ANALISIS PENYEBAB PENURUNAN MINAT PENGGUNA ANGKUTAN UMUM MIKROLET DI KOTA MAKASSAR

St.Maryam H¹, Lambang Basri Said², Zulqarnain³

¹ Dosen Magister Teknik Sipil PPS-UMI Makassar,
Jl.Urip Sumuharjo No.225 Makassar, Telp.454534

² Dosen Magister Teknik Sipil PPS-UMI Makassar,
Jl.Urip Sumuharjo No.225 Makassar, Telp.454534

³ Mahasiswa Magister Teknik Sipil PPS-UMI Makassar,
Jl. Urip Sumuharjo No.225 Makassar. Email: zulqarnain_thawil@yahoo.co.id

Abstrak

Sebagian besar angkutan kota terlihat minim penumpang yang menunjukkan bahwa angkutan kota semakin ditinggalkan oleh masyarakat Kota Makassar. Selain itu, minimnya penumpang yang menggunakan jasa angkutan kota mengakibatkan jumlah angkutan kota yang beroperasi sehari-hari menurun drastis, dengan memperhatikan hal tersebut diatas, maka perlu dirumuskan langkah-langkah solusi strategis yang diharapkan dapat diwujudkan sebagai langkah terobosan untuk optimalisasi penyelenggaraan mobil angkutan umum (mikrolet). Beberapa tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah Menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi penurunan minat pengguna angkutan umum mikrolet di Kota Makassar, Menganalisis persepsi masyarakat tentang angkutan umum alternative, menganalisis faktor paling dominan yang mempengaruhi penurunan minat penggunaan angkutan umum mikrolet di Kota Makassar. Kota Makassar memiliki beberapa infrastruktur transportasi yang berkembang saat ini antara lain yaitu Mikrolet, taksi online dan Bus penumpang (BRT). Dari ketiga media transportasi tersebut terdapat beberapa variable yang menjadikan dasar tingkat kepuasan responden/masyarakat umum dalam memilih transportasi umum, antara lain yaitu variable *Reability* (keandalan), *Responsiveness* (keresponsifan), *Assurance* (jaminan), *Emphaty* (empati), *Tangibles* (berwujud).

Kata kunci : Kepuasan, angkutan umum, transportasi

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Angkutan umum (mikrolet) merupakan salah satu moda transportasi yang sangat penting dan sangat diperlukan keberadaannya di kawasan perkotaan. Selain rute yang sudah ditentukan, angkutan umum (mikrolet) dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang di mana saja. Hal ini menjadi kelebihan dan salah satu daya tarik mengapa Angkutan Umum (Mikrolet) masih diminati. Berbeda halnya dengan bus yang mempunyai halte sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan.

Pada masa sekarang ini, angkutan umum (mikrolet) lebih cenderung ditinggalkan oleh masyarakat, hal ini tidak terlepas dari minimnya tingkat pelayanan yang diberikan oleh operator angkutan umum kepada masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum (mikrolet) tersebut. Ini dapat dilihat dari sisi jaringan, sarana, prasarana, dan lain sebagainya. Rendahnya mutu pelayanan dari segi keamanan, kenyamanan, kelayakan, kemudahan dan efisiensi angkutan kota/mikrolet, yang pada hakekatnya memberikan rasa kurang nyaman dan aman kepada pengguna jasa transportasi perkotaan, hal ini mendorong masyarakat untuk lebih

memilih menggunakan kendaraan pribadi dan angkutan Online yang dapat menawarkan keamanan dan kenyamanan serta kemudahan.

Penurunan jumlah pengguna angkutan kota yang cukup besar terjadi di beberapa kota besar, salah satunya adalah Kota Makassar. Sebagian besar angkutan kota terlihat minim penumpang yang menunjukkan bahwa angkutan kota semakin ditinggalkan oleh masyarakat. Selain itu, minimnya penumpang yang menggunakan jasa angkutan kota mengakibatkan jumlah angkutan kota yang beroperasi sehari-hari menurun drastis,

1.2. Rumusan Masalah

dengan memperhatikan hal tersebut diatas, maka perlu dirumuskan langkah-langkah solusi strategis yang diharapkan dapat diwujudkan sebagai langkah terobosan untuk optimalisasi penyelenggaraan mobil angkutan umum (mikrolet). Adapun Rumusan Masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi penurunan minat pengguna angkutan umum (mikrolet) di Kota Makassar?
2. Bagaimana persepsi penumpang Angkutan Umum mikrolet terhadap Alternatif angkutan umum lainnya?
3. Bagaimanakah mengetahui kepuasan Masyarakat dalam pemilihan transportasi umum dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP)?

1.3. Tujuan Penelitian

Beberapa tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi penurunan minat pengguna angkutan umum mikrolet di Kota Makassar
2. Menganalisis persepsi masyarakat tentang angkutan umum alternatif
3. Menganalisis faktor paling dominan yang mempengaruhi penurunan minat penggunaan angkutan umum mikrolet di Kota Makassar

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penggabungan antara penelitian kualitatif dan kuantitatif, metode kualitatif digunakan untuk mengetahui kriteria – kriteria yang mempengaruhi penurunan minat pengguna angkutan umum (Mikrolet) . Sedangkan metode kuantitatif digunakan untuk melaksanakan *ranking* hierarki dan menghitung bobot setiap kriteria. Secara garis besar langkah – langkah yang ditempuh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: Melakukan studi literatur untuk mengumpulkan data-data yang berhubungan dengan Angkutan Umum (Mikrolet), menyusun kuesioner penelitian berdasarkan minat pengguna angkutan umum (Mikrolet), menentukan jumlah sampel penelitian berdasarkan jumlah penumpang, menyebarkan kuesioner dan melakukan wawancara secara langsung dengan responden, perbandingan aspek, kriteria, dan sub kriteria dari yang mempunyai bobot terbesar sampai yang terkecil dari tiap-tiap elemen, perbandingan alternatif dari yang mempunyai bobot terbesar sampai yang terkecil dari tiap-tiap elemen.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Identifikasi Responden

Responden dalam penelitian ini adalah masyarakat umum dengan objek penelitian dari berbagai profesi yang berada di kota Makassar. Pada penelitian ini telah diambil responden sebanyak seratus responden dan mewakili masing-masing deskripsi dengan menggunakan metode *purposive sampling*. Adapun deskriptif responden terdiri dari Pelajar atau Mahasiswa, Pegawai Negeri (PNS) atau BUMN, Wiraswasta atau pengusaha, Guru atau Dosen, Ibu rumah tangga.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa sebagian besar tingkat pendapatan dari responden mulai dari pelajar atau mahasiswa yaitu Kurang dari Rp 500.000 per bulan, sedangkan pegawai negeri sipil (PNS) atau BUMN, yaitu berkisar 1.500.000 – Rp 3.000.000 per bulan, sedangkan pegawai wiraswasta atau pengusaha Rp. 1.500.000 – Rp 5.000.000 per bulan guru, dosen dan ibu rumah tangga Rp. 1.000.000-Rp. 3.000.000 perbulan. Tujuan perjalanan yaitu, Bekerja, Kuliah/sekolah, Mengunjungi saudara/kerabat, berbelanja ke pasar, dan lain lainnya, Berikut data kuesioner dapat dilihat pada tabel 4.1 dan gambar 4.1 berikut ini:

Tabel-1 Karakteristik Responden Berdasarkan Status

Status Responden	Jumlah	Persentase (%)
Pelajar	50	43
Pekerja	30	28
Ibu rumah	20	29
Jumlah	100	100

Sumber: data kuisisioner diolah 2018

Gambar-1 Persentase Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan

3.2. Pengalaman Responden

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa sebagian besar pengalaman responden dalam melakukan perjalanan dengan menggunakan transportasi umum, urutan pertama pelajar 0-8 tahun sebesar 29%, urutan kedua pekerja/berkarier responden 0-10 tahun tahun sebanyak 14% dan urutan ketiga Ibu rumah tangga responden 5-10 tahun keatas sebesar 57%. Berikut data kuesioner dapat dilihat pada tabel 4.2 dan gambar 4.2 berikut ini:

Tabel -2 Pengalaman Responden

Pengalaman	Jumlah	Persentase (%)
0-8 Tahun	30	29
0-10 Tahun	20	14
5-10 Tahun	50	57
Total	100	100

Sumber : Data kuesioner diolah 2018

3.3. Perhitungan Analisis AHP (Analytical Hierarchy Process)

Berikut perhitungan perbandingan berpasangan, nilai bobot dan uji konsistensi antar kriteria, sub kriteria dan sub-sub kriteria.

3.3.1. Perhitungan Uji Konsistensi untuk Perbandingan Berpasangan Antara Variabel

Berikut ini merupakan perhitungan uji konsistensi untuk perbandingan berpasangan antar Variabel, yaitu

Tabel - 3 Data Kuisioner untuk pemilihan Variabel

KRITERIA	X1-X2	X1-X3	X1-X4	X1-X5	X2-X3	X2-X4	X2-X5	X3-X4	X3-X5	X4-X5
P1	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,2	0,2	1,0	1,0	0,3
P2	1,0	1,0	7,0	2,0	0,3	1,0	0,2	1,0	3,0	5,0
P3	0,2	1,0	0,2	1,0	1,0	0,3	1,0	1,0	1,0	1,0
P4	0,2	3,0	0,2	2,0	3,0	6,0	1,0	1,0	1,0	0,3
P5	7,0	1,0	1,0	3,0	5,0	0,2	1,0	1,0	3,0	1,0
P6	0,1	0,1	0,3	7,0	5,0	0,2	1,0	3,0	0,2	2,0
P7	5,0	1,0	0,2	1,0	1,0	0,3	1,0	1,0	1,0	1,0
P8	0,1	3,0	0,2	3,0	3,0	6,0	1,0	1,0	1,0	0,2
P9	1,0	1,0	1,0	3,0	5,0	0,2	1,0	1,0	3,0	1,0
P10	0,3	3,0	9,0	9,0	5,0	0,2	1,0	3,0	0,2	2,0
Jumlah	1,80	1,51	2,01	3,20	2,93	1,47	0,84	1,40	1,44	1,39

Sumber : Data kuesioner 2018

Data tersebut dijumlahkan setiap masing-masing responden dalam mengisi kuisioner, setelah itu langkah selanjutnya adalah menormalkan matriks dengan cara sebagai berikut:

1. Menjumlahkan nilai masing-masing kolom dari setiap data, seperti ditunjukkan pada tabel 4.4 di bawah.

Misal: $\sum X1 = (1,00+0,56+0,50+0,31) = 15,14$

Tabel -4 Penjumlahan Tiap Kolom

Penilaian	X1	X2	X3	X4	X5
X1	1,00	1,796	1,51	2,01	3,20
X2	0,56	1,00	5,00	1,47	0,84
X3	0,66	0,20	1,00	1,40	1,44
X4	0,50	0,68	0,71	1,00	1,39
X5	0,31	1,19	0,69	0,72	1,00
Jumlah	15,14	24,34	44,60	33,01	39,33

Sumber : Data kuesioner diolah 2018

2. Membagi setiap nilai awal dengan hasil penjumlahan nilai tiap kolom, seperti diperlihatkan oleh tabel -5

Misal: $X1 = \frac{1,00}{15,14} = 0,07$

Tabel -5 Matriks Kenormalan Perbandingan Berpasangan Antar Kriteria

Penilaian	X1	X2	X3	X4	X5
X1	0,07	0,07	0,03	0,06	0,08
X2	0,04	0,04	0,11	0,04	0,02
X3	0,04	0,01	0,02	0,04	0,04
X4	0,03	0,03	0,02	0,03	0,04
X5	0,02	0,05	0,02	0,02	0,03
Jumlah	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Sumber : Data kuesioner diolah 2018

Setelah menormalisasi matriks, langkah berikutnya adalah mengitung bobot masing – masing kriteria. Nilai bobot didapatkan dengan cara sebagai berikut:

1. Menjumlahkan nilai dari masing – masing baris.
Misal: $\sum X1 = (0,07 + 0,04 + 0,04 + 0,03 + 0,02)$
 $= 0,20$
2. Membagi hasil penjumlahan nilai masing – masing baris dengan banyaknya kriteria.
Misal: Nilai bobot kriteria (X1) = $\frac{1,58}{5} = 0,316$
Perhitungan selengkapnya untuk nilai bobot masing – masing kriteria diperlihatkan oleh tabel - 6 di bawah.

Tabel -6 Matriks Kenormalan dan Nilai Bobot Antar Kriteria

Penilaian	X1	X2	X3	X4	X5	Jumlah	Bobot
X1	0,33	0,37	0,17	0,30	0,41	1,58	0,316
X2	0,18	0,21	0,56	0,22	0,11	1,28	0,256
X3	0,22	0,04	0,11	0,21	0,18	0,77	0,153
X4	0,16	0,14	0,08	0,15	0,18	0,71	0,142
X5	0,10	0,24	0,08	0,11	0,13	0,66	0,132
Jumlah	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00	1

Sumber : Data kuesioner diolah 2018

Setelah mendapatkan nilai bobot masing – masing kriteria, langkah selanjutnya adalah melakukan uji konsistensi. Perhitungan dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Mencari nilai [A] = matriks awal perbandingan antar kriteria x nilai bobot.

$$\begin{pmatrix} 0,07 & 0,07 & 0,03 & 0,06 & 0,08 \\ 0,04 & 0,04 & 0,11 & 0,04 & 0,02 \\ 0,04 & 0,01 & 0,02 & 0,04 & 0,04 \\ 0,03 & 0,03 & 0,02 & 0,03 & 0,04 \\ 0,02 & 0,05 & 0,02 & 0,02 & 0,03 \end{pmatrix} \times \begin{pmatrix} 0,316 \\ 0,256 \\ 0,153 \\ 0,142 \\ 0,132 \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} 0,064 \\ 0,048 \\ 0,030 \\ 0,029 \\ 0,028 \end{pmatrix}$$

Misal:

BarisX1=

- $((0.07 \times 0.316) + (0.07 \times 0.316) + (0.03 \times 0.153) + (0.06 \times 0.142) + (0.08 \times 0.132)) = 0.064$
2. Mencari vektor [B] = nilai [A] / nilai bobot = $\begin{vmatrix} \frac{0.316}{0.064} & \frac{0.256}{0.048} & \frac{0.153}{0.030} & \frac{0.142}{0.029} & \frac{0.132}{0.028} \end{vmatrix}$
= $\begin{vmatrix} 0.204 & 0.190 & 0.197 & 0.203 & 0.211 \end{vmatrix}$
3. Mencari *eigen value* maksimum (λ_{maks})
$$\lambda_{maks} = \frac{\text{jumlah elemen matriks } B}{N}$$
$$= \frac{1.005}{5}$$
$$= 5.024$$
4. Mencari indeks konsistensi (CI)
$$CI = \frac{\lambda_{maks} - n}{n - 1}$$
$$= \frac{0.024}{5 - 1}$$
$$= 0.0058$$
5. Mencari indeks random (RI)
Untuk n = 5 indeks randomnya sebesar 1.12
6. Mencari rasio konsistensi (CR)
$$CR = \frac{CI}{RI}$$
$$= \frac{0.0058}{1.12}$$
$$= 0.005$$

Berdasarkan perhitungan di atas didapatkan nilai CR sebesar 0.005. Karena lebih kecil dari 0.1 atau 10(%) maka bisa disimpulkan bahwa data yang diambil adalah konsisten dan dapat dipertanggungjawabkan.

3.4. Uji Sensitifitas

Dengan menganalisis dari alternatif masyarakat dalam memilih Transportasi umum dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP), maka terdapat bobot yang menunjukkan urutan ranking alternatif 100 responden yang dilakukan dengan bantuan *software expert choice*. Berikut ini merupakan urutan bobot alternatif transportasi umum yang dapat dilihat pada gambar berikut:

Gambar-2 Urutan bobot altrnatif transportasi umum

Gambar di atas menunjukkan bahwa alternatif yang menjadi pilihan pertama oleh masyarakat kota Makassar mengenai transportasi umum sebagai media kendaraan umum yaitu taksi Online menjadi pilihan utama para kalangan masyarakat dengan nilai bobot 0.541, kemudian

alternative pilihan kedua yaitu Bus penumpang dengan nilai bobot 0.33, dan yang terakhir dengan nilai yang paling terendah yaitu mikrolet 0.128.

Disimpulkan bahwa transportasi yang paling banyak diminati oleh Penumpang atau masyarakat umum yaitu Taksi online, yang memiliki keunggulan dari beberapa variable tertinggi mulai dari segi keamanan, kenyamanan dan keselamatan dan juga dari segi sistem tarif yang seimbang dengan pelayanan dan fasilitasnya. Taksi online merupakan omset terbesar dalam dunia infrastruktur transportasi saat ini, dengan menggunakan media online yang simple dan akurat. Kemudian Bus penumpang adalah pilihan alternative kedua disebabkan kota Makassar saat ini telah mengadakan fasilitas Bus way untuk jalur dalam kota bagi pelajar dan masyarakat umum. Dengan adanya program baru mengenai infrastruktur transportasi, mikrolet yang merupakan transportasi umum pertama telah berkurang peminat masyarakat.

4. KESIMPULAN

Faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan pengguna angkutan umum yaitu Pengguna angkutan umum lebih mengutamakan variable *Thangiable* (berwujud) dengan nilai pembobotan 29.3%, sedangkan untuk pilihan kedua variable berikutnya yaitu *Responsivenes* (keresponsifan) dengan nilai bobot 27%, kemudian pilihan variable ke tiga yaitu *Emphati* dengan nilai bobot 24.3%, lalu variable *Assurance* terpilih menjadi urutan ke empat dengan nilai bobot 11.2%, kemudian pilihan terendah dari lima variable yaitu variable *Reability* (keandalan) dengan nilai bobot 8.2%.

Persepsi mengenai angkutan umum alternative yang menjadi pilihan utama oleh kalangan masyarakat Kota Makassar yaitu Taksi Online dengan nilai bobot 0.541, kemudian alternative pilihan kedua yaitu Bus penumpang dengan nilai bobot 0.33, dan yang terakhir dengan nilai yang paling terendah yaitu mikrolet 0.128.

Faktor dominan yang mempengaruhi penurunan minat pengguna angkutan umum mikrolet di Kota Makassar adalah faktor *Thaingiable* (berwujud), dimana kebersihan, kenyamanan serta fasilitas angkutan umum yang nyaman selama dalam perjalanan masih menjadi pertimbangan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum.

5. SARAN

Diharapkan perusahaan Transportasi umum lainnya memberikan system program pelayanan yang lebih baik bagi pengguna, sehingga dapat memberikan kepuasan dan kenyamanan konsumen agar persepsi masyarakat yang selama ini kurang baik terhadap angkutan umum dapat berubah dan membuat masyarakat untuk menggunakannya.

Penelitian dengan menggunakan metode ini dapat dikembangkan pada penelitian selanjutnya mengenai transportasi umum,

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam pembuatan penulisan ini tentunya tidak lepas dari campur tangan orang lain, untuk itu tidak lupa kami ucapkan terima kasih kepada kedua orang tua kami, istri dan anak-anak kami, juga untuk Bapak Ibu pembimbing dan penguji kami yang telah banyak memberi masukan kepada kami, semoga Allah SWT senantiasa melindungi dan merahmati kita semua.

Wassalam

DAFTAR PUSTAKA

Abubakar, I. Et. al., 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem lalu Lintas dan Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta

- Consuelo, G. Sevilla., dkk, 1993, Pengantar Metode Penelitian, UI-Press , Jakarta.
- Departemen Perhubungan, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas angkutan Kota, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.
- Dirjen Bina Marga, 1990, Petunjuk Tertib Pemanfaatan Jalan, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Khisty, C. Jotin., dan Lala, B. Kent, 2003, Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi I, Penerbit Erlangga, Jakarta
- Khisty, C. Jotin., dan Lala, B. Kent, 2003, Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi II, Penerbit Erlangga, Jakarta
- Kotler, P., 2002, Manajemen Pemasaran, Edisi Bahasa Indonesia, Jilid 1, Prenhall Indonesia, Jakarta
- Kountur, Ronny, 2004, Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Tesis, PPM., Jakarta
- Miro, F.,1997, Sistem Transportasi Kota, Penerbit Tarsito, Bandung
- Miro, F., 2005, Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Mirsa, Rinaldi, 2011, Elemen Tata Ruang Kota, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Morlok, E.K., 1991, Pengantar Teknik dan Perencanaan Tranportasi, Erlangga, Jakarta.
- Nazir, Moh., 1983, Metode Penelitian, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Oglesby, Clarkson, H., 1999, Teknik Jalan Raya, Penerbit Gramedia, Jakarta.
- Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan
- Rangkuti, F., 2006, Measuring Customer Satisfaction : Teknik Mengukur dan Strategi Meningkatkan Kepuasan Pelanggan Plus Analisis Kasus PLN-JP, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Sadyohutomo, Mulyono, 2008, Manajemen Kota dan Wilayah, Penerbit Bumi Aksara, Jakarta.
- Setijowarjo & R. Frazila, 2001, Pengantar Sistem Transportasi, Penerbit Unika Soegijapranata, Semarang
- Tamim, O.Z., 1997 Perencanaan dan Permodelan Transportasi, Penerbit ITB, Bandung.
- Tjiptono, F., 2001, Manajemen Jasa, Andi, Yogyakarta
- Undang-undang R.I., No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Warpani, S., 1990, Merencanakan Sistim Perangkutan, Penerbit ITB, Bandung.