

Preferensi Masyarakat Kota Surakarta terhadap Pemilihan Angkutan Umum

V.M Eriyanti¹, W. Widjonarko²

^{1,2}Universitas Diponegoro, Indonesia

Article Info:

Received: 13 September 2018

Accepted: 21 May 2019

Available Online: 23 May 2019

Keywords:

Transportation, public transportation, Preferensi Masyarakat, AHP

Corresponding Author:

Vania Mirza Eriyanti
Diponegoro University,
Semarang, Indonesia
Email : vaniamirzae@gmail.com

Abstract: *The growth of Surakarta City that occurs continuously, causing an increase in the daily activities of its city community. Surakarta city community are urgently need public transportation service both facilities and infrastructure, to support the increasing daily activities. Surakarta City government creates the Surakarta City Government's Mass Public Transport Facility Improvement Program (SAUM) which aims to reduce the number of private vehicle use in Surakarta City and divert the interest of the public to use Batik Solo Trans (BST). BST procurement as the main public transportation facility in Surakarta are the sub program that include in the SAUM. The steps that will be taken by the city government started by planning the construction of six BST corridors and the gradual replacement of existing public transport to BST. The public transportation that will be replaced are city bus and city transportation (angkot). The problem in the planning is the unbalanced needs of the community for convenient, fast, integrated and inexpensive transportation with the existing public transportation facilities. This causes a reduction in public interest in using public transport. It also causes other problems to arise, namely more and more people who choose to use private vehicles to support their daily activities. Based on the plan of the Surakarta City Government and the situation in the field, the formulation of the problem was formulated with a research question "How big is the preference of the Surakarta City community in using public transportation?". The purpose of the study is to find out how much the preference of the Surakarta City community in using public transportation. The results of the study can be used as a reference by the City Government in evaluating the SAUM improvement program. The research method used is quantitative research methods. Data collection methods used are primary data questionnaires, secondary data survey agencies. The analytical method used is AHP analysis and descriptive analysis.*

Copyright © 2016 TPWK-UNDIP

This open access article is distributed under a
Creative Commons Attribution (CC-BY-NC-SA) 4.0 International license.

Eriyanti, V. M. (2019). Preferensi Masyarakat Kota Surakarta terhadap Pemilihan Angkutan Umum. *Jurnal Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Dan Kota)*, 8(1), 20–28.

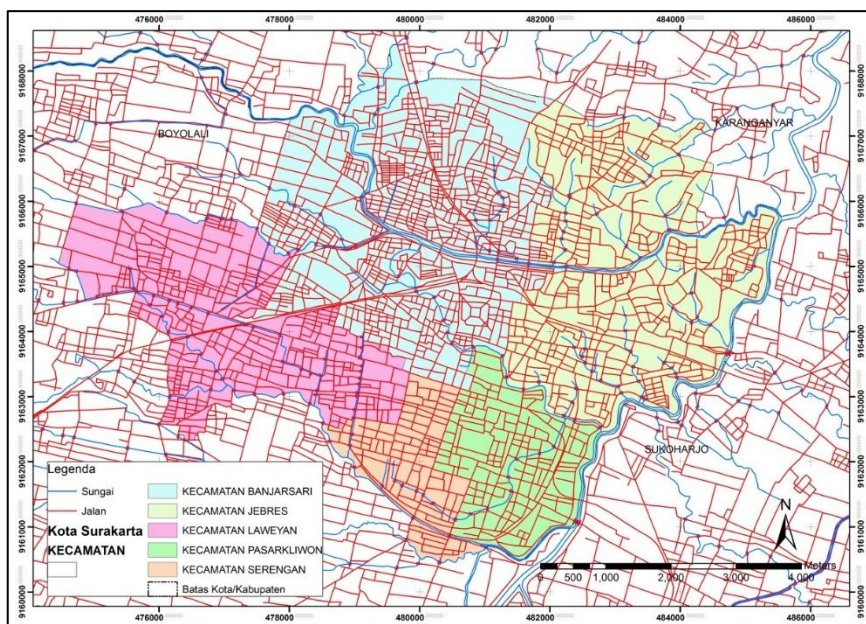
1. PENDAHULUAN

Kota Surakarta termasuk dalam kawasan ekonomi Subosukowonosraten memiliki peran sebagai pusat aktivitas masyarakatnya. Peran ini membuat Kota Surakarta berkembang dengan pesat salah satunya adanya kebutuhan akan mobilitas. Demi melayani kebutuhan mobilitas masyarakatnya yang terus meningkat, Pemerintah Kota Surakarta kemudian mulai melakukan pembenahan dan peningkatan kualitas pada sarana dan prasarana transportasi. Pada mulanya, Kota Surakarta telah menyediakan berbagai macam angkutan umum untuk melayani kebutuhan pergerakan masyarakatnya. Penyusunan Program Peningkatan Sarana Angkutan Umum Massal Pemerintah Kota Surakarta (SAUM) bertujuan untuk meningkatkan sarana transportasi umum. Salah satu jenis angkutan umum yang akan dijadikan sarana transportasi umum utama Kota Surakarta adalah Batik Solo Trans (BST) (Dishubkominfo Kota Surakarta, 2013). Beberapa jenis angkutan umum yang ada di Kota Surakarta antara lain bus kota, angkutan kota (angkot), BST (Batik Solo

Trans) dan taksi Namun, jenis angkutan umum BST (Batik Solo Trans) merupakan moda yang tergolong baru di Kota Surakarta.

Sub program dari Program SAUM antara lain merencanakan enam koridor BST yang mengutamakan kenyamanan, kelancaran, kecepatan, ketepatan, keselamatan dan tarif terjangkau; dan pembangunan sarana dan prasarana dengan APBD. Pengadaan BST sebagai sarana transportasi perkotaan utama Kota Surakarta dimulai pemerintah dengan merencanakan pergantian bus kota menuju BST pada tahun 2010 hingga 2015. Setelah itu disusul dengan penggantian angkutan umum (angkot) menuju BST pada tahun 2014 yang direncanakan untuk dilaksanakan hingga tahun 2018 (Dishubkominfo Kota Surakarta, 2013). Langkah ini dilakukan Pemkot Surakarta dengan harapan yang tadinya masyarakat masih banyak yang menggunakan Bus Kota dengan kualitas yang masih rendah dan masih banyak kekurangan dalam pelayanannya serta masyarakat yang masih menggunakan kendaraan pribadi lama-kelamaan akan beralih menggunakan BST sebagai sarana transportasi sehari-hari dengan kualitas yang jauh lebih baik, baik dari segi fasilitas maupun pelayanan yang diberikan.

Gambar 1. Peta Administrasi Kota Surakarta (Bakosurtanal, 2011)



Rencana Pemerintah Kota Surakarta dalam memperbaiki sistem transportasi ternyata masih terkendala beberapa hal. Salah satu implementasi dari program Pemkot Surakarta dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi pada kenyataannya belum memberikan dampak perubahan yang besar. Meskipun Pemkot Surakarta berusaha untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas pada sarana transportasi umum Kota Surakarta, pada kenyataannya angkutan umum yang berkualitas baik belum terlalu diminati masyarakat Surakarta. Masih banyak masyarakat Kota Surakarta yang lebih memilih menggunakan bus kota dengan kualitas rendah dan lebih memilih menggunakan sarana transportasi pribadi (Rachma, Ismiyati, Kushardjoko, & others, 2013). Berdasarkan kondisi eksisting, kebutuhan, dan permasalahan sarana transportasi di Kota Surakarta, maka perlu diketahui “Berapa besar preferensi masyarakat Kota Surakarta dalam menggunakan angkutan umum?” Rumusan masalah tersebut berfungsi untuk menguji hipotesis yaitu berapa besar kecenderungan pemilihan masyarakat Kota Surakarta terhadap sarana transportasi umum apabila semua sarana transportasi umum di Kota Surakarta diperbaiki atau ditingkatkan kualitasnya.

2. DATA DAN METODE

Penelitian dilakukan dalam serangkaian kegiatan yang tercakup dalam dua proses yaitu pengumpulan data dan proses analisis. Metode pengumpulan data adalah metode yang digunakan dalam mencari data dan mengumpulkan data. Pada penelitian ini, metode pengumpulan data yang yang digunakan ada dua

macam, yaitu metode pengumpulan data primer dan metode pengumpulan data sekunder. Metode pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian adalah kuesioner dengan responden masyarakat Kota Surakarta. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian adalah survei instansi. Survei instansi bertujuan untuk memperoleh data mengenai angkutan umum yang beroperasi di Kota Surakarta, rute angkutan umum, dan kebijakan-kebijakan terkait dengan penyediaan sarana transportasi umum di Kota Surakarta berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Surakarta.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif. Metode penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang mementingkan keberadaan angka-angka dan analisis yang digunakan adalah rumus-rumus statistik dengan tujuan utama mengungkap dengan cermat arti dibalik angka-angka tersebut dalam lingkup yang lebih luas (Yunus, 2010). Penelitian ini pertama-tama melakukan analisis cakupan pelayanan masing-masing jenis angkutan umum. Analisis ini dilakukan sesuai dengan sasaran pertama dan kedua yaitu mengidentifikasi rute angkutan umum yang beroperasi dan mengidentifikasi cakupan pelayanan angkutan umum di Kota Surakarta. Analisis ini dilakukan dengan data rute-rute masing-masing angkutan umum (Bus Kota, BST, dan angkutan kota). Setelah dilakukan analisis cakupan pelayanan, kemudian dilakukan analisis kriteria pemilihan angkutan umum. Analisis ini bertujuan untuk menganalisis kriteria yang paling mempengaruhi pilihan masyarakat terhadap pemilihan angkutan umum. Pada analisis kriteria pemilihan angkutan umum dilakukan analisis AHP dengan menggunakan data hasil kuesioner. Analisis AHP menurut (Ma'arif & Tanjung, 2003) berguna untuk menciptakan model yang akan memberikan kesempatan bagi perorangan atau kelompok untuk membangun gagasan-gagasan dan mendefinisikan persoalan dengan cara membuat asumsi masing-masing dan memperoleh pemecahan yang diinginkan. Analisis yang terakhir adalah analisis preferensi masyarakat terhadap pemilihan angkutan umum. Kemudian yang terakhir analisis preferensi masyarakat digunakan metode analisis AHP.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Identifikasi Rute Angkutan Umum yang Beroperasi di Kota Surakarta

Rute angkutan umum di Kota Surakarta sangat bervariasi dan sebagian besar telah mencakup keseluruhan wilayah Kota Surakarta dan daerah-daerah yang berfungsi sebagai pusat aktivitas masyarakat. Seluruh rute angkutan umum dibuat dengan identitas yang sama yaitu garis yang berwarna coklat muda. Hal ini dikarenakan dinilai mempermudah identifikasi rute angkutan umum yang beroperasi di Kota Surakarta. Rute angkutan umum yang tercakup di dalam peta rute angkutan umum Kota Surakarta adalah rute angkutan kota, rute Batik Solo Trans (BST), dan rute bus kota (BST Koridor 3). Angkutan umum jenis taksi tidak tercantum rutenya pada peta rute angkutan umum dikarenakan taksi tidak memiliki rute tertentu melainkan hanya bergantung pada permintaan dari penumpang. Seluruh rute atau trayek dari seluruh angkutan umum yang beroperasi, memiliki trayek, asal, dan tujuan yang tetap. Ada beberapa trayek yang memiliki lintasan atau rute yang berbeda pada saat berangkat dan pulang. Kondisi ini disebabkan ada beberapa ruas jalan di Kota Surakarta yang berstatus jalan dengan satu arah pada waktu yang tetap serta pada waktu tertentu. Keadaan inilah yang menyebabkan ada beberapa trayek yang memiliki lebih dari satu lintasan pelayanan. Trayek angkutan umum yang memiliki perbedaan lintasan pelayanan antara lain Angkutan Kota (Angkot) Jalur 1A, Jalur 4, Jalur 6 serta Jalur 7.

Rute BST pada kondisi eksistingnya banyak melewati pusat aktivitas masyarakat yang berupa pusat ekonomi seperti pasar tradisional (Pasar Sidodadi, Pasar Gede), pertokoan dan perdagangan (sekitar Pasar Gede, area Jalan Slamet Riyadi, area Jalan Urip Sumoharjo, area Jalan Jenderal Sudirman), pemerintahan dan kantor-kantor (Balaikota Surakarta, kantor-kantor BUMN, bank), pusat aktivitas pendidikan seperti sekolah, universitas (UMS, UNS), dan akademi swasta. Selain itu BST juga terhubung dengan tempat dan simpul transportasi seperti stasiun (Stasiun Purwosari, Stasiun Solobalapan) dan bandara (Bandara Adisumarmo) serta beberapa fasilitas sosial antara lain rumah sakit, Stadion Manahan, Lapangan Kotabarat, Taman Budaya Surakarta, Taman Satwa Taru Jurug, dan Benteng Vastenburg.

Rute Bus Kota atau BST Koridor 3 lebih banyak melewati pusat aktivitas ekonomi antara lain pasar tradisional (Pasar Sidodadi, Pasar Gede, Pasar Kabangan, Pasar Klewer), pertokoan (Pusat Oleh-oleh Jongke, area Jl. Slamet Riyadi, area sekitar Pasar Gede, area sekitar Pasar Klewer, Kampung Batik Laweyan), dan

pusat perbelanjaan (Mall, Pusat Grosir Solo, Beteng Trade Center). Pusat aktivitas lainnya yang dilewati adalah aktivitas pendidikan antara lain melewati MA Al-Islam, SMAN 7, SMPN 13, SMK Warga, dan ISI. Titik-titik pendidikan tersebut mayoritas terletak di Jalan Veteran, Jalan Kol. Sutarto, dan Jalan Kapt. Mulyadi. Selain itu Bus Kota juga melewati beberapa fasilitas sosial yaitu Alun-alun Utara, Benteng Vastenburg, RS Kustati serta Taman Satwa Taru Jurug.

Rute angkutan kota adalah rute yang paling luas cakupan pelayanannya di Kota Surakarta. Angkutan kota melewati mayoritas pusat-pusat aktivitas masyarakat Kota Surakarta serta juga mencakup beberapa wilayah permukiman. Pusat aktivitas yang paling banyak dilewati adalah pusat aktivitas pendidikan. Pada kondisi eksistingnya angkutan kota paling banyak melewati titik pendidikan dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Selain pendidikan, angkutan kota juga banyak melewati titik ekonomi yang berupa pasar tradisional dan beberapa area pertokoan seperti Pasar Sidodadi, Pasar Klewer, Pasar Legi, Pasar Gede, Pusat Oleh-oleh Jongke, dan Pusat Pertokoan Singosaren. Pusat aktivitas lain yang banyak dilewati angkutan kota adalah fasilitas sosial adalah rumah sakit (RS Kasih Ibu, RSUD Dr. Moewardi, RS dr. Oen, RS Kustati, RS Hermina, RS Yarsis, RS Pantu Waluyo).

3.2 Analisis Prioritas Kriteria Pemilihan Angkutan Umum

Analisis AHP dalam menentukan preferensi masyarakat Kota Surakarta dimulai dengan menentukan tujuan (goal), kriteria, kemudian alternatif atau dalam hal ini adalah angkutan umum. Terdapat 11 kriteria dalam pemilihan angkutan umum yaitu biaya, kelancaran, keamanan, ketepatan waktu, kenyamanan, kemudahan untuk mengakses, frekuensi, tanggungjawab, keteraturan, integrasi, dan variasi rute/asal-tujuan. Kriteria ini diperoleh dari kajian literatur yang telah disesuaikan dengan kondisi eksisting wilayah studi dan beberapa justifikasi beberapa literatur antara lain dari (Adisasmita & Adisasmita, 2011; Chairi, Yossyafra, & Putri, 2017; Sani, 2010). Berikut ini merupakan penjelasan masing-masing kriteria pemilihan angkutan umum Kota Surakarta:

- Kriteria biaya adalah biaya atau dana yang dihabiskan untuk menggunakan angkutan umum.
- Kelancaran adalah banyak sedikitnya hambatan dalam melakukan perjalanan menggunakan angkutan umum.
- Keamanan adalah tidak ada kecelakaan selama menggunakan angkutan umum.
- Ketepatan waktu adalah selama menggunakan angkutan umum perjalanan dilakukan sesuai jadwal atau datang dan tiba sesuai jadwal.
- Kenyamanan adalah suasana perjalanan menggunakan angkutan umum nyaman dan nikmat.
- Kemudahan untuk mengakses adalah seberapa mudah angkutan umum untuk dijangkau atau diakses oleh penumpang dari rumah.
- Frekuensi adalah banyak kalinya pelayanan transportasi dilakukan dalam suatu waktu tertentu, misal dua atau tiga kali dalam setiap minggu atau dalam satu bulan.
- Tanggungjawab adalah pelayanan transportasi yang terkait dan menjamin terlaksananya pelayanan transportasi yang selamat atau aman.
- Keteraturan adalah kegiatan pelayanan transportasi dilaksanakan secara teratur (regular) yaitu dilaksanakan setiap hari atau setiap Hari Senin dan Kamis dalam setiap minggu.
- Integrasi adalah ketersambungan sebuah pelayanan transportasi dengan pelayanan transportasi yang lainnya, misalnya rute bus kota yang terhubung ke stasiun, bandara, atau melewati beberapa titik akhir rute angkutan feeder.
- Variasi rute/asal-tujuan adalah pelayanan transportasi yang diberikan memiliki keragaman rute atau asal-tujuan sehingga lebih banyak menghubungkan beberapa lokasi.

Analisis prioritas kriteria pemilihan angkutan umum Kota Surakarta akan menghasilkan prioritas kriteria yang menjadi alasan masyarakat Kota Surakarta dalam menggunakan angkutan umum. Analisis prioritas kriteria dilakukan dengan menggunakan analisis AHP menggunakan software Expert Choice.

Hasil analisis menunjukkan bahwa kriteria variasi rute/asal-tujuan menjadi prioritas utama dalam memilih angkutan umum. Kriteria variasi rute/asal-tujuan dipilih menjadi prioritas pertama dalam memilih angkutan umum dikarenakan aktivitas masyarakat yang beragam yang kemudian menuntut untuk dapat melakukan kegiatan pada lokasi yang beragam pula.

Tabel I Nilai Prioritas Kriteria Pemilihan Angkutan Umum (Analisis, 2018)

Kriteria	Nilai Prioritas
Biaya	0,082
Kelancaran	0,108
Keamanan	0,103
Ketepatan Waktu	0,099
Kenyamanan	0,095
Kemudahan untuk Mengakses	0,104
Frekuensi	0,067
Tanggungjawab	0,074
Keteraturan	0,072
Integrasi	0,085
Variasi Rute/Asal-tujuan	0,111

3.3 Analisis Preferensi Masyarakat Kota Surakarta terhadap Pemilihan Angkutan Umum

Analisis preferensi masyarakat Kota Surakarta terhadap pemilihan angkutan umum akan menghasilkan prioritas pemilihan angkutan umum menurut masyarakat Kota Surakarta. Analisis ini bertujuan untuk mencari prioritas pemilihan angkutan umum yang ada di Kota Surakarta yaitu bus kota, angkutan kota, Batik Solo Trans (BST), dan taksi oleh masyarakat Kota Surakarta. Analisis dilakukan menggunakan metode AHP dengan software Expert Choice. Analisis preferensi masyarakat Kota Surakarta terhadap pemilihan angkutan umum pada bagian ini didasarkan pada hirarki proses analisis AHP yang terdiri dari beberapa kriteria dan jenis angkutan umum sebagai alternatif.

Tabel 2. Nilai Prioritas Total Setiap Alternatif Angkutan Umum Kota Surakarta (Analisis, 2018)

Alternatif	Nilai Prioritas
Bus Kota	0,230
Angkutan Kota	0,170
BST (Batik Solo Trans)	0,351
Taksi	0,253

Hasil analisis AHP menunjukkan bahwa angkutan umum Batik Solo Trans (BST) merupakan angkutan umum yang memiliki nilai prioritas tertinggi sebesar 0,351. Nilai prioritas teringgi kedua adalah angkutan umum jenis taksi dengan nilai prioritas sebesar 0,253. Angkutan umum yang memiliki nilai prioritas ketiga adalah jenis bus kota dengan nilai prioritas 0,230. Angkutan kota menjadi memiliki nilai prioritas terendah yaitu sebesar 0,170. Berdasarkan hasil akhir perhitungan tersebut, angkutan umum Batik Solo Trans (BST) merupakan angkutan umum yang menjadi prioritas utama bagi masyarakat Kota Surakarta karena memiliki nilai prioritas tertinggi.

Hasil dari analisis AHP preferensi pemilihan angkutan umum masyarakat Kota Surakarta ditunjukkan oleh tabel III. Data pada tabel menunjukkan bahwa nilai prioritas angkutan umum Batik Solo Trans merupakan yang tertinggi dibandingkan yang lain yaitu 0,350. Nilai prioritas dari Batik Solo Trans menjadi yang tertinggi karena memiliki bobot nilai yang rata-rata lebih tinggi dibanding bobot nilai pada masing-masing kriteria untuk angkutan umum yang lain. Batik Solo Trans memiliki 10 kriteria yang nilai prioritasnya lebih unggul daripada nilai prioritas kriteria angkutan umum yang lain. Kriteria yang memiliki keunggulan nilai prioritas antara lain biaya (0,032), kelancaran (0,034), keamanan (0,036), ketepatan waktu (0,034), kenyamanan (0,033), kemudahan untuk mengakses (0,029), frekuensi (0,030), tanggungjawab (0,033), dan integrasi (0,032).

Tabel 3. Nilai Prioritas Setiap Kriteria terhadap Alternatif Angkutan Umum Kota Surakarta (Analisis, 2018)

	Bus (23%)	Angkot (17%)	BST (35%)	Taksi (25%)
Biaya	0,030	0,018	0,032	0,011
Kelancaran	0,023	0,015	0,034	0,019
Keamanan	0,019	0,014	0,036	0,023
Ketepatan Waktu	0,018	0,012	0,034	0,026
Kenyamanan	0,018	0,014	0,033	0,026
Kemudahan untuk Mengakses	0,022	0,017	0,029	0,023
Frekuensi	0,024	0,018	0,030	0,018
Tanggungjawab	0,017	0,013	0,033	0,027
Keteraturan	0,018	0,013	0,036	0,024
Integrasi	0,020	0,016	0,032	0,022
Variasi Rute/Asal-tujuan	0,021	0,019	0,020	0,030
Jumlah	0,230	0,170	0,350	0,250

Keunggulan nilai prioritas pada kesepuluh kriteria pemilihan Batik Solo Trans didukung oleh beberapa fakta berikut ini. Nilai prioritas kriteria biaya sebesar 0,032 berarti bahwa Batik Solo Trans menjadi pilihan utama masyarakat Kota Surakarta karena tarif satu kali perjalanan menggunakan Batik Solo Trans bagi penumpang umum adalah Rp 4.500,00, sedangkan bagi pelajar dikenai tarif sebesar Rp 1.500,00. Nilai prioritas kriteria biaya pada angkutan Bus Kota yang ditunjukkan di Tabel III memiliki selisih yang sangat kecil dengan nilai prioritas biaya Batik Solo Trans yaitu sebesar 0,030. Namun, nilai prioritas kriteria yang lain pada Bus Kota masih lebih kecil jika dibandingkan dengan Batik Solo Trans sehingga belum mampu membuat Bus Kota menjadi angkutan umum prioritas utama bagi masyarakat Kota Surakarta. Selain itu tarif perjalanan Batik Solo Trans yang terjangkau yang disertai dengan fasilitas cukup baik inilah yang membuat sebagian masyarakat Kota Surakarta lebih memilih Batik Solo Trans daripada angkutan umum yang lainnya.

Keunggulan kedua adalah pada kriteria kelancaran. Kriteria kelancaran Batik Solo Trans memiliki nilai prioritas sebesar 0,034 yang memiliki selisih yang banyak jika dibandingkan dengan angkutan umum yang lain. Keunggulan ini didukung oleh fakta lapangan yaitu peraturan yang mengharuskan Batik Solo Trans tiba di masing-masing halte tiap 10 menit sekali. Peraturan yang kedua ialah aturan yang memudahkan atau memberikan akses khusus kepada Batik Solo Trans ketika akan menaik-turunkan penumpang di halte. Hal yang mendukung peraturan ini adalah adanya batasan sejumlah luasan khusus bagi armada Batik Solo Trans ketika akan memasuki area halte bus, dengan demikian bus akan lebih mudah dan cepat ketika menaik-turunkan penumpang. Kedua peraturan inilah yang kemudian menyebabkan Batik Solo Trans memiliki keunggulan pada kriteria kelancaran jika dibandingkan dengan angkutan umum yang lainnya. Hasil analisis ini memiliki hubungan sejajar dengan hasil penelitian dari (Rachma et al., 2013) serta Nisa dan

Kusuma (2012) yang sama-sama menyebutkan bahwa hasil dari evaluasi kinerja BST pada atribut pelayanan *headway* adalah cukup efektif.

Berdasarkan kriteria keamanan, masyarakat Kota Surakarta lebih memprioritaskan angkutan umum Batik Solo Trans. Pilihan masyarakat ini dapat dilihat pada Tabel III yang menunjukkan bahwa nilai prioritas kriteria keamanan adalah 0,036 pada angkutan umum Batik Solo Trans adalah yang tertinggi dan memiliki selisih yang besar dibanding angkutan umum lainnya. Pemilihan ini juga didasarkan pada peraturan yang dimiliki oleh angkutan umum Batik Solo Trans. Peraturan yang dimaksud adalah peraturan yang mewajibkan setiap calon penumpang Batik Solo Trans (BST) hanya dapat menaiki dan turun dari halte-halte Batik Solo Trans yang sudah disediakan serta peraturan yang mewajibkan Batik Solo Trans untuk tidak menaikkan pengamen dan pedagang asongan menjadikan angkutan umum ini hanya bertujuan untuk menyediakan jasa angkutan umum bagi masyarakat secara aman.

Keunggulan keempat adalah pada kriteria ketepatan waktu. Berdasarkan hasil analisis pada Tabel III nilai prioritas kriteria ketepatan waktu Batik Solo Trans adalah 0,034. Keunggulan ini didasarkan pada peraturan yang dimiliki angkutan umum Batik Solo Trans yang mewajibkan Batik Solo Trans untuk tiba pada tiap-tiap halte pada waktu tertentu serta melakukan satu kali perjalanan dalam suatu waktu tertentu. Peraturan inilah yang mengakibatkan Batik Solo Trans memiliki ketepatan waktu yang paling baik dibanding angkutan umum lainnya menurut masyarakat Kota Surakarta.

Keunggulan selanjutnya terdapat pada kriteria kenyamanan. Kriteria kenyamanan pada angkutan umum Batik Solo Trans memiliki nilai prioritas sebesar 0,033. Nilai prioritas pada kriteria nyaman juga memiliki selisih yang banyak jika dibandingkan dengan angkutan umum yang lain. Keunggulan ini didasarkan pada fakta lapangan yang menunjukkan bahwa Batik Solo Trans memiliki fasilitas dan peraturan yang lebih baik dibanding angkutan umum yang lain. Fasilitas tersebut adalah adanya pendingin ruangan/AC, sedangkan peraturan dimiliki yaitu larangan bagi penumpang untuk merokok di dalam bus, serta tempat duduk yang nyaman. Selain fasilitas di dalam bus, di halte pun penumpang diberi tempat duduk untuk menunggu bus datang serta halte diberi kanopi untuk menambah kenyamanan penumpang dalam menunggu datangnya bus. Selain itu adanya petugas yang ramah dan siap membantu calon penumpang dinilai memberikan kenyamanan yang lebih oleh masyarakat Surakarta.

Berdasarkan kriteria kemudahan untuk mengakses, masyarakat Kota Surakarta lebih memilih angkutan umum Batik Solo Trans (BST). Pemilihan ini ditunjukkan oleh Tabel III yang menunjukkan bahwa nilai prioritas kriteria kemudahan untuk mengakses angkutan umum Batik Solo Trans adalah 0,029. Nilai prioritas kriteria kemudahan untuk mengakses angkutan umum Batik Solo Trans merupakan yang paling tinggi, namun memiliki selisih yang tidak terlalu besar dibandingkan dengan angkutan umum yang lain. Pilihan masyarakat ini didasarkan pada fakta lapangan yaitu letak halte Batik Solo Trans yang terletak di tempat-tempat yang mudah dijangkau oleh masyarakat. Contohnya adalah banyak halte yang terletak di tempat-tempat umum yang sering dikunjungi masyarakat seperti pasar, sekolah, rumah sakit, terminal, stasiun, bank, pusat perbelanjaan serta permukiman.

Berdasarkan kriteria frekuensi masyarakat Kota Surakarta lebih memprioritaskan angkutan umum Batik Solo Trans. Pemilihan ini didasarkan pada hasil analisis yang ditunjukkan Tabel III yaitu nilai prioritas kriteria frekuensi Batik Solo Trans adalah 0,030. Pilihan masyarakat ini didukung oleh data yang menyebutkan bahwa masing-masing koridor Batik Solo Trans yang telah beroperasi memiliki sekitar 20 armada. Jumlah inilah yang mengakibatkan frekuensi perjalanan Batik Solo Trans yang tinggi dalam sehari. Frekuensi Batik Solo Trans yang tinggi ini kemudian meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan Batik Solo Trans.

Berdasarkan kriteria tanggungjawab, masyarakat Kota Surakarta lebih memilih angkutan umum Batik Solo Trans (BST). Pemilihan ini didasarkan pada hasil analisis yang ditunjukkan pada Tabel III yaitu nilai prioritas kriteria tanggungjawab angkutan umum Batik Solo Trans adalah 0,033. Pemilihan masyarakat ini didasarkan pada fakta bahwa angkutan umum Batik Solo Trans yang memberikan pelayanan dengan standar keselamatan tinggi. Selain itu Batik Solo Trans juga memberikan jaminan asuransi, yang sudah dimasukkan pada tiket bus, kepada penumpang apabila dalam perjalanan terjadi gangguan teknis atau kecelakaan.

Data pada tabel III menunjukkan bahwa nilai prioritas kriteria keteraturan angkutan umum Batik Solo Trans (BST) merupakan yang terbesar yaitu 0,036. Pemilihan ini didasari oleh fakta lapangan bahwa angkutan umum Batik Solo Trans memiliki sistem yang mengatur perjalanan Batik Solo Trans. Peraturan ini adalah Batik Solo Trans akan tiba di masing-masing halte tiap 10 menit sekali dan pada satu hari perjalanan dimulai dari pukul 6 pagi hingga pukul 4 sore. Peraturan inilah yang membuat angkutan Batik Solo Trans menjadi angkutan umum dengan tingkat keteraturan paling baik dibanding dengan angkutan umum lainnya.

Keunggulan terakhir yang dimiliki Batik Solo Trans adalah pada kriteria integrasi. Berdasarkan data pada Tabel III, menunjukkan nilai prioritas kriteria integrasi sebesar 0,032. Nilai ini jika dibandingkan dengan nilai prioritas kriteria pada angkutan umum lainnya merupakan yang tertinggi dan memiliki selisih yang besar dengan yang lain. Pemilihan ini didasarkan oleh angkutan umum BST yang memiliki beberapa pemberhentian di tempat-tempat yang juga dilalui oleh angkutan umum lainnya. Contoh dari hal tersebut adalah BST Koridor 1 dan 2 memiliki pemberhentian di depan Stasiun Purwosari, dan halte khusus bus AKAP dan AKDP di Jalan Slamet Riyadi; kemudian rute Koridor 2 juga berhenti di depan Stasiun Solobalapan; dan Terminal Palur. Selain itu beberapa pemberhentian seperti di halte Faroka, halte Penumping, halte Danamon, halte PGS/BTC, halte Veteran, halte Panggung, memungkinkan penumpang untuk berganti angkutan umum seperti angkutan kota, bus kota, mau pun taksi.

Angkutan umum jenis taksi menjadi prioritas kedua bagi masyarakat Kota Surakarta karena dianggap memiliki keunggulan pada variasi rute/asal-tujuan. Hal ini dapat dilihat dengan nilai prioritas kriteria variasi rute/asal-tujuan yang tertinggi terdapat pada angkutan umum taksi sebesar 0,030. Kriteria tersebut yang juga menjadi yang paling tinggi dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Pemilihan ini dapat disebabkan oleh angkutan umum taksi memiliki fleksibilitas pada rute. Taksi yang dapat mengantarkan penumpang menuju tujuan mana pun dan dari asal mana pun, memiliki beberapa pangkalan serta dapat dipesan oleh penumpang melalui telepon menyebabkan taksi menjadi angkutan yang praktis dan fleksibel. Selain itu Batik Solo Trans juga dianggap masyarakat Kota Surakarta lebih unggul pada semua kriteria kecuali kriteria variasi rute/asal-tujuan. Kekurangan BST tersebut dapat dilihat karena BST baru beroperasi pada 2 koridor saja.

Bus kota yang menjadi prioritas ketiga bagi masyarakat Kota Surakarta dipilih karena dianggap memiliki keunggulan pada kriteria biaya. Hal ini ditunjukkan dengan nilai prioritas kriteria terbesar pada pemilihan bus kota adalah biaya yaitu 0,030. Prioritas angkutan umum yang terakhir yaitu angkutan kota dipilih masyarakat Kota Surakarta karena belum memiliki keunggulan yang lebih dibandingkan dengan angkutan umum yang lain. Namun, angkutan kota dipilih sebagian masyarakat Kota Surakarta sebagai prioritas dikarenakan memiliki keunggulan pada kriteria variasi rute/asal-tujuan.

4. KESIMPULAN

Kesimpulan dari hasil analisis adalah minat masyarakat dalam menggunakan Batik Solo Trans rata-rata 1,5 kali lebih besar dibandingkan minat menggunakan angkutan umum yang lain. Perbandingan antara minat masyarakat menggunakan Batik Solo Trans adalah lebih tinggi 1,4 kali daripada minat menggunakan Taksi. Kemudian perbandingan minat masyarakat menggunakan Batik Solo Trans adalah 1,5 kali lebih besar daripada minat masyarakat menggunakan Bus Kota. Sedangkan minat masyarakat dalam menggunakan Batik Solo Trans adalah 2 kali lebih besar daripada minat masyarakat dalam menggunakan Angkutan Kota.

Masyarakat Kota Surakarta lebih cenderung memilih angkutan umum Batik Solo Trans daripada angkutan umum yang lain karena memiliki keunggulan pada 10 kriteria. Kriteria-kriteria yang unggul antara lain kriteria keamanan, keteraturan, kelancaran, ketepatan waktu, kenyamanan, tanggungjawab, biaya, integrasi, frekuensi, dan kemudahan untuk mengakses. Kriteria-kriteria tersebut juga dapat dikatakan sebagai alasan utama masyarakat Kota Surakarta lebih memilih menggunakan Batik Solo Trans.

Hasil analisis juga dapat disimpulkan bahwa kriteria yang dinilai sangat penting pada preferensi/kecenderungan masyarakat Kota Surakarta dalam memilih angkutan umum antara lain kriteria variasi rute/asal-tujuan, kelancaran, kemudahan untuk mengakses, dan keamanan. Kriteria selanjutnya yang dianggap penting antara lain ketepatan waktu, kenyamanan, integrasi, dan biaya. Sedangkan kriteria yang dianggap agak penting antara lain tanggungjawab, keteraturan, dan frekuensi. Kriteria sangat penting

rata-rata memiliki nilai kecenderungan 1,17 kali lebih besar dibandingkan dengan kriteria penting. Perbandingan antara rata-rata nilai kecenderungan kriteria sangat penting dengan kriteria agak penting adalah 1,5 kali lebih besar. Kemudian perbandingan rata-rata nilai kecenderungan kriteria penting dengan kriteria agak penting adalah kriteria penting 1,27 kali lebih besar. Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan bahwa preferensi masyarakat sangat dipengaruhi oleh rute pelayanan, kelancaran perjalanan, kemudahan untuk mengakses, keamanan, ketepatan waktu, kenyamanan, integrasi atau keterkaitan antar angkutan umum lainnya, dan biaya.

5. REFERENSI

- Adisasmita, R., & Adisasmita, S. A. (2011). *Manajemen transportasi darat: mengatasi kemacetan lalu lintas di kota besar Jakarta*. Graha Ilmu.
- Chairi, M., Yossyafra, Y., & Putri, E. E. (2017). Perencanaan Integrasi Layanan Operasional Antar Moda Railbus dan Angkutan Umum di Kota Padang. *Jurnal Rekayasa Sipil (JRS-Unand)*, 13(1), 1–12.
- Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Komunikasi Kota Surakarta, 2013. Program Peningkatan Sarana Angkutan Umum Massal Pemerintah Kota Surakarta.
- Ismail, Rozmi et al. 2012. "Passenger Preference and Satisfaction of Public Transport in Malaysia." *Australian Journal of Basic and APPLIED Science*, Vol. 6.8, pp. 410-416.
- Nisa, Rizqi Luthfiana K. dan Iwan Pratoyo Kusuma. 2012. "Kinerja Pelayanan Bus Batik Solo Trans di Kota Surakarta." *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota A SAPPK* Vol. 1.1.
- Ma'arif, M. S., & Tanjung, H. (2003). Teknik-teknik kuantitatif untuk manajemen. *PT Grasindo. Jakarta*, 88.
- Rachma, N. P., Ismiyati, I., Kushardjoko, W., & others. (2013). Evaluasi Kinerja Batik Solo Trans (Studi Kasus: Koridor I Kartasura-palur, Surakarta). *JURNAL KARYA TEKNIK SIPIL*, 2(4), 333–342.
- Rahmananto, Ari. 2007. "Pemilihan Moda Angkutan Umum Penumpang (AUP) untuk Kawasan *Urban Sprawl* Kota Semarang (Studi Kasus: Koridor Setiabudi dan Majapahit)." Tugas Akhir tidak diterbitkan, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Univesitas Diponegoro, Semarang.
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Sani, Z. (2010). Transportasi (Suatu Pengantar). *Universitas Indonesia (UIPress)*, Jakarta.
- Yunus, H. S. (2010). Metodologi penelitian wilayah kontemporer. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.