

TUGAS AKHIR

MENGANALISA KEPUASAN PENUMPANG TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PEDESAAN DI KABUPATEN SERDANG BEDAGAI (Studi Kasus)

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Disusun Oleh:

RIDHO JULIANDIKA
1707210168



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2022**

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

Tugas akhir ini diajukan oleh :

Nama : Ridho Juliandika
NPM : 1707210168
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : Menganalisa Kepuasan Penumpang Transportasi
Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Serdang
Bedagai
Bidang Ilmu : Transportasi

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA
PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 29 September 2022

Dosen Pembimbing



Ir. Tri Rahayu, M.Si

LEMBAR PENGESAHAN

Tugas akhir ini diajukan oleh :

Nama : Ridho Juliandika

NPM : 1707210168

Program Studi : Teknik Sipil

Judul Skripsi : Menganalisa Kepuasan Penumpang Transportasi
Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Serdang
Bedagai

Bidang Ilmu : Transportasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan tim penguji dan diterima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 29 September 2022

Mengetahui dan Menyetujui :

Dosen Pembimbing



Ir. Tri Rahayu M.Si

Dosen Pembimbing I



Dr. Ade Faisal, ST, MSc

Dosen Pembimbing II



Dr. Fahrizal Zulkarnain, ST, MSc

Ketua Prodi Teknik Sipil



Dr. Fahrizal Zulkarnain, ST., M.Sc.

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ridho Juliandika
Tempat / Tanggal Lahir : Medan / 18 Oktober 1999
NPM : 1707210168
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa laporan Tugas Akhir saya yang berjudul: “Menganalisa Kepuasan Penumpang Transportasi Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai”.

Bukan merupakan plagiatisme, pencurian hasil karya milik orang lain, hasil kerja orang lain untuk kepentingan saya karena hubungan material dan non-material, ataupun segala kemungkinan lain, yang pada hakekatnya bukan merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinal dan otentik.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidaksesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia diproses oleh Tim Fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan kesarjanaan saya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri dan tidak atas tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas akademik di Program Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 29 September 2022

Saya yang menyatakan,



Ridho Juliandika

ABSTRAK

MENGANALISA KEPUASAN PENUMPANG TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PEDESAAN DI KABUPATEN SERDANG BEDAGAI (Studi Kasus)

Ridho Juliandika
1707210168
Ir. Tri Rahayu M,Si

Angkutan umum antar desa adalah salah satu moda transportasi yang menghubungkan kawasan yang satu dengan kawasan yang lain di dalam satu kota. Studi ini membahas Bagaimana karakteristik penumpang selaku pengguna angkutan umum di Kabupaten Serdang Bedagai, Apa Persepsi Masyarakat terhadap angkutan umum di Kabupaten Serdang Bedagai, Bagaimana Harapan Masyarakat terhadap Pemerintah tentang angkutan umum di Kabupaten Serdang Bedagai dari 3 Kecamatan yang diteliti. Menggunakan Metode Kualitatif, Metode Importance Performance Analysis (IPA). penduduk yang melakukan perjalanan paling banyak berkisar antara 10 - 20 tahun dengan tujuan Sekolah, dengan jumlah 21 orang (70%). Dari persepsi penumpang angkutan umum yang berdasarkan kecepatan angkutan, ongkos perjalanan, tingkat keamanan ,tingkat keselamatan, dan tingkat pelayanan maka layanan angkutan umum pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai adalah Cukup memuaskan. penelitian di 3 kecamatan di atas Angkutan Umum di Kabupaten Serdang Bedagai tidak menjangkau ke semua desa-desa , padahal dari penelitian jumlah penumpang yang sangat banyak adalah Pelajar sebanyak 70% yang melakukan perjalanan. menurut tingkat pendidikan adalah 25 orang (83%) yang berpendidikan tinggi, dan 5 orang (17%) yang berpendidikan rendah. Dimana golongan tingkat pendidikan tinggi mencakup SMA/SMK, diploma, dan sarjana, dan golongan tingkat pendidikan rendah mencakup yang tidak sekolah, SD, dan SMP/MTS.

Kata kunci : Angkutan umum, Transportasi, Persepsi masyarakat, Trayek Angkutan

ABSTRACT

ANALYSIS OF PASSENGER SATISFACTION RURAL PUBLIC TRANSPORTATION IN SERDANG BEDAGAI REGENCY (CASE STUDY)

Ridho Juliandika
1707210168
Ir. Tri Rahayu M,Si

Public transportation between villages is one of the modes of transportation that connects one area to another within a city. This study discusses the characteristics of passengers as users of public transportation in Serdang Bedagai Regency, What are the Public Perceptions of public transportation in Serdang Bedagai Regency, What are Public Expectations of the Government regarding public transportation in Serdang Bedagai Regency from the 3 Subdistricts studied. Using the Qualitative Method, the Importance Performance Analysis (IPA) Method. the population who travel the most is between 10 - 20 years old with the aim of school, with a total of 21 people (70%). From the perception of public transport passengers based on the speed of transportation, the cost of travel, the level of security, the level of safety, and the level of service, the rural public transport service in Serdang Bedagai Regency is quite satisfactory. Research in the 3 sub-districts above Public Transportation in Serdang Bedagai Regency does not reach all villages, even though from the study the very large number of passengers is students as much as 70% who travel. according to education level, 25 people (83%) have high education, and 5 people (17%) have low education. Where the higher education level group includes SMA/SMK, diploma, and undergraduate, and the low education level group includes those who are not in school, SD, and SMP/MTS.

Keywords: public transportation, transportation, public perception, transportation routes

KATA PENGANTAR

Dengan nama Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Segala puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan karunia dan nikmat yang tiada terkira. Salah satu dari nikmat tersebut adalah keberhasilan penulis dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini yang berjudul “Menganalisa Kepuasan Penumpang Transportasi Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai (Studi Kasus)” sebagai syarat untuk meraih gelar akademik Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU), Medan.

Banyak pihak telah membantu dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini, untuk itu penulis menghaturkan rasa terimakasih yang tulus dan dalam kepada:

1. Ibu Ir. Tri Rahayu, M.Si selaku Dosen Pembimbing yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
2. Bapak Dr. Ade Faisal, ST, MSc, selaku Dosen Pembimbing I dan Penguji sekaligus Wakil Dekan 1 Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
3. Bapak Dr. Fahrizal, ST, MSc, selaku Dosen Pembimbing II dan Penguji sekaligus ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada Penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
4. Bapak Munawar Alfansury Srg. ST, MT selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Seluruh Bapak/Ibu Dosen di Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan ilmu ketekniksipilan kepada penulis.
6. Bapak/ Ibu Staf Administrasi di Biro Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Teristimewa sekali kepada Kedua orang tua tercinta: Ayahanda Juliartono, Ibunda Rusmala Dewi dan Kakak Gelis Juliandini yang selalu memberi kasih sayangnya, dan selalu mendorong saya hingga bisa menyelesaikan tugas akhir.

8. Sahabat dan teman-teman yang sudah membantu penulis:Dimas Prastya, Wahyudi, Dias Febrian, Putra Pradana, Muhammmad Fajar Nugroho, Alpi Syahrin, Eka Ananda Ambiyogi, Muhammad Hasan Raja dan lainnya yang tidak mungkin namanya disebut satu per satu. Terkhusus untuk kelas D1 pagi Stambuk 2017 Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Laporan Tugas Akhir ini tentunya masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu penulis berharap kritik dan masukan yang konstruktif untuk menjadi bahan pembelajaran berkesinambungan penulis di masa depan. Semoga laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi dunia konstruksi teknik sipil.

Medan, 29 September 2022

Ridho Juliandika

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR	iii
ABSTRAK	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR NOTASI	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.1.1 Model Transportasi	1
1.1.2 Transportasi Sebagai Suatu Sistem	2
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Ruang Lingkup Penelitian	3
1.4 Tujuan Penelitian	4
1.5 Manfaat Penelitian	4
1.6 Sistematika Penelitian	5
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Transportasi Umum	6
2.2 Pengertian Angkutan Umum	6
2.3 Angkutan Perdesaan	9
2.4 Kelembagaan Angkutan Umum	10
2.4.1 Tata Laksana Pengoperasian	11
2.4.2 Tata Laksana Administrasi	12
2.4.3 Tata Laksana Regulasi	12
2.5 Jenis Pelayanan Angkutan Umum	13
2.6 Macam Macam Jaringan Trayek	14
2.7 Penentuan Jumlah Sampel	17

2.8 Pemilihan Lokasi Sampel	18
2.9 Analisa Penyebaran Ditinjau Dari Rute Jangkauan	18
BAB 3 METEDOLOGI PENELITIAN	21
3.1 Lokasi Penelitian	21
3.2 Bagan Alir Penelitian	23
3.3 Tahapan Penelitian	24
3.4 Pengambilan Data	24
3.4.1 Pengambilan Data Sekunder	24
3.4.2 Pengambilan Data Primer	25
3.5 Pembuatan Data Quesioner	25
3.6 Teknik Pengambilan Sampel	26
3.7 Penentuan Jumlah Sampel	26
3.8 Pemilihan Lokasi Sampel	27
3.9 Pelaksanaan Pengumpulan Data	27
3.9.1 Pelaksanaan Pengambilan Sampel	28
3.9.2 Ruang Lingkup Sampel	28
3.9.3 Pemilihan Sampel	28
3.10 Kondisi Alam	29
3.10.1 Letak Geografis	29
3.11 Keadaan Penduduk	31
3.12 Transportasi	32
BAB 4 ANALISA DATA	34
4.1 Uraian Umum	34
4.2 Penyusunan Data	35
4.3 Metode Analisa Data	35
4.4 Analisa Penyebaran Angkutan di Tinjau dari Rute Jangkauan	36
4.4.1 Perbaungan – Teluk Mengkudu	36
4.4.2 Perbaungan – Sei Rampah	38
4.4.3 Teluk Mengkudu – Sei Rampah	41
4.5 Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Pedesaan Serdang Bedagai	43
4.6 Persepsi Masyarakat terhadap angkutan umum	48
4.7 Harapan Masyarakat terhadap Pemerintah	61

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	64
5.1 Kesimpulan	64
5.2 Saran	65
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 :Klasifikasi Trayek.	17
Tabel 3.1 :Jumlah Penduduk di 3 Kecamatan Kabupaten Serdang Bedagai.	26
Tabel 3.2 :Kabupaten Serdang Bedagai.	30
Tabel 3.3 :Luas dan Administrasi Kabupaten Serdang Bedagai.	31
Tabel 3.4 :Jumlah Penduduk ditiap Kecamatan Kabupaten Serdang Bedagai.	32
Tabel 3.5 :Daftar Jumlah Armada Angkutan umum pedesaan Kabupaten Serdang Bedagai.	33
Tabel 4.1 :Rute Penyebaran Angkutan Umum.	36
Tabel 4.2 :Statistik karakteristik Pengguna Angkutan Umum berdasarkan kuesioner.	43
Tabel 4.3 :Penumpang menurut tujuan perjalanan berdasarkan kuesioner.	43
Tabel 4.4 : Penumpang menurut Usia berdasarkan kuesioner.	44
Tabel 4.5 :Pendidikan Terakhir berdasarkan kuesioner.	46
Tabel 4.6 :Jenis Pekerjaan berdasarkan kuesioner.	47
Tabel 4.7 :Statistik Persepsi Masyarakat terhadap angkutan umum berdasarkan kuesioner.	50
Tabel 4.8 : Alasan penggunaan angkutan umum berdasarkan Quesioner.	50
Tabel 4.9 : Tanggapan terhadap kecepatan angkutan berdasarkan kuesioner.	52
Tabel 4.10: Tanggapan terhadap ongkos angkutan berdasarkan kuesioner.	53
Tabel 4.11: Tanggapan terhadap kenyamanan angkutan berdasarkan kuesioner.	54
Tabel 4.12: Tanggapan terhadap keamanan angkutan berdasarkan kuesioner.	55
Tabel 4.13: Tanggapan terhadap tingkat keselamatan berdasarkan kuesioner.	56
Tabel 4.14:Tanggapan terhadap pelayanan angkutan umum berdasarkan kuesioner.	57
Tabel 4.15: Penumpang Naik Angkutan Umum dalam Seminggu berdasarkan kuesioner.	59

Tabel 4.16: Jarak Penumpang dari tempat angkutan ke tempat tujuan berdasarkan kuesioner.	60
Tabel 4.17: Statistik Harapan Masyarakat terhadap Pemerintah berdasarkan kuesioner.	61
Tabel 4.18: Harapan masyarakat terhadap pemerintah berdasarkan kuesioner.	62

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 :Denah lokasi penelitian Kecamatan Perbaungan.	21
Gambar 3.2 :Denah lokasi penelitian Kecamatan Teluk Mengkudu.	21
Gambar 3.3 :Denah lokasi penelitian Kecamatan Sei Rampah.	22
Gambar 3.4 :Letak lokasi Kabupaten Serdang Bedagai.	22
Gambar 3.5 :Diagram Alir Penelitian.	23
Gambar 4.1 :Hasil persentase pengguna angkutan berdasarkan tujuan Perjalanan.	44
Gambar 4.2 :Hasil persentase pengguna angkutan berdasarkan umur.	45
Gambar 4.3 :Hasil persentase pengguna angkutan berdasarkan pendidikan terakhir.	46
Gambar 4.4 :Hasil persentase pengguna angkutan berdasarkan jenis pekerjaan.	47
Gambar 4.5 :Hasil persentase alasan penggunaan angkutan umum.	51
Gambar 4.6 :Hasil persentase persepsi terhadap kecepatan angkutan umum.	52
Gambar 4.7 :Hasil persentase persepsi terhadap tarif ongkos.	53
Gambar 4.8 :Hasil persentase terhadap kenyamanan angkutan.	54
Gambar 4.9 :Hasil persentase terhadap keamanan pengguna angkutan.	55
Gambar 4.10:Hasil persentase penumpang terhadap tinggakat Keselamatan.	56
Gambar 4.11:Hasil persentase pelayanan angkutan terhadap penumpang.	58
Gambar 4.12:Hasil persentase penumpang naik angkutan umum dalam seminggu.	59
Gambar 4.13:Hasil persentase Jarak Penumpang.	60
Gambar 4.14:Hasil persentase harapan masyarakat terhadap pemerintah.	62

DAFTAR NOTASI

e	= Batas Toleransi Eror.
J_s	= Jumlah Seluruh Sampel Yang Akan diambil Kabupaten Serdang Bedagai.
L	= Jarak.
N	= Jumlah Total Populasi.
n	= Jumlah Sampel.
n'	= Jumlah Sampel Per Kabupaten.
PD_n	= Banyaknya Penduduk Pada Kecamatan n .
T_o	= Waktu Operasi.
T_r	= Waktu Putar.
T_t	= Waktu Untuk Menurunkan dan Menaikkan Penumpang di terminal.
V_c	= Kecepatan Komersial.
V_o	= Kecepatan Operasi.

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu hal yang sangat penting, karena manusia selalu membutuhkan transportasi untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain, untuk melakukan berbagai aktivitas. Ada berbagai macam sarana transportasi umum yang digunakan. Ada yang berupa kendaraan pribadi seperti mobil atau motor, metro, dan lain sebagainya (Haryono, 2006).

Transportasi umum berkelanjutan memberikan kontribusi positif terhadap keberlanjutan ekonomi, sosial budaya, dan lingkungan hidup dari komunitas yang dilayani. Keberadaan sistem transportasi adalah untuk memenuhi kebutuhan keterkaitan ekonomi dan sosial serta memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk meningkatkan mobilitas (Schafer, A., 1998). Manfaat dari peningkatan mobilitas dalam transportasi untuk kepentingan publik adalah untuk mengurangi dampak negatif terhadap aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan.

Maka sistem pengangkutan pedesaan sebaiknya harus disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat pedesaan dimana pada umumnya bersifat pengangkutan barang. Untuk itu pelayanan yang diberikan sebaiknya mewujudkan rasa aman, nyaman, tepat dan teratur dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat pedesaan. Begitu juga dengan frekuensi operasi armada dan jalur yang akan dilalui oleh angkutan pedesaan tersebut.

1.1.1 Model Transportasi

Pemilihan model transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah yang terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan dengan transportasi individual.

1.1.2 Transportasi Sebagai Suatu Sistem

Sistem itu sendiri dapat didefinisikan sebagai suatu group atau kumpulan dari beberapa bagian atau elemen yang saling berkaitan dan digunakan untuk suatu tujuan tertentu, dan apabila terjadi suatu perubahan pada salah satu elemennya, maka akan timbul efek terhadap elemen-elemen lainnya.

Sebagai suatu sistem transportasi dapat diuraikan atas lima elemen yaitu:

1. Kendaraan (vehicle)
2. Tenaga penggerak/sumber daya manusia
3. Jalan (dalam pengertian jalur gerak)
4. Terminal
5. Sistem kontrol/komunikasi

Tugas akhir ini akan membahas tentang Evaluasi Transportasi Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai.

Defenisi dari Evaluasi Transportasi Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai merupakan penilaian atau pun pengujian penelitian dari keadaan pergerakan transportasi angkutan pedesaan khususnya di wilayah Kabupaten Serdang Bedagai. Hal ini dilakukan untuk mengetahui pergerakan angkutan desa dalam mendukung transportasi dengan daerah lainnya khususnya dengan kota Sei Rampah yang merupakan Ibu Kota Kabupaten Serdang Bedagai juga berfungsi sebagai pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, kesehatan dan pusat administrative Pemerintahan Kabupaten Serdang Bedagai. adapun sistem angkutan yang ada sekarang ini sudah seharusnya di jadikan suatu moda yang di tingkatkan dan di prioritaskan pelayanannya.

Untuk mendukung perkembangan perekonomian suatu wilayah sektor transportasi memiliki peranan yang sangat penting. Apabila pengangkutan yang mana berfungsi sebagai penunjang tidak ada maka hasil memuaskan yang ingin dicapai untuk usaha pengembangan ekonomi dari suatu wilayah tidak dapat diharapkan. (Miro, F. 1997, Sistem Transportasi).

Transportasi merupakan salah satu hal yang sangat penting, karena manusia selalu membutuhkan transportasi untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain, untuk melakukan berbagai aktivitas.

Kabupaten Serdang Bedagai terdiri dari 17 (tujuh belas) kecamatan, yaitu : Bandar Kalifa, Bintang Bayu, Dolok Masihul, Dolok Merawan, Kotarih, Pantai Cermin, Pegajahan, Perbaungan, Sei Bamban, Sei Rampah, Serba Jadi, Silinda, Sipispis, Tanjung Beringin, Tebing Syahbandar, Tebing Tinggi, Teluk Mengkudu. dan Kecamatan yang saya teliti ada 3 kecamatan yaitu Perbaungan, Teluk Mengkudu, dan Sei Rampah.

Jarak antara kecamatan yang satu dengan yang lain yang terdiri dari desa- desa berjauhan satu sama lainnya. Desa-desa tersebut berada dalam keterbatasan dalam berbagai sarana yang berkaitan dengan peningkatan taraf kehidupan salah satunya transportasi. Hal tersebut mendasari keinginan penulis untuk mengetahui dan mengevaluasi transportasi angkutan umum pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang yang telah di kemukakan di atas, didapat rumusan masalah yaitu.

1. Bagaimana karakteristik penumpang selaku pengguna angkutan umum di Kabupaten Serdang Bedagai?
2. Apa Persepsi Masyarakat terhadap angkutan umum di Kabupaten Serdang Bedagai?
3. Bagaimana Harapan Masyarakat terhadap Pemerintah tentang angkutan umum di Kabupaten Serdang Bedagai dari 3 Kecamatan yang diteliti?

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Mengingat luasnya penyebaran angkutan umum di wilayah Kabupaten Serdang Bedagai dengan 17 Kecamatan, penulis membatasi ruang lingkup penelitian pada beberapa kecamatan atau desa-desa tertentu, adapun kecamatan tersebut yaitu : Perbaungan , Sei Rampah , dan Teluk Mengkudu. Yang terkait dalam pokok pembahasan ini.

Maka penulis mengevaluasi beberapa perusahaan angkutan umum pedesaan dengan jalur yang menuju kota Perbaungan dan dari kota Perbaungan , yaitu : Trayek Perbaungan - Teluk Mengkudu ; Perbaungan – Sei Rampah ; Teluk Mengkudu – Sei Rampah.

Adapun sistem transportasi angkutan pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai yang menuju desa-desa maupun kota-kota disekitarnya, meliputi :

1. Bagaimana karakteristik penumpang sebagai pengguna angkutan umum.
2. Sejauh mana masyarakat Persepsi Masyarakat terhadap angkutan umum yang dilalui di tiga Kecamatan di Kabupaten Serdang Bedagai.
3. Sejauh mana harapan Masyarakat kepada pemerintah terhadap angkutan umum di Wilayah Kabupaten Serdang Bedagai.

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari studi ini adalah untuk mengetahui sistem transportasi angkutan pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai, yang menuju desa-desa maupun kota-kota disekitarnya meliputi:

1. Untuk mengetahui karakteristik penumpang selaku pengguna angkutan umum di Kabupaten Serdang Bedagai.
2. Untuk mengetahui Persepsi Masyarakat terhadap angkutan umum yang dilalui di tiga Kecamatan di Kabupaten Serdang Bedagai.
3. Untuk mendapatkan Harapan Masyarakat terhadap Pemerintah terhadap angkutan umum di wilayah Kabupaten Serdang Bedagai.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menambah ilmu pengetahuan peneliti tentang pengaruh pelayanan jasa terhadap angkutan umum.
2. Sebagai sumber informasi dalam melakukan penelitian selanjutnya sehingga hasilnya dapat lebih baik dari penelitian terdahulu.
3. Sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan kebijakan bagi instansi terkait pemerintah, untuk memaksimalkan tingkat pelayanan sesuai dengan tipe angkutan umum pedesaan.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan penelitian ini dilakukan beberapa tahapan yang dianggap perlu. Metode dan prosedur pelaksanaannya secara garis besar adalah sebagai berikut :

BAB 1. PENDAHULUAN

Bab ini berisikan tentang latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup penelitian, tujuan penelitian, sistematika penulisan.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini meliputi pengambilan teori-teori serta rumus-rumus dari berbagai sumber bacaan seperti buku, jurnal ilmiah, makalah-makalah seminar atau sumber-sumber internet yang berkaitan dengan tugas akhir ini.

BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini akan membahas tentang langkah-langkah kerja yang akan dilakukan dan cara memperoleh data yang relevan dengan penelitian ini. Dan juga membahas tentang langkah-langkah kerja yang akan dilakukan dan cara memperoleh data yang relevan dengan penelitian ini. Adapun data yang dibutuhkan sebagai berikut:

- a. Data primer
- b. Data sekunder

BAB 4. ANALISA DATA

Bab ini berisi tentang data yang telah di kumpulkan, lalu di analisa, sehingga dapat diperoleh kesimpulan.

BAB 5. KESIMPULAN

Bab ini berisi kesimpulan dan saran yang dapat diambil setelah pembahasan seluruh masalah.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi Umum

Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Terdapat hubungan erat antara transportasi dengan lokasi kegiatan manusia, barang-barang dan jasa. Transportasi memiliki peranan signifikan dalam aspek-aspek sosial, ekonomi, lingkungan, politik dan pertahanan keamanan. Oleh karena itu, pengembangan transportasi sangat penting artinya dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, karena transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Pada prinsipnya, fungsi transportasi adalah untuk menghubungkan orang dengan tata guna lahan, pengikat kegiatan dan memberikan kegunaan tempat dan waktu untuk komoditi yang diperlukan. Dengan adanya transportasi ini maka orang dapat bergerak dari suatu tempat ke tempat lain yang mempunyai tata guna lahan yang berbeda, misalnya dari pemukiman ke tempat kerja, tempat rekreasi dan lain-lain. Selanjutnya hubungan tersebut harus merupakan suatu rangkaian yang terkait satu sama lain dan fungsi tersebut dilakukan oleh transportasi ini.

Sistem transportasi merupakan suatu rangkaian proses perpindahan manusia atau barang, dimana terdapat yang diangkut, pengangkut, tenaga penggerak, jalur yang akan dilintasi, dan terminal persinggahan serta terminal akhir. Elemen utama transportasi adalah: kendaraan, tenaga penggerak, jalur dan terminal.

2.2 Pengertian Angkutan Umum

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa dan bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota, bus, kereta api, kapal dan pesawat terbang.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, nyaman, murah dan cepat.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dengan kaca mata per lalu- lintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Warpani, 1990).

Adapun alasan-alasan yang menyebabkan orang melakukan perjalanan di bagi atas beberapa bagian seperti berikut ini:

1. Perjalanan untuk bekerja

Untuk perjalanan jenis ini, pelayanan angkutan umum hendaknya memenuhi syarat, yaitu dapat meminimumkan waktu. Jadi angkutan umum tersebut harus cepat dan tepat waktu, menjamin martabat pengguna angkutan umum, khususnya untuk perjalanan jarak jauh mampu menyediakan pelayanan makan dan ruang kerja yang layak.

Oleh karena orang-orang mulai bekerja pada waktu yang hampir bersamaan (mayoritas sama), kebutuhan angkutan umum pada waktu itu adalah tinggi. Puncak kebutuhan ini tidak begitu tinggi apabila orang-orang mengakhiri pekerjaan pada waktu yang berbeda.

2. Perjalanan untuk kesekolah atau kuliah

Sektor pendidikan adalah salah satu sektor yang sangat penting, karena ini menyangkut seluruh lapisan masyarakat. Oleh karena itu kebutuhan angkutan umum sangat besar untuk melakukan kegiatan ini, dikarenakan jumlah pelakunya yang sangat besar. Saat ini adalah hal yang sangat baik apabila sekolah-sekolah menyediakan fasilitas bus sekolah, hal ini guna mengurangi kemacetan pada saat jam puncak sekolah yaitu pada saat masuk dan keluar sekolah. Dengan adanya bus tersebut pengguna mobil pribadi dapat berkurang, sehingga kemacetan dapat sedikit berkurang.

3. Perjalanan untuk berbelanja

Perkembangan pusat-pusat perbelanjaan, membangkitkan kebutuhan akan angkutan, terlebih jika orang mulai berbelanja jauh dari tempat tinggalnya.

4. Perjalanan untuk rekreasi

Masing masing orang yang tidak mempunyai angkutan sendiri akan memerlukan angkutan umum untuk mengadakan rekreasi seperti mengunjungi teman dan sanak saudara, pergi menonton pertandingan olah raga dan sebagainya.

5. Perjalanan dengan alasan sosial

Beberapa perjalanan penumpang yang dilakukan adalah untuk alasan sosial. Contohnya untuk mengunjungi teman atau sanak saudara yang sedang sakit, Menghadiri pemakamam, dan sebagainya. Walaupun jumlah perjalan ini biasanya hanya merupakan bagian kecil dari seluruh kegiatan perjalanan yang menggunakan angkutan umum, ini tetap merupakan satu hal yang penting.

Tarif angkutan umum adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum persatuan berat atau penumpang per km. Penetapan tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya pengguna prasarana dan sarana

perangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintas yang bersangkutan. Guna melindungi konsumen, pemerintah menetapkan tarif maksimum, dan bila dianggap perlu untuk menjaga persaingan sehat, pemerintah juga menerapkan tarif minimum.

2.3 Angkutan Pedesaan

Dalam perkembangan transportasi yang begitu cepat dan mudah saat ini, masih terdapat transportasi zaman dahulu yang masih bertahan hingga pada saat ini, transportasi itu adalah “Angkutan Pedesaan” yang disebut juga Angdes atau Angkudes.

Angkutan pedesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari terminal dan ke terminal tipe C. Ciri utama lain, yang membedakan angkutan pedesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan (Warpani, 2002).

Angkutan Pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (KM 35 Tahun 2003).

Sistranas No. KM 49 (2005) menyebutkan bahwa angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan mempergunakan angkutan umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

Berdasarkan KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, pelayanan angkutan pedesaan diselenggarakan dengan ciri- ciri sebagai berikut:

1. Mempunyai jadwal tetap dan atau tidak terjadwal.
2. Jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi.

3. Pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif cukup lama.
4. Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurang-kurangnya terminal tipe C.
5. Dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.

Walaupun layanan angkutan umum pedesaan tersebut mulai mengalami penurunan kinerja layanan, angkutan tersebut masih dibutuhkan oleh masyarakat khususnya yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau tidak bisa menggunakan sepeda motor.

2.4 Kelembagaan Angkutan Umum

Buruknya kondisi angkutan umum yang ada saat ini di Indonesia salah satunya disebabkan karena sistem kelembagaan yang belum optimal. Dikatakan belum optimal karena pihak-pihak yang terlibat dalam organisasi penyelenggaraan angkutan umum belum tertata dengan baik. Masing-masing pihak yang terlibat belum secara maksimal menyadari fungsi dan peranannya, sehingga secara keseluruhan penyelenggaraan angkutan umum tidak mempunyai visi yang jelas.

Sistem kelembagaan angkutan umum di defenisikan sebagai hal-hal yang berkaitan dengan siapa yang bertanggung jawab terhadap aspek apa dan bagaimana mekanisme kerja dari masing-masing aspek yang dikerjakan. Aspek kegiatan penyelenggaraan angkutan umum terbagi empat yakni tata laksana perencanaan, pengoperasian, administrasi, dan regulasi.

Sasaran dari perencanaan strategis adalah diperolehnya gambaran sistem angkutan umum yang meliputi:

1. Pola konfigurasi sistem jaringan rute.
2. Struktur jaringan rute (pola dan hirarki rute).
3. Interkoneksi antar rute.
4. Estimasi volume penumpang pada masing-masing rute.

Perencanaan strategis diperlukan agar pengoperasian rute-rute angkutan umum dapat terorganisir secara sistem dan terjadi interaksi yang optimal antara satu rute dengan rute lainnya. Dengan demikian sasaran agar dapat dicapainya suatu sistem angkutan umum yang efektif dan efisien dapat dicapai. Bagi seorang pengguna angkutan umum misalnya dapat dengan mudah dan cepat berpergian dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan angkutan umum yang ada, meskipun harus pindah dari satu rute ke rute lainnya dengan moda yang berbeda.

2.4.1 Tata Laksana Pengoperasian

Aspek yang berkaitan dengan tata laksana pengoperasian meliputi semua aspek pelaksanaan di lapangan seperti prosedur administrasi, teknis maupun operasional. Prosedur administrasi meliputi mekanisme dan sistem administrasi diperlukan oleh seorang pengendara dalam pengoperasian kendaraanya. Ini mencakup prosedur pencatatan dan pelaporan pada titik-titik tertentu pada rute yang di layaninya. Prosedur teknis meliputi segala urutan tindakan teknis yang diperlukan bagi pengoperasian kendaraan, termasuk jika mengalami masalah teknis dilapangan.

Sedangkan prosedur operasional meliputi aspek-aspek operasional dari pengoperasian kendaraan, seperti jadwal prosedur pelayanan penumpang, penarikan karcis dan prosedur pengumpulan hasil karcis. Jadi secara umum dapat dikatakan bahwa sistem pengoperasian mengatur bagaimana penyelenggaraan angkutan umum disampaikan atau di tawarkan kepada pengguna jasa (penumpang). Aspek tata pelaksanaan operasional juga mengatur tentang hal yang berkaitan dengan mekanisme dalam skala operator, seperti hubungan kerja antar pemilik dengan pengemudi, sistem pengoperasian kendaraan (tanpa kernet), jumlah armada yang dioperasikan, frekuensi yang diberikan dan tingkat tarif yang di tawarkan.

Pada kenyataannya sistem operasional sepenuhnya mengacu pada segala hal yang dihasilkan oleh perencanaan operasional. Tentu saja dalam hal ini modifikasi seperlunya akan diperlukan sesuai dengan kondisi objektif yang ada dilapangan.

2.4.2 Tata Laksana Administrasi

Aspek yang berkaitan dengan tata laksana administrasi meliputi semua aspek yang meliputi dengan masalah dan mekanisme perizinan yang diperlukan bagi pengoperasian angkutan umum. Mekanisme perizinan dimaksud meliputi siapa atau lembaga mana yang berhak mengeluarkan perizinan dan bagaimana mekanisme dan persyaratannya agar perizinan yang dimaksud dapat dikeluarkan.

Perizinan dimaksud meliputi seluruh perizinan yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan umum, mulai dari izin usaha angkutan umum, izin trayek sampai dengan izin operasi. Tata laksana administrasi juga berkaitan dengan mekanisme pendanaan dan subsidi (jika diperlukan) dari penyelenggaraan angkutan umum. Tata cara tersebut meliputi proses, pihak (lembaga) yang mengajukan, pihak (lembaga) yang menerima dan mekanisme pengaturannya. Aspek yang berkaitan dengan administrasi dan pendanaan biasanya diatur oleh peraturan pemerintah yang dikeluarkan departemen perhubungan yang dari waktu ke waktu mungkin saja berubah sesuai kondisi yang ada.

2.4.3 Tata Laksana Regulasi

Aspek yang berkaitan dengan tata laksana regulasi meliputi semua aspek yang berkaitan dengan mekanisme pengawasan yang dilakukan dalam usaha menjamin agar kondisi operasional angkutan umum dilapangan sesuai dengan apa yang direncanakan sebelumnya dalam perencanaan operasional maupun perencanaan strategis. Maksudnya adalah agar pihak pengguna angkutan umum (penumpang) tidak dirugikan oleh pelayanan yang diberikan oleh operator (penyedia jasa angkutan).

Ada dua hal yang berkaitan dengan aspek regulasi ini yaitu aspek legal dan reinforcement. Aspek legal berkaitan dengan peraturan-peraturan maupun perundangan yang memungkinkan diadakannya pengawasan dan pemantauan sedangkan aspek reinforcement berkaitan dengan mekanisme pengawasan yang dilakukan di lapangan. Dalam kenyataan aspek regulasi tidak selalu ada dalam suatu mekanisme penyelenggaraan angkutan umum. Ada tidaknya aspek pengawasan ini sangat tergantung pada kebijakan pemerintah.

2.5 Jenis Pelayanan Angkutan Umum

Tingkat pelayanannya yaitu keamanan, keselamatan, kenyamanan, aksesibilitas/kemudahan, biaya, kesetaraan dan keteraturan. Semua itu merupakan indikator dari penelitian ini. Pembobotan juga dilakukan terhadap tiap indikator berdasarkan penilaian yang dilakukan. Indikator untuk penelitian ini diambil dari standar pelayanan minimal angkutan pedesaan PM No 98 Tahun 2013 dan penambahan ketentuan standar pelayanan dalam PM No 29 Tahun 2015.

Pengangkutan orang dengan angkutan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilayani dengan:

1. Trayek tetap dan teratur

Trayek tetap dan teratur Adalah pelayanan angkutan umum yang dilakukan dalam jaringan trayek secara teratur dengan jadwal tetap atau tanpa terjadwal. Jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Jaringan trayek ditetapkan dengan memperhatikan:

- a. Kebutuhan angkutan.
- b. Kelas jalan yang sama.
- c. Tingkat pelayanan.
- d. Jenis pelayanan jalan.
- e. Rencana umum tata ruang.
- f. Kelestarian lingkungan.

2. Tidak dalam trayek

Pengangkutan orang dengan angkutan umum tidak dalam trayek dari:

- a. Pengangkutan dengan menggunakan taksi.
- b. Pengangkutan dengan cara sewa.
- c. Pengangkutan untuk keperluan wisata.
- d. Angkutan penumpang khusus.

Faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan jalan dapat di kelompokkan menjadi dua yaitu:

1.Faktor Jalan

Lebar lajur, kebebasan lateral, bahu jalan, ada tidaknya median, kondisi permukaan jalan, alignment, kelandaian jalan, trotoar, dan lain-lain.

2.Faktor Lalu Lintas

Komposisi lalu lintas, volume, distribusi lajur, dan gangguan lalu lintas, adanya kendaraan tidak bermotor, gangguan samping, dan lain-lain.

2.6 Macam-macam Jaringan trayek

Menurut PP No. 41 tahun 1993 Jaringan Trayek dibagi atas:

1. Trayek antar kota antar provinsi yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah Provinsi Daerah Tingkat 1;

Trayek antar kota antar propinsi dan trayek lintas batas negara diselenggarakan dengan memenuhi ciri-ciri pelayanan yaitu sebagai berikut:

a. mempunyai jadwal tetap.

b. Pelayanan cepat.

c. Dilayani oleh mobil bus umum.

d. Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan.

2. Trayek antar kota dalam provinsi yaitu trayek yang melalui antar Daerah Tingkat II dalam satu wilayah Provinsi Daerah Tingkat I:

Trayek antar kota dalam provinsi diselenggarakan dengan memenuhi ciri- ciri pelayanan sebagai berikut:

- a. Mempunyai jadwal yang tetap.
- b. Pelayanan cepat atau lambat.
- c. Dilayani oleh mobil bus umum.

3. Trayek kota yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kotamadya Daerah Tingkat II atau trayek dalam daerah khusus ibukota jakarta: Trayek kota terdiri dari:

a. Trayek utama yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:

- mempunyai jadwal tetap;
- melayani angkutan antar kawelasan utama, antar kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal;
- Dilayani oleh bus umum;
- Pelayanan cepat atau lambat;
- Jarak pendek;
- Melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

b. Trayek cabang yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:

- Mempunyai jadwal tetap;
- Melayani angkutan antara kawasan pendukung dan kawasan pemukiman;
- Dilayani dengan mobil bus umum;
- Pelayanan cepat dan lambat;
- Jarak pendek;
- Melalui tempat-tempat yang ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

c. Trayek ranting yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:

- melayani angkutan dalam kawasan pemukiman;
- Dilayani dengan bus umum dan atau mobil penumpang umum;
- Pelayanan lambat;
- Jarak pendek;
- Melalui tempat-tempat yang ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

d. Trayek langsung yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:

- Mempunyai jadwal tetap;
- Melayani angkutan antar kawasan secara tetap yang bersifat massal dan langsung;
- Dilayani dengan mobil bus dan umum;
- Pelayanan cepat;
- Jarak pendek;
- Melalui tempat-tempat yang ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

4. Trayek pedesaan yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kabupaten Daerah Tingkat II;

Trayek pedesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan sebagai berikut:

- a. Mempunyai jadwal yang tetap atau tidak terjadwal;
- b. Pelayanan lambat;
- c. Dilayani oleh mobil bus umum atau mobil penumpang umum;
- d. Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan.

5. Trayek lintas batas negara yaitu trayek yang melewati atau melalui batas negara. Dari pembagian jenis jaringan trayek yang dijelaskan diatas, jenis yang dibahas

adalah jenis trayek pedesaan. adapun penggolongan klasifikasi trayek dan jenis pelayanan serta jenis angkutan dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1: Klasifikasi Tayek (Departemen Perhubungan RI, 2002).

Klasifikasi Trayek	Jenis Pelayanan	Jenis Angkutan	Kapasitas Penumpang Perhari /
Utama	<ul style="list-style-type: none"> • Non Ekonomi • Ekonomi 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus besar (lantai ganda) • Bus besar (lantai tunggal) 	1.500 - 1.800 1.000 - 1.200 500 - 600
Cabang	<ul style="list-style-type: none"> • Non Ekonomi • Ekonomi 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus besar • Bus Sedang • Bus kecil 	1.000 - 1.200 500 - 600 300 - 400
Ranting	<ul style="list-style-type: none"> • Ekonomi 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus sedang • Bus kecil • Bus MPU (hanya roda 4) 	500 - 600 300 - 400 250 - 300
Langsung	<ul style="list-style-type: none"> • Non Ekonomi 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus besar • Bus sedang • Bus kecil 	1.000 - 1.200 500 - 600 300 - 400

2.7 Penentuan Jumlah Sampel

Untuk mengetahui besarnya sampel yang di ambil dan dapat mewakili suatu populasi, maka digunakan rumus Solvin seperti pada Pers. 2.1.

$$n = N / (1 + N \cdot (e)^2) \quad (2.1)$$

Dimana:

n = jumlah sampel

N = jumlah total populasi

e = batas toleransi error

2.8 Pemilihan Lokasi Sampel

Pemilihan lokasi sampel dari beberapa kecamatan yang berada di Kabupaten Serdang Bedagai sebagai wilayah studi terdiri dari 3 kecamatan, dapat ditentukan dengan Pers. 2.2.

$$n' = \{ PD_n / \Sigma P \} JS \quad (2.2)$$

Dimana:

n' = Jumlah sampel per Kabupaten

PD_n = Banyaknya penduduk pada Kecamatan n

ΣP = Jumlah seluruh Kecamatan di Kabupaten Serdang Bedagai

JS = Jumlah seluruh sampel yang akan diambil di Kabupaten Serdang Bedagai.

2.9 Analisa penyebaran angkutan di tinjau dari rute jangkauan

Dengan pengamatan beberapa hari penulis dapat melihat sejauh mana rute jangkauan yang dilalui oleh angkutan tersebut, berdasarkan wilayah dan rute yg telah di jadikan tempat penelitian oleh penulis.

a. Kualitas Pelayanan

Standar pelayanan (*service standard*) adalah merupakan parameter yang digunakan dalam menilai kualitas pelayanan kendaraan umum baik itu secara keseluruhan maupun pada trayek tertentu. Dalam menganalisa operasi pelayanan penyebaran angkutan dapat di tentukan dengan menganalisa Jarak rute (L), yaitu panjang dari titik awal rute sampai titik akhir rute dalam kilometer, Waktu operasi (T_o), waktu perjalanan dari titik awal rute sampai ke titik akhir rute. Biasanya waktu operasi diperoleh berdasarkan dari hasil survei dilapangan, waktu berhenti di terminal untuk menurunkan atau menaikkan penumpang dan biasanya waktu berhenti di terminal berupa ketentuan atau rencana yang akan ditetapkan. Sedangkan Waktu putar (T_r), yaitu waktu perjalanan pulang pergi pada suatu rute tertentu (waktu perjalanan dari titik awal rute sampai titik awal rute lagi). Waktu putar dapat dihitung dengan Pers. 2.3.

$$T_r = 2(T_o + T_t) \quad (2.3)$$

Dimana :

T_t = Waktu berhenti di terminal untuk menurunkan atau menaikkan penumpang dan biasanya waktu berhenti di terminal berupa ketentuan atau rencana yang akan ditetapkan.

T_r = Waktu putar

T_o = Waktu operasi.

b. Kecepatan Operasi

Kecepatan Operasi (V_o), yaitu kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik akhir rute. Kecepatan operasi dapat dihitung dengan Pers. 2.4.

$$V_o = 60 \times \frac{L}{T_o} \quad (2.4).$$

Dimana :

V_o = Kecepatan operasi

L = Jarak

T_o = Waktu operasi angkutan.

c. Kecepatan Komersial

Kecepatan komersial (V_c), yaitu kecepatan perjalanan pulang pergi pada suatu rute (kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik rute dan tiba kembali di titik awal rute) dapat dihitung dengan Pers. 2.5.

$$V_c = 120 \times \frac{L}{T_o} \quad (2.5).$$

Dimana :

V_c = Kecepatan komersial

L = Jarak

T_o = waktu operasi.

d. Faktor Muat (Load Faktor)

Faktor muat adalah rasio jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk per satuan waktu tertentu. Dapat dihitung dengan Pers. 2.6.

$$L_f = \frac{J_p}{c} \times 100\% \quad (2.6).$$

Dimana :

Lf = Loading faktor / faktor muat

JP = Jumlah penumpang per kendaraan umum

C = Kapasitas penumpang per kendaraan umum.

e. Waktu Siklus

Waktu siklus adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan umum untuk menjalani suatu putaran atau dua rit pelayanan trayek dari terminal asal kembali lagi ke terminal asal. Dapat dihitung dengan Pers. 2.7.

$$CT_{ABA} = (T_{AB} + T_{BA}) \quad (2.7)$$

Dimana :

CT_{ABA} = Waktu siklus dari A ke B, kembali ke A

T_{AB} = Waktu perjalanan rata-rata A ke B

T_{BA} = Waktu perjalanan rata-rata B ke A

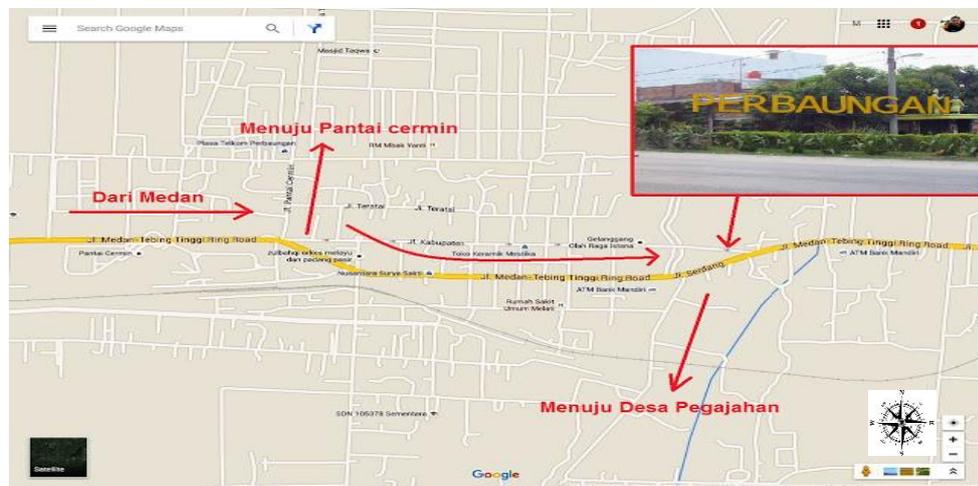
BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Lokasi Penelitian

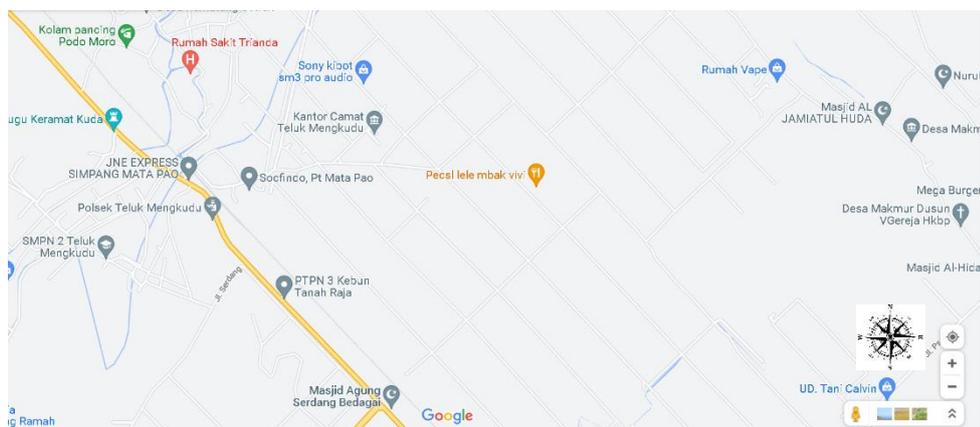
Lokasi penelitian yang penulis laksanakan :

1. Kecamatan Perbaungan



Gambar 3.1 : Denah lokasi penelitian Kecamatan Perbaungan.

2. Kecamatan Teluk Mengkudu

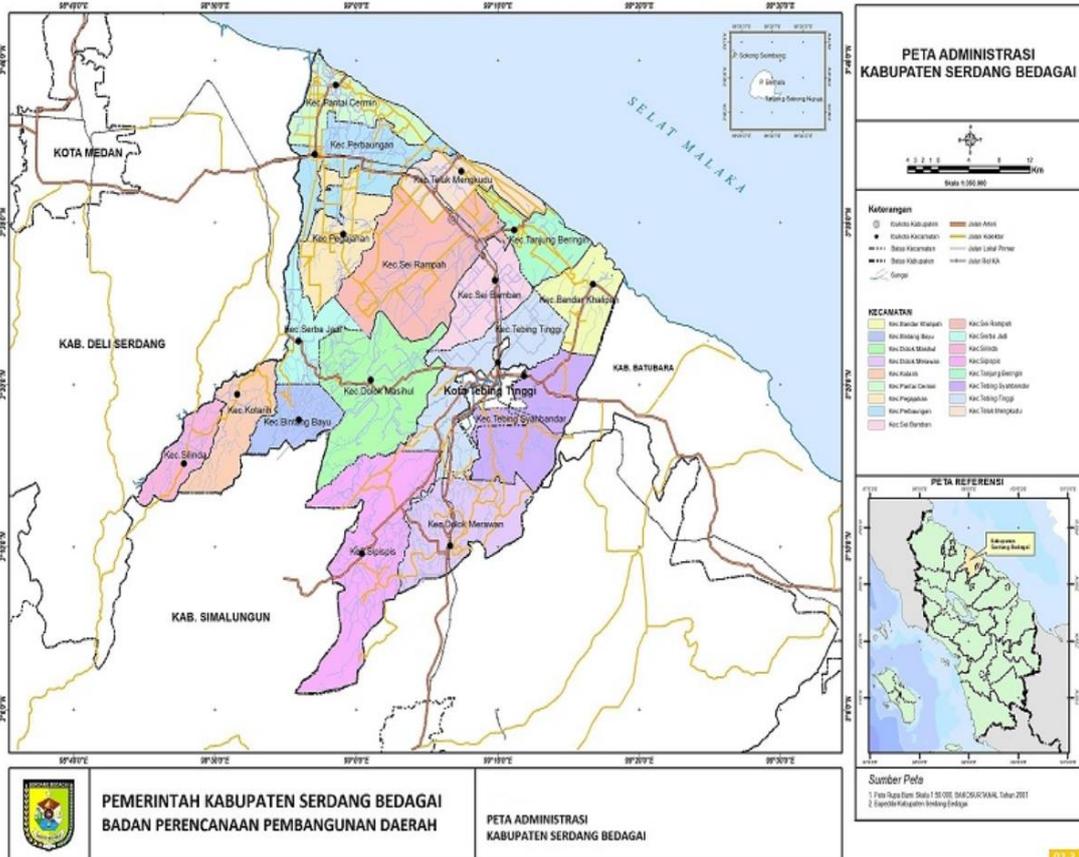


Gambar 3.2 : Denah lokasi penelitian Kecamatan Teluk Mengkudu.

3. Kecamatan Sei Rampah



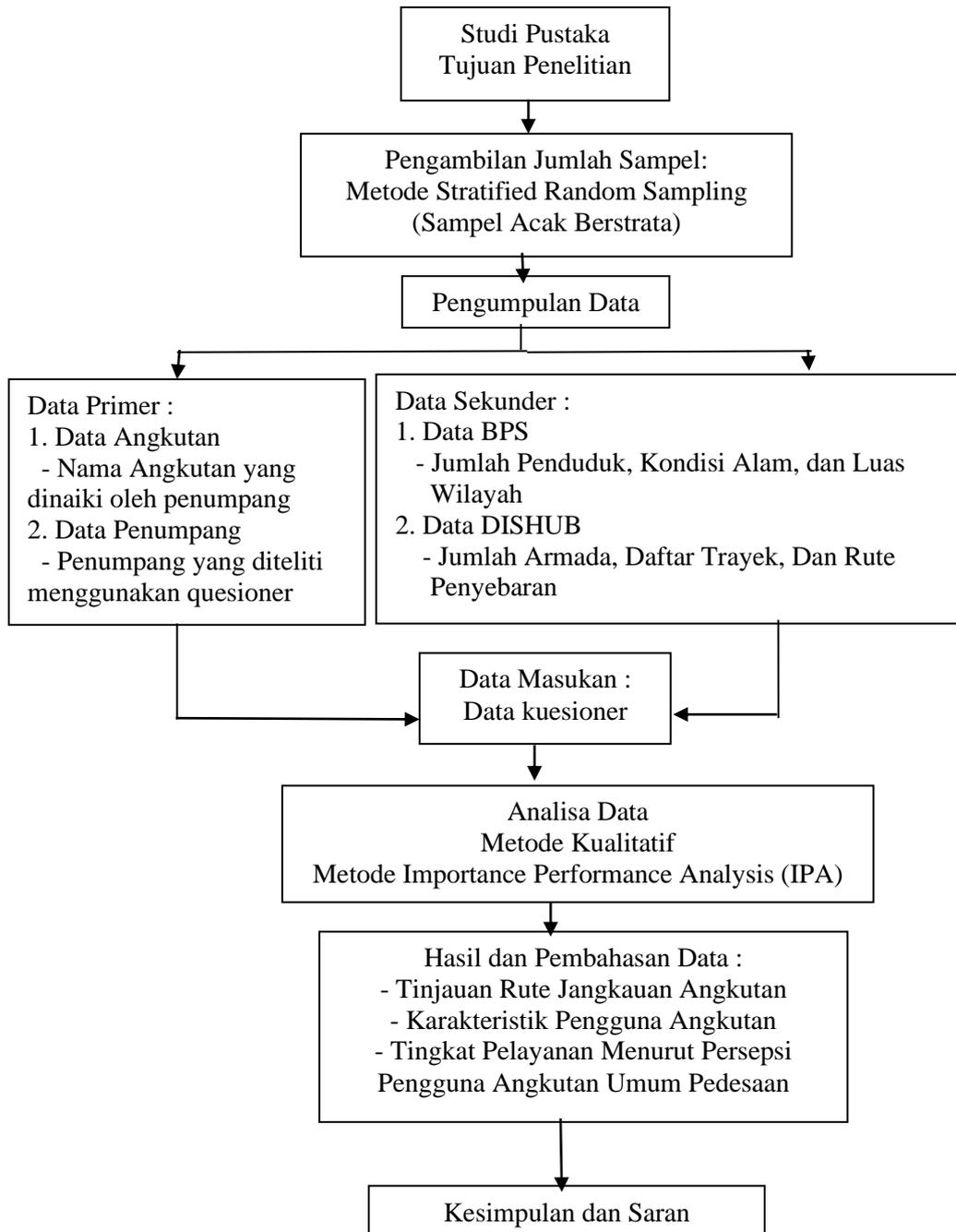
Gambar 3.3 : Denah lokasi penelitian Kecamatan Sei Rampah.



Gambar 3.4 : Letak lokasi Kabupaten Serdang Bedagai.

3.2. Bagan Alir Penelitian

Dalam penelitian menggunakan bagan alir penelitian berikut ini :



Gambar 3.5 Diagram Alir Penelitian.

3.3. Tahapan Penelitian

Dalam penelitian ini untuk mencapai tujuan dari analisa pada daerah studi, dilakukan beberapa tahapan yang dianggap perlu, yang mana prosedur pelaksanaannya secara garis besar adalah sebagai berikut:

1. Tahap pertama adalah melakukan studi kasus dalam usaha memperoleh teori-teori yang berhubungan dengan penyelesaian tugas akhir ini.
2. Tahap kedua adalah menemukan jumlah dan distribusi sampel yang sesuai dengan daerah penelitian. Sampel adalah sebagian dari objek atau individu-individu yang mewakili suatu populasi. Pendugaan taksiran atau populasi tersebut dilakukan melalui sampel. Keterbatasan waktu, biaya dan tenaga mendorong seorang peneliti untuk menggunakan sampel dalam penelitiannya.
3. Tahap ketiga adalah pengorganisasian data yang dibutuhkan, metode pengumpulan data yang diperoleh dari survei. Berdasarkan sumbernya data dapat digolongkan menjadi data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari responden atau objek yang diteliti. Data primer sangat berperan dalam mendukung tujuan penelitian. Sedangkan data sekunder adalah data yang lebih dahulu dikumpulkan dan dilaporkan oleh orang atau instansi terkait. Dalam penelitian ini data sekunder diperoleh dari BPS, dan Dishub. Kabupaten Serdang Bedagai.
4. Tahap akhir adalah analisa data dari hasil survei untuk mengambil kesimpulan dari tujuan ini.

3.4. Pengambilan Data

3.4.1. Pengambilan Data Sekunder

Data sekunder yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah:

1. Data lalu lintas dan trayek angkutan pedesaan, data ini diperlukan untuk mengetahui jumlah dan jenis kendaraan yang beroperasi diwilayah studi serta jalan yang dilalui angkutan pedesaan (trayek).
2. Data penduduk, data ini diperlukan untuk mengetahui kepadatan penduduk pada wilayah studi.

3.4.2. Pengambilan Data Primer

Data primer diperoleh dengan melakukan survei langsung kelapangan atau kelokasi penelitian serta mengajukan pertanyaan (quiz), adapun data yang akan diambil meliputi data:

-Pendekatan teknis

-Persepsi masyarakat (penumpang angkutan umum) terhadap angkutan pedesaan.

Dengan mengetahui persepsi masyarakat terhadap angkutan umum yang ada pada wilayah studi maka dapat diketahui faktor-faktor pendukung masyarakat dalam memanfaatkan salah satu angkutan umum. Survei ini sangat membantu karena pembahasan sistem pelayanan transportasi pedesaan hanya dibatasi pada persepsi masyarakat terhadap angkutan umum pedesaan yang beroperasi pada daerah studi.

3.5. Pembuatan Data Kuesioner

Daftar yang akan digunakan dalam penelitian ini dibuat sedemikian rupa sehingga memudahkan pewawancara dalam melakukan pendataan dan mempermudah tiap masyarakat dalam pengisian tabel kuesioner. Daftar yang dibuat berdasarkan variabel-variabel yang terdiri dari:

a. Daftar karakteristik responden yang tinggal di pedesaan, yang berisi:

1. Nama

2. Usia

3. Pekerjaan

b. Daftar variabel-variabel yang mempengaruhi transportasi angkutan umum pedesaan pada daerah Kabupaten Serdang Bedagai, yang ditinjau dari segi ketersediaan.

c. Angkutan umum, kondisi jalan, pelayanan angkutan umum, kemudahan dalam transportasi dan usulan terhadap pemerintah untuk peningkatan transportasi angkutan umum pedesaan.

3.6. Teknik Pengambilan Sampel

Mengingat Kabupaten Serdang Bedagai memiliki 17 kecamatan dan lokasi yang akan diteliti ada 3 kecamatan yaitu Perbaungan, Teluk Mengkudu dan Sei Rampah, yang karakteristik layanan transportasi angkutan umum berbeda, maka teknik pengambilan sampel yang dipergunakan adalah *Stratified Random Sampling* (Sampel Acak Berstrata).

Sampel acak berstrata adalah cara pengambilan sampel dengan terlebih dahulu membuat penggolongan populasi menurut ciri geografi tertentu dan setelah digolongkan kemudian ditentukan jumlah sampel dengan pemilihan secara acak. Maka pengambilan sampel dalam penelitian ini berdasarkan kepada 3 kecamatan yang ada pada Kabupaten Serdang Bedagai.

3.7. Penentuan Jumlah Sampel

Dari data sekunder banyaknya kecamatan yang ada pada Kabupaten Serdang Bedagai dapat di lihat pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1: Jumlah penduduk di 3 Kecamatan Kabupaten Serdang Bedagai (BPS Kabupaten Serdang Bedagai, 2020).

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk
1.	Perbaungan	112.153
2.	Teluk Mengkudu	48.334
3.	Sei Rampah	71.366
		231853

Untuk mengetahui besarnya sampel yang diambil dan dapat mewakili suatu populasi, maka digunakan rumus solvin Pers 2.1.

$$n = N / (1 + N \cdot (e)^2) \quad (2.1)$$

Dimana :

n = Jumlah sampel.

N = Jumlah total populasi

e = Batas Toleransi eror

maka jumlah sampel yang dapat dihitung adalah sebagai berikut:

$$n = 231853 / (1 + 231853 \cdot (10\%)^2)$$

$$n = 231853 / (1 + 231853 \cdot (0,1)^2)$$

$$n = 231853 / (1 + 231853 \cdot (0,01))$$

$$n = 231853 / 2319,53$$

$$n = 99,9 = 100.$$

3.8. Pemilihan Lokasi Sampel

Pemilihan lokasi sampel dari Kab. Serdang Bedagai sebagai wilayah studi yang terdiri dari 3 kecamatan.

Jumlah seluruh sampel yang akan diambil di Kabupaten Serdang Bedagai :

1. Kecamatan Perbaungan

Jumlah sampel yang disebarkan untuk Kec. Perbaungan adalah 10 orang.

2. Kecamatan Teluk Mengkudu

Jumlah sampel yang disebarkan untuk Kec. Teluk Mengkudu adalah 10 orang.

3. Kecamatan Sei Rampah

Jumlah sampel yang disebarkan untuk Kec. Sei Rampah adalah 10 orang.

3.9. Pelaksanaan Pengumpulan Data

Pengambilan sampel dengan uraian seperti diatas bahwa data-data yang dibutuhkan, diperoleh pada saat penduduk melakukan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum pedesaan. Data yang diperoleh dengan metode Importance Performance Analysis dan wawancara (interview).

Untuk penentuan responden dalam pengambilan sampel dilakukan dengan cluster sampling, yakni sebagai berikut:

1. Pada tahap pertama diupayakan membagi sampel ke dalam 3 kecamatan yang terdapat pada Kabupaten Serdang Bedagai.

2. Kemudian dari masing-masing cluster (kecamatan) ditarik sampel yang akan dijadikan responden.

3.9.1 Pelaksanaan Pengambilan Sampel

Pengambilan data dilakukan pada bulan Juli 2022. Pemilihan waktu didasarkan bahwa seluruh kegiatan yang berhubungan dengan perjalanan yang diamati berjalan dengan normal. Proses wawancara dilakukan mulai pukul 13.00 WIB sampai selesai, dan dilakukan dalam beberapa hari dikarenakan jarak antar kecamatan yang saling berjauhan.

3.9.2 Ruang Lingkup Sampel

Lingkup sampel yang diambil adalah 3 kecamatan yang ada di Kabupaten Serdang Bedagai. Yang mana besarnya jumlah sampel yang akan di interview telah dilakukan perhitungan sebelumnya.

3.9.3 Pemilihan Sampel

Sampel adalah sebagian yang diambil dari populasi dengan menggunakan cara-cara tertentu. Salah satu cara paling populer dalam ilmu statistik untuk memperoleh data yang representative adalah dengan cara random.

Suatu cara random apabila tidak memilih subjek untuk dijadikan sampel. Suatu sampel adalah sampel random jika subjek dalam populasi diberi kesempatan yang sama untuk di jadikan sampel.

Cara-cara yang diambil untuk mengambil sampel secara random:

1. Pertama kali membagi wilayah sampel kedalam 3 wilayah bagian yang telah ditentukan diawal, yaitu sesuai dengan jumlah Kecamatan yang ada pada Kabupaten Serdang Bedagai.
2. Kemudian dilakukan penentuan jumlah sampel pada tiap-tiap Kecamatan.

3.10. Kondisi Alam

3.10.1 Letak Geografis

Secara astronomis, Indonesia terletak antara 6°08' Lintang Utara dan 11°15' Lintang Selatan dan antara 94°45'–141°05' Bujur Timur dan dilalui oleh garis ekuator atau garis khatulistiwa yang terletak pada garis lintang 0°.

Berdasarkan posisi geografisnya, negara Indonesia memiliki batas batas: Utara-Negara Malaysia, Singapura, Filipina, dan Laut Cina Selatan; Selatan - Negara Australia dan Samudera Hindia; Barat Samudera Hindia; Timur-Negara Papua Nugini, Timor Leste, dan Samudera Pasifik.

Secara geografis Kabupaten Serdang Bedagai terletak pada posisi 3°01'2,5'' Lintang Utara - 3°46'33'' Lintang Utara dan 98°44'22'' Bujur Timur - 99°19'01'' Bujur Timur dengan ketinggian berkisar 0 – 500 meter di atas permukaan laut.

Luas wilayah Kabupaten Serdang Bedagai sebesar 1.900,22 km². Wilayah Kabupaten Serdang Bedagai sebelah utara berbatasan dengan Selat Malaka, sebelah selatan dengan Kabupaten Simalungun, sebelah timur dengan Kabupaten Batu Bara dan Kabupaten Simalungun, serta sebelah barat dengan Kabupaten Deli Serdang.

Kabupaten Serdang Bedagai memiliki 24 sungai dimana sungai yang terpanjang adalah Sungai Padang dan Bah Hilang yang masing-masing panjangnya 25.000 m², sementara Sungai Mendaris dan Sei Rampah adalah sungai terpendek, masing masing 5.000 m². Ada 4 lokasi rawa/gambut di Kab. Serdang Bedagai dan di setiap Kecamatan terdapat beberapa irigasi yang sumber airnya berasal dari sungai.

Tabel 3.2: Kabupaten Serdang Bedagai (Profil Kabupaten Serdang Bedagai).

Provinsi	:	Sumatera Utara
Kabupaten	:	Serdang bedagai
Ibu Kota	:	Sei Rampah
Luas	:	1.900,22 km ²
Penduduk	:	657.490 Jiwa
Pembagian administrative		
- kecamatan	:	17
- jumlah desa	:	237

Pada saat ini kabupaten Serdang Bedagai terdiri dari 17 kecamatan dapat dilihat pada Tabel 3.3.

Tabel 3.3: Luas dan administrasi Kabupaten Serdang Bedagai (BPS Kabupaten Serdang Bedagai, 2020).

No	Kecamatan	Ibu Kota Kecamatan	Luas Area (km ²)
1	Kotarih	Kotarih	78,2
2	Silinda	Silinda	56,75
3	Bintang Bayu	Bintang Bayu	95,59
4	Dolok Masihul	Dolok Masihul	237,42
5	Serbajadi	Serbajadi	50,69
6	Sipispis	Sipispis	145,26
7	Dolok Merawan	Dolok Merawan	120,60
8	Tebing Tinggi	Tebing Tinggi	182,29
9	Tebing Syahbandar	Paya Pasir	120,30
10	Bandar Khalipah	Bandar Khalipah	116,00
11	Tanjung Beringin	Tanjung Beringin	74,17
12	Sei Rampah	Sei Rampah	198,90
13	Sei Baman	Sei Baman	72,26
14	Teluk Mengkudu	Sialang Buah	66,95
15	Perbaungan	Simpang III Pekan	111,62
16	Pegajahan	Pegajahan	93,12
17	Pantai Cermin	Pantai Cermin	80,30
Jumlah Total Luas Area			1.900,22

3.11. Keadaan Penduduk

Jumlah penduduk kabupaten Serdang Bedagai adalah 657.490 jiwa yang tersebar pada 17 kecamatan dapat dilihat pada Tabel 3.4.

Tabel 3.4: Jumlah penduduk ditiap Kecamatan Kabupaten Serdang Bedagai (BPS Kabupaten Serdang Bedagai, 2020).

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk
1	Kotarih	9.169
2	Silinda	9.514
3	Bintang Bayu	12.511
4	Dolok Masihul	52.705
5	Serbajadi	21.759
6	Sipispis	33.826
7	Dolok Merawan	17.976
8	Tebing Tinggi	41.162
9	Tebing Syahbandar	33.585
10	Bandar Khalipah	25.857
11	Tanjung Beringin	42.142
12	Sei Rampah	71.366
13	Sei Bamban	46.043
14	Teluk Mengkudu	48.334
15	Perbaungan	112.153
16	Pegajahan	30.206
17	Pantai Cermin	49.182
Jumlah Total Penduduk		657.490

3.12. Transportasi

Prasarana transportasi di Kabupaten Serdang Bedagai pada umumnya cukup baik, jaringan jalan untuk menghubungkan satu lokasi dengan lokasi lainnya telah ada dan telah dilapisi oleh lapisan aspal, terutama jalan utama yang menghubungkan lokasi-lokasi tertentu. Pada ruas-ruas tertentu prasarana transportasi memang mengalami kerusakan akibat bencana alam (berupa gempa bumi dan longsor). Dibagian lain, terdapat ruas jalan yang rusak karena genangan air pada waktu hujan.

Tabel 3.5 : Daftar Jumlah Armada Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Serdang Bedagai (Dinas Perhubungan Kabupaten Serdang Bedagai, 2022).

No	Nama Angkutan	Jumlah/unit
1	Rajawali Sumut	24
2	Rajawali Trans Sergai	5
Jumlah		29

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa jumlah angkutan umum pedesaan ada 2 perusahaan yang mana jumlah unit keseluruhannya adalah 29 unit. Kondisi angkutan umum pedesaan Kabupaten Serdang Bedagai dengan pendekatan teknis di lapangan.

BAB 4

ANALISA DATA

4.1 Uraian Umum

Analisa dalam penelitian ini adalah data-data pengguna angkutan pedesaan yang diperoleh dari instansi terkait dan survey lapangan di 3 kecamatan yang ada pada wilayah di Kabupaten Serdang Bedagai yaitu Perbaungan, Teluk Mengkudu, dan Sei Rampah. studi evaluasi ini dimaksudkan untuk mengetahui pelayanan angkutan pedesaan serta kemampuan angkutan umum itu untuk memenuhi kebutuhan masyarakat pedesaan Kabupaten Serdang Bedagai.

Dimana angkutan umum penumpang merupakan bagian dari sistem transportasi yang berfungsi sebagai salah satu kebutuhan pokok masyarakat dan merupakan bagian yang tidak dapat terpisahkan. Prinsip dasar untuk memahami pengertian mengenai angkutan umum penumpang yaitu manusia yang pada dasarnya tidak ingin berpergian dengan angkutan umum melainkan lebih memilih menggunakan angkutan pribadi. Maka angkutan umum penumpang dapat diartikan sebagai angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem bayar atau sewa. Dimana angkutan umum penumpang terdiri dari angkutan kota, angkutan pedesaan (bus, mini bus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. Keberadaan angkutan umum sangat dibutuhkan tetapi apabila tidak ditangani secara baik dan benar akan menjadi masalah yang cukup berarti bagi kita.

Berikut ini adalah gambaran lokasi penelitian, dimana penelitian dimulai dari tanggal 25 s/d 30 Juli 2022. Lokasi yang diambil penulis sebagai tempat penelitian adalah Kabupaten Serdang Bedagai. Wilayah Kabupaten Serdang Bedagai sebelah utara berbatasan dengan Selat Malaka, sebelah selatan dengan Kabupaten Simalungun, sebelah timur dengan Kabupaten Batu Bara dan Kabupaten Simalungun, serta sebelah barat dengan Kabupaten Deli Serdang.

dengan luas wilayah 1.900,22 km². Secara geografis Kabupaten Serdang Bedagai terletak pada posisi 3°01'2,5'' Lintang Utara - 3°46'33'' Lintang Utara dan 98°44'22'' Bujur Timur - 99°19'01'' Bujur Timur dengan ketinggian berkisar 0 – 500 meter di atas permukaan laut.

Kabupaten Serdang Bedagai merupakan Kabupaten baru yang merupakan hasil pemekaran dari wilayah Kabupaten Deli Serdang. Jumlah penduduk Kabupaten Serdang Bedagai pada tahun 2020 berjumlah 657.490 jiwa dengan komposisi jumlah penduduk laki-laki 331.101 jiwa dan perempuan 326.389 jiwa. Kepadatan penduduk Kabupaten Serdang Bedagai pada tahun 2020 adalah sebesar 346 jiwa/km².

4.2 Penyusunan Data

Setelah selesai melakukan wawancara, maka data-data yang diperoleh dari responden di susun dalam bentuk tabel. Dari informasi tersebut data-data yang diperlukan untuk pengolahan atau analisis.

4.3 Metode Analisa Data

Pada bagian ini dilakukan analisis dari penelitian lapangan. Analisa yang digunakan dalam studi adalah Metode Analisa Data Importance Performance Analysis (IPA). Melalui analisa ini diupayakan untuk memperoleh gambaran mengenai kecenderungan yang terdapat pada responden. Setelah diperoleh beberapa kemungkinan dari analisa yang dilakukan maka diharapkan dapat diambil suatu kesimpulan bagaimana sebenarnya sistem pelayanan transportasi di Kabupaten Serdang Bedagai serta faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat layanan angkutan umum pedesaan sehingga dapat diambil konsepsi (pemecahannya) terhambatnya layanan angkutan pedesaan pada wilayah studi dan dapat melayani semua kebutuhan masyarakat.

4.4 Analisa Penyebaran Angkutan di Tinjau dari Rute Jangkauan

Dengan pengamatan selama seminggu penulis dapat melihat sejauh mana rute jangkauan yang dilalui oleh angkutan tersebut, berdasarkan wilayah dan rute yg telah di jadikan tempat penelitian oleh penulis. Pengamatan ini dapat dilihat pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1: Rute penyebaran angkutan umum.

No	Rute Trayek	Jarak (km)	Waktu (menit)
1	Perbaungan – Teluk Mengkudu	23	50
2	Perbaungan – Sei Rampah	35	70
3	Teluk Mengkudu – Sei Rampah	12	20

4.4.1 Perbaungan – Teluk Mengkudu

a. Waktu putar

Yaitu waktu perjalanan pulang pergi suatu rute tertentu (waktu perjalanan dari titik awal rute sampai titik awal rute lagi). Data yang di ambil adalah angkutan Rajawali SUMUT dan Rajawali Trans SERGAI. Dihitung dengan menggunakan Pers. 2.3.

Dimana:

T_o = Waktu penggunaan angkutan didapat dari pengamatan waktu penggunaan angkutan dari Perbaungan – Teluk Mengkudu 50 menit.

T_t = Waktu yang diperlukan angkutan menaikan dan menurunkan penumpang di Terminal/Halte dari pengamatan didapat 5 menit.

$$T_r = 2(T_o + T_t)$$

$$T_o = 50 \text{ Menit} = 3000 \text{ detik}$$

$$T_t = 5 \text{ Menit} = 300 \text{ detik}$$

$$\begin{aligned}
T_r &= 2(3000 + 300) \\
&= 6600 \text{ detik} \\
&= 1,8 \text{ jam}
\end{aligned}$$

b. Kecepatan Operasi

Kecepatan operasi (V_o), yaitu kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik akhir rute. Dapat dihitung dengan menggunakan Pers. 2.4.

Dimana:

L = Jarak Antara Perbaungan – Teluk Mengkudu di dapat jaraknya 23 km.

T_o = Waktu operasi angkutan dari pengamatan didapat 50 menit.

$$V_o = 60 \times L/T_o$$

$$L = 23 \text{ km}$$

$$T_o = 50 \text{ Menit}$$

$$V_o = 60 \times 23/50$$

$$V_o = 27,6 \text{ km/jam}$$

c. Kecepatan Komersial

Kecepatan komersial (V_c), yaitu kecepatan perjalanan pulang pergi pada suatu rute (kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik rute dan tiba kembali di titik awal rute). Dapat dihitung dengan Pers. 2.5.

$$V_c = 120 \times L/T_o$$

$$= 120 \times 23/50$$

$$= 55,2 \text{ km/jam}$$

d. Faktor muat

Faktor muat yaitu rasio jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk per satuan waktu tertentu. Dapat dihtung dengan Pers. 2.6.

$$L_f = J_p/C \times 100\%$$

Dimana :

JP = Jumlah penumpang per kendaraan umum = 14

C = Kapasitas penumpang per kendaraan umum = 14

$L_f = 14/14 \times 100\%$

= 100 %

e. Waktu siklus

Waktu siklus adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan umum untuk menjalani suatu putaran atau dua rit pelayanan trayek dari terminal asal kembali lagi ke terminal asal. Dapat dihyung dengsn Pers. 2.7.

Dimana :

CT_{ABA} = Waktu siklus dari A ke B, kembali ke A

T_{AB} = Waktu perjalanan rata-rata A ke B 50 menit

T_{BA} = Waktu perjalanan rata-rata B ke A 50 menit

$CT_{ABA} = (T_{AB} + T_{BA})$

= (50 + 50)

= 100 menit

4.4.2 Perbaungan – Sei Rampah

a. Waktu putar

Yaitu waktu perjalanan pulang pergi suatu rute tertentu (waktu perjalanan dari titik awal rute sampai titik awal rute lagi). Data yang di ambil adalah angkutan Rajawali SUMUT dan Rajawali Trans SERGAI. Dihitung dengan menggunakan Pers. 2.3.

Dimana:

T_o = Waktu penggunaan angkutan didapat dari pengamatan waktu penggunaan angkutan dari Perbaungan – Sei Rampah 70 menit.

T_t = Waktu yang diperlukan angkutan menaikan dan menurunkan penumpang di Terminal/Halte dari pengamatan didapat 5 menit.

$$T_r = 2(T_o + T_t)$$

$$T_o = 70 \text{ Menit} = 4200 \text{ detik}$$

$$T_t = 5 \text{ Menit} = 300 \text{ detik}$$

$$T_r = 2(4200 + 300)$$

$$= 9000 \text{ detik}$$

$$= 2,5 \text{ jam}$$

b. Kecepatan Operasi

Kecepatan operasi (V_o), yaitu kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik akhir rute. Dapat dihitung dengan menggunakan Pers. 2.4.

Dimana:

L = Jarak Antara Perbaungan – Sei Rampah di dapat jaraknya 35 km.

T_o = Waktu operasi angkutan dari pengamatan didapat 70 menit.

$$V_o = 60 \times L/T_o$$

$$L = 35 \text{ km}$$

$$T_o = 70 \text{ Menit}$$

$$V_o = 60 \times 35/70$$

$$V_o = 30 \text{ km/jam}$$

c. Kecepatan Komersial

Kecepatan komersial (V_c), yaitu kecepatan perjalanan pulang pergi pada suatu rute (kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik rute dan tiba kembali di titik awal rute). Dapat dihitung dengan Pers. 2.5.

$$\begin{aligned}
V_c &= 120 \times L/T_o \\
&= 120 \times 35/70 \\
&= 60 \text{ km/jam}
\end{aligned}$$

d. Faktor muat

Faktor muat yaitu rasio jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk per satuan waktu tertentu. Dapat dihitung dengan Pers. 2.6.

$$L_f = J_p/C \times 100\%$$

Dimana :

$$J_p = \text{Jumlah penumpang per kendaraan umum} = 12$$

$$C = \text{Kapasitas penumpang per kendaraan umum} = 14$$

$$\begin{aligned}
L_f &= 12/14 \times 100\% \\
&= 86\%
\end{aligned}$$

e. Waktu siklus

Waktu siklus adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan umum untuk menjalani suatu putaran atau dua rit pelayanan trayek dari terminal asal kembali lagi ke terminal asal. Dapat dihiyung dengsn Pers. 2.7

Dimana :

$$CT_{ABA} = \text{Waktu siklus dari A ke B, kembali ke A}$$

$$T_{AB} = \text{Waktu perjalanan rata-rata A ke B 70 menit}$$

$$T_{BA} = \text{Waktu perjalanan rata-rata B ke A 70 menit}$$

$$\begin{aligned}
CT_{ABA} &= (T_{AB} + T_{BA}) \\
&= (70 + 70) \\
&= 140 \text{ menit}
\end{aligned}$$

4.4.3 Teluk Mengkudu – Sei Rampah

a. Waktu putar

Yaitu waktu perjalanan pulang pergi suatu rute tertentu (waktu perjalanan dari titik awal rute sampai titik awal rute lagi). Data yang di ambil adalah angkutan Rajawali SUMUT dan Rajawali Trans SERGAI. Dihitung dengan menggunakan Pers. 2.3.

Dimana:

T_o = Waktu penggunaan angkutan didapat dari pengamatan waktu penggunaan angkutan dari Teluk Mengkudu – Sei Rampah 20 menit.

T_t = Waktu yang diperlukan angkutan menaikan dan menurunkan penumpang di Terminal/Halte dari pengamatan didapat 5 menit.

$$T_r = 2(T_o + T_t)$$

$$T_o = 20 \text{ Menit} = 1200 \text{ detik}$$

$$T_t = 5 \text{ Menit} = 300 \text{ detik}$$

$$T_r = 2(1200 + 300)$$

$$= 3000 \text{ detik}$$

$$= 0,8 \text{ jam}$$

b. Kecepatan Operasi

Kecepatan operasi (V_o), yaitu kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik akhir rute. Dapat dihitung dengan menggunakan Pers. 2.4.

Dimana:

L = Jarak Antara Teluk Mengkudu – Sei Rampah di dapat jaraknya 12 km.

T_o = Waktu operasi angkutan dari pengamatan didapat 20 menit.

$$V_o = 60 \times L/T_o$$

$$L = 12 \text{ km}$$

$$T_o = 20 \text{ Menit}$$

$$V_o = 60 \times 12/20$$

$$V_o = 38 \text{ km/jam}$$

c. Kecepatan Komersial

Kecepatan komersial (V_c), yaitu kecepatan perjalanan pulang pergi pada suatu rute (kecepatan perjalanan dari titik awal rute ke titik rute dan tiba kembali di titik awal rute). Dapat dihitung dengan Pers. 2.5.

$$V_c = 120 \times L/T_o$$

$$= 120 \times 12/20$$

$$= 72 \text{ km/jam}$$

d. Faktor muat

Faktor muat yaitu rasio jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk per satuan waktu tertentu. Dapat diitung dengan Pers. 2.6.

$$L_f = J_p/C \times 100\%$$

Dimana :

$$J_p = \text{Jumlah penumpang per kendaraan umum} = 12$$

$$C = \text{Kapasitas penumpang per kendaraan umum} = 14$$

$$L_f = 12/14 \times 100\%$$

$$= 86\%$$

e. Waktu siklus

Waktu siklus adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan umum untuk menjalani suatu putaran atau dua rit pelayanan trayek dari terminal asal kembali lagi ke terminal asal. Dapat dihiyung dengsn Pers. 2.7.

Dimana :

$$CT_{ABA} = \text{Waktu siklus dari A ke B, kembali ke A}$$

$$T_{AB} = \text{Waktu perjalanan rata-rata A ke B 20 menit}$$

T_{BA} = Waktu perjalanan rata-rata B ke A 20 menit

$$CT_{ABA} = (T_{AB} + T_{BA})$$

$$= (20 + 20)$$

$$= 40 \text{ menit}$$

4.5 Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Pedesaan Serdang Bedagai

Berdasarkan hasil analisa yang didapat dari penyebaran kuesioner, maka dapat dilihat karakteristik penumpang angkutan umum pedesaan di Serdang Bedagai pada Tabel 4.2 – 4.6 dan Gambar 4.1 – 4.4.

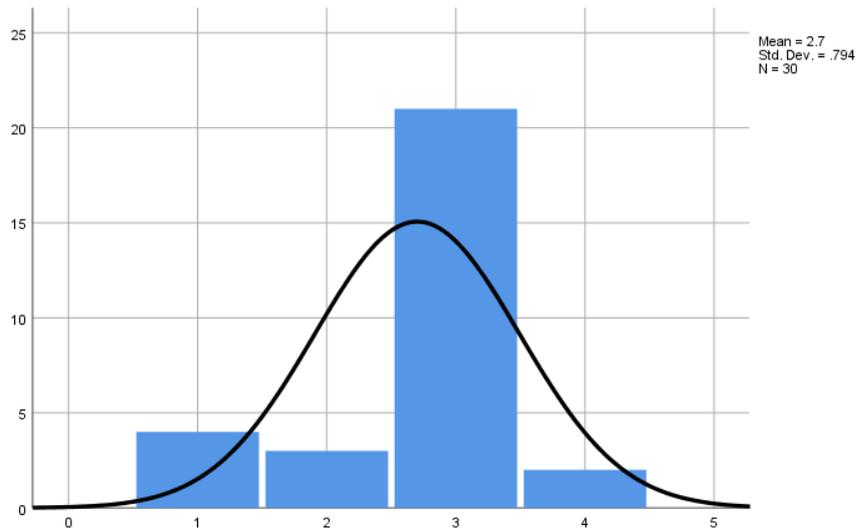
Tabel 4.2: Statistik karakteristik Pengguna Angkutan Umum berdasarkan kuesioner.

		Statistics			
		Tujuan	Usia	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan
N	Valid	30	30	30	30
	Missing	0	0	0	0
Mean		2.70	1.70	2.83	2.73
Median		3.00	1.00	3.00	3.00
Mode		3	1	3	3
Minimum		1	1	1	1
Maximum		4	4	4	4

a. Penumpang yang melakukan perjalanan menurut umur dan tujuan perjalanan.

Tabel 4.3: Penumpang menurut tujuan perjalanan berdasarkan kuesioner.

		Tujuan			Persentase Kumulatif
		Frekuensi	Persentase	Persentase valid	
Valid	Bekerja	4	13.3	13.3	13.3
	Belanja	3	10.0	10.0	23.3
	Sekolah	21	70.0	70.0	93.3
	Urusan Lain	2	6.7	6.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	



Gambar 4.1: Hasil persentase pengguna angkutan berdasarkan umur.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 1,75 = Bekerja

1,76 – 2,50 = Belanja

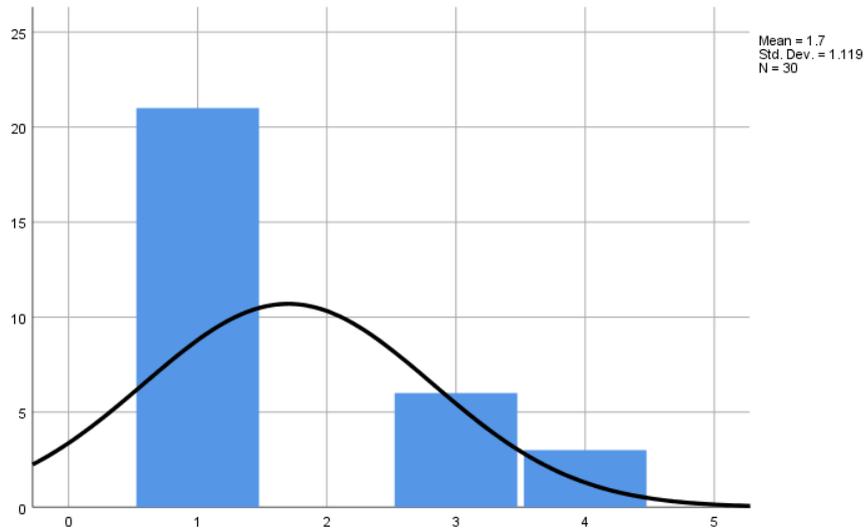
2,51 – 3,25 = Sekolah

3,26 – 4,00 = Urusan Lain

Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 2,70 yang berarti rata rata penumpang tujuannya adalah sekolah.

Tabel 4.4: Penumpang menurut Usia berdasarkan kuesioner.

		Usia			Persentase Kumulatif
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	
Valid	10-20 tahun	21	70.0	70.0	70.0
	32-42 tahun	6	20.0	20.0	90.0
	43-70 tahun	3	10.0	10.0	100.0
Total		30	100.0	100.0	



Gambar 4.2: Hasil persentase pengguna angkutan berdasarkan umur.

Kategori rata rata penilaian responden:

1 – 2 = 10-20 tahun

2 – 3 = 32-42 tahun

3 – 4 = 43-70 tahun

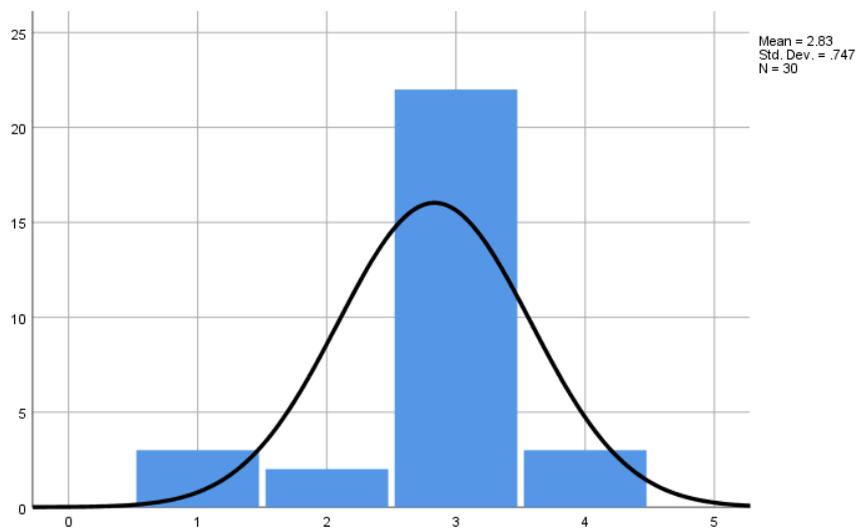
Dari tabel dan grafik diatas rata rata nya adalah 1,7 yang berarti rata rata penumpang berusia 10-20 tahun.

b. Penumpang yang melakukan perjalanan menurut tingkat pendidikan terakhir.

Dari keseluruhan responden, yang berpendidikan tinggi berjumlah 25 orang (83%) yaitu dengan tingkat pendidikan > SMA/SMK (Tingkat SMA/SMK, Akademi dan Perguruan Tinggi), dan yang berpendidikan rendah berjumlah 5 orang (17%) yaitu dengan tingkat pendidikan < SMP/MTS (Tingkat SMP/MTS, SD dan tidak sekolah).

Tabel 4.5: Pendidikan Terakhir berdasarkan kuesioner.

		Pendidikan Terakhir			Persentase
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	Kumulatif
Valid	SD	3	10.0	10.0	10.0
	SMP	2	6.7	6.7	16.7
	SMA	22	73.3	73.3	90.0
	Sarjana	3	10.0	10.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	



Gambar 4.3: Hasil persentase pengguna angkutan berdasarkan Pendidikan terakhir.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 1,75 = SD

1,76 – 2,50 = SMP

2,51 – 3,25 = SMA

3,26 – 4,00 = Sarjana

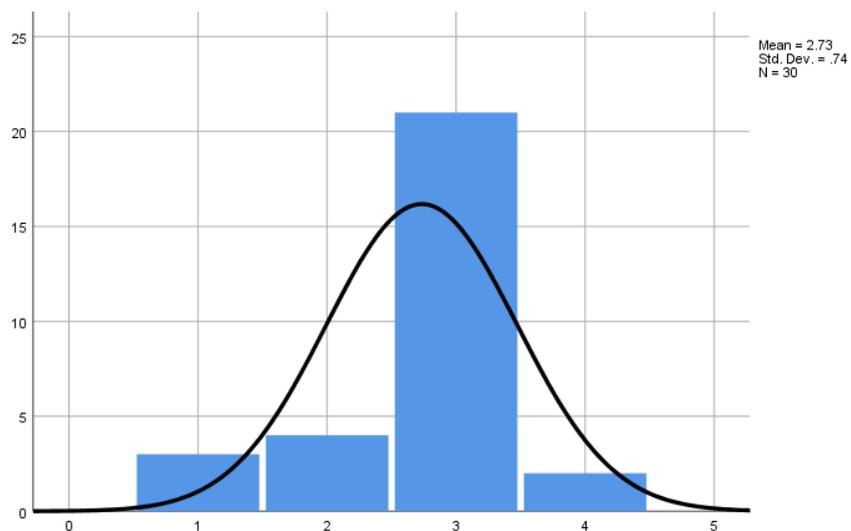
Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 2,83 yang berarti rata rata Pendidikan terakhir penumpang adalah SMA dan bisa disimpulkan penumpang rata rata berpendidikan tinggi.

c. Penumpang yang melakukan perjalanan menurut jenis pekerjaan.

Pekerjaan responden yang melakukan perjalanan yang paling banyak adalah Pelajar, yaitu 21 orang (70%).

Tabel 4.6: Jenis Pekerjaan berdasarkan kuesioner.

		Pekerjaan			Persentase
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	Kumulatif
Valid	Pegawai	3	10.0	10.0	10.0
	Wiraswasta	4	13.3	13.3	23.3
	Pelajar	21	70.0	70.0	93.3
	Yang Lainnya	2	6.7	6.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	



Gambar 4.4: Hasil persentase penggunaan angkutan berdasarkan jenis pekerjaan.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 1,75 = Pegawai

1,76 – 2,50 = Wiraswasta

2,51 – 3,25 = Pelajar

3,26 – 4,00 = Yang Lainnya

Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 2,73 yang berarti rata rata adalah Pelajar.

4.6. Persepsi Masyarakat terhadap angkutan umum

Meningkatnya kebutuhan transportasi harus disertai dengan sarana dan prasarana transportasi, kendaraan, jalan, lingkungan dan manusia bersama-sama untuk membentuk sistem lalu lintas. Masyarakat dalam memilih jenis angkutan umum tergantung dari tingkat pelayanan angkutan umum tersebut. Jika interaksi terjadi antara dua tata guna lahan suatu daerah, seseorang akan memutuskan bagaimana interaksi tersebut harus dilakukan. Interaksi tersebut sering mengharuskan terjadinya perjalanan dan keputusan harus ditentukan dalam pemilihan moda. Secara sederhana moda berkaitan dengan jenis transportasi yang dikenakan. pilihan pertama biasanya berjalan kaki atau menggunakan kendaraan. Orang yang hanya mempunyai satu pilihan moda saja disebut dengan captive terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda, moda yang dipilih biasanya mempunyai rute terpendek, tercepat atau termurah atau kombinasi dari ketiganya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah:

1. Mudah didapat dan dijangkau

Jika masyarakat ingin bepergian dengan menggunakan salah satu angkutan umum yang ada maka masyarakat akan memilih angkutan yang ada pada daerah sekitarnya sehingga masyarakat tidak mengeluarkan tenaga untuk jalan kaki dalam menuju tempat tersedianya angkutan umum tersebut.

2. Jarak perjalanan

Semakin jauh perjalanan masyarakat, maka ada kecenderungan untuk memilih angkutan umum nyaman dan dapat menghilangkan rasa jenuh yang mungkin akan dirasakan oleh pemakai jasa angkutan umum.

3. Adanya rasa aman (keselamatan) dan nyaman

Sekarang banyak pengemudi yang mengemudikan kendaraan sembarangan dan membahayakan keselamatan penumpang. Hal ini dapat mengurangi kepercayaan masyarakat akan kemampuan mode transportasi tersebut sehingga jika ada alternatif untuk menggunakan mode yang lain, masyarakat akan berani memilih mode transportasi yang lain dan lebih nyaman.

4. Tujuan pergerakan

Masyarakat yang ingin bekerja atau sekolah akan lebih memilih angkutan yang cepat agar tidak terlambat sampai pada tujuannya.

Persepsi merupakan hasil belajar seperti dinyatakan oleh Gipson bahwa “perceptual learning” adalah penambahan kemampuan untuk mendapatkan informasi yang berasal dari lingkungan sebagai hasil pengamatan atau praktek dengan stimuli yang berasal dari belajar. Dalam penafsiran suatu objek, seseorang dapat mempunyai persepsi yang sama dengan orang lain dan dapat pula berbeda.

Perbedaan persepsi dapat disebabkan oleh:

- Perhatian, biasanya seseorang tidak dapat menangkap seluruh rangsangan yang ada disekitarnya sekaligus.
- Kebutuhan, sesaat maupun yang menetap pada diri seseorang akan mempengaruhi persepsi orang tersebut.
- Ciri kepribadian, akan mempengaruhi persepsi.

Persepsi yang diberikan oleh penumpang terhadap moda angkutan umum sebagai moda angkutannya adalah persepsi berdasarkan waktu tempuh, ongkos perjalanan, tingkat kenyamanan, tingkat keamanan, tingkat keselamatan dan tingkat pelayanan dapat dilihat dari Tabel 4.7 – 4.16 dan Gambar 4.5 – 4.11.

Tabel 4.7: Statistik Persepsi Masyarakat terhadap angkutan umum berdasarkan kuesioner.

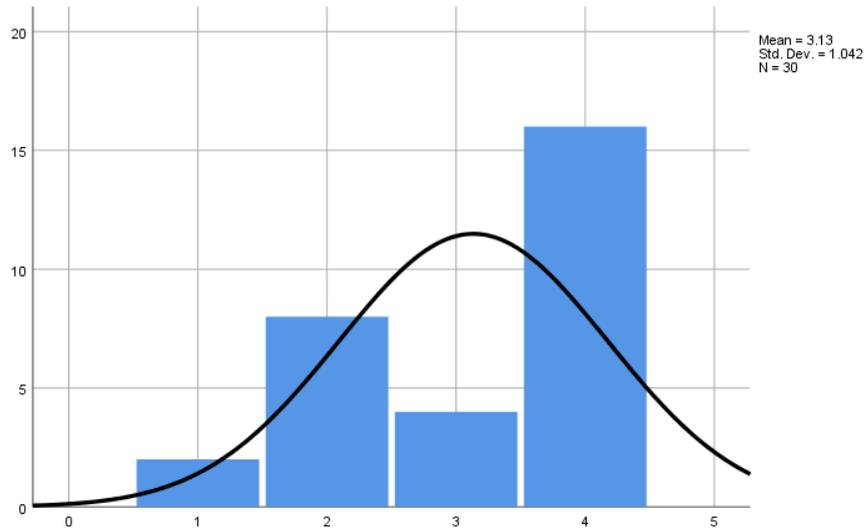
		Statistics								
		Alasan	Kecepatan	Ongkos	Kenyamanan	Keamanan	Keselamatan	Pelayanan Angkutan Umum	Tanggapan	Jarak Penumpang
N	Valid	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean		3.13	2.47	1.17	2.87	1.83	2.40	2.03	2.20	2.33
Median		4.00	3.00	1.00	3.00	1.50	2.00	2.00	2.00	2.00
Mode		4	3	1	4	1	2	2	2	1 ^a
Minimum		1	1	1	1	1	1	1	1	1
Maximum		4	3	2	4	4	4	4	4	4

a. Alasan penggunaan angkutan umum.

Alasan penggunaan angkutan umum untuk melakukan aktifitas sehari-hari adalah karena ongkosnya murah (26,7%), Lebih cepat (6,7%), mudah didapat (13,3%) dan tidak ada layanan yang lain (53,3%).

Tabel 4.8: Alasan penggunaan angkutan umum berdasarkan kuesioner.

		Alasan			Persentase Kumulatif
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	
Valid	Lebih Cepat	2	6.7	6.7	6.7
	Ongkos Murah	8	26.7	26.7	33.3
	Mudah didapat	4	13.3	13.3	46.7
	Tidak ada pilihan lain	16	53.3	53.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	



Gambar 4.5: Hasil persentase alasan penggunaan angkutan umum.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 1,75 = Lebih Cepat

1,76 – 2,50 = Ongkos Murah

2,51 – 3,25 = Mudah di dapat

3,26 – 4,00 = Tidak ada pilihan lain

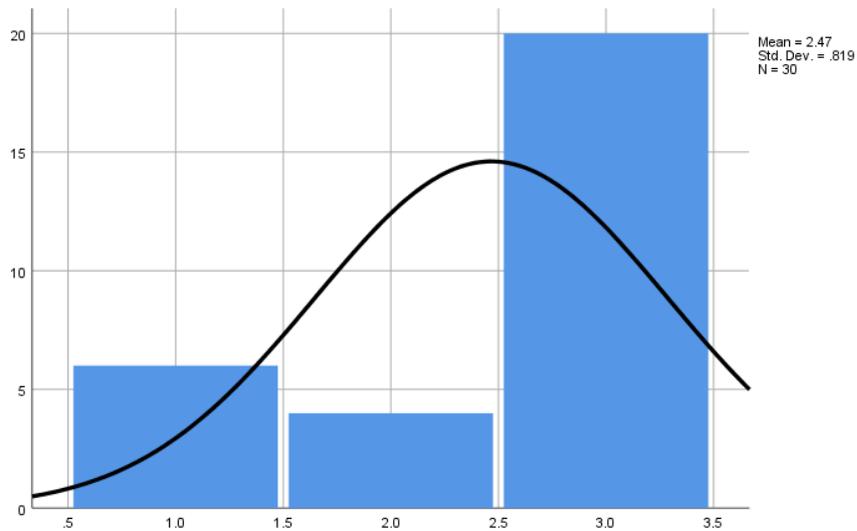
Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 3,13 yang berarti rata rata adalah mudah didapat.

b. Persepsi terhadap kecepatan angkutan

Persepsi penumpang terhadap kecepatan angkutan adalah Sedang karena angkutan ini bergerak dengan kecepatan Sedang (66,7%) dan waktu berangkat dari terminal menunggu angkutan terisi 3 - 5 penumpang dulu baru berangkat.

Tabel 4.9: Tanggapan terhadap kecepatan angkutan berdasarkan kuesioner.

		Kecepatan			Persentase
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	Kumulatif
Valid	Cepat	6	20.0	20.0	20.0
	Lambat	4	13.3	13.3	33.3
	Sedang	20	66.7	66.7	100.0
Total		30	100.0	100.0	



Gambar 4.6: Hasil persentase persepsi terhadap kecepatan angkutan umum.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 2,00 = Cepat

2,01 – 3,00 = Lambat

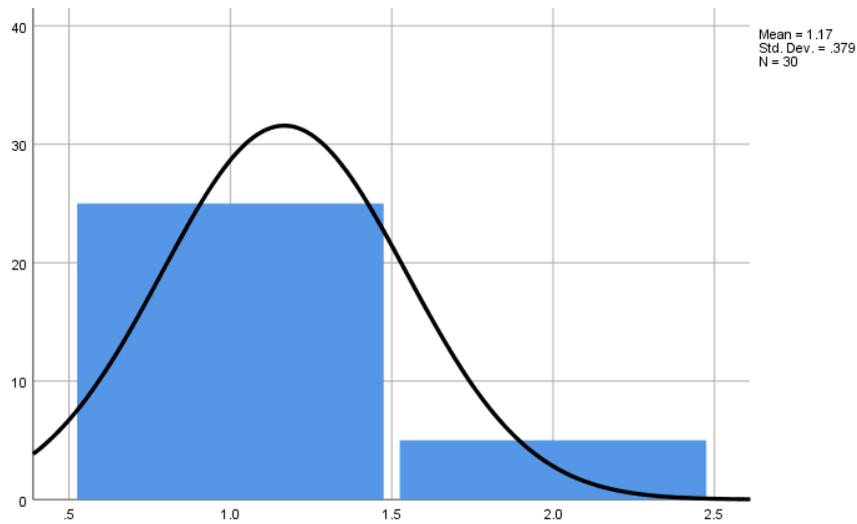
3,01 – 4,00 = Sedang

Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 2,47 yang berarti rata rata adalah Lambat.

c. Persepsi terhadap ongkos perjalanan Tarif angkutan umum menurut sebagian besar pengguna jasa angkutan umum adalah memuaskan atau murah (83,3%).

Tabel 4.10: Tanggapan terhadap ongkos angkutan berdasarkan kuesioner.

		Ongkos			Persentase
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	Kumulatif
Valid	Murah	25	83.3	83.3	83.3
	Sedang	5	16.7	16.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	



Gambar 4.7: Hasil persentase persepsi terhadap tarif ongkos.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 2,50 = Murah

2,51 – 4,00 = Sedang

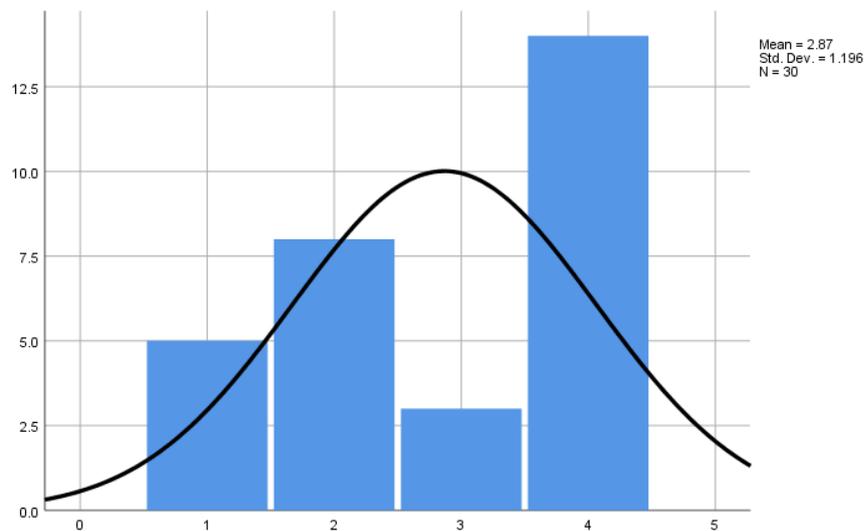
Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 1,17 yang berarti rata rata adalah Murah

d. Persepsi terhadap kenyamanan angkutan pedesaan

Persepsi yang diberikan terhadap tingkat kenyamanan angkutan umum adalah cukup nyaman 46,7%. alasan yang dikeluarkan penumpang adalah tempat sirkulasi udara cukup baik.

Tabel 4.11: Tanggapan terhadap kenyamanan angkutan berdasarkan kuesioner.

		Kenyamanan			Persentase
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	Kumulatif
Valid	Nyaman	5	16.7	16.7	16.7
	Kurang Nyaman	8	26.7	26.7	43.3
	Tidak Nyaman	3	10.0	10.0	53.3
	Cukup Nyaman	14	46.7	46.7	100.0
Total		30	100.0	100.0	



Gambar 4.8: Hasil persentase terhadap kenyamanan angkutan.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 1,75 = Nyaman

1,76 – 2,50 = Kurang Nyaman

2,51 – 3,25 = Tidak Nyaman

3,26 – 4,00 = Cukup Nyaman

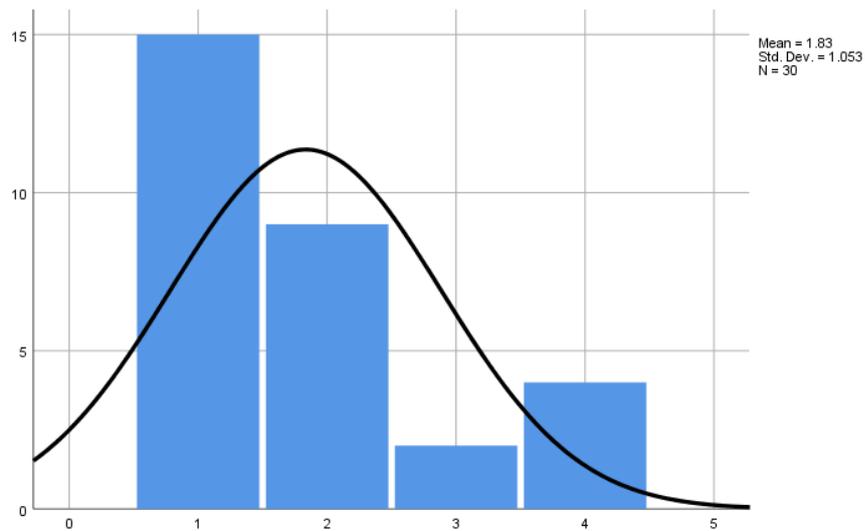
Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 2,87 yang berarti rata rata adalah tidak nyaman.

e. Persepsi terhadap keamanan angkutan umum.

Tingkat keamanan angkutan umum, menurut penumpang paling banyak adalah Aman 50%.

Tabel 4.12: Tanggapan terhadap keamanan angkutan berdasarkan kuesioner.

		Keamanan			Persentase
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	Kumulatif
Valid	Aman	15	50.0	50.0	50.0
	Cukup Aman	9	30.0	30.0	80.0
	Tidak Aman	2	6.7	6.7	86.7
	Kurang Aman	4	13.3	13.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	



Gambar 4.9: Hasil persentase terhadap keamanan pengguna angkutan.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 1,75 = Aman

1,76 – 2,50 = Cukup Aman

2,51 – 3,25 = Tidak Aman

3,26 – 4,00 = Kurang Aman

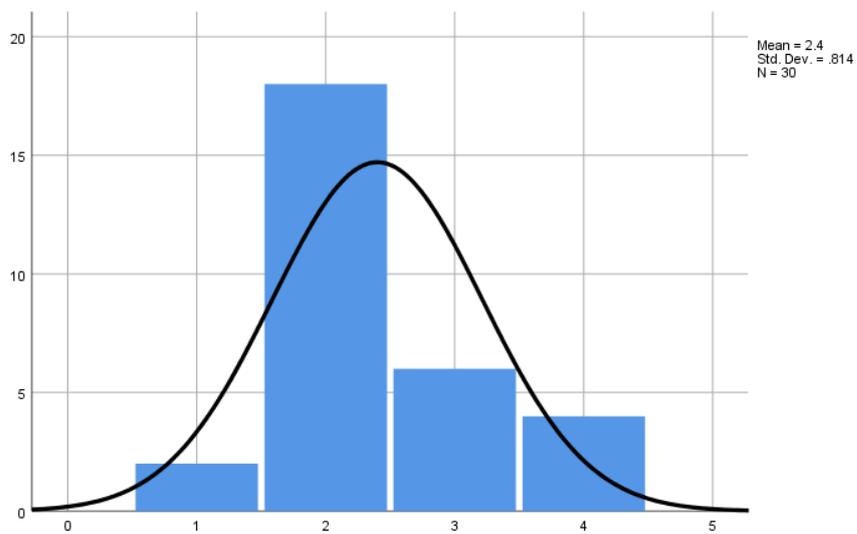
Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 1,83 yang berarti rata rata adalah Cukup aman.

f. Persepsi terhadap tingkat keselamatan

Tingkat keselamatan angkutan umum, menurut penumpang adalah cukup memuaskan 60%, karena kondisi kendaraan cukup bagus.

Tabel 4.13: Tanggapan terhadap tingkat keselamatan berdasarkan kuesioner.

		Keselamatan			Persentase Kumulatif
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	
Valid	Memuaskan	2	6.7	6.7	6.7
	Cukup Memuaskan	18	60.0	60.0	66.7
	Kurang Memuaskan	6	20.0	20.0	86.7
	Tidak Memuaskan	4	13.3	13.3	100.0
Total		30	100.0	100.0	



Gambar 4.10: Hasil persentase penumpang terhadap tinggakat keselamatan.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 1,75 = Meamuaskan

1,76 – 2,50 = Cukup Memuaskan

2,51 – 3,25 = Kurang Memuaskan

3,26 – 4,00 = Tidak Memuaskan

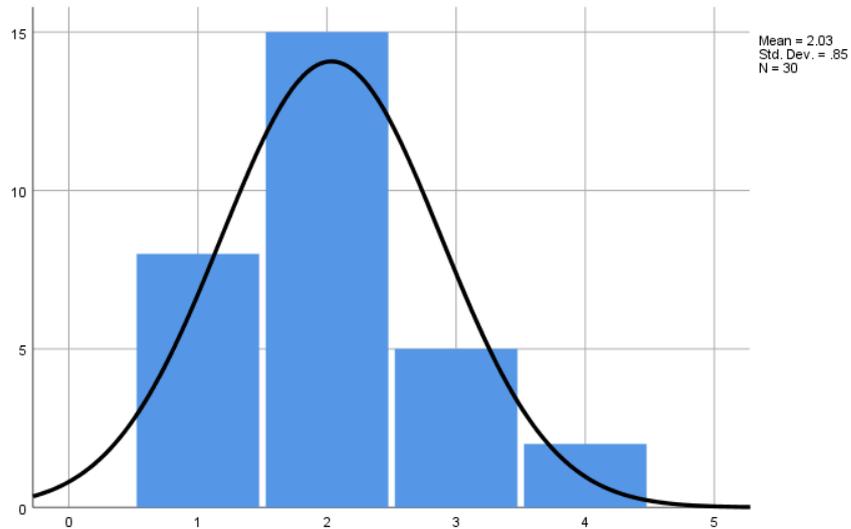
Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 2,4 yang berarti rata rata adalah Cukup memuaskan.

g. Persepsi terhadap pelayanan angkutan umum

Tingkat Pelayanan angkutan umum, menurut penumpang adalah cukup memuaskan 50%, karena kondisi pelayanan cukup bagus.

Tabel 4.14:Tanggapan terhadap pelayanan angkutan umum berdasarkan kuesioner.

		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	Persentase Kumulatif
Valid	Memuaskan	8	26.7	26.7	26.7
	Cukup Memuaskan	15	50.0	50.0	76.7
	Kurang Memuaskan	5	16.7	16.7	93.3
	Tidak Memuaskan	2	6.7	6.7	100.0
Total		30	100.0	100.0	



Gambar 4.11: Hasil persentase pelayanan angkutan terhadap penumpang.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 1,75 = Memuaskan

1,76 – 2,50 = Cukup Memuaskan

2,51 – 3,25 = Kurang Memuaskan

3,26 – 4,00 = Tidak Memuaskan

Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 2,03 yang berarti rata rata adalah Cukup memuaskan.

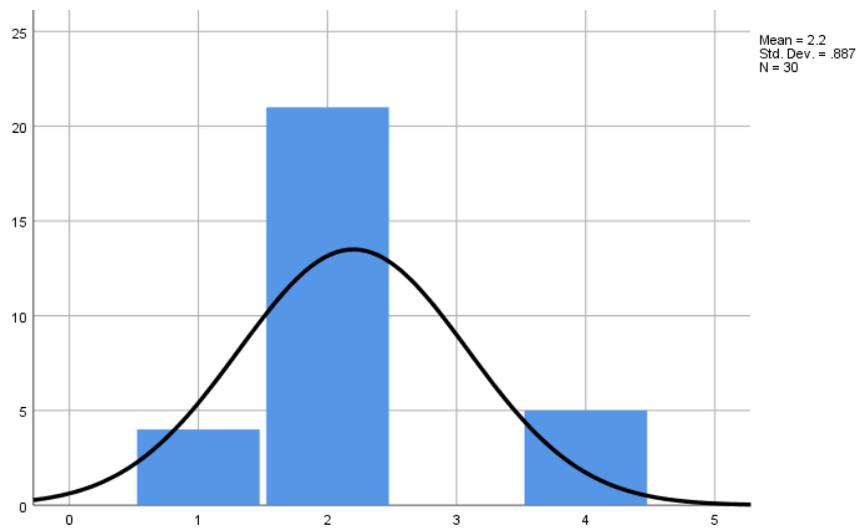
Dari persepsi penumpang angkutan umum yang berdasarkan kecepatan angkutan, ongkos perjalanan, tingkat keamanan ,tingkat keselamatan, dan tingkat pelayanan maka layanan angkutan umum pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai adalah Cukup memuaskan.

h. Responden naik angkutan umum dalam seminggu

data berapa kali responden naik angkutan umum dalam seminggu , menurut penumpang yang paling banyak adalah 4-6 kali seminggu 70%.

Tabel 4.15: Penumpang Naik Angkutan Umum dalam Seminggu berdasarkan kuesioner.

	Tanggapan			Persentase Kumulatif
	Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	
Valid	1-3 kali	4	13.3	13.3
	4-6 kali	21	70.0	83.3
	Tidak Tentu	5	16.7	100.0
Total		30	100.0	100.0



Gambar 4.12 : Hasil persentase penumpang naik angkutan umum seminggu.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 2,00 = 1-3 kali

2,01 – 3,00 = 4-6 kali

3,01 – 4,00 = Tidak tentu

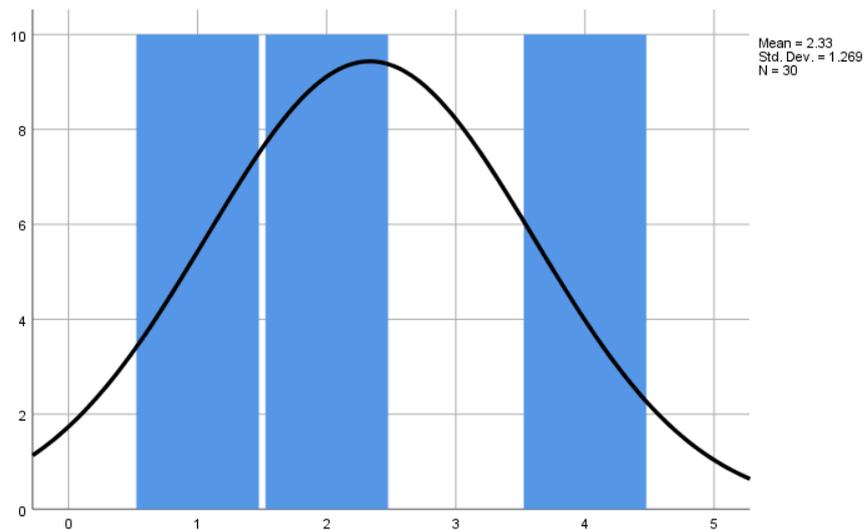
Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 2,2 yang berarti rata rata adalah 4-6 kali.

i. Jarak penumpang dari tempat angkutan ke tempat tujuan

data jarak penumpang dari tempat angkutan ke tempat tujuan adalah sama semua 33,3% karena masing masing kecamatan yang diteliti 10 responden.

Tabel 4.16: Jarak Penumpang dari tempat angkutan ke tempat tujuan berdasarkan kuesioner.

Jarak Penumpang					
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	Persentase Kumulatif
Valid	<20 km	10	33.3	33.3	33.3
	21-23 km	10	33.3	33.3	66.7
	>27 km	10	33.3	33.3	100.0
Total		30	100.0	100.0	



Gambar 4.13 : Hasil persentase Jarak Penumpang.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 2,00 = <20 km

2,01 – 3,00 = 21-23 km

3,01 – 4,00 = >27 km

Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 2,33 yang berarti rata rata adalah 21-23 km.

4.7 Harapan Masyarakat terhadap Pemerintah.

Berikut merupakan tabel dari harapan masyarakat terhadap pemerintah dalam menanggulangi ataupun meningkatkan pengembangan sistem transportasi tersebut , dengan banyak responden mengakatan Tindakan tegas Pemerintah agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman dilihat dari Tabel 4.17 dan Gambar 4.12.

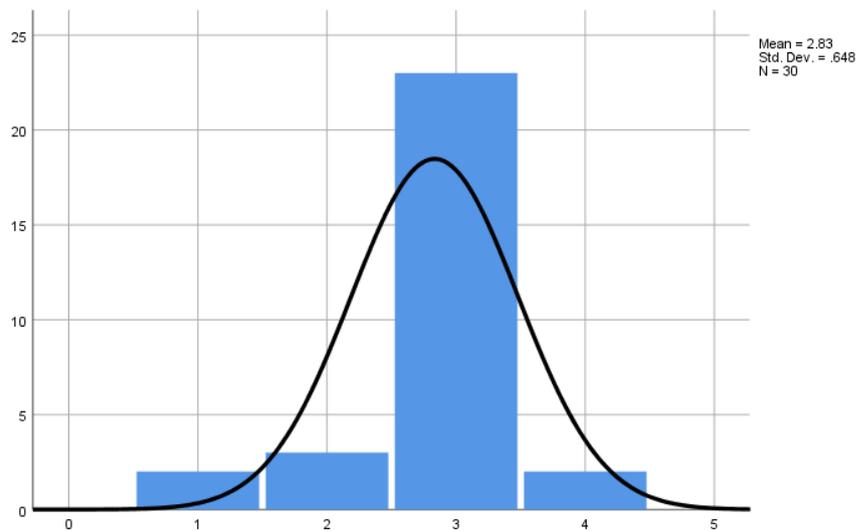
Tabel 4.17: Statistik Harapan Masyarakat terhadap Pemerintah berdasarkan kuesioner.

Statistics		Keterangan
N	Valid	30
	Missing	0
Mean		2.83
Median		3.00
Mode		3
Minimum		1
Maximum		4

Menurut responden Harapan masyarakat terhadap pemerintah tentang angkutan umum yang ada di Kabupaten Serdang Bedagai adalah Tindakan tegas pemerintah agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman sebanyak 76,7%/

Tabel 4.18: Harapan masyarakat terhadap pemerintah berdasarkan kuesioner.

		Keterangan			Persentase
		Frekuensi	Persentase	Persentase Valid	Kumulatif
Valid	Memperbaiki fasilitas umum seperti halte dan terminal	2	6.7	6.7	6.7
	Memperbaiki jalan yang rusak	3	10.0	10.0	16.7
	Tindakan tegas pemerintah agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman	23	76.7	76.7	93.3
	Memperbanyak Jumlah Angkutan Pedesaan	2	6.7	6.7	100.0
Total		30	100.0	100.0	



Gambar 4.14: Hasil persentase harapan masyarakat terhadap pemerintah.

Kategori rata rata penilaian responden:

1,00 – 1,75 = Memperbaiki fasilitas umum seperti halte dan terminal

1,76 – 2,50 = Memperbaiki jalan yang rusak

2,51 – 3,25 = Tindakan tegas pemerintah agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman

3,26 – 4,00 = Memperbanyak Jumlah Angkutan Pedesaan.

Dari tabel dan grafik diatas nilai rata rata nya adalah 2,83 yang berarti rata rata adalah Tindakan tegas pemerintah agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari berbagai hal yang tertulis pada bab-bab sebelumnya yang telah mengungkapkan isi keseluruhan baik teori maupun penerapannya dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Karakteristik penumpang angkutan umum pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai sebagai berikut:

a. Diliat dari tabel 4.2 – tabel 4.4 dan gambar 4.1 - gambar 4.2 Umur penumpang angkutan umum pedesaan yang paling banyak melakukan perjalanan menurut tujuan perjalanan berkisar antara 10-20 tahun sebanyak 21 orang (70%) dengan tujuan untuk Sekolah , itu artinya Angkutan Umum sangat diperlukan oleh Pelajar di Kabupaten Serdang Bedagai.

b. Diliat dari tabel 4.5 dan gambar 4.3 dari keseluruhan responden, yang melakukan perjalanan menurut tingkat pendidikan adalah 25 orang (83%) yang berpendidikan tinggi, dan 5 orang (17%) yang berpendidikan rendah. Dimana golongan tingkat pendidikan tinggi mencakup SMA/SMK, diploma, dan sarjana, dan golongan tingkat pendidikan rendah mencakup yang tidak sekolah, SD, dan SMP/MTS.

c. Diliat dari tabel 4.6 dan gambar 4.4 pekerjaan yang paling banyak menggunakan angkutan umum adalah pelajar 21 orang dengan persentase 70% dari responden.

2. Diliat dari Tabel 4.14 dan gambar 4.11 Tingkat Pelayanan angkutan umum menurut penumpang adalah cukup memuaskan, karena kondisi pelayanan cukup bagus, sebab berdasarkan questioner 50% mengatakan cukup memuaskan. dengan persepsi penumpang angkutan umum pedesaan diliat dari Tabel 4.7 – tabel 4.13 dan gambar 4-5 – gambar 4.10 dapat kita ketahui bagaimana tingkat pelayanan angkutan berdasarkan :

- alasan menggunakan angkutan umum yaitu : Tidak ada pilihan lain (53,3%)
- kecepatan angkutan yaitu; Sedang (66,7%)
- ongkos perjalanan; Murah (83,3%)
- keamanan angkutan; Aman (50%)
- tingkat keselamatan; Cukup memuaskan (60%)
- kenyamanan angkutan; Cukup nyaman (46,7%).

3. Tanggapan Masyarakat terhadap Pemerintah dilihat dari Tabel 4.17 – Tabel 4.18 dan Gambar 4.14 penelitian di 3 kecamatan di atas Angkutan Umum di Kabupaten Serdang Bedagai belum menjangkau ke semua desa-desa , karena harapan Masyarakat adalah tindakan tegas pemerintah agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman sebanyak 76,7%. padahal dari penelitian jumlah penumpang yang sangat banyak adalah Pelajar sebanyak 70% dilihat dari Tabel 4.6 dan Gambar 4.4 sangat memerlukan Angkutan Umum masuk ke semua desa-desa , apalagi Anak Sekolah yang harus naik kendaraan tambahan seperti becak untuk sampai ke dalam Sekolah, karena Angkutan Umum tidak masuk ke dalam desa yang ada di sekolah tersebut.

5.2 Saran

Dari berbagai hal yang tertulis pada bab-bab sebelumnya yang telah mengungkapkan isi keseluruhan baik teori maupun penerapannya dapat terdapat Saran, sebagai berikut:

1. Pemerintah bertindak tegas agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman desa-desa yang ada di Kabupaten Serdang Bedagai agar memudahkan masyarakat untuk pergi ke lokasi tujuan terutama pelajar yang sangat memerlukan Angkutan Umum untuk Sekolah.
2. Diharapkan agar menambah dan meningkatkan infrastruktur transportasi angkutan umum pedesaan, khususnya memperbaiki jalan yang sudah rusak.

3. Meningkatkan tingkat pelayanan terminal dengan memaksimalkan fasilitas-fasilitas yang dimiliki terminal, dengan memperbaiki dan membenahi fasilitas-fasilitas yang rusak dan yang belum ada.

DAFTAR PUSTAKA :

- Badan Pusat Statistik. (2020) *Kepadatan Penduduk menurut Kecamatan. Kabupaten Serdang Bedagai.*
- Dinas Perhubungan. (2022) *Tentang Daftar Trayek dan Data Angkutan.* Kabupaten Serdang Bedagai.
- Dirjen Perhubungan Darat. 2002. *Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. Sk. 687/AJ. 206/DRJD/2002 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.*
- Ferdinand, *Pedoman Rata Rata Penilaian Responden*, 2014.
- Munawar, A.(2005) *Dasar-dasar Teknik Transportasi.* Yogyakarta: Beta Offiset.
- Mutiawati, C. (2019). *Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Jalan Raya.* Deepublish.
- Rimadani, I. A., & Setiawan, A. R. (2018). Menelusuri Makna Keuntungan Di Balik Bertahannya Angkutan Umum “Pedesaan”. *Jurnal Riset dan Aplikasi: Akuntansi dan Manajemen*, 3(2), 98-111.
- Ritonga, D., Timboeleng, J. A., & Kaseke, O. H. (2015). Analisa biaya transportasi angkutan umum dalam Kota Manado akibat kemacetan lalu lintas (studi kasus: angkutan umum trayek Pusat Kota 45-Malalayang). *Jurnal Sipil Statik*, 3(1).
- Saputra, I. (2016). *Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Pedesaan Trayek Bangko-Jangkat* (Doctoral dissertation, Fakultas Teknik Unpas).
- Sukarto, H. (2006). Pemilihan Model Transportasi Di Dki Jakarta Dengan Analisis Kebijakan “Proses Hirarki Analitik”. *Jurnal Teknik Sipil*, 3(1), 25-36.
- Sutandi, A. C. (2015). Pentingnya Transportasi Umum untuk Kepentingan Publik. *Jurnal Administrasi Publik*, 12(1).
- Tanjung, A. S., & Dirgahayani, P. (2021). Kebutuhan Peningkatan Kualitas Layanan Angkutan Umum Perdesaan Studi Kasus Trayek 061 Cilimus-Mandirancan Kabupaten Kuningan Jawa Barat. *Journal of Science and Applicative Technology*, 5(1), 131-137.

LAMPIRAN



Gambar L.1: Tugu Selamat Datang di Kabupaten Serdang Bedagai



Gambar L.2: Tugu Selamat Datang di Kecamatan Perbaungan



Gambar L.3: Tugu Selamat Datang di Kecamatan Teluk Mengkudu



Gambar L.4: Tugu Selamat Datang di Kecamatan Sei Rampah



Gambar L.5: Angkutan umum menunggu penumpang



Gambar L.6: Penumpang menunggu angkutan umum



Gambar L.7: Angkutan umum sedang menaikkan penumpang



Gambar L.8: Angkutan umum sedang menurunkan penumpang



Gambar L.9: Angkutan umum jalan mengantar penumpang



Gambar L.10: Pengisian selebaran angket/questioner untuk mengetahui responden para pengguna angkutan umum



Gambar L.11: Kantor Badan Pusat Statistik Kabupaten Serdang Bedagai



Gambar L.12: Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Serdang Bedagai

Questioner Penelitian
Persepsi Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Umum
Pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai

Dengan Hormat,

Saya mohon kesediaan Bapak/Ibu, Saudara/i untuk mengisi daftar questioner yang diberikan. Questioner ini bertujuan untuk mendapatkan data data penelitian dalam rangka penyelesaian skripsi pada gelar Sarjana Sastra Satu (S1) Jurusan Teknik Sipil. Sebelum mengisi mohon dibaca dengan seksama. Jawablah sesuai dengan persepsi dan informasi yang Bapak/Ibu, Saudara/i ketahui. Survey ini bukanlah tes sehingga tidak ada jawaban yang salah. Mohon Bapak/Ibu, Saudara/i mengisi setiap butir pernyataan dalam survey ini sehingga hasilnya bisa diolah dan dianalisa.

Nama : Eisa Asmaraida
Pekerjaan : Pelajar
Umur : 16 thn

Peneliti,

RIDHO JULIANDIKA

Daftar Quesioner Kepada Pengguna Angkutan Umum
Pedesaan Kabupaten Serdang Bedagai

1. Pengguna Angkutan Berdasarkan Perjalanan ? a. Bekerja b. Belanja c. Sekolah d. Urusan Lain	8. Tanggapan Terhadap Kenyamanan Angkutan Umum ? a. Nyaman b. Kurang Nyaman c. Tidak Nyaman d. Cukup Nyaman
2. Responden Berdasarkan Usia ? a. 10-20 b. 21-31 c. 32-42 d. 43-70	9. Tanggapan Terhadap Keamanan Angkutan Umum ? a. Aman b. Cukup aman c. Tidak aman d. Kurang Aman
3. Responden Berdasarkan Pendidikan terakhir ? a. SD b. SMP c. SMA d. Diploma/Sarjana	10. Tanggapan Terhadap Tingkat Keselamatan Angkutan Umum ? a. Memuaskan b. Cukup Memuaskan c. Kurang Memuaskan d. Tidak Memuaskan
4. Responden Berdasarkan Pekerjaan ? a. Pegawai b. Wiraswasta c. Pelajar d. Yang lainnya	11. Tanggapan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum? a. Memuaskan b. Cukup Memuaskan c. Kurang Memuaskan d. Tidak Memuaskan
5. Alasan Menggunakan Angkutan Umum ? a. Lebih Cepat b. Ongkos Murah c. Mudah didapat d. Tidak ada Pilihan Lain	12. Berapa Kali Anda Naik Angkutan Umum dalam Seminggu ? a. 1-3 Kali b. 4-6 Kali c. Setiap Hari d. Tidak Tentu
6. Tanggapan terhadap kecepatan angkutan umum ? a. Cepat b. Lambat c. Sedang d. Sangat Lambat	13. Jarak dari tempat Angkutan Ke Tempat Tujuan? a. <20 km b. 21-23 km c. 24-26 km d. >27 km
7. Tanggapan Terhadap Ongkos Angkutan Umum ? a. Murah b. Sedang c. Mahal d. Sangat Mahal	14. Harapan Masyarakat Kepada Pemerintah Terhadap Angkutan Umum ? a. Memperbaiki fasilitas umum seperti halte dan terminal b. Memperbaiki jalan yang rusak c. Tindakan tegas pemerintah agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman d. Memperbanyak Jumlah Angkutan Umum Pedesaan

Gambar L.13: Quesioner penelitian penumpang angkutan umum

Questioner Penelitian
Persepsi Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Umum
Pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai

Dengan Hormat,

Saya mohon kesediaan Bapak/Ibu, Saudara/i untuk mengisi daftar questioner yang diberikan. Questioner ini bertujuan untuk mendapatkan data penelitian dalam rangka penyelesaian skripsi pada gelar Sarjana Sastra Satu (S1) Jurusan Teknik Sipil. Sebelum mengisi mohon dibaca dengan seksama. Jawablah sesuai dengan persepsi dan informasi yang Bapak/Ibu, Saudara/i ketahui. Survey ini bukanlah tes sehingga tidak ada jawaban yang salah. Mohon Bapak/Ibu, Saudara/i mengisi setiap butir pernyataan dalam survey ini sehingga hasilnya bisa diolah dan dianalisa.

Nama : H A R I A D I
Pekerjaan : P E G A W A I
Umur : 40 T A N

Peneliti,

RIDHO JULIANDIKA

Daftar Questioner Kepada Pengguna Angkutan Umum

Pedesaan Kabupaten Serdang Bedagai

<p>1. Pengguna Angkutan Berdasarkan Perjalanan ?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Bekerja c. Sekolah <input type="checkbox"/> Belanja d. Urusan Lain</p>	<p>8. Tanggapan Terhadap Kenyamanan Angkutan Umum ?</p> <p>a. Nyaman c. Tidak Nyaman <input checked="" type="checkbox"/> Kurang Nyaman d. Cukup Nyaman</p>
<p>2. Responden Berdasarkan Usia ?</p> <p>a. 10-20 c. 32-42 b. 21-31 <input checked="" type="checkbox"/> 43-70</p>	<p>9. Tanggapan Terhadap Keamanan Angkutan Umum ?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Aman c. Tidak aman b. Cukup aman d. Kurang Aman</p>
<p>3. Responden Berdasarkan Pendidikan terakhir ?</p> <p>a. SD c. SMA b. SMP <input checked="" type="checkbox"/> Diploma/Sarjana</p>	<p>10. Tanggapan Terhadap Tingkat Keselamatan Angkutan Umum ?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Memuaskan b. Cukup Memuaskan c. Kurang Memuaskan d. Tidak Memuaskan</p>
<p>4. Responden Berdasarkan Pekerjaan ?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Pegawai c. Pelajar b. Wiraswasta d. Yang lainnya</p>	<p>11. Tanggapan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum?</p> <p>a. Memuaskan <input checked="" type="checkbox"/> Cukup Memuaskan c. Kurang Memuaskan d. Tidak Memuaskan</p>
<p>5. Alasan Menggunakan Angkutan Umum ?</p> <p>a. Lebih Cepat <input checked="" type="checkbox"/> Mudah didapat b. Ongkos Murah d. Tidak ada Pilihan Lain</p>	<p>12. Berapa Kali Anda Naik Angkutan Umum dalam Seminggu ?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1-3 Kali c. Setiap Hari b. 4-6 Kali d. Tidak Tentu</p>
<p>6. Tanggapan terhadap kecepatan angkutan umum ?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Cepat c. Sedang b. Lambat d. Sangat Lambat</p>	<p>13. Jarak dari tempat Angkutan Ke Tempat Tujuan?</p> <p>a. <20 km c. 24-26 km <input checked="" type="checkbox"/> 21-23 km d. >27 km</p>
<p>7. Tanggapan Terhadap Ongkos Angkutan Umum ?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Murah c. Mahal b. Sedang d. Sangat Mahal</p>	<p>14. Harapan Masyarakat Kepada Pemerintah Terhadap Angkutan Umum ?</p> <p>a. Memperbaiki fasilitas umum seperti halte dan terminal <input checked="" type="checkbox"/> Memperbaiki jalan yang rusak c. Tindakan tegas pemerintah agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman d. Memperbanyak Jumlah Angkutan Umum Pedesaan</p>

Gambar L.14: Questioner penelitian penumpang angkutan umum

Questioner Penelitian
Persepsi Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Umum
Pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai

Dengan Hormat,

Saya mohon kesediaan Bapak/Ibu, Saudara/i untuk mengisi daftar questioner yang diberikan, questioner ini bertujuan untuk mendapatkan data data penelitian dalam rangka penyelesaian skripsi pada gelar Sarjana Sastra Satu (S1) Jurusan Teknik Sipil. Sebelum mengisi mohon dibaca dengan seksama . Jawablah sesuai dengan persepsi dan informasi yang Bapak/Ibu , Saudara/i ketahui. Survey ini bukanlah tes sehingga tidak ada jawaban yang salah. Mohon Bapak/Ibu, Saudara/i mengisi setiap butir pernyataan dalam survey ini sehingga hasilnya bisa diolah dan dianalisa.

Nama : *Difia Anandita*
Pekerjaan : *Petani*
Umur : *35 tahun*

Peneliti,

RIDHO JULLANDIKA

Daftar Quesioner Kepada Pengguna Angkutan Umum

Pedesaan Kabupaten Serdang Bedagai

<p>1. Pengguna Angkutan Berdasarkan Perjalanan ?</p> <p>a. Bekerja c. Sekolah <input checked="" type="checkbox"/> b. Belanja d. Urusan Lain</p>	<p>8. Tanggapan Terhadap Kenyamanan Angkutan Umum ?</p> <p>a. Nyaman c. Tidak Nyaman <input checked="" type="checkbox"/> b. Kurang Nyaman d. Cukup Nyaman</p>
<p>2. Responden Berdasarkan Usia ?</p> <p>a. 10-20 <input checked="" type="checkbox"/> 32-42 b. 21-31 d. 43-70</p>	<p>9. Tanggapan Terhadap Keamanan Angkutan Umum ?</p> <p>a. Aman <input checked="" type="checkbox"/> Tidak aman b. Cukup aman d. Kurang Aman</p>
<p>3. Responden Berdasarkan Pendidikan terakhir ?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SD c. SMA b. SMP d. Diploma/Sarjana</p>	<p>10. Tanggapan Terhadap Tingkat Keselamatan Angkutan Umum ?</p> <p>a. Memuaskan b. Cukup Memuaskan c. Kurang Memuaskan <input checked="" type="checkbox"/> d. Tidak Memuaskan</p>
<p>4. Responden Berdasarkan Pekerjaan ?</p> <p>a. Pegawai c. Pelajar b. Wiraswasta <input checked="" type="checkbox"/> Yang lainnya</p>	<p>11. Tanggapan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum?</p> <p>a. Memuaskan b. Cukup Memuaskan c. Kurang Memuaskan <input checked="" type="checkbox"/> d. Tidak Memuaskan</p>
<p>5. Alasan Menggunakan Angkutan Umum ?</p> <p>a. Lebih Cepat c. Mudah didapat <input checked="" type="checkbox"/> b. Ongkos Murah d. Tidak ada Pilihan Lain</p>	<p>12. Berapa Kali Anda Naik Angkutan Umum dalam Seminggu ?</p> <p>a. 1-3 Kali c. Setiap Hari b. 4-6 Kali <input checked="" type="checkbox"/> d. Tidak Tentu</p>
<p>6. Tanggapan terhadap kecepatan angkutan umum ?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Cepat c. Sedang b. Lambat d. Sangat Lambat</p>	<p>13. Jarak dari tempat Angkutan Ke Tempat Tujuan?</p> <p>a. <20 km c. 24-26 km b. 21-23 km <input checked="" type="checkbox"/> >27 km</p>
<p>7. Tanggapan Terhadap Ongkos Angkutan Umum ?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Murah c. Mahal b. Sedang d. Sangat Mahal</p>	<p>14. Harapan Masyarakat Kepada Pemerintah Terhadap Angkutan Umum ?</p> <p>a. Memperbaiki fasilitas umum seperti halte dan terminal b. Memperbaiki jalan yang rusak c. Tindakan tegas pemerintah agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman <input checked="" type="checkbox"/> d. Memperbanyak Jumlah Angkutan Umum Pedesaan</p>

Gambar L.15: Quesioner penelitian penumpang angkutan umum

Quesioner Penelitian
Persepsi Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Umum
Pedesaan di Kabupaten Serdang Bedagai

Dengan Hormat,

Saya mohon kesediaan Bapak/Ibu, Saudara/i untuk mengisi daftar quesioner yang diberikan.quesioner ini bertujuan untuk **mendapatkan data data penelitian** dalam rangka penyelesaian skripsi pada gelar Sarjana Sastra Satu (S1) Jurusan Teknik Sipil. Sebelum mengisi mohon dibaca dengan seksama . Jawablah sesuai dengan persepsi dan informasi yang Bapak/Ibu, Saudara/i ketahui. Survey ini bukanlah tes sehingga tidak ada jawaban yang salah. Mohon Bapak Ibu, Saudara/i mengisi setiap butir pernyataan dalam survey ini sehingga hasilnya bisa diolah dan dianalisa.

Nama : *Dias Pebrian*
Pekerjaan : *Miraswasta*
Umur : *45 tahun*

Peneliti,

RIDHO JULIANDIKA

Daftar Quesioner Kepada Pengguna Angkutan Umum
Pedesaan Kabupaten Serdang Bedagai

1. Pengguna Angkutan Berdasarkan Perjalanan ? a. Bekerja c. Sekolah <input checked="" type="checkbox"/> . Belanja d. Urusan Lain	8. Tanggapan Terhadap Kenyamanan Angkutan Umum ? a. Nyaman <input checked="" type="checkbox"/> . Tidak Nyaman b. Kurang Nyaman d. Cukup Nyaman
2. Responden Berdasarkan Usia ? a. 10-20 c. 32-42 b. 21-31 <input checked="" type="checkbox"/> . 43-70	9. Tanggapan Terhadap Keamanan Angkutan Umum ? a. Aman c. Tidak aman b. Cukup aman <input checked="" type="checkbox"/> . Kurang Aman
3. Responden Berdasarkan Pendidikan terakhir ? a. SD c. SMA <input checked="" type="checkbox"/> . SMP d. Diploma/Sarjana	10. Tanggapan Terhadap Tingkat Keselamatan Angkutan Umum ? a. Memuaskan b. Cukup Memuaskan <input checked="" type="checkbox"/> . Kurang Memuaskan d. Tidak Memuaskan
4. Responden Berdasarkan Pekerjaan ? a. Pegawai c. Pelajar <input checked="" type="checkbox"/> . Wiraswasta d. Yang lainnya	11. Tanggapan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum? a. Memuaskan b. Cukup Memuaskan <input checked="" type="checkbox"/> . Kurang Memuaskan d. Tidak Memuaskan
5. Alasan Menggunakan Angkutan Umum ? a. Lebih Cepat c. Mudah didapat <input checked="" type="checkbox"/> . Ongkos Murah d. Tidak ada Pilihan Lain	12. Berapa Kali Anda Naik Angkutan Umum dalam Seminggu ? a. 1-3 Kali c. Setiap Hari b. 4-6 Kali <input checked="" type="checkbox"/> . Tidak Tentu
6. Tanggapan terhadap kecepatan angkutan umum ? <input checked="" type="checkbox"/> . Cepat c. Sedang b. Lambat d. Sangat Lambat	13. Jarak dari tempat Angkutan Ke Tempat Tujuan? a. <20 km c. 24-26 km <input checked="" type="checkbox"/> . 21-23 km d. >27 km
7. Tanggapan Terhadap Ongkos Angkutan Umum ? <input checked="" type="checkbox"/> . Murah c. Mahal b. Sedang d. Sangat Mahal	14. Harapan Masyarakat Kepada Pemerintah Terhadap Angkutan Umum ? <input checked="" type="checkbox"/> . Memperbaiki fasilitas umum seperti halte dan terminal b. Memperbaiki jalan yang rusak c. Tindakan tegas pemerintah agar Angkutan Umum menjangkau ke semua desa yang ada diperdalaman d. Memperbanyak Jumlah Angkutan Umum Pedesaan

Gambar L.16: Quesioner penelitian penumpang angkutan umum

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DATA DIRI PESERTA

Nama Lengkap : Ridho Juliandika
Panggilan : Ridho
Tempat, Tanggal Lahir : Medan, 18 Oktober 1999
Jenis Kelamin : Laki-laki
Alamat : Jl. Protokol Dusun IV
Agama : Islam
Nama Orang Tua
Ayah : Juliartono
Ibu : Rusmala Dewi
No. HP : 082258627900
E-mail : ridhojuliandika122@gmail.com

RIWAYAT PENDIDIKAN

Nomor Pokok Mahasiswa : 1707210168
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
Alamat Perguruan Tinggi : Jl. Kapten Muchtar Basri No.3 Medan 20238

No	Tingkat Pendidikan	Nama dan Tempat	Tahun Kelulusan
1	Sekolah Dasar	SD Negeri 107826	2011
2	SMP	SMP Negeri 1 Perbaungan	2014
3	SMA	SMA Negeri 2 Perbaungan	2017
4	Melanjutkan kuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara tahun 2017 sampai selesai		