



KARAKTERISTIK PENGGUNA DAN MANAJEMEN TRANSPORTASI ANTARMODA DI WILAYAH CIREBON SELAMA PANDEMI COVID-19

Herry Hermawan^{1*}, Pratikso², Rahmat Mudiyo³

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung Semarang
Jl. Kaligawe No. 4 Semarang
e-mail : herryhermawan0420@gmail.com

Info Artikel

Abstrak

Sejarah Artikel:

Diterima : Oktober 2022
Disetujui : November 2022
Dipublikasikan : Des 2022

Keywords:

characteristics, transportation management, Covid-19 pandemic

Era disrupti meluas sebab adanya pandemi Covid-19 pada pertengahan Maret tahun 2020 secara global termasuk dalam bidang transportasi. Investigasi dilakukan untuk mengidentifikasi karakteristik pengguna transportasi publik antarmoda dan manajemen transportasi antarmoda di Cirebon, Jawa Barat, Indonesia. Desain investigasi menggunakan metode campuran. Sampel dengan teknik accidental sampling sebanyak 300 responden, dan 6 ahli transportasi di Kota Cirebon. Data dianalisis secara deskriptif dan multicriteria decision melalui AHP. Investigasi memberikan informasi bahwa : (1) Karakteristik responden pengguna transportasi antarmoda ialah berumur 21-30 tahun, berjenis kelamin laki-laki, pendidikan terakhir D3/S1, pekerjaan karyawan swasta, dengan pendapatan kurang dari 1,5 juta perbulan. (2) Alternatif Kebijakan yang seharusnya diambil oleh Pemerintah Kota Cirebon dalam mengatasi persoalan lalu lintas di wilayah Cirebon ialah sebagai berikut : (a) Revisi Perda No 8 Tahun 2016, (b) Pengembangan Sistem Transportasi Massal. Kebijakan pengembangan sistem transportasi publik terpadu yang berbentuk bus rapid transit. Kebijakan ini merupakan langkah meretas kemacetan yang dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi

Kata Kunci: karakteristik pengguna, manajemen transportasi, pandemi Covid-19.

***Abstract** The era of disruption expanded due to the Covid-19 pandemic in mid-March 2020 globally, including in the transportation sector. An investigation was conducted to identify the characteristics of users of intermodal public transportation and management of intermodal transportation in Cirebon, West Java, Indonesia. The investigative design used mixed methods. The sample with accidental sampling technique was 300 respondents, and 6 transportation experts in Cirebon City. The data were analyzed descriptively and multicriteria decision through AHP. The investigation provides information that: (1) Characteristics of respondents using intermodal transportation are 21-30 years old, male, last education D3/S1, private employee, with income less than 1.5 million per month. (2) Alternative policies that should be taken by the Cirebon City Government in overcoming traffic problems in the Cirebon area are as follows: (a) Revision of Regional Regulation No. 8 of 2016, (b) Development of Mass Transportation Systems. Policy for developing an integrated public transportation system in the form of bus rapid transit. This policy is a step to solve traffic jams that can reduce the use of private vehicles*

***Keywords:** user characteristics, transportation management, Covid-19 pandemic*

PENDAHULUAN

Sistem transportasi nasional sebagai sistem transportasi yang diselenggarakan secara sistematis, yang terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai atau danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, dan transportasi udara berinteraksi dengan dukungan piutang dan perangkat lunak transportasi yang efektif dan efisien. Sistranas berguna untuk melayani pergerakan orang dan atau barang antar simpul atau kota nasional, dan dari simpul atau kota nasional ke luar negeri dan sebaliknya[1].

Kota Cirebon terletak pada 108°33 Bujur Timur dan 6°41 Lintang Selatan di pesisir Utara Pulau Jawa dari Provinsi Jawa Barat bagian timur, membujur dari barat ke timur ± 11 Km dengan ketinggian dari permukaan laut ± 5 M. Kota Cirebon dapat ditempuh melalui jalan darat sejauh 130 km dari kota Bandung dan 258 km dari kota Jakarta. Kota Cirebon terletak di lokasi yang strategis dan merupakan pusat pergerakan transportasi antara Jawa Barat dan Jawa Tengah. Terletak di daerah pesisir, Kota Cirebon memiliki wilayah daratan yang lebih luas dibandingkan dengan wilayah perbukitannya[2].

Transportasi perkotaan menjalankan peran penting dalam pembangunan ekonomi dan sosial negara, meskipun sistem transportasi saat ini di banyak negara berkembang masih dihadapkan dengan berbagai masalah.[3]. Berdasarkan riset [4], permasalahan yang sering terjadi di kota-kota besar di dunia termasuk Indonesia khususnya di Kota Cirebon ialah transportasi yang pergerakan penduduknya semakin tinggi. Permasalahannya, pertumbuhan kendaraan pribadi tidak sebanding dengan penambahan panjang jalan eksisting, sehingga akan membuat pengambil kebijakan mulai menekan pemanfaatan kendaraan privat dan memperbaiki infrastruktur transportasi umum. Hal ini dapat dicapai melalui sistem pengangkutan antarmoda dan sistem transportasi public yang terintegrasi (multimoda). Ini diartikan berbagai moda dapat dipadukan dengan baik dan efisien serta efektif sehingga pergerakan public dari satu jenis transportasi ke jenis transportasi lainnya dapat dijalankan dengan cepat, murah, aman dan nyaman.

Transportasi merupakan salah satu aspek yang memberikan banyak peluang penelitian dan pengembangan, terutama dalam aspek teknis seperti: (1) Teknik Arus Penumpang pada simpul-simpul transportasi (stasiun, terminal, pelabuhan, bandar udara) dalam rangka rekayasa teknis untuk mencegah penumpukan penumpang, dan (2) Rekayasa sistem konstruksi yang ramah lingkungan dan murah, guna memberikan solusi pembangunan infrastruktur simpul transportasi yang terjangkau[5]

Pada pertengahan Maret 2020, pemerintah Indonesia merekomendasikan pencegahan dan pengendalian kesehatan masyarakat akibat pandemi Covid-19 dengan menutup sekolah; membatalkan pertemuan besar; menghindari perjalanan ke tempat-tempat umum; mempromosikan dan menjaga jarak saat bersosialisasi, tidak berjabat tangan, berciuman atau berpelukan dan tindakan perlindungan dasar lainnya, menasihati orang yang menunjukkan gejala pernapasan untuk tinggal di rumah, mengisolasi diri, dan segera pergi ke fasilitas perawatan kesehatan[6].

Faktanya, selain membawa dampak negatif yang banyak, sebenarnya Covid-19 juga memiliki sisi positif. Setidaknya bagi kita sebagai tenaga kependidikan, kita perlu mewaspadaai keadaan darurat Covid-19 seolah menyadarkan kita akan tuntutan perubahan dalam kehidupan bermasyarakat. Dengan

adanya pandemi Covid-19, sebagian besar masyarakat yang sebelumnya kurang memiliki kesadaran hidup sehat menjadi lebih peduli terhadap kesehatan diri dan keluarganya. Dampak lain akibat pandemi Covid-19 ialah terjadi disrupsi teknologi informasi di bidang ekonomi, sosial, perbankan dan aspek lainnya yang sudah banyak dirasakan tanpa dibendung. Dari segi transportasi, ada persepsi bahwa angkutan umum lebih berisiko daripada angkutan pribadi karena lebih dekat dengan orang lain. mungkin, terkadang tak terhindarkan, di dalam kendaraan dan di stasiun angkutan umum[7]. Tujuan dari penelitian ini ialah untuk menganalisis kebijakan Pemerintah Kota Cirebon dalam mengatasi permasalahan transportasi dan mencari alternatif kebijakan yang harus diambil oleh Pemerintah Kota Cirebon dalam mengatasi permasalahan transportasi.

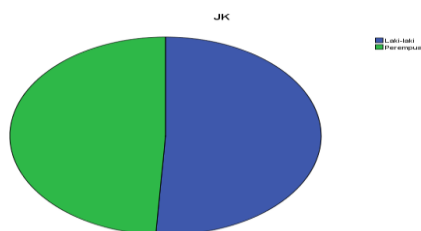
METODE PENELITIAN

Desain investigasi menggunakan metode campuran antara kuantitatif dan kualitatif. Sampel sebanyak 300 responden yang diambil dari 3 titik stasiun yaitu 2 stasiun kereta dan satu terminal bus di Cirebon. Partisipan riset dari stakeholder diambil dari 6 ahli transportasi di Kota Cirebon melalui home interview. Data kuantitatif dianalisis menggunakan statistik deskriptif, sedangkan data dari ahli dianalisis melalui *multicriteria decision* menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengisian kuesioner dari sebagian besar ialah responden laki-laki menunjukkan bahwa laki-laki umumnya dinilai lebih banyak memiliki aktivitas di luar rumah.

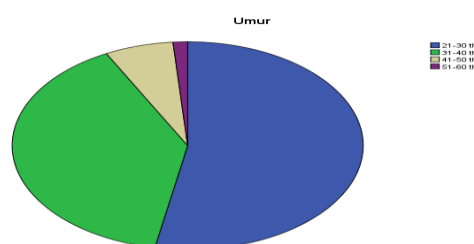
Prosentase jenis kelamin responden diperlihatkan pada gambar 1.



Gambar 1. Diagram Prosentase Jenis Kelamin Responden

Usia responden terbanyak ialah usia 21 sampai dengan 30 tahun yaitu 159 orang atau 53% dan diikuti oleh kelompok usia 31-40 tahun yaitu sebanyak 118 orang atau 39,30%. Hasil ini mencerminkan banyak dari pengguna bus dan kereta api ialah dari kalangan usia 30-an. Usia tersebut seringkali merupakan usia yang masih sangat sangat mobile dan produktif.

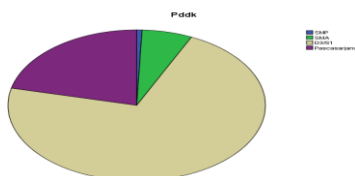
Besar prosentase responden menurut usia diperlihatkan pada gambar 2.



Gambar 2. Diagram Prosentase Usia Responden

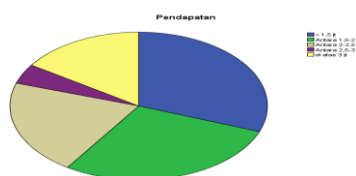
Tingkat pendidikan responden didominasi jenjang pendidikan D3/S1 yaitu sebanyak 215 orang (71,7%) dan diikuti dengan pendidikan pascasarjana sebanyak 64 orang (21,3%), pendidikan SMA 19 responden, dan pendidikan SMP 2 responden. Pendidikan tinggi (D3/S1) menempati posisi terbanyak dari pendidikan pada responden karena proporsi tersebut juga masih mendominasi angkatan kerja di beberapa daerah perkotaan.

Besar prosentase responden menurut tingkat pendidikan diperlihatkan pada gambar 3.



Gambar 3. Diagram Prosentase Tingkat Pendidikan Responden

Besar prosentase responden menurut tingkat pendapatan diperlihatkan pada gambar 4.



Gambar 4. Diagram Prosentase Tingkat Pendapatan Responden

Gambar 4 memperlihatkan karakteristik tingkat pendapatan responden didominasi pendapatan sebesar kurang dari 1,5 juta rupiah per bulan yaitu sebanyak 92 orang atau 30,7% dan diikuti dengan pendapatan sebesar 1,5-2 juta rupiah per bulan sebanyak 86 orang atau 28,7%, kemudian pendapatan antara 2-2,5 juta rupiah perbulan sebanyak 62 responden atau 20,7%, pendapatan antara 2,5-3 juta per bulan sebanyak 13 responden atau 4,3%, dan pendapatan di atas 3 juta rupiah perbulan sebanyak 47 responden atau 15,7%.

Statistik Deskriptif

Hasil jawaban responden dalam bentuk deskriptif seperti pada tabel 1.

Tabel 1. Deskripsi Variabel

Variabel	Jumlah Item	Jumlah Teoritis	Jumlah Empiris	Rata-rata	Persentase
Informasi Perjalanan	3	4500	3598	4,00	79,96
Atribut Perjalanan	3	4500	3653	4,06	81,18
Persepsi	4	6000	4914	4,10	81,90
Sikap	3	4500	3594	3,99	79,87
Perilaku Perjajaan	3	4500	3713	4,13	82,51
Batasan Alternatif	3	4500	3659	4,07	81,31
Batasan Individu	3	4500	3585	3,98	79,67

Sumber : data primer yang diolah, 2021

Statistik deskripsi statistik persentase maka dilakukan dengan langkah sebagai berikut::

a. Informasi Perjalanan Alternatif

Variabel Informasi Perjalanan Alternatif ini berisikan informasi mengenai jenis moda transportasi alternatif, pilihan penggunaan angkutan, serta mudah/tidaknya mendapatkan angkutan. Jawaban terhadap variabel informasi perjalanan menunjukkan nilai persentase 79,96. Nilai persentase yang lebih besar dari 75% ini menunjukkan bahwa rata-rata responden mempunyai informasi yang baik

mengenai informasi perjalanan kereta api dari Cirebon ke Jakarta maupun dari Cirebon ke Solo atau Surabaya. Persentase empiris informasi perjalanan alternatif sebesar 79,96 tersebut termasuk dalam kategori sangat tinggi. Maka, rata-rata responden sebagai pengguna kereta api memiliki informasi yang banyak mengenai perjalanan dengan kereta api tersebut.

b. Atribut Perjalanan Alternatif

Variabel Atribut Perjalanan Alternatif ini berisikan informasi mengenai kapasitas angkut moda transportasi, jadwal dan waktu, jarak, serta biaya. Jawaban terhadap variabel atribut perjalanan menunjukkan nilai jumlah sebesar 3653 dan skor kriteria 4500 dan skor rata-ratanya 4,00 dengan persentase 81,18. Nilai persentase yang lebih besar dari 75% ini menunjukkan bahwa secara persentase responden memiliki pemahaman yang baik mengenai atribut perjalanan kereta api dari Cirebon ke Jakarta maupun dari Cirebon ke Solo atau Surabaya. Persentase empiris informasi perjalanan alternatif sebesar 81,18 tersebut berada pada kategori sangat tinggi. Maka, rata-rata responden menilai bahwa kereta api di stasiun Cirebon memiliki beberapa aspek atribut perjalanan yang baik.

c. Persepsi

Variabel Persepsi berisikan informasi yang terkait dengan kenyamanan, keamanan, dan keuntungan dalam menggunakan moda transportasi. Jawaban terhadap variabel persepsi menunjukkan nilai persentase 81,90. Nilai persentase yang lebih besar dari 75% ini menunjukkan bahwa secara persentase responden memiliki persepsi yang baik mengenai perjalanan kereta api dari Cirebon ke Jakarta maupun dari Cirebon ke Solo atau Surabaya. Persentase empiris persepsi sebesar 81,9 tersebut berada pada kategori sangat tinggi. Dengan demikian rata-rata responden memiliki persepsi yang sangat baik mengenai kereta api di stasiun Cirebon.

d. Sikap

Variabel Sikap berisikan informasi mengenai sikap terhadap angkutan umum antarmoda, pendapat/opini atas kebutuhan angkutan umum antarmoda, serta sikap terhadap pentingnya angkutan umum antarmoda. Jawaban terhadap variabel sikap menunjukkan nilai persentase 79,87. Nilai persentase yang lebih besar dari 75% ini menunjukkan bahwa persentase responden mempunyai sikap yang baik mengenai perjalanan kereta api dari Cirebon ke Jakarta maupun dari Cirebon ke Solo atau Surabaya. Persentase empiris sikap sebesar 78,87 tersebut berada pada kategori sangat tinggi. Maka, rata-rata responden memiliki sikap yang baik terhadap kereta api di stasiun Cirebon.

e. Perilaku

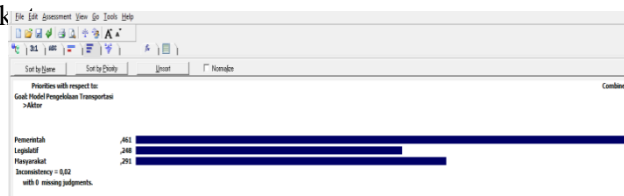
Variabel Perilaku berisikan informasi mengenai keinginan menggunakan angkutan umum antarmoda, ada/tidaknya penolakan terhadap penggunaan angkutan umum antarmoda, dan beralihnya pengguna pada angkutan umum antarmoda. Jawaban terhadap variabel perilaku menunjukkan nilai persentase 82,51. Nilai persentase yang lebih besar dari 75% memperlihatkan bahwa persentase responden memiliki perilaku yang baik mengenai perjalanan kereta api dari Cirebon ke Jakarta maupun dari Cirebon ke Solo atau Surabaya. Persentase empiris perilaku konsumen sebesar 82,51 tersebut termasuk dalam kategori sangat tinggi. Maka, rata-rata responden memiliki perilaku sangat tinggi pada penggunaan jasa kereta api di stasiun Cirebon.

Dalam perspektif manusia pada hakikatnya hampir semua orang mempunyai keterampilan yang tinggi dalam perjalanan sehari-hari, baik secara spasial maupun temporer, dan hal ini dapat diprediksi (Song et al, 2010). Seseorang biasanya mengunjungi dua lokasi utama (rumah dan tempat kerja) dengan karakteristik pola waktu (Hasan et al, 2013). Pada waktu yang sama, diharapkan bahwa seseorang mengubah perilaku perjalanan mereka pada beberapa titik, jika mereka bergerak atau berubah pekerjaannya, tetapi kita juga mengubah pergerakan dalam aktivitas hari demi hari (Espinoza et al, 2018).

Hasil penelitian ini telah mendukung temuan-temuan dalam penelitian sebelumnya bahwa sikap mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan (Doring, Albrecht, Scheiner, & Holz-Rau, 2014; Doring et al, 2015). Perilaku perjalanan dapat dikaitkan secara kuat dengan sikap. Ketika seseorang lebih sering menggunakan mobilnya daripada kendaraan umum, sikap terhadap penggunaan mobil akan mungkin menjadi lebih positif ketika sikap terhadap moda yang lain menjadi negatif (Paepe et al, 2018). Penelitian sebelumnya telah menunjukkan bahwa keluarga dan teman-teman mungkin berpengaruh penting pada sikap pergerakan individu (Doring, Albrecht, Scheiner, & Holz-Rau, 2014; Doring et al, 2015).

Analisis Stakeholder

Penelitian ini melihat sejauh mana pengaruh dari sebuah kebijakan Pemerintah Kota Cirebon serta prioritas pemilihan kebijakan yang diambil oleh *stakeholders*. Pada level aktor terlihat jelas porsi pemerintah yang sangat sentral karena posisinya sebagai lembaga eksekutif yang menjalankan kebijakan disatu sisi dan pembuat produk kebijakan, di sisilainnya. Pada level ini dari hasil penelitian tergambar bahwa ketiga aktor ini memainkan peranan yang penting di tiap pilihan tindakan yang dilakukan, oleh masing-masing aktor. Hal ini terlihat dari respon yang diberikan para *expert* yang tersaji pada gambar 5 berikut



Gambar 5. Hasil Output Analisis terhadap Para Aktor

Gambar 5 memperlihatkan hasil analisis dengan *Expert choice* yang menunjukkan bahwa prioritas pertama berdasarkan hasil wawancara responden ialah pemerintah sebesar 46,1%, diikuti aktor masyarakat sebesar 29,1%, dan aktor legislatif sebesar 24,8%. Hasil analisis diketahui nilai konsistensi (*Consistency Index*) sebesar $0,02 \leq 0,1$ sehingga disimpulkan bahwa hasil analisis ialah konsisten.

Berdasarkan hasil proses input data yang disajikan di atas disimpulkan bahwa aktor yang paling dominan dan memiliki peran yang besar dalam mencapai tujuan terciptanya kondisi transportasi yang ideal sebagaimana yang telah ditetapkan ialah aktor pemerintah. Menurut seluruh responden yang berjumlah 6 orang *expert*, pemerintah merupakan aktor yang paling penting dan strategis dengan bobot 46,1%. Diikuti dengan aktor masyarakat sebesar 29,1 % serta aktor legislatif dengan bobot 24,8%. Angka ini menggambarkan kuatnya pengaruh pemerintah jika dibanding peran masyarakat dan

legislatif. Data ini juga menunjukkan aktor masyarakat (29,1%) sebagai aktor kedua yang mempunyai fungsi penting dalam usaha meraih tujuan terciptanya transportasi yang ideal. Hal ini ialah wajar karena masyarakat merupakan faktor yang terdampak secara langsung dari kebijakan yang dilaksanakan oleh pemerintah. Sedangkan legislatif sebesar 24,8% mengingat DPRD yang melegitimasi perda yang digagas baik oleh DPRD maupun Pemerintah. Output ini sekaligus mengisyaratkan kelemahan fungsi legislatif yang semestinya lebih dominan dalam pemilihan kebijakan.

Tabel 2.
Peta Responden Stakeholder

Resp	Pekerjaan	Kepentingan	Kendala
I	Pemerintah (Dishub)	Regulator, menjalankan visi misi pemerintah	- Anggaran - Koordinasi
II	Pemerintah (Dinas PUPR)	Regulator, menjalankan visi misi pemerintah	- Anggaran - Koordinasi
III	Pemerintah (Bappeda)	Regulator, menjalankan visi misi pemerintah	- Anggaran - Koordinasi
IV	Legislatif (Anggota DPRD)	Menjalankan fungsi control, legislasi, budgeting	- SDM - Konflik kepentingan
V	Kepolisian (aparatus penegak hukum)	Menjalankan regulasi lalu lintas	- Anggaran - Koordinasi
VI	Masyarakat	Aktivitas sehari-hari	Aturan partisipatif

Berdasarkan hasil proses input data yang disajikan di atas disimpulkan bahwa aktor yang paling dominan dan memiliki peran yang besar dalam mencapai tujuan terciptanya kondisi transportasi yang ideal sebagaimana yang telah ditetapkan ialah aktor pemerintah. Walaupun aktor pemerintah lebih dominan dibanding aktor legislatif dan masyarakat, namun besaran komposisi peran akan berubah signifikan apabila dilakukan analisis uji sensitivitas.

Lebih kecilnya peranan masyarakat yang tergambar pada hasil olah *expert choice* tidak sama dengan kecilnya arti masyarakat secara keseluruhan. Hal ini terlihat dari hasil uji sensitivitas. Apabila masyarakat peran sertanya ditingkatkan dalam mewujudkan tujuan dari sistem transportasi, maka terlihat secara signifikan perubahan nilai capaian tujuan kebijakan transportasi. Peranan masyarakat sebagai pengguna transportasi akan menjadi penting saat terjadi pendistribusian peran dan tanggungjawab antar ketiga *stakeholder*

Tabel 3.
Hasil Output Analisa terhadap Tindakan Stakeholder

Tindakan Aktor	Alt I	Alt II	Alt III
Pengembangan Jaringan jalan	0,7	0,3	0,1
Menata trayek angkutan	0,6	0,1	0,3
Penertiban angkutan barang	-	-	-
Pengawasan	0,4	0,1	0,5
Anggaran	0,6	0,1	0,3
Legislasi	0,6	0,1	0,3
Rambu & Marka	0,6	0,1	0,2
Penggunaan Angkutan umum	0,6	0,1	0,3
Peningkatan partisipasi	0,6	0,1	0,3

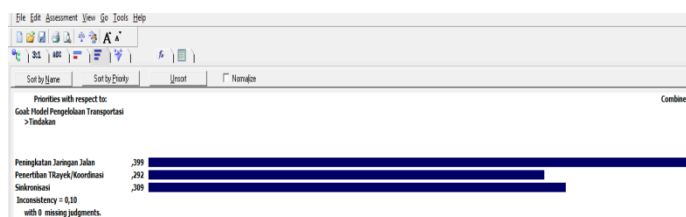
Sumber : Data diolah, 2021

Analisa Tindakan

Arti tindakan dalam investigasi ialah tindakan yang dilakukan oleh masing-masing pelaku atau aktor untuk mencapai tujuan. Adapun pengelompokan tindakan yang diambil oleh stakeholder ialah :

1. Pengembangan Jaringan Jalan

Pengembangan jaringan jalan ialah prioritas utama yang dilakukan Pemerintah Kota Cirebon, dari beberapa upaya alternatif lainnya berdasarkan data rendahnya tingkat pertumbuhan jalan baik skala local maupun nasional. Melihat hasil yang diperoleh dari penelitian ini, berdasarkan hasil *output expert choice* menunjukkan korelasi yang sangat tinggi (70%) terhadap terciptanya iklim transportasi yang diinginkan. Dari hasil wawancara dan sejumlah studi yang dilakukan Kementerian Pekerjaan Umum diketahui bahwa pengembangan jaringan jalan merupakan kebutuhan yang cukup mendesak yang perlu diambil pemerintah Kota Cirebon. Hal ini tergambar pula dalam tabel hasil olah perangkat lunak *Expert Choice*.



Gambar 6. Hasil Analisis Tindakan Kebijakan Pemerintah

Gambar 6 memperlihatkan hasil analisis tindakan kebijakan yang diambil pemerintah dengan prioritas pertama ialah peningkatan jaringan jalan dengan 39,9%, diikuti dengan sinkronisasi pengelolaan angkutan barang dengan 30,9%, dan penertiban trayek atau koordinasi angkutan penumpang dengan 29,2%. Berdasarkan hasil analisis diketahui nilai konsistensi (*Consistency Index*) sebesar $0,1 \leq 0,1$ sehingga hasil analisis ialah konsisten. Adapun kendala peningkatan jaringan jalan di Kota Cirebon antara lain ialah pembebasan lahan, tingginya harga lahan, serta terbatasnya anggaran yang dialokasikan untuk pembebasan lahan tersebut.

2. Penertiban Trayek

Diketahui trayek angkutan publik yang beroperasi di Kota Cirebon saling tumpang tindih sehingga menjadikan terganggunya keseimbangan penyediaan jasa angkutan dengan kebutuhan yang ada dan hal ini berdampak pada tingkat pendapatan yang rendah dimana pada akhirnya para awak angkutan mengoperasikan kendaraannya tidak secara tertib dan teratur guna mencapai pendapatan yang lebih banyak. Upaya penertiban trayek ialah prioritas selanjutnya (30,9%) langkah yang perlu diambil oleh pemerintah untuk menciptakan iklim transportasi yang diinginkan.

Jumlah angkutan umum yang beroperasi tidak dapat dikontrol oleh pemerintah Kota Cirebon mengingat dengan izin trayek yang ditetapkan atau dikeluarkan, juga berasal dari otorisasi pemerintah Kabupaten Cirebon. Kondisi faktor muat (*load factor*) yang rendah dan penggunaan angkutan umum yang berkapasitas kecil menjadikan pelayanan angkutan umum mengenakan biaya yang relatif lebih tinggi, sehingga fenomena yang terjadi banyak penumpang angkutan publik, beralih dengan sepeda motor. Alasannya ialah pelayanan angkutan public belum menjamin pelayanan yang memuaskan.

Dari berbagai upaya pemerintah dalam mengurangi tingkat kemacetan di kota Cirebon, penataan trayek angkutan umum, disertai dengan penegakan aturan direspon sebagai salah satu tindakan yang

paling rasional untuk menciptakan kondisi transportasi yang ideal. Sementara kendala yang ditemui pemerintah di jenis tindakan ini ialah, rendahnya partisipasi masyarakat, dalam hal ini ialah pekerja disektor transportasi serta penggunaanya.

3. Penertiban Angkutan Barang

Hasil analisis *expert choice* sebagaimana pada gambar 6 menunjukkan bahwa penertiban angkutan barang (sinkronisasi) merupakan prioritas kedua dengan 30,9%. Lemahnya pengawasan dan pengaturan terhadap penyelenggaraan angkutan barang baik penetapan lintasan maupun parkir atau bongkar muat kendaraan barang menyebabkan kegiatan angkutan barang menjadi salah satu factor utama yang berpengaruh pada kondisi lalulintas di Kota Cirebon.

Hasil analisis (output) fungsi legislatif dalam pengelolaan transportasi di wilayah Cirebon disajikan pada gambar 7 berikut.



Gambar 7. Hasil Analisis Prioritas Fungsi Legislatif

Gambar 7 memperlihatkan prioritas dari fungsi legislatif berdasarkan wawancara dengan 6 responden menggunakan *expert choice* yang menunjukkan bahwa peran pengawasan sebesar 48,4%, diikuti peran legislasi sebesar 34,9%, dan peran anggaran (*budgeting*) sebesar 16,8%.

4. Fungsi Pengawasan

Fungsi pengawasan yang melekat pada anggota legislatif yang diatur pula dalam undang-undang ialah menjalankan pengawasan terhadap implementasi Perda dan peraturan lainnya, peraturan kepala daerah, APBD, kebijakan Pemerintah daerah. Satu hal yang menjadi temuan penelitian ini ialah besarnya pengharapan responden terhadap fungsi pengawasan (48,4%) yang dimiliki oleh anggota legislatif Kota Cirebon. Sebagai penjelasan ditemukan bahwa sebagai anggota legislatif, dengan keistimewaan politik yang dimiliki, dipercaya dapat memperbaiki sistem transportasi secara signifikan, apabila penggunaan fungsi pengawasan optimal digunakan. Berdasarkan hal ini, kemudian disimpulkan bahwa diperlukannya fungsi pengawasan dari aktor masyarakat yang bisa membantu ketimpangan fungsi pengawasan dari DPRD dalam pelaksanaan pembangunan. Fungsi pengawasan ini menemui kendala keterbatasan anggota legislative dalam memantau pelaksanaan kebijakan, mengingat banyaknya permasalahan yang perlu mendapatkan perhatian wakil rakyat. Tidak jelasnya mekanisme pengawasan juga menjadi kendala dalam menjalankan fungsi pengawasan ini.

5. Fungsi Legislasi

Fungsi dasar dari DPRD sejatinya fungsi legislasi ialah fungsi yang paling mendasar diantara fungsi tugas lainnya. Fungsi legislasi sebagaimana dijelaskan pada bagian terdahulu merupakan hal yang sangat berpengaruh dalam proses penyusunan dan penetapan sebuah produk kebijakan. Hasil analisis AHP menunjukkan sebesar 34,9% pengaruhnya terhadap pencapaian kondisi transportasi yang diinginkan, jika fungsi ini dilaksanakan dengan benar. Namun dalam menjalankan fungsinya ini lagi-

lagi kendala utama yang ditemukan ialah rendahnya tingkat pemahaman anggota legislative sehubungan dengan fungsi yang sifatnya sangat mendasar ini.

6. Fungsi Budgeting

Fungsi *budgeting* yang ditemukan dalam penelitian ini merupakan prioritas terakhir yang dipilih oleh responden, namun oleh pelaksana pemerintahan menganggap sebagai hal yang paling menentukan. Fungsi penganggaran atau *budgeting* direspon (16,8%) lebih rendah dibanding fungsi legislasi dan pengawasan, sebagai faktor yang bisa menyebabkan tercapainya tujuan dari transportasi yang baik. Responden menganggap bahwa optimalisasi fungsi pengawasan dan fungsi legislasi yang melekat pada anggota DPRD lebih berperan untuk mewujudkan kondisi transportasi ideal sebagaimana dituangkan dalam perda tentang transportasi. Sesuai dengan UU 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah pasal 41 berbunyi DPRD memiliki fungsi *legislasi, budgeting, dan pengawasan*. Ketiga fungsi tersebut secara normatif maupun operasional melekat secara langsung terhadap Pimpinan dan Anggota DPRD. Hal tersebut dapat kita lihat di dalam alat kelengkapan DPRD selain komisi komisi juga ada Badan Anggaran yang berfungsi melaksanakan tugas dalam pembahasan APBD dengan tim anggaran eksekutif. Badan Anggaran memiliki tugas yang melanjutkan pembahasan anggaran yang sudah dilakukan oleh komisi komisi sesuai bidang dan tugasnya. Kendala yang diidentifikasi ialah kendala pada Sumber Daya Manusia. Sebagaimana diketahui jikalau pola rekrutmen anggota DPRD yang dilaksanakan oleh partai politik memiliki banyak kelemahan, seperti tidak jelasnya kriteria serta kompetensi dasar bagi calon anggota legislatif. Sebagian besar Partai politik mengajukan caleg dengan pola rekrutmen seadanya yang dilakukan tanpa melihat kapasitas, dan kapabilitas kader. Permasalahan kemudian muncul saat kapasitas seorang wakil rakyat dibutuhkan untuk membangun sebuah sistem yang bias membawa rakyat yang diwakilinya pada kondisi yang lebih baik. Seperti halnya pada penyusunan APBD sangat membutuhkan kemampuan dan pengetahuan yang sifatnya sangat teknis akan terlihat kurang pahamiannya sebagian anggota legislatif tersebut. Inilah alasan rendahnya respon dari responden dalam hal penggunaan fungsi budgeting.

Analisis skala prioritas selanjutnya ialah pada aktor masyarakat seperti dipaparkan pada gambar 8 berikut.



Gambar 8. Hasil Analisis Alternatif Tindakan Masyarakat

Berdasarkan gambar 8 menunjukkan bahwa dari 3 alternatif tindakan yang dilakukan masyarakat, prioritas pertama ialah mematuhi rambu dan marka jalan sebesar 55%, diikuti dengan peningkatan partisipasi masyarakat sebesar 24%, dan prioritas ketiga ialah menggunakan angkutan umum sebesar 21%.

Adapun penjelasan dari alternatif tindakan masyarakat dipaparkan sebagai berikut.

1) Mematuhi Rambu dan Marka

Dari sejumlah penelitian yang dilakukan baik oleh POLRI maupun Kementerian Perhubungan evaluasi faktor penyebab dari sejumlah kecelekaan dan buruknya kondisi lalulintas, ditemukan penyebab yang berasal dari *human error* (kesalahan manusia) menjadi faktor dominan dimana *human error* identik dengan pelanggaran rambu dan marka saat berlalulintas.

Investigasi ini semakin menguatkan pernyataan di atas melihat respon yang sangat tinggi terhadap faktor kepatuhan masyarakat pengguna lalulintas terhadap rambu dan marka jalan (55%). Pada faktor manusia terdapat 2 (dua) aspek melatarbelakangi dalam kehidupan berlalu lintas. Pertama ialah aspek intelektual, kedua aspek kepribadian. Aspek Intelektual mencakup pengetahuan tentang rambu-rambu, marka, peraturan lalulintas dan keterampilan mengemudikan kendaraan. Untuk aspek pertama ini terkait erat dengan kecerdasan intelektual (IQ) seseorang. Aspek kepribadian meliputi sikap mental berperilaku di jalan raya, kesadaran mematuhi peraturan dan tanggung jawab terhadap keselamatan. Aspek kedua erat kaitannya dengan kecerdasan emosional atau *emotional quotient* (EQ) seseorang.

Di jalan raya tingkat kedisiplinan pengguna kendaraan bermotor berkorelasi terbalik dengan tingkat kecelakaan lalu-lintas. Bila tingkat disiplin tinggi maka angka kecelakaan lalu lintas akan rendah, dan sebaliknya. Untuk meningkatkan sikap mental disiplin pengendara dapat diawali dengan membangun rasa tanggung jawab pengendara terhadap keselamatan diri sendiri dan orang lain. Pihak kepolisian sebagai salah satu stakeholder dalam sector lalu-lintas, bersama pihak DLLAJR (Dishub).

2) Peningkatan Partisipasi Masyarakat dalam Perencanaan dan Perumusan Kebijakan

Hasil analisis AHP dengan *Expert choice* menunjukkan bahwa prioritas kedua ialah peningkatan partisipasi masyarakat dalam perencanaan dan perumusan kebijakan sebesar 29%. Bahwa dalam merumuskan rancangan peraturan, aspirasi masyarakat tidak banyak diakomodir. Hal ini dikarenakan musyawarah perencanaan pembangunan (musrenbang) yang dilakukan pada tingkat desa atau kecamatan, baik mekanisme maupun pelaksanaannya terkesan tidak mengikuti sistem atau mekanisme yang sudah disepakati sebelumnya. Sehingga *outcome* dari musrenbang tidak sebagaimana yang diharapkan. Jika masyarakat tidak diakomodasi, maka keinginan dan aspirasi public akan sulit diraih.

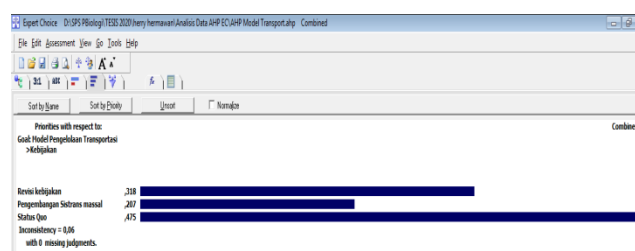
3) Penggunaan Angkutan Publik

Hasil analisis AHP dengan *Expert choice* menunjukkan bahwa prioritas ketiga dari aktor masyarakat ialah penggunaan angkutan umum sebesar 21%. Ketidakefektifan penggunaan terminal angkutan public yang tersedia dan di beberapa bagian wilayah kota belum berfungsi sebagai titik transfer angkutan menjadikan angkutan public belum memiliki orientasi asal tujuan perjalanan yang representatif, sehingga menyebabkan timbulnya terminal bayangan yang pada akhirnya memicu timbulnya kesemrawutan lalu lintas dan ketidakpastian pelayanan angkutan umum. Disamping pembenahan trayek angkutan perkotaan (angkot) di Kota Cirebon yang juga akan dioptimalkan Ini salah satu upaya menertibkan dan menata kembali arus transportasi angkutan umum. Pengoptimalan ini dilakukan pada sejumlah prasarana seperti penggunaan terminal sebagai simpul dari arus lalulintas angkutan kota. Alternatif lainnya ialah penggunaan jembatan penyeberangan, lintasan penyeberangan / zebra cross dan prasarana lalulintas lainnya. Tindakan ini dimaksudkan untuk membuat situasi

konduif pada angkutan umum yang pada akhirnya diharapkan berpindahnya pengguna kendaraan pribadi beralih pada penggunaan transportasi publik. Berdasarkan pertimbangan inilah sehingga kebijakan pengembangan system pengembangan transportasi massal *buslane* mendapat perhatian lebih dari pemkot Cirebon.

Analisa Alternatif Kebijakan

Hasil analisis data mengenai model pengelolaan transportasi di wilayah Cirebon berdasarkan hasil wawancara dengan responden dipaparkan pada gambar berikut.



Gambar 9. Hasil Analisis Kebijakan Transportasi di Wilayah Cirebon

Gambar 9 memperlihatkan hasil analisis kebijakan transportasi di wilayah Cirebon berdasarkan wawancara dengan respoden menunjukkan bahwa prioritas pertama ialah status quo sebesar 47,5%, diikuti oleh revisi kebijakan (Peraturan Daerah) sebesar 31,8%, dan prioritas ketiga ialah pengembangan sistem transportasi massal sebesar 20,7%. Berdasarkan hasil analisis diketahui nilai konsistensi (*Consistency Index*) sebesar $0,06 \leq 0,1$ sehingga hasil analisis ialah konsisten.

Adapun pembahasannya dipaparkan sebagai berikut.

1. Perda No 8 Tahun 2016(*Status Quo*)

Peraturan Daerah Kota Cirebon No 10 Tahun 2002 tentang dampak lalu lintas angkutan jalan merupakan implementasi dari UU no 14 tahun 1992, yang sejatinya merupakan undang-undang yang implemetasiannya sedang menjadi polemik, khususnya dikalangan masyarakat kota Cirebon. Sejumlah permasalahan yang timbul ditemukan akibat dari tidak sinkronnya peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah pusat. Sehingga disarankan pemerintah untuk segera mencabut aturan ini dan menggantinya dengan perda yang sesuai dengan perkembangan paradigma sosial politik saat ini.

2. Kebijakan Baru/ Revisi Perda Angkutan Darat

Hasil analisis AHP dengan *Expert choice* menunjukkan prioritas kedua ialah revisi kebijakan Perda Transportasi Darat sebesar 31,8%. Pandangan responden tentang peranan aktor, pengaruh tindakan yang dilakukan, serta kendala yang dihadapi oleh masing-masing aktor dalam pencapaian tujuan, dan juga analisis dari alternatif kebijakan yang ada maka selanjutnya akan diuraikan mengenai alternatif revisi kebijakan yang bias dilaksanakan dalam mengatasi kendala.

Berdasarkan hasil investigasi, metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dapat dijadikan sebagai alat bantu dalam menentukan prioritas kebijakan transportasi darat (antarmoda) di wilayah Cirebon. Ini dapat dilaksanakan dengan adanya data kuantitatif yang diperoleh sehingga dapat disusun suatu hierarki yang terdiri dari kriteria dan alternatif, serta adanya tingkat validitas konsistensi antar hierarki. Pengujian validitas ditentukan dari rekomendasi alternatif yang ditetapkan dan diperoleh dari

pembobotan antar kriteria yang menunjukkan peran penilai dalam memahami konsep *Analytical Hierarchy Process* sangatlah berpengaruh [10].

3. Pengembangan Sistem Transportasi Massal

Kebijakan pengembangan sistem transportasi publik terpadu yang berbentuk bus rapid transit. Merujuk pada proyek percobaan sistem bus rapid transit yang dioperasikan Pemerintah Kota Bandung, serta hasil analisis data dalam investigasi ini, menunjukkan 20,7% kebijakan pengembangan transportasi massal dapat menyebabkan perbaikan kondisi transportasi di Kota Cirebon. Namun hal ini membutuhkan penataan dan penyempurnaan dengan merujuk dari cara strategi sejenis yang diberlakukan di beberapa daerah. Sistem ini seharusnya *buslane* dapat lebih berhasil guna, dengan pertimbangan, telah ada beberapa kasus serupa yang keberhasilannya bisa dicontoh.

Keberhasilan semacam ini tidak mempengaruhi kondisi transportasi secara keseluruhan. Jumlah pengguna angkutan public menurun persentasinya sebesar 1% per tahun. Hal ini disebabkan naiknya jumlah kendaraan pribadi, berupa mobil atau sepeda motor, padahal kenyataannya transportasi public perkotaan seharusnya menjadi instrument kebijakan publik yang sangat penting. Dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), pada pasal 158, disebutkan bahwa pemerintah menjamin ketersediaan angkutan public berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor public di perkotaan. Rencana pengembangan moda transportasi *massal* oleh Pemerintah Kota Cirebon yang diharapkan mampu mengurangi mengatasi masalah transportasi.

Sebuah penelitian yang dilakukan oleh *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) memperlihatkan bahwa sejak dioperasikan Bus Rapid Transit di Jakarta, menyebabkan pengguna mobil pribadi beralih ke bus jalur khusus sebesar 7,1%, lalu 15,4% pada pengguna sepeda motor. Kemudian, yang lain merupakan peralihan penumpang angkutan public reguler seperti metromini, dan mikrolet. Dari data tersebut diinformasikan bahwa target yang diinginkan belum tercapai. Memperhatikan hal diatas maka pengembangan sistem transportasi massal harus diselaraskan dengan perkembangan transportasi dari sisi sistem operasional, adopsi teknologi, serta perbaikan sistem finansial untuk menghindari kegagalan sistem sejenis seperti yang terjadi pada transjakarta di DKI Jakarta.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Pengembangan model pemilihan rute angkutan umum penumpang antarmoda berdasarkan perilaku pengguna sebagai berikut : (1) Karakteristik responden pengguna transportasi antarmoda jalan dan rel kereta api di wilayah Cirebon ialah berumur 21-30 tahun, berjenis kelamin laki-laki, pendidikan terakhir D3/S1, pekerjaan karyawan swasta, dengan pendapatan kurang dari 1,5 juta perbulan. (3) Alternatif Kebijakan yang seharusnya diambil oleh Pemerintah Kota Cirebon dalam mengatasi persoalan lalulintas di wilayah Cirebon ialah sebagai berikut : (a) Revisi Perda No 8 Tahun 2016, (b) Pengembangan Sistem Transportasi Massal. Kebijakan pengembangan sistem transportasi publik terpadu yang berbentuk *bus rapid transit*. Merujuk pada sistem *Bus Rapid transit* yang sedang diujicobakan oleh Pemerintah Kota Cirebon, membutuhkan penataan dan penyempurnaan dari strategi sejenis yang diberlakukan di beberapa daerah. Sistem transportasi massal ini

(*busline*) seharusnya dapat lebih berhasil guna, dengan pertimbangan, telah ada beberapa kasus serupa yang keberhasilannya bisa dicontoh. Kebijakan ini merupakan langkah meretas kemacetan yang dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Jika berjalan sesuai konsep, pengembangan moda transportasi *massal* ini diharapkan mampu mengurangi mengatasi masalah transportasi di Kota Cirebon. Banyaknya jumlah trayek yang tumpang tindih menyebabkan menurunnya tingkat kenyamanan penggunaan transportasi umum, serta meningkatnya ketidakpastian pelayanan terhadap pengguna transportasi. Banyaknya jumlah trayek menyebabkan menumpuknya konsentrasi kendaraan angkutan umum pada titik lokasi tertentu yang menyebabkan kemacetan lalu lintas. Hal ini disebabkan izin trayek juga dikeluarkan oleh pemerintah kab. Cirebon, dan Kota Cirebon dan sekitarnya, sehingga menyulitkan koordinasi baik antar pemda maupun antar instansi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Y. Gusleni, (2016) “Keterpaduan Pelayanan Angkutan Umum Di Kota Cirebon,” *J. Transp. Multimoda*, vol. 14, no. 4, pp. 193–206.
- [2] “Geographic and Climate.”
- [3] O. Elmansouri, A. Almroog, and I. Badi, “Urban transportation in Libya: An overview,” *Transp. Res. Interdiscip. Perspect.*, vol. 8, p. 100161, 2020, doi: 10.1016/j.trip.2020.100161.
- [4] M. Kadarisman, A. Gunawan, and I. Ismiyati, “Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat Dan Dampaknya Terhadap Kesejahteraan Sosial Di Jakarta,” *J. Manaj. Transp. Dan Logistik*, vol. 2, no. 1, p. 59, 2017, doi: 10.25292/j.mtl.v2i1.129.
- [5] P. Publik, D. I. Sektor, and P. Darat, “Kementerian perhubungan,” vol. 1, no. 8, p. 3811308, 2020.
- [6] M. D. Arifin, “Impacts of Coronavirus COVID-19 on the Global Shipping and Maritime Industry in Indonesia and How to Overcome the Coronavirus Outbreak Based on WHO and IMO Recommendations,” pp. 1–22, 2020, doi: 10.31219/osf.io/crgv3.
- [7] A. Tirachini and O. Cats, “COVID-19 and public transportation: Current assessment, prospects, and research needs,” *J. Public Transp.*, vol. 22, no. 1, pp. 1–34, 2020, doi: 10.5038/2375-0901.22.1.1.
- [8] A. Khaira and R. K. Dwivedi, “A State of the Art Review of Analytical Hierarchy Process,” *Mater. Today Proc.*, vol. 5, no. 2, pp. 4029–4035, 2018, doi: 10.1016/j.matpr.2017.11.663.
- [9] presiden republik Indonesia, “UU no.22 tahun 2009.pdf.” 2009.
- [10] Firdasari., Iqbal. (2019). Penerapan Metode Analytical Hierarchy Process Dalam Penentuan Prioritas Penanganan Jalan. *Jurnal Teknik Sipil Unaya*, Vol. 6, No.1, 1-13. <http://jurnal.abulyatama.ac.id/tekniksipilunaya>