakan hasil uji pada tingkat kepuasan penumpang angkutan umum dan (B) merupakan hasil uji pada tingkat kepentingan penumpang angkutan umum. Dari grafik tersebut diketahui bahwa indikator A atau tingkat kepuasan penumpang angkutan umum memiliki nilai *cronbach alpha* paling tinggi dengan nilai 0,844. Nilai tersebut melebihi 0,8 sehingga indikator baik dan reliabel. Sedangkan pada tingkat kepentingan penumpang dengan selisih 0,1 dengan kepuasan penumpang diperoleh nilai *cronbach alpha* 0,744 atau melebihi 0,7 sehingga indikator dapat diterima dan reliabel.

Hasil uji tingkat kepuasan dan kepentingan penumpang angkutan umum yang diperoleh dari pengumpulan kuesioner diuji dengan menggunakan *Importance Performance Analysis* (IPA). Pengujian ini akan membagi indikator-indikator terkait tingkat kepuasan dan kepentingan penumpang ke dalam 4 kuadran berdasarkan prioritasnya masing-masing. Hasil uji IPA dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Hasil Uji *Importance Performance Analysis*

Jumlah indikator yang diuji sebanyak 12 indikator dengan keterangan sebagai berikut

- A: ketepatan waktu keberangkatan
- B: kecepatan angkutan
- C: kondisi fisik angkutan
- D: fasilitas penunjang
- E: pelayanan petugas
- F: kenyamanan
- G: keamanan
- H: tarif
- I: keberadaan angkutan umum
- J: penambahan angkutan umum
- K: ketertarikan masyarakat jika fasilitas diperbaiki
- L: keberlangsungan angkutan umum

Berdasarkan hasil keluaran dari uji *Importance Performance Analysis* (IPA) pada Gambar 5, didapatkan bahwa indikator-indikator yang diuji tersebar ke dalam 4 kuadran menurut tingkat prioritasnya masing-masing.

1. Kuadran I (Prioritas Utama)

Kuadran I menunjukkan indikator yang dianggap penting oleh responden tetapi belum memenuhi tingkat kepuasan responden atau dapat dikatakan bahwa kuadran ini merupakan prioritas utama. Hasil uji yang dilakukan diperoleh 2 indikator yaitu fasilitas penunjang (D) dan keberadaan angkutan umum (I) atau hanya 17% dari total indikator. Dari diagram kartesius menunjukkan bahwa antar indikator saling berjauhan yang berarti bahwa korelasi yang dihasilkan lemah.

Fasilitas penunjang seperti terminal dan halte di Belinyu dinilai kurang memadai. Hasil data kuesioner penumpang menunjukkan lebih dari 10% responden tidak puas dengan fasilitas yang ada. Selain itu, dari survei yang dilakukan di lokasi penelitian diketahui bahwa kondisi terminal tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Tidak ada bus yang menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal tersebut. Fasilitas terminal seperti toilet dan musala sudah rusak dan tidak terawat. Kondisi terminal telah banyak ditumbuhi rumput liar dan lumut. Oleh karena itu, indikator tersebut diharapkan dapat menjadi prioritas utama dalam perbaikan layanan.

Indikator yang menjadi prioritas utama lainnya adalah keberadaan angkutan umum. Angkutan umum yang dimaksud di sini adalah angkutan kota atau angkot. Jumlah angkot di Kecamatan Belinyu kian mengalami penurunan sehingga menyebabkan keberadaan angkot menjadi rendah. Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka tidak lagi melakukan pendataan terhadap jumlah angkot di Kecamatan Belinyu sejak tahun 2017. Hal ini dikarenakan jumlah angkot di Belinyu sudah sangat sedikit. Berdasarkan data hasil kuesioner penumpang diketahui bahwa masyarakat di Desa Bintet, Desa Gunung Pelawan, dan Kelurahan Remodong Indah masih membutuhkan angkot untuk menunjang kegiatan masyarakat yang jauh dari pusat kota.

2. Kuadran II (Pertahankan Prestasi)

Kuadran II merupakan kuadran yang dianggap penting oleh responden dan telah memenuhi tingkat kepuasan responden. Dari

hasil uji diperoleh indikator yang masuk ke dalam kuadran ini sebanyak 5 indikator yaitu, ketepatan waktu keberangkatan (A), kondisi fisik angkutan (C), kenyamanan (F), keamanan (G), dan tarif (H). Kuadran ini menjadi kuadran dengan indikator yang paling banyak dengan persentase 42%. Selain itu, jarak antar indikator saling berdekatan sehingga terdapat hubungan yang kuat antara indikator yang satu dengan yang lainnya. Indikator yang berada pada kuadran ini menjadi faktor penunjang keberlanjutan transportasi umum di Kecamatan Belinyu.

Berdasarkan data hasil kuesioner penumpang diketahui bahwa ketepatan waktu keberangkatan, kondisi fisik angkutan, dan tarif melebihi 60% di mana responden menyatakan cukup puas dengan indikator tersebut. Sementara itu, indikator kenyamanan dan keamanan dengan persentase cukup puas hampir mencapai 60%. Oleh karena itu, indikator-indikator dengan tingkat kepuasan yang melebihi 50% tersebut harus dipertahankan.

3. Kuadran III (Prioritas Rendah)

Kuadran III merupakan kuadran dengan prioritas rendah. Indikator yang berada di kuadran ini dianggap oleh responden kurang penting dan tidak diperlukan perbaikan pelayanan. Indikator yang masuk ke dalam kuadran ini sebanyak 3 indikator dengan persentase 25% yaitu, penambahan angkutan umum (J), ketertarikan masyarakat jika fasilitas diperbaiki (K), dan keberlangsungan angkutan umum (L). Dari diagram kartesius diketahui bahwa indikator K memiliki jarak yang cukup jauh dengan indikator J dan L. Oleh karena itu, indikator ketertarikan masyarakat jika fasilitas diperbaiki tidak memberikan pengaruh yang besar kepada indikator penambahan angkutan umum dan keberlangsungan angkutan umum.

Penambahan angkutan umum untuk bus dinilai kurang penting oleh responden dengan persentase kepentingan mencapai 20%. Responden menilai bahwa tidak sulit untuk menemukan bus. Berdasarkan data hasil kuesioner, sopir menyatakan bahwa setiap 20 menit sekali dilakukan pergantian bus dalam menaikkan dan menurunkan penumpang. Penambahan angkot bagi responden yang tinggal di pusat kota tidak terlalu penting dibandingkan dengan responden yang berada jauh di pusat kota.

Perbaikan fasilitas tidak mempengaruhi tingkat ketertarikan responden menggunakan angkutan umum. Penggunaan angkutan

umum tergantung pada keperluan masing-masing responden terutama bagi responden yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Dari data hasil kuesioner penumpang diperoleh bahwa sebanyak 39% responden menggunakan angkutan umum paling banyak untuk keperluan mengunjungi keluarga, saudara, teman, dan keperluan berobat di luar Kecamatan Belinyu. Pada kondisi sekarang di mana meskipun fasilitas seperti terminal dan halte yang tidak berfungsi, penggunaan angkutan umum masih tetap ada.

Keberlangsungan angkutan umum tidak terlalu diperhatikan oleh responden. Responden menilai bahwa keberadaan angkutan umum saat ini masih akan terus ada di mana dari data hasil kuesioner penumpang diperoleh bahwa sebanyak hampir 50% responden menilai penting. Kepentingan tersebut menyebabkan responden menganggap indikator ini tidak perlu menjadi prioritas utama.

4. Kuadran IV (Berlebihan)

Indikator yang dianggap kurang penting oleh responden namun responden puas terhadap indikator tersebut masuk ke dalam kuadran IV. Indikator tersebut adalah kecepatan angkutan (B) dan pelayanan petugas (E) yang mana kuadran ini mewakili 17% dari keseluruhan indikator. Dari diagram kartesius diketahui bahwa kedua indikator tersebut berada pada jarak yang sangat dekat sehingga memiliki korelasi yang sangat kuat. Sebanyak 45% responden menilai puas terhadap waktu tempuh/kecepatan angkutan umum. Kecepatan angkutan umum tidak terlalu diperhatikan oleh responden. Berdasarkan karakteristik penumpang angkutan umum, sebagian besar tujuan perjalanan responden bukanlah perjalanan yang mendesak karena sopir bus juga harus menjemput penumpang di jalan. Beberapa tujuan perjalanan responden seperti menjenguk saudara, pulang kampung, dan rekreasi.

Pelayanan petugas angkutan umum dinilai puas oleh 45% responden namun dianggap tidak penting. Indikator ini tidak terlalu mempengaruhi tingkat penggunaan angkutan umum. Responden lebih memperhatikan keselamatan dan keamanan selama perjalanan dibandingkan pelayanan petugas.

Berdasarkan hasil uji yang diperoleh, kuadran yang mendukung tingkat potensi keberlanjutan transportasi umum yaitu kuadran II

dengan persentase indikator lebih dari 50%. Indikator penting yang dianggap memenuhi kepuasan responden penumpang terdiri dari 5, yaitu:

1. Ketepatan waktu keberangkatan
2. Kondisi fisik angkutan umum
3. Kenyamanan
4. Keamanan
5. Tarif

Dari ke-5 indikator tersebut menunjukkan bahwa transportasi umum masih memiliki potensi untuk tetap berlanjut namun, masih terdapat indikator yang menjadi prioritas utama yaitu pada kuadran I. Indikator tersebut terdiri dari fasilitas penunjang dan keberadaan angkutan umum. Kedua indikator tersebut diperlukan perbaikan karena responden menganggap penting namun responden tidak puas dengan indikator tersebut.

KESIMPULAN

Keberlanjutan transportasi umum di Belinyu masih berpotensi untuk dikembangkan. Hal ini ditunjukkan dari 5 indikator yang digunakan yaitu: ketepatan waktu keberangkatan, kondisi fisik angkutan umum, kenyamanan, keamanan, dan tarif. Tingkat kepuasan penumpang berdasarkan kelima indikator tersebut telah memenuhi syarat. Hal ini berarti bahwa antar indikator memiliki korelasi yang kuat satu dengan yang lain. Namun, untuk fasilitas penunjang (terminal) dan keberadaan angkutan kota masih diperlukan perbaikan pelayanan. Perbaikan fasilitas penunjang membutuhkan anggaran untuk bisa memenuhi kepuasan responden dan oleh karena itu, diperlukan dukungan dan intervensi pihak-pihak terkait seperti pemerintah daerah dan dinas perhubungan untuk keberlanjutan transportasi umum di Belinyu.

DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan*

Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur. Jakarta

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 117 Tahun 2018 *Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek*. Jakarta.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 tentang *Angkutan Jalan*. Jakarta.

Pratiwi, M.A. (2021) *Modul Pelatihan SPSS*. Jakarta: Horizontal Learning and Development Spaces.

Rangkuti, F. (2006) *Teknik Mengukur dan Strategi Meningkatkan Kepuasan Pelanggan*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.

Rusyadi, M.K. dan Fajarwati, A. (2020). *Dampak Transportasi Online Terhadap Keberlanjutan Angkutan Kota (Angkot) Sebagai Transportasi Umum Perkotaan di Kota Bandung*, Jurnal Teknik Sipil, Universitas Gadjah Mada, 9 (3), tersedia di <http://lib.geo.ugm.ac.id/ojs/index.php/jbi/article/view/1191> diakses tanggal 10 Oktober 2021.

SAMSAT Kabupaten Bangka. (2021). *Jumlah Kendaraan Pribadi Masyarakat di Kecamatan Belinyu*. Sungailiat: Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap.

Sugiyono. (2004). *Metode Penelitian Kualitatif dan R&D*. Jakarta: ALFABETA.

Tamin, O.Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi Pertama. Bandung: Insitut Teknologi Bandung.

Tjiptono. (2010). *Manajemen Pemasaran dan Analisa Perilaku Konsumen*. Yogyakarta: BPFE.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.

Warpani, P.S. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.