

ANALISIS KINERJA MIKROLET MENURUT PERSEPSI PENGGUNA DI RAWA BUNTU

Mutiara Permata Puspita Dewi

Prodi Teknik Sipil
Universitas Pradita
Scientia Business Park,
Jl. Gading Serpong Boulevard
No.1 Tower 1, Curug Sangereng,
Kec. Klp. Dua, Kab. Tangerang,
Banten 15810

Haykel Marcelinus Arapenta

Prodi Teknik Sipil
Universitas Pradita
Scientia Business Park,
Jl. Gading Serpong Boulevard
No.1 Tower 1, Curug Sangereng,
Kec. Klp. Dua, Kab. Tangerang,
Banten 15810

Julius Andrew

Prodi Teknik Sipil
Universitas Pradita
Scientia Business Park,
Jl. Gading Serpong Boulevard
No.1 Tower 1, Curug Sangereng,
Kec. Klp. Dua, Kab. Tangerang,
Banten 15810

Yoel Chaeruman

Prodi Teknik Sipil Universitas Pradita
Scientia Business Park, Jl. Gading Serpong
Boulevard No.1 Tower 1, Curug Sangereng,
Kec. Klp. Dua, Kab. Tangerang, Banten 15810
yoel.chaeruman@student.pradita.ac.id

Amelia Makmur¹

Prodi Teknik Sipil Universitas Pradita
Scientia Business Park, Jl. Gading Serpong
Boulevard No.1 Tower 1, Curug Sangereng,
Kec. Klp. Dua, Kab. Tangerang, Banten 15810

Abstract

The post-COVID-19 pandemic has led to a reduction in public transportation access, causing a hindrance to the economic activities of the community. However, the demands of daily needs force people to urbanize to areas with high economic opportunities, including South Tangerang City. To support economic activities, public transportation, including mikrolets, is needed. However, people tend to consider many factors before using mikrolets. This study aims to determine the performance of mikrolets through user perceptions and assess their compliance with the Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021. The research method is a survey method that distributes offline and online questionnaires to respondents in the Rawa Buntu area. A performance score for mikrolets was obtained using the Likert scale based on predetermined intervals. It can then be concluded that the performance of mikrolets is good. Still, one shortcoming is the untidy appearance of the drivers, which becomes a consideration for public transportation users when choosing mikrolets for their travel.

Keywords: urban transportation, mikrolet performance, mikrolet users, Rawa Buntu, railway station

Abstrak

Pasca Pandemi Covid-19 menyebabkan berkurangnya akses kendaraan umum, sehingga kegiatan perekonomian masyarakat menjadi terhambat. Namun, tuntutan kebutuhan sehari-hari memaksa masyarakat untuk melakukan urbanisasi ke daerah yang memiliki peluang perekonomian tinggi, salah satunya Kota Tangerang Selatan. Sebagai penunjang kegiatan perekonomian diperlukan transportasi umum termasuk mikrolet. Namun, masyarakat cenderung mempertimbangkan banyak faktor sebelum menggunakan mikrolet. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kinerja dari mikrolet melalui persepsi pengguna dan mengetahui kesesuaiannya terhadap Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021. Metode penelitian yang digunakan adalah metode survei dengan penyebaran kuesioner secara luring dan daring kepada responden di Wilayah Rawa Buntu. Melalui skala *likert*, didapatkan skor penilaian kinerja mikrolet berdasarkan interval yang telah ditentukan. Kemudian dapat disimpulkan bahwa kinerja mikrolet sudah baik tetapi terdapat satu kekurangan, yaitu penampilan sopir yang kurang rapi sehingga menjadi pertimbangan para pengguna angkutan publik dalam memilih mikrolet sebagai angkutan publik yang digunakan dalam bepergian.

Kata kunci: angkutan publik, kinerja mikrolet, pengguna mikrolet, Rawa Buntu, stasiun kereta api

¹ Corresponding author: amelia.makmur@pradita.ac.id

PENDAHULUAN

Pasca mewabahnya virus Covid-19 menyebabkan banyak perubahan yang terjadi di lingkungan masyarakat. Salah satu perubahan tersebut adalah berkurangnya akses kendaraan umum dengan tarif terjangkau, sehingga menyebabkan kegiatan ekonomi masyarakat menjadi terhambat. Namun, tuntutan kebutuhan sehari-hari memaksa masyarakat untuk tetap menjalankan kegiatan ekonomi tersebut meskipun sedang berada dalam masa pembatasan sosial di tengah masyarakat yang sesuai dengan PP No. 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan *Coronavirus Disease* 2019 (Covid-19) (Pemerintah Republik Indonesia, 2020). Oleh karena itu kegiatan ekonomi tersebut dapat berjalan apabila dilakukan pembatasan jarak ketika berada di luar ruangan, sehingga masyarakat menjadi lebih selektif dalam pemilihan moda transportasi yang digunakan.

Pemilihan moda transportasi yang selektif memberikan kelonggaran bagi masyarakat yang memerlukan urbanisasi ke daerah yang berpeluang tinggi dalam kegiatan ekonomi untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Daerah yang berpeluang dalam kegiatan ekonomi tersebut adalah daerah yang berdekatan dengan ibu kota negara, salah satunya Kota Tangerang Selatan. Oleh karena itu, per Februari 2023 Kota Tangerang Selatan memiliki total jumlah penduduk sebanyak 1.378.466 jiwa dengan luas wilayah 147,19 km². Sehingga Kota Tangerang Selatan memiliki kepadatan penduduk sebanyak 8.362 jiwa/km² dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 0,94% per tahun (BPS Kota Tangerang Selatan, 2023). Hal ini berpengaruh pada aspek transportasi sebagai alat penghubung dari satu tempat ke tempat lainnya bagi manusia, barang, dan jasa dalam kegiatan ekonomi masyarakat. Sehingga, jumlah angkutan publik yang digunakan pada daerah tersebut perlu ditingkatkan.

Adapun salah satu angkutan publik yang sering digunakan oleh masyarakat di Kota Tangerang Selatan adalah mikrolet. Mikrolet sangat mudah dijumpai di tengah masyarakat dengan tarif yang terjangkau dan mampu menghubungkan satu tempat ke tempat lainnya bagi manusia, barang, dan jasa. Salah satu tempat yang sering dituju sebagai pemberhentian terakhir bagi pengguna mikrolet adalah daerah Rawa Buntu. Pada daerah tersebut terdapat stasiun kereta api, yaitu Stasiun Rawa Buntu yang menjadi alternatif masyarakat dalam menggerakkan kegiatan ekonominya. Akan tetapi mikrolet memiliki kapasitas yang relatif kecil, yaitu dalam kondisi normal mikrolet hanya dapat menampung 11 penumpang dewasa yang sudah termasuk dengan seorang sopir sebagai pengemudinya. Sehingga dalam keadaan ramai, penumpang akan berdesak-desakkan di dalam mikrolet. Dengan demikian permintaan pengguna kendaraan umum, khususnya mikrolet pun semakin meningkat.

Akan tetapi, terdapat beberapa hal tidak sesuai dengan aturan berkendara dengan kendaraan umum di jalan yang dilakukan oleh sopir mikrolet, sehingga menyebabkan ketidaknyamanan pengguna mikrolet. Salah satunya ketidaksesuaian tersebut adalah sopir yang memberhentikan mikroletnya hingga memarkirkannya di tempat yang tidak diizinkan. Hal tersebut dapat menyebabkan hambatan samping, sehingga terjadi kemacetan lalu lintas akibat penumpukan armada pada sembarang tempat (Suhargon, 2021). Selain itu terdapat beberapa mikrolet yang tidak dirawat dengan maksimal tetapi tetap dioperasikan oleh sopir untuk mengantar penumpang. Hal tersebut mengganggu kenyamanan pengguna

mikrolet dan pengguna jalan lainnya ketika terjadi masalah pada mikrolet, seperti bau di dalam mikrolet yang tidak sedap dan asap hitam yang keluar dari knalpot mikrolet.

Namun semakin berkembangnya teknologi di bidang transportasi, saat ini pengguna angkutan publik dapat memilih angkutan publik yang akan digunakan dengan pertimbangan-pertimbangan tertentu. Pertimbangan-pertimbangan tersebut dilakukan untuk menghindari kerugian akibat sopir yang tidak taat pada aturan berkendara di jalan umum. Adapun pertimbangan-pertimbangan tersebut, terdiri dari tarif, kenyamanan, dan ketepatan tiba di lokasi tujuan (Mabruwaru, 2017). Dengan adanya pertimbangan-pertimbangan tersebut, terbentuklah pengelompokan pelaku pergerakan masyarakat menjadi 2 golongan. Golongan pertama adalah *choice user*, yaitu kelompok pelaku perjalanan yang dapat memilih jenis angkutan dalam melakukan perjalanan di antara angkutan pribadi dan angkutan publik. Golongan kedua adalah *captive user*, yaitu kelompok pelaku perjalanan yang terpaksa menggunakan angkutan publik karena beberapa keterbatasan dari aspek fisik, finansial, dan legalitas (Sibuea, 2019).

Dengan dilatarbelakangi hal tersebut, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kinerja dari mikrolet yang menjadi opsi para pengguna dalam memilih moda transportasi. Adapun opsi tersebut berdasarkan pertimbangan dari kondisi fisik mikrolet, layanan sopir, hingga waktu tempuh dan tarif mikrolet. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengevaluasi dan mengetahui kondisi mikrolet terhadap Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pemerintah Republik Indonesia, 2021).

TINJAUAN PUSTAKA

Angkutan Publik

Sistem yang dirancang untuk mengantar orang, barang, dan jasa dalam jumlah yang besar ke berbagai tujuan tertentu adalah angkutan publik (Farida & Santosa, 2018). Angkutan publik dapat memberikan aksesibilitas yang lebih baik bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Namun masyarakat yang menjadi pengguna angkutan publik telah berperan dalam penghematan energi dan biaya kehidupan sehari-hari, sehingga angkutan publik sangat diminati oleh masyarakat. Angkutan publik darat yang sering dijumpai di lingkungan masyarakat, antara lain mikrolet, bus, dan kereta api.

Stasiun Kereta Api

Tempat kereta api berangkat atau berhenti dalam melayani penumpang yang naik dan turun, bongkar muat barang, hingga keperluan operasi kereta api merupakan stasiun kereta api. Stasiun kereta api harus dilengkapi dengan fasilitas keselamatan untuk keperluan pengoperasian kereta api dan kepentingan pengoperasian kereta api. Pada stasiun kereta api terdapat jasa pelayanan khusus berupa ruang tunggu penumpang, bongkar muat barang, pergudangan, parkir kendaraan, dan penitipan barang. Sehingga pengguna kereta api hanya akan singgah beberapa saat di stasiun (Susanti, Soemitro, & Suprayitno, 2018).

Rawa Buntu

Rawa Buntu merupakan salah satu kecamatan yang terletak di Kota Tangerang Selatan, Provinsi Banten, Indonesia. Kecamatan Rawa Buntu berada di wilayah sebelah selatan Jakarta. Wilayah ini memiliki beragam fasilitas dan perkembangan perkotaan yang mencakup perumahan, bisnis, dan fasilitas umum, sehingga sangat menyokong kegiatan ekonomi masyarakat. Kecamatan Rawa Buntu memiliki beberapa perumahan dan pemukiman, mulai dari harga yang tinggi hingga harga yang lebih terjangkau (Apriatami, 2021). Kecamatan ini juga memiliki fasilitas pendidikan, pusat perbelanjaan, serta akses transportasi yang memudahkan masyarakat dalam menjalankan aktivitas sehari-hari. Selain itu, Rawa Buntu terhubung dengan wilayah sekitar, seperti Jakarta yang menjadi pusat ekonomi penting bagi pertumbuhan perkotaan yang terus berkembang.

Pengguna Mikrolet

Pengguna mikrolet merupakan masyarakat baik individu maupun kelompok yang menggunakan mikrolet. Pengguna mikrolet memiliki tujuan perjalanan yang beragam dengan titik penjemputan yang sesuai dengan rute perjalanan mikrolet. Pengguna mikrolet terdiri dari penumpang reguler yang menggunakan mikrolet untuk keperluan sehari-hari dan wisatawan (H, Said, & Zulqarnain, 2019).

Kinerja Mikrolet

Kinerja mikrolet merupakan istilah yang mengacu pada bagaimana mikrolet beroperasi dan melayani penggunaannya. Kinerja mikrolet dapat diukur berdasarkan beberapa faktor, yaitu waktu tunggu, kualitas pelayanan, kapasitas, tarif, keamanan, dan fasilitas. Kinerja mikrolet yang baik akan menjadi tolok ukur dalam pelayanan mikrolet yang efisien dan memuaskan bagi pengguna mikrolet (Said, Syarkawi, Zaifuddin, Yusuf, & Gusti, 2023).

METODOLOGI

Metode penelitian ini menggunakan metode survei dengan penyebaran kuesioner kepada responden di lokasi penelitian. Penelitian ini dilakukan di area Stasiun Rawa Buntu, yang terletak di Kelurahan Rawa Buntu, Kecamatan Serpong, Kota Tangerang Selatan. Data yang dikumpulkan melalui kuesioner berupa pendapat, pandangan, dan alasan bagi pengguna mikrolet dalam menggunakan mikrolet pada area Stasiun Rawa Buntu. Penyebaran kuesioner dilakukan dengan menggunakan 2 metode, yaitu secara luring dan daring. Penyebaran kuesioner secara luring dilakukan dengan mengunjungi dan menyebarkan *print out flyer* responden kepada pengguna mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu secara langsung. Kemudian, penyebaran kuesioner secara daring dilakukan melalui media sosial, yaitu mengirimkan pesan teks ke dalam grup percakapan daring dengan memberikan ketentuan bahwa hanya pengguna mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu yang dapat mengisi kuesioner melalui *link* Google Form.

Target keseluruhan jumlah responden yang diperoleh melalui kedua metode penyebaran kuesioner tersebut adalah sebanyak 100 responden. Target jumlah responden tersebut dilakukan untuk mencapai distribusi nilai pengukuran yang mendekati normal dengan

diperoleh jumlah responden yang representatif pada pengujian validitas dan reliabilitas terhadap hasil pengisian kuesioner. Adapun hasil pengisian kuesioner tersebut mengacu pada kinerja mikrolet yang ditinjau melalui aspek kondisi fisik mikrolet, layanan sopir, hingga waktu tempuh dan tarif mikrolet. Aspek-aspek tersebut didukung dengan pertanyaan-pertanyaan yang terdiri dari beberapa bagian, yaitu data diri, pengalaman berangkutan publik, kondisi fisik mikrolet, layanan sopir mikrolet, waktu tempuh dan tarif mikrolet, keinginan pengguna dalam menggunakan dan merekomendasikan mikrolet, serta kritik dan saran terkait dengan mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu.

Sebelum menyebarkan kuesioner, tahapan awal yang dilakukan dalam penelitian ini adalah melakukan studi literatur dari berbagai sumber, yaitu jurnal-jurnal dan peraturan-peraturan pemerintah yang terkait dengan pembahasan pada penelitian ini. Kemudian, dilakukan survei lokasi untuk meninjau aspek-aspek yang sudah ditentukan dalam penyusunan kuesioner, serta menentukan responden yang sesuai dengan tujuan penelitian ini. Setelah dilakukan survei, didapat bahwa responden merupakan pengguna mikrolet yang memiliki titik awal pemberangkatan atau titik tujuan akhir di Stasiun Rawa Buntu. Selain itu, melalui survei juga didapat gagasan-gagasan yang akan diberikan dalam penyusunan kuesioner. Setelah rencana kuesioner dibuat, dilakukan pengkajian kembali terhadap kuesioner tersebut yang dibimbing oleh dosen pengampu mata kuliah. Kemudian, pada saat kuesioner telah tersusun dan sesuai dengan kebutuhan penelitian ini, maka dilakukan penyebaran kuesioner secara luring dan daring bersamaan selama 1 minggu per tanggal 7 Mei 2023 sampai dengan 14 Mei 2023. Kemudian, setelah mendapatkan jumlah responden sesuai target, maka dilakukan rekapitulasi data yang diperoleh dan dilakukan juga uji validitas dan reliabilitas untuk menentukan keandalan dari hasil penelitian. Setelah didapatkan hasil dari pengujian validitas dan reliabilitas, dilakukan analisis data terkait dengan tujuan penelitian dini yang kemudian disampaikan dalam kesimpulan serta saran.

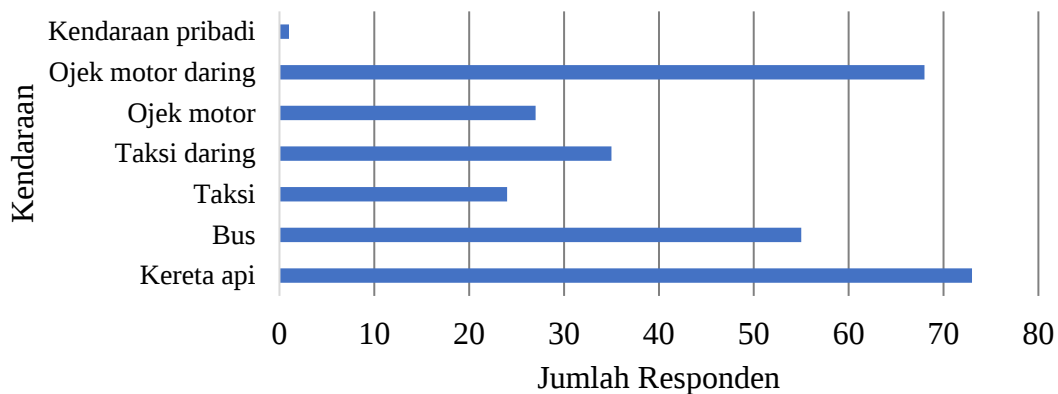
HASIL DAN PEMBAHASAN

Setelah dilakukan uji validitas dan reliabilitas terhadap hasil pengisian 100 responden, didapat bahwa data telah valid dan reliabel. Selanjutnya dilakukan pengolahan data dari tiap aspek, yaitu kondisi mikrolet, layanan sopir mikrolet, serta waktu tempuh dan tarif mikrolet berdasarkan skala *likert*. Aspek-aspek tersebut telah dirincikan menjadi pertanyaan-pertanyaan yang terbagi menjadi data diri, pengalaman berangkutan publik, kondisi fisik mikrolet, layanan sopir mikrolet, waktu tempuh dan tarif mikrolet, keinginan pengguna dalam menggunakan dan merekomendasikan mikrolet, serta kritik dan saran terkait dengan mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu.

Pada bagian pertanyaan mengenai data diri, didapat bahwa responden berusia 17-21 tahun sebanyak 43 orang dan 22-32 tahun sebanyak 57 orang. Sehingga diketahui responden penelitian ini berasal dari kalangan remaja dan dewasa, dengan jumlah responden dewasa lebih banyak dari responden remaja. Kemudian didapat juga jumlah responden perempuan lebih banyak dari jumlah responden laki-laki, yaitu 65 responden perempuan dan 35 responden laki-laki. Sedangkan jumlah responden dengan status pekerjaan ibu rumah tangga sebanyak 1 orang, karyawan sebanyak 24 orang, mahasiswa dan mahasiswi sebanyak 62

orang, pelajar sebanyak 3 orang, wirausaha sebanyak 9 orang, dan pengangguran sebanyak 1 orang. Maka, responden penelitian ini didominasi oleh mahasiswa dan mahasiswi.

Kemudian pada bagian pertanyaan mengenai pengalaman berangkutan publik diberikan pertanyaan-pertanyaan yang memastikan bahwa responden adalah pengguna angkutan publik, salah satunya mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu dengan kode mikrolet B04 atau D27. Sehingga, didapat data penggunaan angkutan selain mikrolet dari 100 orang responden yang dapat dilihat pada Gambar 2.

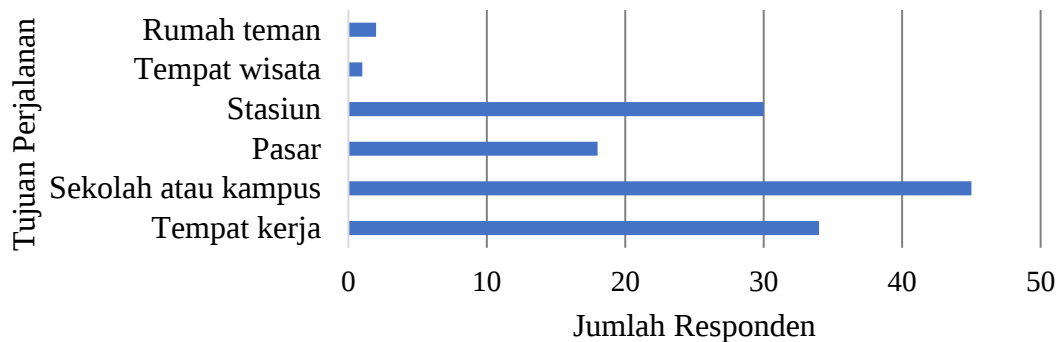


Gambar 2. Penggunaan angkutan lain

Selain mikrolet, opsi angkutan lain yang digunakan oleh responden adalah kendaraan pribadi, ojek motor daring, ojek motor, taksi daring, taksi, bus, dan kereta api. Sehingga dapat diketahui perilaku pengguna mikrolet pada area Stasiun Rawa Buntu, yaitu para pengguna mikrolet melakukan transisi angkutan dengan jenis angkutan yang berbeda ketika menuju maupun meninggalkan area Stasiun Rawa Buntu. Adapun jenis angkutan yang memperoleh pilihan terbanyak melalui responden adalah kereta api, ojek motor daring, dan bus. Sehingga diketahui bahwa dari 100 responden sebagai pengguna mikrolet tidak selalu menggunakan mikrolet dalam bepergian dari atau ke Stasiun Rawa Buntu dan diketahui juga jenis kendaraan lain yang digunakan ketika mikrolet tidak dipilih oleh responden.

Mikrolet yang terdapat di area Stasiun Rawa Buntu terdiri dari 2 jenis mikrolet, yaitu mikrolet dengan kode B04 yang memiliki rute BSD-Cikokol dan mikrolet dengan kode D27 yang memiliki rute BSD-Parung. Adapun jumlah pengguna dari kedua jenis mikrolet tersebut yang didapat melalui pengisian kuesioner oleh 100 orang responden adalah 98 responden sebagai pengguna mikrolet B04 dan 2 orang responden sebagai pengguna mikrolet D27. Kemudian, dalam menggunakan mikrolet sebagai moda transportasi publik, responden memiliki intensitas penggunaan yang berbeda-beda dalam jangka waktu mingguan. Melalui pengisian kuesioner, didapat bahwa sebanyak 70 orang responden memiliki intensitas penggunaan mikrolet sebanyak 1-4 kali dalam 1 minggu, kemudian sebanyak 26 orang responden memiliki intensitas penggunaan mikrolet sebanyak 5-10 kali dalam 1 minggu, dan sebanyak 4 orang responden memiliki intensitas penggunaan mikrolet >10 kali dalam 1 minggu. Maka, dapat disimpulkan bahwa dari 100 orang responden yang menjadi pengguna mikrolet hanya menggunakan mikrolet di saat tertentu saja. Sehingga selain menggunakan mikrolet, responden akan menggunakan angkutan publik lain seperti

yang dapat dilihat pada Gambar 2. Selain itu, pertanyaan selanjutnya yang diberikan melalui kuesioner dapat memberikan data tujuan perjalanan dari 100 orang responden sebagai pengguna mikrolet dengan kode B04 dan D27 yang dengan titik awal keberangkatan tertentu. Tujuan perjalanan pengguna mikrolet tersebut telah direpresentasikan dalam grafik yang dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Grafik tujuan perjalanan menggunakan mikrolet dari 100 responden

Gambar 3 menampilkan tujuan perjalanan responden ketika menggunakan mikrolet. Sekolah atau kampus, tempat kerja, dan stasiun menjadi tujuan terbanyak dari responden ketika menggunakan mikrolet, tempat kerja dan stasiun menjadi pilihan terbanyak selanjutnya.

Kemudian pada aspek kondisi fisik, layanan sopir, serta waktu tempuh dan tarif mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu, terdapat pernyataan-pernyataan yang diisi menggunakan skala *likert*. Rentang nilai untuk skala *likert* tersebut, yaitu sangat tidak setuju dalam rentang nilai 1,00-1,75 yang mewakilkan kondisi sangat tidak baik, tidak setuju dalam rentang nilai 1,76-2,51 yang mewakilkan kondisi tidak baik, setuju dalam rentang nilai 2,52-3,27 yang mewakilkan kondisi baik, dan sangat setuju dalam rentang nilai 3,28-4,00 yang mewakilkan kondisi sangat baik. Rekapitulasi dari perolehan skor melalui pengisian kuesioner direpresentasikan dalam tabel, yang dimulai dari Tabel 1 mengenai aspek kondisi fisik.

Tabel 1. Kondisi fisik mikrolet

No.	Pernyataan	Skor	Keterangan
1	Kursi penumpang angkutan kota dalam keadaan baik.	2,81	Kursi penumpang pada mikrolet sudah baik.
2	Badan kendaraan pada angkutan kota tidak karatan atau keropos.	2,64	Badan kendaraan pada mikrolet tidak karatan atau keropos.
3	Knalpot angkutan kota tidak mengeluarkan asap kelabu.	2,67	Knalpot pada mikrolet tidak mengeluarkan asap kelabu.
4	Suara yang ditimbulkan dari knalpot angkutan kota tidak menyebabkan kebisingan.	2,81	Suara knalpot mikrolet tidak menyebabkan kebisingan.
5	Kaca jendela angkutan kota berfungsi dengan baik (mudah dibuka dan mudah ditutup).	2,68	Kaca jendela pada mikrolet berfungsi dengan baik.
6	Bagian dalam angkutan kota bersih dari sampah.	2,76	Bagian dalam mikrolet bersih dari sampah.
7	Sirkulasi udara di dalam angkutan kota sudah baik.	2,73	Sirkulasi udara di dalam mikrolet sudah baik.

Tabel 1 menampilkan kondisi fisik dari mikrolet yang meliputi kursi penumpang mikrolet, badan kendaraan, knalpot, suara yang ditimbulkan knalpot, kaca jendela, bagian dalam mikrolet, dan sirkulasi udara. Dari total 100 responden didapat skor pada kondisi fisik mikrolet berturut-turut sebesar 2,81; 2,64; 2,67; 2,81; 2,68; 2,76; dan 2,73. Besar skor tersebut termasuk dalam rentang 2,52-3,27 yang menyatakan bahwa responden setuju dengan pernyataan yang diberikan. Sehingga menurut persepsi pengguna mikrolet, kondisi fisik mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu telah dalam kondisi baik dan sesuai dengan standar kenyamanan pengguna mikrolet. Kemudian, rekapitulasi perolehan skor pada aspek layanan sopir mikrolet dapat dilihat pada Tabel 2 berikut.

Tabel 2. Aspek layanan sopir mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu

No.	Pernyataan	Skor	Keterangan
1	Sopir angkutan kota ramah.	2,87	Keramahan sopir pada mikrolet sudah baik.
2	Sopir angkutan kota sopan.	2,95	Kesopanan sopir mikrolet sudah baik.
3	Sopir angkutan kota mengemudi dengan baik (tidak ugal-ugalan).	2,61	Cara mengemudi sopir mikrolet sudah baik.
4	Sopir angkutan kota berpenampilan rapi.	2,46	Penampilan sopir mikrolet tidak rapi.
5	Sopir angkutan kota jujur dalam memberitahu rute.	3,27	Kejujuran sopir mikrolet memberitahu rute sangat baik.
6	Sopir angkutan kota jujur dalam mengembalikan kelebihan bayaran dari penumpang.	3,18	Kejujuran sopir mikrolet mengembalikan bayaran lebih sangat baik.
7	Sopir angkutan kota tidak berhenti >10 menit untuk menunggu penumpang.	2,69	Sopir angkutan kota tidak menyebabkan hambatan samping > 10 menit.
8	Sopir angkutan kota berhenti atau parkir pada tempat yang diizinkan.	2,59	Sopir angkutan kota telah mengikuti aturan dengan benar.

Pernyataan-pernyataan mengenai aspek layanan sopir mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu memperoleh skor yang memenuhi rentang 2,52-3,27. Pernyataan tersebut terdiri dari keramahan sopir, kesopanan sopir, cara mengemudi sopir, kejujuran sopir dalam memberitahukan rute, kejujuran sopir dalam mengembalikan kelebihan bayaran, waktu berhenti sopir <10 menit, dan sopir menghentikan mikrolet pada tempat yang diizinkan. Adapun skor yang memenuhi rentang tersebut secara berturut-turut adalah sebesar 2,87; 2,95; 2,61; 3,27; 3,18; 2,69; dan 2,59. Namun, terdapat 1 pernyataan yang memenuhi rentang 1,76-2,51, yaitu pada pernyataan mengenai penampilan sopir mikrolet. Sehingga layanan sopir mikrolet menurut persepsi pengguna sudah baik, tetapi penampilan sopir mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu perlu ditinjau kembali untuk meningkatkan kenyamanan pengguna mikrolet tersebut. Terakhir, rekapitulasi perolehan skor pada aspek waktu tempuh dan tarif mikrolet dapat dilihat pada Tabel 3 berikut.

Tabel 3. Aspek waktu tempuh dan tarif mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu

No.	Pernyataan	Skor	Keterangan
1	Dengan menggunakan angkutan kota, saya tiba di tujuan saya tepat waktu.	2,87	Sopir mikrolet mampu mengemudi dengan baik dan tidak berhenti >10 menit.
2	Tarif angkutan kota yang saya bayarkan harganya terjangkau.	3,37	Tarif mikrolet sangat sesuai dengan kemampuan membayar bagi penumpang.

Pada Tabel 3, pernyataan mengenai aspek waktu tempuh mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu memperoleh skor sebesar 2,87 dan memenuhi rentang 2,52-3,27. Kemudian untuk pernyataan mengenai aspek tarif mikrolet memperoleh skor sebesar 3,37 dan memenuhi rentang 3,28-4,00. Sehingga, waktu tempuh dan tarif mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu telah sesuai dengan standar kebutuhan pengguna mikrolet.

KESIMPULAN

Setelah dilakukan analisis data menggunakan skala *likert*, dapat disimpulkan bahwa dalam aspek kondisi fisik, layanan sopir, serta waktu tempuh dan tarif mikrolet diperoleh nilai skor yang beragam, tetapi masih berada dalam interval yang baik. Kecuali pada aspek layanan sopir mikrolet, terdapat skor terendah sebesar 2,46 pada pernyataan “Sopir angkutan kota berpenampilan rapi”. Maka, kinerja mikrolet di area Stasiun Rawa Buntu sudah baik menurut persepsi pengguna dan telah sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun kekurangan pada penampilan sopir yang kurang rapi menjadi salah satu pertimbangan pengguna dalam memilih moda transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Apriatami, R. (2021). Dampak Pembangunan Apartemen X Terhadap Lingkungan Hidup di Rawa Buntu. *JURNAL TechLink*, 28-38.
- BPS Kota Tangerang Selatan. (2023). *Kota Tangerang Selatan Dalam Angka 2023*. Tangerang Selatan: BPS Kota Tangerang Selatan.
- Farida, I., & Santosa, W. (2018). Keselamatan Angkutan Bus di Kabupaten Garut. *Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi ke-21*, 1217-1230.
- H, S., Said, L. B., & Zulqarnain. (2019). Analisis Penyebab Penurunan Minat Pengguna Angkutan Umum Mikrolet di Kota Makassar. *FLY OVER*, 94-101.
- Mabruwaru, V. A. (2017). Analisis Kinerja Angkutan Penumpang di Kota Sorong - Papua Barat (Studi Kasus Trayek A). *Jurnal MTS02430*.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2020). Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (COVID-19).
- Pemerintah Republik Indonesia. (2021). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Said, L. B., Syarkawi, M. T., Zaifuddin, Yusuf, M., & Gusti, M. A. (2023). Analisis Kinerja Angkutan Umum Mikrolet sebagai Dampak Pengaruh Keberadaan Moda Transportasi Berbasis Online. *MACCA*, 86-96.
- Sibuea, D. T. (2019). Studi Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Dalam Pemilihan Moda Transportasi. *Educational Building*, 64-72.

- Suhargon, R. (2021). Kebijakan Pemerintah Dalam Penataan Angkutan Umum Dalam Menambah Pendapatan Asli Daerah. *Jurnal Review Pendidikan dan Pengajaran*, 426-430.
- Susanti, A., Soemitro, R. A., & Suprayitno, H. (2018). Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Bagi Penumpang di Stasiun Kereta Api Berdasarkan Analisis Pergerakan Penumpang. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, 23-34.