

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Angkutan umum memegang peranan yang sangat penting dalam transportasi perkotaan. Buruknya sistem perkotaan, baik dari segi pemenuhan kebutuhan mobilitas masyarakat maupun dari segi kualitas kehidupan perkotaan disebabkan karena keadaan sistem transportasi umum yang buruk akan mengakibatkan menurunnya efektifitas dan efisiensi dari keseluruhan sistem transportasi perkotaan. (Sambuaga, 2016). Hal ini membuat meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi dan menurunnya minat masyarakat menggunakan angkutan umum.

Pusat dari sistem perkotaan tersebut atau biasa dikenal dengan CBD (*Central Business District*) kebanyakan mengawali perkembangan sebuah kota (Yeates, 1980). Perkembangan kota tersebut didasarkan pada kemudahan akses jaringan jalan. (Kodoatie, 2005). Jaringan jalan akan mengkatalis aktivitas kota yang cepat sehingga terbentuk pusat ekonomi, campuran, serta pemerintahan pada CBD. Aktivitas yang tinggi di pusat kota akan mempercepat pertumbuhan kota yang ditandai dengan adanya pusat perekonomian, pusat pemerintahan, maupun pusat aktivitas campuran yang membentuk CBD tersebut. Hal tersebut membuat CBD memiliki letak yang strategis dengan jangkauan yang mudah bagi seluruh daerah-daerah di sekitarnya (Branch, 1996).

Sebagaimana dijelaskan di atas, selain buruknya transportasi umum, tingkat pelayanan di CBD menjadi buruk karena adanya kemacetan lalu lintas, waktu perjalanan yang lama, dan mahalnya biaya transportasi (Erizal, 2003). Diantara penyebab-penyebab buruknya pelayanan di CBD tersebut, kemacetan lalu-lintas merupakan masalah utama yang dihadapi oleh kota-kota besar di dunia, terutama di negara-negara berkembang. Masalah kemacetan ini seringkali terjadi pada

waktu-waktu sibuk, baik saat pagi hari ketika orang-orang akan berangkat bekerja atau aktivitas lainnya dan ketika orang-orang pulang kembali ke tempat tinggalnya masing-masing. Di kota-kota yang berada di negara berkembang, permasalahan kemacetan lalu lintas dirasa lebih kompleks dibandingkan dengan kota-kota yang terletak di negara maju (Idwan, 1997).

Masalah dalam hal transportasi juga dikarenakan interaksi yang sangat cepat dan terus menerus antar komponen sistem transportasi dan interaksi yang terjadi berada pada kondisi di luar kontrol, maka terjadilah ketimpangan akibat ketidaksesuaian antara *transport demand* (permintaan transport) dan *transport supply* (ketersediaan untuk mengantisipasi kebutuhan pergerakan yang pada dasarnya menyebabkan pergerakan manusia dan barang menjadi tidak efisien dan efektif) (Tamin, 2002). Melihat data yang dipublikasikan BPS Provinsi Sumatera Selatan, jumlah kendaraan bermotor di Kota Palembang tahun 2017-2019 mengalami kenaikan. Hal ini disebabkan oleh kemajuan pembangunan aktivitas masyarakat sehingga terjadi peningkatan. Hal ini senada dengan meningkatnya kebutuhan transportasi umum dan berimplikasi pada tingkat pelayanan transportasi umum (Gärling & Schuitema, 2007). Kemajuan pembangunan yang terjadi di Kota Palembang mengakibatkan meningkatnya jumlah titik kemacetan di beberapa wilayah kota terutama pada jam sibuk pagi dan sore hari akibat sistem transportasi yang kurang memadai (Inge, 2015). Untuk mengantisipasi hal ini, pemerintah melakukan peningkatan penyediaan jumlah layanan transportasi massal. Dimana para penduduk di Kota Palembang diarahkan untuk beralih dan mengandalkan moda kereta api maupun bus pengumpan (“Palembang Jadi Pilot Project Program BTS Dan BRT Kemenhub,” 2019).

Kota Palembang sebagai ibu kota provinsi memiliki potensi yang besar pada di bidang sektor pariwisata maupun industri menawarkan nilai yang lebih kepada berbagai peluang bisnis dan investasi (Tim Percepatan Wisata Kuliner dan Belanja, 2018). Dengan demikian, aktivitas yang ada di dalamnya memperkuat juga bangkitan pergerakan yang besar sehingga berimplikasi pada sistem

transportasi yang ada (Tamin, 2002). Permasalahan transportasi seperti kemacetan dan keterlambatan juga terjadi dari sebuah implikasi pergerakan atau perjalanan yang dilakukan sehingga terjadilah pemusatan asal-bangkitan pergerakan dalam waktu yang bersamaan serta adanya pembebanan lalu lintas yang begitu besar pada jalur jalan yang menuju pusat-pusat kegiatan (Manoppo & Sendow, 2011) yang tentu juga terjadi di ibu kota provinsi seperti Kota Palembang. Meningkatnya pendapatan masyarakat mendorong kegiatan perjalanan lebih banyak dan sering (jumlah dan frekuensi perjalanan). Naiknya jumlah dan frekuensi perjalanan mengindikasikan naiknya mobilitas penduduk Kota Palembang dan sekitarnya. Kegiatan transportasi (darat, laut, dan udara) menunjukkan kemajuan yang sangat cepat seiring dengan pertumbuhan penduduk yang cepat.

Tiada yang dapat menyanggah bahwa moda angkutan umum memakan ruang jalan yang jauh lebih efisien dibandingkan moda angkutan pribadi (Tamin, 1999). Pemerintah kota Palembang membuat inovasi pada transportasi perkotaan dengan membentuk bus transit Transmusi untuk menggantikan sistem transportasi umum dalam kota sebelumnya. Bus transit ini fungsinya adalah untuk sarana transportasi penunjang yang berguna untuk mengantarkan pengguna dari tempat tinggal atau tempat bekerja menuju stasiun LRT dan halte-halte bus. Begitu pun beberapa kawasan seperti pusat Kota Palembang (CBD). Beberapa studi mengkaji bahwa pelayanan angkutan CBD sebagai salah satu faktor yang menjadi solusi dari kemacetan lalu lintas yang sering terjadi di Kota Palembang. Adanya konsentrasi kegiatan dan tingginya tingkat ketersediaan sarana prasarana di CBD menjadikan tingkat perjalanan penduduk daerah sekitarnya relatif tinggi. Kawasan CBD yang dilalui oleh koridor Bus Transmusi adalah koridor 1,2, dan 7 yang melalui Kecamatan Ilir Timur I dan II, Ilir Barat I dan II, Kecamatan Kemuning, serta Kecamatan Bukit Kecil. Menurut RTRW Kota Palembang 2012 - 2032, Pusat Pelayanan Kota (PPK) Merdeka melayani masyarakat seluruh Kecamatan di Seberang Ilir Kota Palembang.

Selama ini CBD Kota Palembang tidak melayani penduduknya secara lokal saja tetapi juga melayani penduduk daerah sekitarnya yang bekerja melakukan aktivitas harianya. Untuk melayani penduduknya, angkutan kota di mana bus transit memegang peranan yang signifikan. Studi ini perlu dilakukan karena angkutan kota (angkutan umum) merupakan komponen yang signifikan dari sistem transportasi kota. Dikatakan signifikan karena keadaan pelayanan angkutan umum yang tidak baik akan menyebabkan menurunnya efektivitas dan efisiensi dari sistem transportasi kota secara keseluruhan (Erizal, 2003). Maka dari itu diperlukan evaluasi efektivitas bus transit (Bus Transmusi) sebagai moda angkutan perkotaan yang mendukung pergerakan masyarakat di pusat Kota Palembang khususnya pada koridor 1, 2, dan 7. Dengan pelayanan angkutan kota yang optimal, ditinjau dari keseimbangan antara jumlah dan kebutuhan (Lubis, 2013) diharapkan dapat membantu mengurangi permasalahan kemacetan dan dapat mendorong perkembangan aktivitas di Kota Palembang.

Saat ini bus transit (Transmusi) yang beroperasi belum begitu banyak digunakan oleh masyarakat, untuk menaikkan pelayanan yang ada pada pilihan moda transportasi umum ini maka perlu adanya evaluasi secara rutin terhadap pelayanan kepada pengguna bus transit tersebut. Seberapa besar tingkat kepuasan pelanggan terhadap pelayanan bus transit yang telah dilakukan dan faktor-faktor apa sajakah yang paling menonjol dalam pengaruh kinerja pelayanan bus transit tersebut.

1.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang penulis jabarkan, keberadaan bus transit dapat mengurangi jumlah pemakai kendaraan pribadi sehingga berdampak pada menurunnya tingkat kemacetan dan meningkatnya pelayanan CBD Kota Palembang. Hal ini terjadi apabila pelayanan bus transit yang ada bekerja secara optimal tetapi kemacetan masih terjadi di beberapa titik di CBD Kota Palembang. Untuk pengoptimalan kinerja dari Transmusi agar dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan penggunaan Transmusi di kemudian hari maka perlu dilakukan

evaluasi secara komprehensif. Dari permasalahan tersebut, keluarlah rumusan masalah “Bagaimana Kinerja Bus Transit Pendukung CBD Kota Palembang berdasarkan perspektif regulator, operator, dan *user*?”.

Berdasarkan rumusan masalah, pertanyaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja pelayanan Bus Transmisi di CBD Kota Palembang (Koridor 1, 2, dan 7) berdasarkan perspektif regulator?
2. Bagaimana kinerja operasional dan finansial Bus Transmisi di CBD Kota Palembang (Koridor 1, 2, dan 7) berdasarkan perspektif operator?
3. Bagaimana kinerja pelayanan Bus Transmisi di Kota Palembang (Koridor 1, 2, dan 7) berdasarkan perspektif user?
4. Bagaimana arah pengembangan Bus Transmisi sebagai *Bus Rapid Transit* (BRT) di CBD Kota Palembang?

1.3. Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari penelitian ini adalah mengevaluasi kinerja bus transit pendukung CBD Kota Palembang berdasarkan perspektif regulator, operator, dan user. Agar tujuan dapat tercapai, sasaran penelitian yang dilakukan guna mencapai tujuan meliputi:

1. Teridentifikasinya kinerja Bus Transmisi di CBD Kota Palembang (Koridor 1, 2, dan 7) berdasarkan perspektif regulator.
2. Teridentifikasinya kinerja operasional dan finansial Bus Transmisi di CBD Kota Palembang (Koridor 1, 2, dan 7) berdasarkan perspektif operator.
3. Teridentifikasinya kinerja pelayanan Bus Transmisi di Kota Palembang (Koridor 1, 2, dan 7) berdasarkan perspektif user.

4. Teridentifikasinya arah pengembangan Bus Transmisi sebagai *Bus Rapid Transit* (BRT) di CBD Kota Palembang.

1.4. Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi dalam penelitian ini berfokus pada hal-hal untuk mengevaluasi kinerja angkutan umum. Substansi dalam penelitian ini adalah seperti yang dijabarkan:

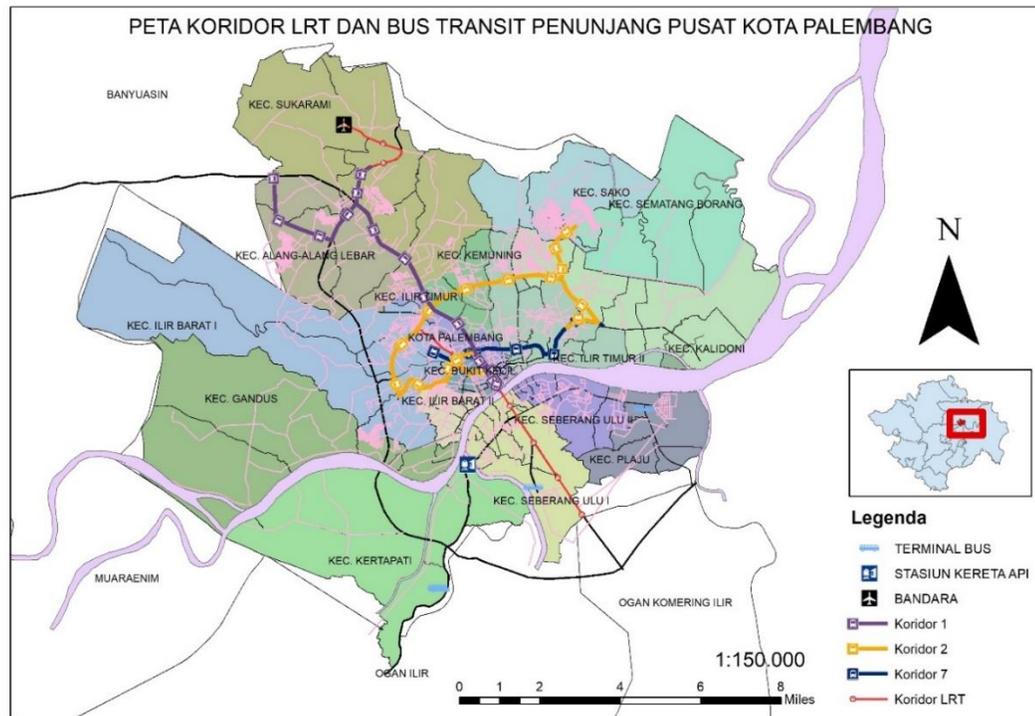
1. Permasalahan transportasi perkotaan yang mana menjadi tantangan bagi pemerintah di kota-kota seperti Indonesia dalam hal ini adalah instansi dan departemen yang bersangkutan pada masalah kemacetan lalu lintas serta pelayanan umum perkotaan (Tamin, 2008).
2. Interaksi tata ruang dan transportasi akan menghasilkan kapasitas dan pola arus lalu lintas. Harus dilakukan kenaikan sarana prasarana transportasi sebagai implikasi dari volume dan arus pola lalu lintas pada jaringan transportasi (Tamin, 2008).
3. Angkutan umum perkotaan merupakan penunjang yang memiliki peranan penting terhadap ekonomi perkotaan di mana kota yang baik dapat dilihat pada kondisi sistem angkutan umum perkotaannya yang baik juga (Tamin, 2008).
4. Penurunan peranan angkutan umum memiliki keterkaitan dengan perspektif yang berbeda. Sisi penyedia jasa dan sisi pemakai jasa. Penyediaan jasa angkutan umum yang tidak begitu mumpuni dapat menciptakan pandangan sebuah kota yang akhirnya menyebabkan makin rendahnya tingkatan penggunaan angkutan umum.
5. Untuk memperbaiki keadaan ini, maka perlu segera dilakukan beberapa tindakan nyata dalam meningkatkan pelayanan angkutan umum, baik yang menyangkut kapasitas pelayanan, jaringannya, serta penggunaan modanya.

Untuk mengevaluasi hal tersebut maka yang akan dibahas adalah:

1. Kinerja regulator meliputi kebijakan, fasilitas pelengkap, dan analisis radius pelayanan.
2. Analisis operasional meliputi analisis *load factor*, *headway*, *Occupancy rate*, ritase, jadwal, waktu tunggu, dan kinerja finansial bus transit meliputi analisis BOK (Biaya Operasional Kendaraan)
3. Kemampuan, kemauan pengguna untuk membayar layanan yang diberikan dengan analisis ATP dan WTP. Persepsi dan harapan pengguna terhadap layanan adalah dengan IPA.
4. Pengembangan Transmusi sebagai *Bus Rapid Transit* pendukung CBD Kota Palembang.

1.5. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dari penelitian ini adalah kecamatan yang dilalui oleh bus Transmusi koridor 1, 2, dan 7. Yakni Kecamatan Alang-Alang Lebar, Kecamatan Ilir Barat I, Kecamatan Bukit Kecil, Kecamatan Ilir Timur II, Kecamatan Kemuning, dan Kecamatan Sako.



Sumber: Hasil olahan penulis menggunakan ArcMap, 2020

GAMBAR 1. 1

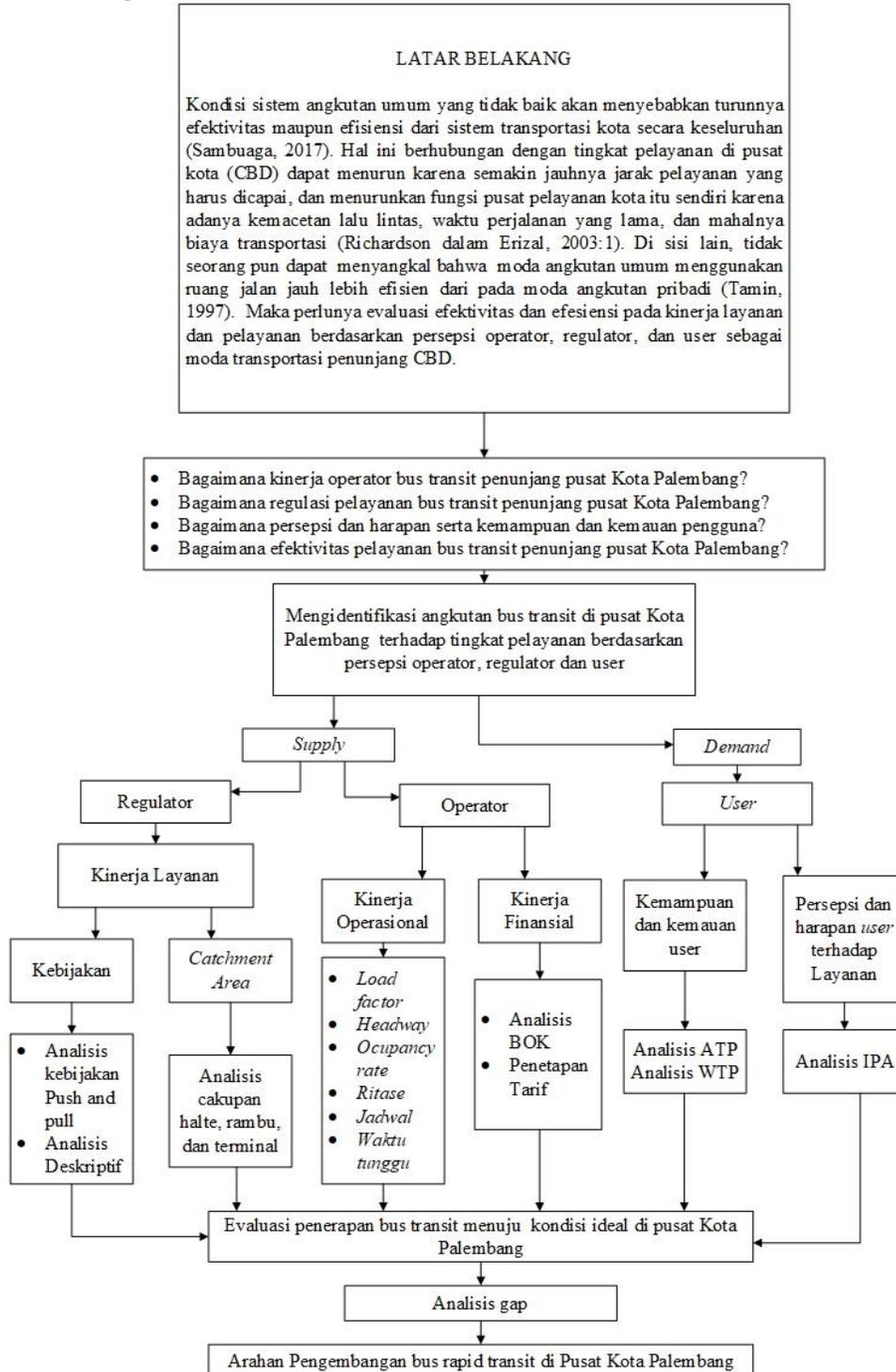
PETA KORIDOR TRANSPORTASI MASSAL KOTA PALEMBANG

1.6. Manfaat Penelitian

Manfaat dilakukannya penelitian ini antara lain adalah:

1. Diharapkannya penelitian ini bisa berguna meningkatkan pengetahuan tentang keilmuan terkait pelayanan publik khususnya mengenai kajian kinerja layanan angkutan bus Transmusi di Kota Palembang.
2. Hasil Penelitian ini dapat dijadikan masukan, informasi, serta rekomendasi bagi Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan dan Kota Palembang untuk menjadi bahan evaluasi pengembangan yang berhubungan dengan efektivitas pelayanan publik.

1.7. Kerangka Pemikiran



GAMBAR 1. 2 KERANGKA PEMIKIRAN

1.8. Metodologi Penelitian

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode campuran. Studi metode campuran adalah studi yang melibatkan penggunaan dua metode dalam satu penelitian (studi), yaitu metode kuantitatif dan metode kualitatif. Menggunakan dua metode ini dipandang sebagai pemahaman yang lebih komprehensif tentang masalah penelitian daripada menggunakan salah satunya. Penelitian metode campuran adalah metode penelitian yang menggabungkan atau mengkorelasikan bentuk kualitatif dan kuantitatif. Penerapan metode kualitatif dan kuantitatif, serta pencampuran (mixing) kedua metode tersebut dalam satu penelitian. Metode penelitian campuran, sebagaimana dikemukakan oleh Sugiyono (2016) yaitu : “Metode penelitian hibrida adalah metode penelitian yang menggabungkan metode penelitian kualitatif dan kuantitatif dalam kegiatan penelitian untuk mendapatkan data yang lebih komprehensif, lebih efektif, lebih andal, dan lebih objektif.”). Berdasarkan tujuan penelitian yang dirumuskan yaitu “Evaluasi Bus Transit pendukung CBD di Kota Palembang. Studi Kasus Transmisi Koridor 1, 2, dan 7)” maka diperlukannya pendekatan secara campuran menggunakan analisis yang bertujuan untuk mengetahui hasil yang didapatkan di lapangan dengan kesesuaian terhadap teori yang digunakan.

B. Variabel Penelitian

Kerangka teoritis dibutuhkan untuk mengetahui landasan yang dipergunakan di dalam penelitian ini. Pada dasarnya landasan teori utama yang digunakan adalah kerangka jaringan dari hotel dan bagaimana arus ekonomi yang ada pada jaringan tersebut. Berbagai penjelasan teori yang akan menjadi kerangka di dalam penelitian ini, yaitu:

TABEL 1. 1
VARIABEL PENELITIAN

Variabel Penelitian	Sub-Variabel	Indikator	Parameter/Satuan
Regulator	Kebijakan	<i>Push and pull</i>	
	Fasilitas Pendukung	Rambu, Halte, dan Terminal	Radius 300 - 500 m untuk guna lahan padat, 500 - 100 m untuk guna lahan pinggiran
	Cakupan Pelayanan	Trayek yang dilalui	Melayani seluruh Kota
Operator	Operasional	<i>Load factor</i>	70%
		<i>Headway</i>	5 - 10 menit
		<i>Occupancy rate</i>	70%
		Ritase	5 kali
		Jadwal Operasional	> 12 jam
		Waktu tunggu	2 - 10 menit
	Finansial	Biaya Operasional Kendaraan (BOK)	Di bawah ATP dan WTP pengguna
		Pendapatan	Rupiah
		Tarif	Rupiah
Pengguna (user)	Persepsi terhadap tarif	Penghasilan keluarga per bulan	Rupiah
		Alokasi biaya transportasi	%
		Intesitas perjalanan	Kali/minggu
		Jumlah anggota keluarga	Orang
		Produk yang ditawarkan	-
		Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan	-
		Maksud pengguna terhadap angkutan	-
		Penghasilan pengguna perbulan	Rupiah

Sub Variabel	Indikator	Parameter
Persepsi terhadap pelayanan	1. Keamanan dan Kenyamanan (KK)	(KK1) Keamanan saat di dalam bus
		(KK2) Kenyamanan saat di dalam bus
		(KK3) Keamanan saat menunggu di halte
		(KK4) Kenyamanan saat menunggu di halte
		(KK5) Kenyamanan terhadap layanan yang ada
	2. Reliability (R)	(R1) Kemudahan layanan dalam penggunaan moda bus
		(R2) Tingkat pelayanan terhadap pelanggan/pengguna bus
		(R3) Tingkat efektivitas waktu pelayanan
		(R4) Keandalan layanan atau kemampuan dalam penyediaan layanan yang ada
		(R5) Tingkat efektivitas frekuensi (jumlah) pelayanan
	3. Keterjangkauan (KJ)	(KJ1) Biaya perjalanan (penerapan sistem pembayaran digital)
		(KJ2) Efisiensi waktu tempuh dari tiap rute yang ada

			(KJ3) Penilaian terhadap moda transportasi lain/penunjang
--	--	--	---

1.8.3. Alasan Pemilihan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di pusat Kota Palembang. Penelitian ini dilakukan di koridor 1, 2 dan 7. Pemilihan lokasi ini dilakukan dengan pertimbangan berikut:

1. Permasalahan transportasi seperti kemacetan dan keterlambatan juga terjadi dari sebuah implikasi pergerakan atau perjalanan yang dilakukan sehingga terjadilah pemusatan asal bangkitan pergerakan dalam waktu yang bersamaan serta adanya pembebanan lalu lintas yang begitu besar pada jalur jalan yang menuju pusat-pusat kegiatan (Manoppo & Sendow, 2011)
2. Kawasan CBD yang dilalui oleh koridor Bus Transmusi adalah koridor 1,2, dan 7 yang melalui Kecamatan Ilir Timur I dan II, Ilir Barat I dan II, Kecamatan Kemuning, serta Kecamatan Bukit Kecil. Menurut RTRW Kota Palembang 2012 - 2032, Pusat Pelayanan Kota (PPK) Merdeka melayani kebutuhan masyarakat seluruh Kecamatan di Seberang Ilir Kota Palembang.
3. PPK Merdeka memiliki rencana fungsi utama sebagai kawasan *Central Business District* (CBD), kawasan pusat perkantoran., kawasan pusat kegiatan perdagangan dan jasa di Kota Palembang skala regional, Nasional dan Internasional, dan kawasan pusat kegiatan pariwisata.

1.8.4. Metoda Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah prosedur yang tersistem dan terstandar untuk memperoleh data yang di akan dianalisis (Tanzeh, 2009). Data dalam penelitian ini berupa hasil observasi, hasil kuesioner, back up hasil wawancara, transkrip wawancara. Data tersebut diolah dan dianalisis sehingga dapat diidentifikasi arahan

pengembangan BRT di pusat Kota Palembang. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut

a. Observasi

Observasi adalah teknik yang digunakan bila penelitian berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan bila responden yang diamati tidak terlalu besar (Sugiyono, 2010: 203). Observasi lapangan bertujuan untuk mendapatkan informasi mengenai volume lalu lintas, *load factor*, dan waktu antara kendaraan. Pengamatan dilakukan pada hari kerja dan hari libur (Minggu). Sedangkan untuk waktunya, pengamatan dilakukan pada jam sibuk dan di luar jam sibuk. Pemilihan jam sibuk tersebut didasarkan pada kondisi di lapangan, dimana pada jam-jam tersebut sering terjadi kemacetan karena meningkatnya jumlah pergerakan dari/ ke tempat kerja, dari/ ke sekolah, dan lain-lain.

b. Kuesioner

Kuesioner merupakan instrumen utama penelitian yang berisi pernyataan dengan jawaban menggunakan skala likert. Nazir (2003:203) menjelaskan tentang kuesioner yaitu :

Alat untuk mengumpulkan data dengan menggunakan daftar pertanyaan, biasa disebut kuesioner atau daftar yang cukup rinci dan lengkap. Selain itu, Suplanto (2006:23) berpendapat: “Kuesioner atau daftar periksa adalah sekumpulan pertanyaan yang disusun secara sistematis yang dapat mengajukan pertanyaan standar yang sama kepada setiap responden..

Pada penelitian ini, kuesioner yang digunakan adalah gabungan antara kuesioner dengan jawaban terbuka dan tertutup. Penyebaran kuesioner ditujukan kepada pengguna di dalam bus Transmusi sesuai dengan koridornya masing-masing. Responden juga dipastikan bersedia

untuk mengisi kuesioner. Substansi dari kuesioner tersebut berisi bagaimana perspektif pengguna menggunakan layanan yang disediakan.

c. Wawancara

Merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara bertanya langsung kepada responden atau informan. Obyek wawancara adalah operator angkutan kota. Wawancara dimaksud untuk memperoleh informasi mengenai karakteristik operasional angkutan kota masing-masing rute. Substansi pertanyaan yang diajukan dalam kuesioner meliputi jumlah trip per hari, jumlah penumpang per hari, waktu pelayanan per hari, dan lain-lain.

1.8.5. Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah umum yang dibentuk oleh objek atau subjek dengan sifat dan karakteristik tertentu, yang ditentukan oleh peneliti untuk penelitian dan penyimpulan selanjutnya (Sugiyono, 2008).

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2011:81). Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah probability sampling, dimana setiap unit dalam populasi memiliki peluang sampling (probabilitas) yang sama. Adapun teknik probability sampling yang digunakan dalam penelitian ini ialah *Proportioned Stratified Random Sampling*. Teknik ini digunakan karena populasi mempunyai unsur populasi yang tidak homogen dan berstrata secara proporsional. Adapun populasi dari penarikan sampel ini adalah pengguna Transmusi koridor 1, 2 dan 7 yang rute pelayanannya melalui wilayah studi. Sedangkan unsur populasinya adalah penduduk Kota Palembang.

Para peneliti menggunakan metode Slovin untuk menentukan ukuran sampel. Metode Slovin digunakan untuk menghitung ukuran sampel minimum ketika perilaku populasi tidak pasti. Formula ini pertama kali diperkenalkan oleh Slovin pada tahun 1960. Rumus Slovin ini sering digunakan dalam penelitian survei,

dimana ukuran sampel biasanya sangat besar. Oleh karena itu, rumus ini diperlukan untuk memperoleh sampel yang kecil, tetapi dapat disajikan untuk seluruh populasi.

$$n = \frac{N}{(1 + (N \times e^2))}$$

n : Sampel

N : Populasi

e : *Margin of error*

Jumlah Penduduk Kota Palembang tahun 2019: 1.843.488 Jiwa

Margin of error: 10% (0,1)

$$n = \frac{1.843.488}{(1 + (1.843.488 \times (0,01)^2))}$$

$$n = \frac{1.843.488}{(1 + (18,43))}$$

$$n = \frac{1.843.488}{(1 + (18,43))}$$

$$n = 99,99 \approx 100 \text{ Sampel}$$

Berdasarkan perhitungan sampel dengan rumus Slovin sebanyak 100 orang, maka jumlah responden berjumlah 100 orang dari masing-masing trayek. Total sampel secara keseluruhan koridor 1, 2, dan 7 adalah 300 orang.

Penggunaan dari rumus Slovin yang terbatas menjadi kelemahan tersendiri. Artinya, penulis dapat menggunakan rumus ini jika populasi yang pelajari adalah populasi terhingga atau jika diketahui jumlah subjek dalam populasi.

1.8.6. Metode Analisis Data

Metoda analisis data merupakan metoda-metoda apa saja yang digunakan untuk menunjang penelitian ini agar dapat menjawab tujuan dan rumusan masalah yang telah dirumuskan. Metoda analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut;

A. Perspektif Regulator

1.8.6.1. Analisis Isi

Analisis Isi (*Content Analysis*) ialah analisis mendalam tentang informasi tertulis atau cetak yang digunakan untuk menganalisis semua jenis dokumen, mulai dari surat kabar, iklan TV, hingga bahan dokumen lainnya. Penelitian analisis isi bertujuan untuk mengidentifikasi rangkaian makna dalam sebuah teks yang dideskripsikan secara terstruktur, yang dapat memandu peneliti untuk memahami sistem nilai di balik teks tersebut. Dalam analisis isi pada penelitian dilihat beberapa hal diantaranya adalah keterkaitan RTRW dan TATRALOK Kota Palembang, dilakukan dengan melihat sejauh mana arahan program dalam RTRW mengakomodir arahan program/kebijakan dalam TATRALOK. Serta sebaliknya, mengkaji arahan program dalam TATRALOK yang belum termuat dalam RTRW.

1.8.6.2. Analisis Catchment Area

Catchment area dianalisis menggunakan analisis spasial *buffer* dengan aplikasi ArcMap dengan mempertimbangkan pemilihan area tangkapan dan kontrol

- Pemilihan daerah tangkapan. Ini memperhitungkan klaster perumahan atau layanan komersial yang signifikan; sifat sub-pasar properti di sepanjang koridor BRT; dan kebutuhan untuk menghindari jenis penggunaan lahan yang dibatasi, seperti lahan kelembagaan.
- Pemilihan *control area*, idealnya, area kontrol harus sebanyak mungkin seperti area tangkapan dan menunjukkan karakteristik berikut:
 - Area kontrol harus memiliki sub-kelas yang sama (properti perumahan, kantor, ritel atau industri) ke area tangkapan yang dipasangkan
 - lahan area kontrol harus memiliki lokasi dan atribut struktur yang serupa (jenis unit, usia, kualitas dkk) dengan properti area tangkapan yang dipasangkan
 - lahan area kontrol tidak boleh mendapat manfaat dari implementasi BRT (setidaknya 1 km dari stasiun)

- lahan area kontrol tidak boleh mendapat manfaat dari efek eksternal signifikan lainnya, implementasi jalan raya.
- Indikator pemilihan area tangkapan BRT, menurut (Deng, T. T. and Nelson, J. D., 2010) yaitu:
 - Kecepatan
 - Keandalan
 - Keamanan
 - Kemudahan
 - Frekuensi
 - Kenyamanan & kebersihan
 - Kualitas layanan secara keseluruhan

B. Perspektif Operator

1.8.6.3. Analisis Operasional

Analisis operasional dilakukan untuk mengetahui tingkat pelayanan operator (pengelola) terhadap user (pengguna). Pada analisis operasional meliputi analisis pelayanan, antara lain waktu tunggu (*headway*), tingkat hunian (*Occupancy rate*), jumlah perjalanan bolak-balik (ritasi), Jadwal operasional, waktu tempuh, dan *load factor*. (Bowersox, 1981 & World Bank).

a. *Load factor*

Load factor (Faktor Muat) adalah perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dalam jangka waktu tertentu dengan jumlah total penumpang di dalam mobil. Faktor muat untuk setiap area diperoleh dengan membandingkan penumpang yang ada dan kapasitas penumpang (Warpani, 1990)

$$L_f = J_p / C$$

Dimana :

L_f: *Load factor* (%)

Jp: Banyaknya penumpang yang diangkut sepanjang satu lintasan rute sekali jalan

C : Kapasitas Kendaraan

b. *Headway*

Headway adalah interval waktu antara dua kendaraan berturut-turut dalam satu koridor (misalnya bus kedatangan dan keberangkatan). Semakin kecil nilai *headway*, semakin sering kendaraan, semakin sedikit waktu tunggu, dan kondisi yang lebih menguntungkan bagi penumpang, tetapi semakin banyak kendaraan. (Abu Bakar, 1995 dan Kurniawan, 2008). Dirumuskan sebagai berikut:

$$H = \frac{60 \times C \times L_f}{P}$$

Dimana :

H = *Headway* (waktu antara)

C = Kapasitas kendaraan (penumpang)

Lf = Faktor muat

P = Jumlah penumpang per jam pada waktu terpadat

c. *Occupancy rate*

Occupancy rate adalah perbandingan lama perjalanan kendaraan dengan penuh penumpang dibandingkan pada perbandingan panjang kendaraan penumpang dan saat kendaraan kosong. (Tamin, 1997).

Rumus untuk menghitung tingkat okupansi adalah :

$$\text{Tingkat Okupansi} = \frac{\text{Jarak Perjalanan Isi Penumpang}}{\text{Panjang Perjalanan PerHari}} \times 100 \%$$

Dengan hubungan tingkat okupansi adalah sebagai berikut :

TABEL 1. 2

HUBUNGAN TINGKAT OKUPANSI

Tingkat Okupansi (%)	Kondisi Pelayanan
100	Sangat baik
80	Baik
60	Sedang
40	Kurang
20	Sangat kurang
0	Tidak ada

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 2010*

d. Ritase

Ritase adalah jumlah perjalanan bolak-balik dalam satu trayek (Morlok, 1987).

Jumlah rit = Jumlah bus beroperasi x frekuensi/hari x hari operasi/bulan x bulan operasi/tahun

e. Jadwal Operasional

Jadwal operasional adalah jadwal aktif pelayanan yang dibuka selama jam operasional kendaraan. Jadwal operasional didapat dari jadwal pelayanan yang diberlakukan pada kondisi nyata.

Penentuan jadwal didasarkan oleh :

- a. Waktu antara (*headway*)
- b. Jumlah armada
- c. Jam perjalanan dari/ke asal tujuan, serta waktu singgah pada tempat-tempat perhentian.
- d. Waktu Tunggu

Waktu tunggu adalah waktu dalam menunggu kendaraan selanjutnya tiba. Waktu tunggu biasanya dipengaruhi oleh jumlah *headway*. Waktu tunggu di pemberhentian rata-rata 5–10 menit dan maksimum 10–20 menit.

1.8.6.4. Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan (BOK) adalah besarnya biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu unit produksi jasa transportasi. Biaya pengoperasian kendaraan (BOK) tergantung pada jumlah dan jenis kendaraan yang menggunakan jalan yang dinilai, termasuk tujuan perjalanan (*trip classification*). Biaya operasional kendaraan (BOK) dipengaruhi oleh geometri alinemen jalan, yaitu jika melalui jalan dengan banyak rintangan dan jarak yang jauh akan mempengaruhi penggunaan biaya bahan bakar dan perawatan kendaraan, jadi BOK akan dihasilkan lebih tinggi (Saraswati, 2020).

a. Biaya Langsung

Biaya langsung merupakan biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas:

1) Biaya Tetap

Biaya yang tidak berubah (tetap) walaupun terjadi perubahan terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai ke tingkat tertentu

- Penyusutan

$$\frac{\text{Harga Kendaraan} - \text{Nilai Residu}}{\text{Prod. per tahun} \times \text{masa penyusutan}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Bunga modal kendaraan produktif

- Bunga modal per tahun

$$\frac{\frac{n+1}{2} \text{ harga kendaraan} \times \text{tingkat bunga per tahun}}{\text{masa penyusutan}} = \dots \text{ per tahun}$$

- Bunga modal per bus – km

$$\frac{\text{Bunga modal per tahun}}{\text{produksi bus per tahun}} = \dots \text{ per bus per tahun}$$

- Awak bus (supir dan kondektur)
 - Gaji dan tunjangan awak bus
 - Tunjangan kerja operasi
 - Tunjangan sosial

Sehingga biaya per bus-km yaitu\

$$\frac{\text{Biaya awak bus per tahun}}{\text{prod.bus per km per bulan}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Cuci bus

$$\frac{\text{Biaya cuci bus per bulan}}{\text{prod.bus per km per bulan}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- STNK

$$\frac{\text{Biaya STNK}}{\text{prod.bus per km per bulan}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Kir

$$\frac{\text{Biaya Kir per tahun}}{\text{prod.bus per km per tahun}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- Asuransi
 - Asuransi kendaraan/tahun
 - Asuransi awak bus per tahun

Sehingga biaya asuransi per bus per km

$$\frac{\text{Jumlah biaya asuransi per tahun}}{\text{prod.bus km per tahun}} = \dots \text{ per bus per km}$$

- AC
 - Biaya penyusutan

$$\frac{\text{harga AC}}{\text{masa penyusutan}} = \text{Rp} \dots\dots$$

- Biaya AC per bus per km

$$\frac{\text{Biaya AC per tahun}}{\text{prod.bus per km per tahun}} = \dots\dots \text{ per bus per km}$$

- Biaya AC per pnp km

$$\frac{\text{Biaya AC per bus per km}}{\text{Kapasitas pnp per bus}} = \dots\dots \text{ pnp. km}$$

2) Biaya Tidak Tetap

Biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

- Bahan Bakar Minyak (BBM)

$$\frac{\text{Pemakaian BBM per bus per hari}}{\text{km tempuh per hari}} = \dots\dots \text{ bus per km}$$

- Ban per bus-km

$$\frac{\text{jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban per buah}}{\text{KM daya tahan ban}} = \dots\dots \text{ per bus per km}$$

- Servis Kecil

Biaya servis kecil/bus-km:

$$\frac{\text{biaya servis kecil}}{\text{km periode servis}} = \dots\dots \text{ per bus per km}$$

- Servis Besar

$$\frac{\text{biaya servis besar}}{\text{km periode servis}} = \dots\dots \text{ per bus per km}$$

- Pemeriksaan (general overhaul)

- Biaya Pemeriksaan pertahun

$$\frac{\text{KM per tahun}}{\text{KM pemeriksaan}} \times \text{biaya pemeriksaan} = \dots\dots \text{ per tahun}$$

- Biaya pemeriksaan umum per bus per km

$$\frac{\text{biaya pemeriksaan per bus per tahun}}{\text{prod.bus per km per tahun}} = \dots \text{bus per km}$$

- Penambahan Oli

$$\frac{\text{penambahan oli per hari} \times \text{harga oli per liter}}{\text{km tempuh per hari}} = \text{per bus per km}$$

- Suku Cadang dan Bodi
- Retribusi Terminal

$$\frac{\text{retribusi terminal per hari}}{\text{prod.bus per km per hari}} = \dots \text{per bus per km}$$

b. Biaya Tidak Langsung

Biaya Tetap

Biaya pokok merupakan biaya dasar yang dikenakan antara lain pada lokasi, peralatan dan prasarana (Saraswati, 2020).

- Biaya pegawai selain awak kendaraan
 - a. Gaji / upah
 - b. Uang lembur
 - c. Tunjangan social;
 - Tunjangan perawatan kesehatan
 - Pakaian dinas
 - Asuransi kecelakaan
 - Biaya pengelolaan
- Merupakan jumlah biaya dari:
 - Penyusutan bangunan kantor
 - Penyusutan pool dan bengkel
 - Penyusutan inventaris/alat kantor

- Penyusutan sarana bengkel
- Biaya administrasi kantor
- Biaya pemeliharaan kantor
- Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
- Biaya listrik dan air
- Biaya telepon dan telegram
- Biaya perjalanan dinas awak kendaraan
- Pajak perusahaan
- Izin trayek
- Izin usaha

2) Biaya Tidak Tetap

- Biaya pemasaran
- Biaya lain-lain

C. Perspektif User

1.8.6.5. Analisis *Ability to Pay*

Ability to Pay (ATP) kemampuan individu untuk membayar layanan yang mereka terima berdasarkan apa yang mereka anggap sebagai pendapatan ideal. Menurut, (Tamin, 1999), pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan pendapatan yang diterimanya. Singkatnya ATP adalah masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Besaran ini menunjukkan kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP adalah:

1. Penghasilan keluarga per bulan

Tentu saja, semakin banyak total pendapatan yang dimiliki sebuah keluarga dan semakin banyak uang yang dimiliki, semakin banyak pengalokasian dana transportasi yang akan mereka alokasikan.

2. Alokasi biaya transportasi

Semakin banyak alokasi transportasi yang disediakan keluarga, semakin besar kemampuan untuk membayar perjalanan secara otomatis, dan sebaliknya.

3. Intensitas perjalanan

Semakin tinggi intensitas perjalanan keluarga dan semakin jauh jarak (panjang) perjalanan, semakin banyak uang yang akan dialokasikan dengan pendapatan bulanan keluarga yang harus disediakan.

4. Jumlah anggota keluarga

Semakin banyak jumlah anggota keluarga tentunya akan semakin banyak intensitas perjalanannya, semakin panjang jarak yang ditempuhnya dan secara otomatis akan semakin banyak alokasi dana dari penghasilan keluarga per bulan yang harus disediakan.

Untuk menganalisis seberapa mampu masyarakat membayar layanan, pada dasarnya kita asumsikan bahwa setiap keluarga selalu mengalokasikan sebagian pendapatannya untuk kebutuhan kendaraan pribadi atau kegiatan transportasi menggunakan angkutan umum, dilakukan dengan pendekatan anggaran. Besarnya biaya perjalanan atau tarif merupakan salah satu pertimbangan masyarakat dalam memilih moda angkutan untuk memenuhi kebutuhannya. Jika tarif yang harus dibayar mempunyai proporsi yang besar dari tingkat pendapatannya maka masyarakat akan memilih moda yang lebih murah, tetapi jika tidak ada pilihan lain maka ia akan menggunakan moda tersebut secara terpaksa. Secara eksplisit tampak bahwa pendapatan merupakan faktor yang mempengaruhi daya beli atas jasa pelayanan angkutan umum. Selanjutnya diperhitungkan persentase alokasi dana untuk transportasi untuk setiap keluarga dari total pendapatannya. Setelah

dilakukan perhitungan terhadap persentase alokasi biaya transportasi keluarga, maka kemudian diperhitungkan ATP tiap keluarga.

$$ATP_{umum} = \frac{It \cdot Pp \cdot Pt}{Tt}$$

Di mana:

It : Total pendapatan keluarga per bulan (Rp/Kel/Bulan)

Pp: Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari total Pendapatan keluarga

Pt : Persentase untuk angkutan dari Pendapatan transportasi keluarga per bulan

Tt : Total panjang perjalanan keluarga per bulan per trip (trip/kel/bulan)

1.8.6.6. *Willingness to Pay*

Willingness to Pay (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Menurut (Tamin, 1999), pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Hal yang mempengaruhi besaran WTP, diantaranya adalah:

1. Produk yang ditawarkan/disediakan oleh penyedia jasa transportasi. Tentu saja, semakin besar/banyak armada transportasi yang mereka layani, semakin tinggi keuntungan yang dirasakan pengguna.
2. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan. Dengan produksi massal jasa transportasi, tingkat kualitas pelayanan menjadi lebih baik, sehingga jelas kondisi tersebut membuat pengguna tidak berdesakan di dalam armada dan akan mendorong pengguna membayar lebih.
3. Utilitas atau maksud pengguna. Jika konsumen memiliki persepsi manfaat yang lebih besar dari layanan transportasi yang mereka

rasakan, kesediaan mereka untuk membayar perjalanan secara alami akan meningkat. Hal yang sama terjadi pada kenyataannya, dan sebaliknya, jika manfaat yang dirasakan konsumen kecil, konsumen akan enggan untuk memanfaatkan layanan, dan hal itu akan membuat kemauan untuk membayar yang menjadi lebih rendah..

4. Pendapatan pengguna. Tentunya ketika pendapatan seseorang semakin tinggi maka kemauan untuk menggunakan layanan juga semakin tinggi, karena distribusi biaya perjalanan yang semakin tinggi, sehingga hal ini memberikan kemampuan dan kemauan yang lebih besar untuk membayar layanan.

$$MWTP = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n WTP_i$$

Dimana:

MWTP : Rata-rata WTP

n : Ukuran sampel

WTP_i : Nilai WTP maksimum responden ke-i

1.8.6.7. Metode *Importance Performance Analysis* (IPA)

Metode ini mengaitkan antara tingkat kepentingan (*Importance*) suatu atribut yang dimiliki obyek tertentu dengan kenyataan atau kinerja (*performance*) yang dirasakan oleh pengguna. *Importance Performance Analysis* juga digunakan untuk melihat sejauh mana tingkat kepuasan pengguna serta harapan pengguna terhadap tingkat layanan Bus Transmusi. Metode ini merupakan suatu teknik pengukuran atribut atau indikator dari tingkat kepentingan dan kinerja layanan yang berguna untuk mengetahui pengembangan program layanan yang diberikan secara efektif terhadap pada pengguna jasa (konsumen).

Hasil dari penilaian tingkat kepentingan dan hasil penilaian tingkat kinerja akan diperoleh suatu perhitungan mengenai tingkat kesesuaian antara tingkat kepentingan dan tingkat kinerja oleh penyedia jasa. Tingkat kesesuaian merupakan hasil perbandingan antara bobot skor kinerja dengan bobot skor kepentingan, sehingga tingkat kesesuaian inilah yang akan menentukan skala prioritas yang akan dipakai dalam penanganan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan konsumen. Rumus untuk mengetahui tingkat kesesuaian adalah sebagai berikut :

$$TKi = \frac{Xi}{Yi} \times 100\%$$

Dengan :

TKi = Tingkat Kesesuaian Responden

Xi = Skor Penilaian Kinerja

Yi = Skor Penilaian Kepentingan

(John Martila and John C. James yang dikutip oleh J. Supranto, 2006).

Nilai dari tingkat kepentingan dan tingkat kinerja untuk setiap item dari atribut/ penilaian indikator dapat dihitung dengan rumus berikut;

a. Perhitungan tingkat kinerja :

$$\underline{Xi} = \frac{\sum_{i=1}^k xi}{n}$$

b. Perhitungan tingkat kepentingan

$$\underline{Yi} = \frac{\sum_{i=1}^k yi}{n}$$

Dengan:

\bar{X}_i adalah bobot skor rata-rata tingkat kepuasan/kinerja item ke-i

\bar{Y}_i adalah bobot skor rata-rata tingkat kepentingan item ke-i

n adalah jumlah responden

Hubungan antara tingkat kepuasan/kinerja dan tingkat kepentingan ditentukan dengan menggunakan diagram kartesius. Diagram kartesius merupakan suatu bangun yang dibagi atas empat bagian yang dibatasi oleh dua buah garis yang berpotongan tegak lurus pada titik-titik (x, y) , dimana x adalah rata-rata dari rata-rata skor tingkat kinerja atau kepuasan konsumen seluruh faktor atau atribut dan y merupakan rata-rata dari rata-rata skor tingkat kepentingan seluruh faktor yang mempengaruhi kepuasan konsumen. Titik tersebut diperoleh dari rumus:

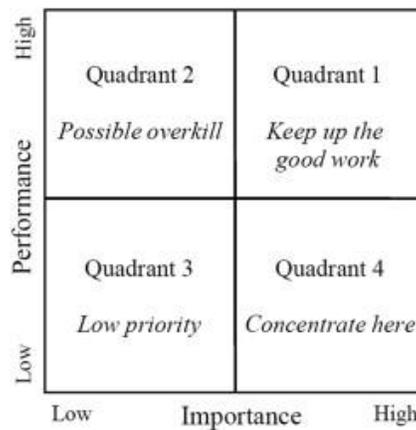
$$\bar{X} = \frac{\sum_{i=1}^k x_i}{n} \qquad \bar{Y} = \frac{\sum_{i=1}^k y_i}{n}$$

Dengan:

\bar{X} adalah nilai rata-rata kepuasan/kinerja seluruh item/atribut

\bar{Y} adalah nilai rata-rata kepentingan item seluruh item/atribut

Nilai \bar{X}_i ini memotong tegak lurus pada sumbu horizontal, yakni sumbu x mencerminkan kepuasan item (x) sedangkan nilai \bar{Y} memotong tegak lurus pada sumbu vertikal, yakni sumbu y yang mencerminkan kepentingan item (y). Setelah itu diperoleh bobot kepuasan dan kepentingan item serta nilai rata-rata kepuasan dan kepentingan item, kemudian nilai-nilai tersebut diplotkan ke dalam diagram kartesius seperti yang ditunjukkan pada gambar. Untuk menginterpretasikan grafik IPA, maka grafik IPA dibagi menjadi empat buah kuadran berdasarkan hasil pengukuran *Importance Performance Analysis* (IPA) sebagaimana terlihat pada Gambar berikut:



GAMBAR 1. 3

KUADRAN ANALISIS IPA

Diagram kartesius Importance Performance Analysis (IPA) di atas terdiri dari empat kuadran, yaitu:

- a. Kuadran I, menunjukkan bahwa atribut-atribut/ indikator yang ada sangat penting bagi konsumen, akan tetapi pihak dari pengelola belum melaksanakan sesuai dengan keinginan konsumen, sehingga menimbulkan rasa tidak puas.
- b. Kuadran II, menunjukkan bahwa atribut-atribut/ indikator yang ada dianggap penting oleh konsumen dan juga kinerja yang ada telah dilaksanakan dengan baik dan dapat memuaskan pelanggan.
- c. Kuadran III, menunjukkan bahwa atribut-atribut yang memang dianggap oleh konsumen kurang penting dan kurang puas dimana kinerja pelayanan yang ada di anggap biasa saja.
- d. Kuadran IV, menunjukkan bahwa atribut-atribut yang dianggap kurang penting, tetapi kinerja yang ada dijalankan dengan sangat baik oleh pengelola atau sangat memuaskan.

Untuk menentukan dan menghitung pembobotan serta menentukan posisi pada diagram kartesius *Importance Performance Analysis* menggunakan skala linkert. Skala ini digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi

pengguna dari Bus Transmusi tentang tingkat layanan yang diberikan. Berikut bobot penilaian pada skala likert:

a. Penilaian pada tingkat kepentingan pelayanan terhadap pengguna Bus Transmusi adalah sebagai berikut:

SP : Sangat Penting (bobot 5)

P : Penting (bobot 4)

CP: Cukup Penting (bobot 3)

KP: Kurang Penting (bobot 2)

TP: Tidak Penting (bobot 1)

b. Penilaian terhadap tingkat kinerja/kepuasan pelayanan terhadap pengguna Bus Transmusi adalah sebagai berikut:

SB : Sangat Baik (bobot 5)

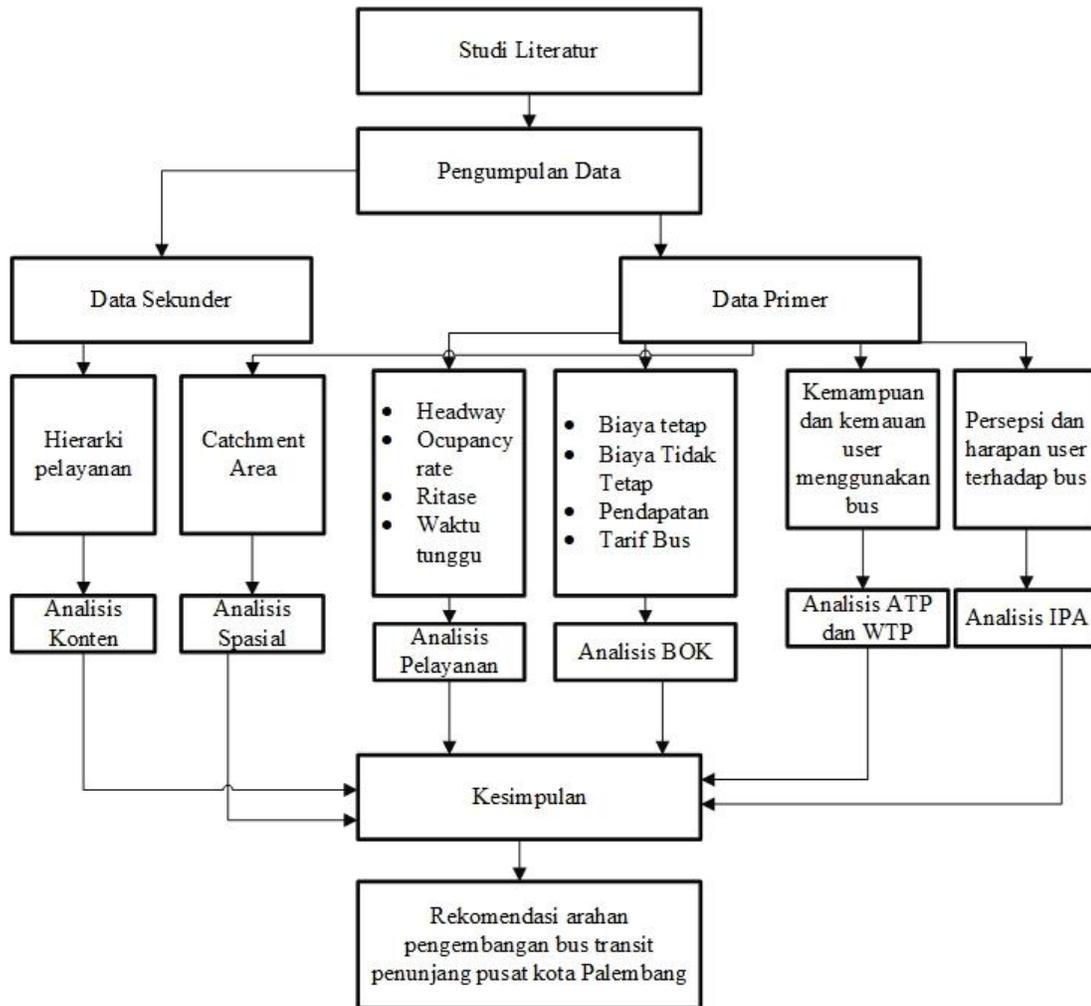
B : Baik (bobot 4)

CB: Cukup Baik (bobot 3)

KB: Kurang Baik (bobot 2)

TB: Tidak Baik (bobot 1)

1.9. Kerangka Metodologi



GAMBAR 1. 4

KERANGKA METODOLOGI

1.10. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi uraian mengenai informasi umum mengenai studi yang dilakukan mencakup latar belakang, rumusan persoalan, urgensi penelitian, ruang lingkup studi, serta sistematika penulisan hasil studi.

BAB II (TINJAUAN LITERATUR)

Pada bab ini membahas mengenai penjabaran literatur dan teori yang digunakan selama proses penelitian dari tahap persiapan hingga penyelesaian pembahasan.

BAB III (METODOLOGI PENELITIAN)

Pada bab ini menjabarkan metodologi yang digunakan dalam penyusunan penelitian. Baik metode pengambilan data dan proses analisis.

BAB IV (GAMBARAN UMUM WILAYAH)

Pada bab ini berisi mengenai gambaran umum wilayah yang menjadi lokasi studi. Selain itu juga menggambarkan lokasi studi penelitian secara detail.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI