

SKRIPSI

KAJIAN KEBERADAAN CIDOMO SEBAGAI SALAH SATU MODA TRANSPORTASI UMUM BERDASARKAN PERSEPSI MASYARAKAT DI KOTA MATARAM

**Diajukan Sebagai Syarat Menyelesaikan Studi
Pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Jenjang Strata I
Fakultas Teknik
Universitas Muhammdiyah Mataram**



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
TAHUN 2021**

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING

SKRIPSI

**KAJIAN KEBERADAAN CIDOMO SEBAGAI SALAH SATU MODA
TRANSPORTASI UMUM BERDASARKAN PERSEPSI MASYARAKAT
DI KOTA MATARAM**

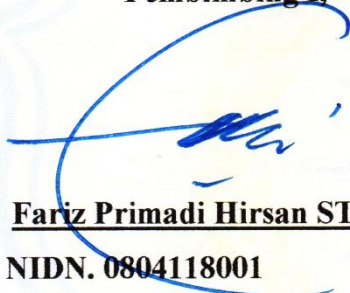
Disusun Oleh:

NAMA : TRI PUTRI RAHMATILLAH

NIM : 416130060

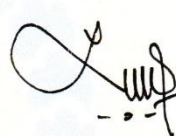
Mataram, 12 Maret 2021

Pembimbing I,



Fariz Primadi Hirsan ST., M.T
NIDN. 0804118001

Pembimbing II,

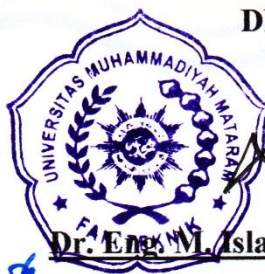


Laylan Jauhari, ST., M.URP
NIDN. 0810039301

Mengetahui,

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
FAKULTAS TEKNIK**

DEKAN,



Dr. Eng. M. Islamy Rusyda, ST., MT
NIDN. 0824017501

HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI

SKRIPSI

**KAJIAN KEBERADAAN CIDOMO SEBAGAI SALAH SATU MODA
TRANSPORTASI BERDASARKAN PERSEPSI MASYARAKAT
DI KOTA MATARAM**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

NAMA : TRI PUTRI RAHMATILLAH

NIM : 416130060

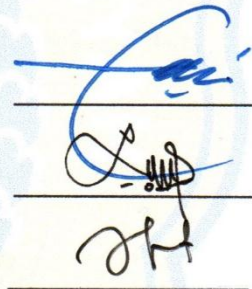
Telah dipertahankan di depan Tim Penguji

Pada Hari Senin, 01 Februari 2021

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Susunan Tim Penguji

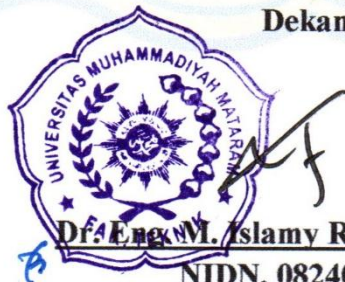
1. Penguji I : Fariz Primadi Hirsan, ST.,MT
2. Penguji II : Laylan Jauhari, ST.,M.URP
3. Penguji III : Baiq Harly Widayanti, ST.,MM



Mengetahui,

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
FAKULTAS TEKNIK**

Dekan,



Dr. Eng. M. Islamy Rusyda, ST., MT
NIDN. 0824017501

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini;

Nama : Tri Putri Rahmatillah

NIM : 416130060

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Judul : Kajian Keberadaan Cidomo Sebagai Salah Satu Moda
Transportasi Umum Berdasarkan Persepsi Masyarakat Di
Kota Mataram

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi berjudul Kajian Keberadaan Cidomo Sebagai Salah Satu Moda Transportasi Umum Berdasarkan Persepsi Masyarakat Di Kota Mataram adalah benar-benar hasil karya saya sendiri dengan arahan dari dosen pembimbing dan bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pikiran orang lain. Sumber informasi yang berasal atau dikutip dan karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah diterbitkan dalam teks dan dicantumkan dalam daftar pustaka pada skripsi ini.

Apabila dikemudian hari dapat dibuktikan bahwa skripsi ini adalah hasil jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Mataram, 08 Maret 2021


Tri Putri Rahmatillah
416130060



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat
Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : upt.perpusummat@gmail.com

**SURAT PERNYATAAN BEBAS
PLAGIARISME**

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Tri Putri Rahmatillah
NIM : 416130060
Tempat/Tgl Lahir : Bima / 11 September 1995
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas : Teknik
No. Hp/Email : 082230206943 / triputri0911@gmail.com
Judul Penelitian :-

Kajian Keberadaan Cidomo Sebagai Salah Satu Moda Transportasi Umum
Berdasarkan Persepsi Masyarakat Di Kota Mataram

Bebas dari Plagiarisme dan bukan hasil karya orang lain. 36%

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian dari karya ilmiah dari hasil penelitian tersebut terdapat indikasi plagiarisme, saya **bersedia menerima sanksi** sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari siapapun dan untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Dibuat di : Mataram

Pada tanggal : 26-02-2021

Penulis



Tri Putri Rahmatillah
NIM. 416130060

Mengetahui,
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT



Iskandar, S.Sos., M.A.
NIDN. 0802048904



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM

UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat

Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906

Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : upt.perpusummat@gmail.com

SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Tri Putri Rahmatillah
NIM : 416130060
Tempat/Tgl Lahir : Bima / 11 September 1995
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas : Teknik
No. Hp/Email : 082230206943 / tri.putri.0911@gmail.com
Jenis Penelitian : ☒ Skripsi ☐ KTI ☐

Menyatakan bahwa demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Mataram hak menyimpan, mengalih-media/format, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Repository atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta izin dari saya selama *tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta* atas karya ilmiah saya berjudul:

Kajian Keberadaan Cidomo Sebagai salah satu Mode Transportasi Umum
Berdasarkan Persepsi Masyarakat Di Kota Mataram

Segala tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggungjawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa ada unsur paksaan dari pihak manapun.

Dibuat di : Mataram

Pada tanggal : 26-02-2021

Penulis,



Tri Putri Rahmatillah
NIM. 416130060

Mengetahui,
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT



Iskandar, S.Sos., M.A.
NIDN. 0802048904

MOTTO

“Love Yourself”

“Perlakukan lah orang lain dengan baik apabila ingin diperlakukan dengan baik”

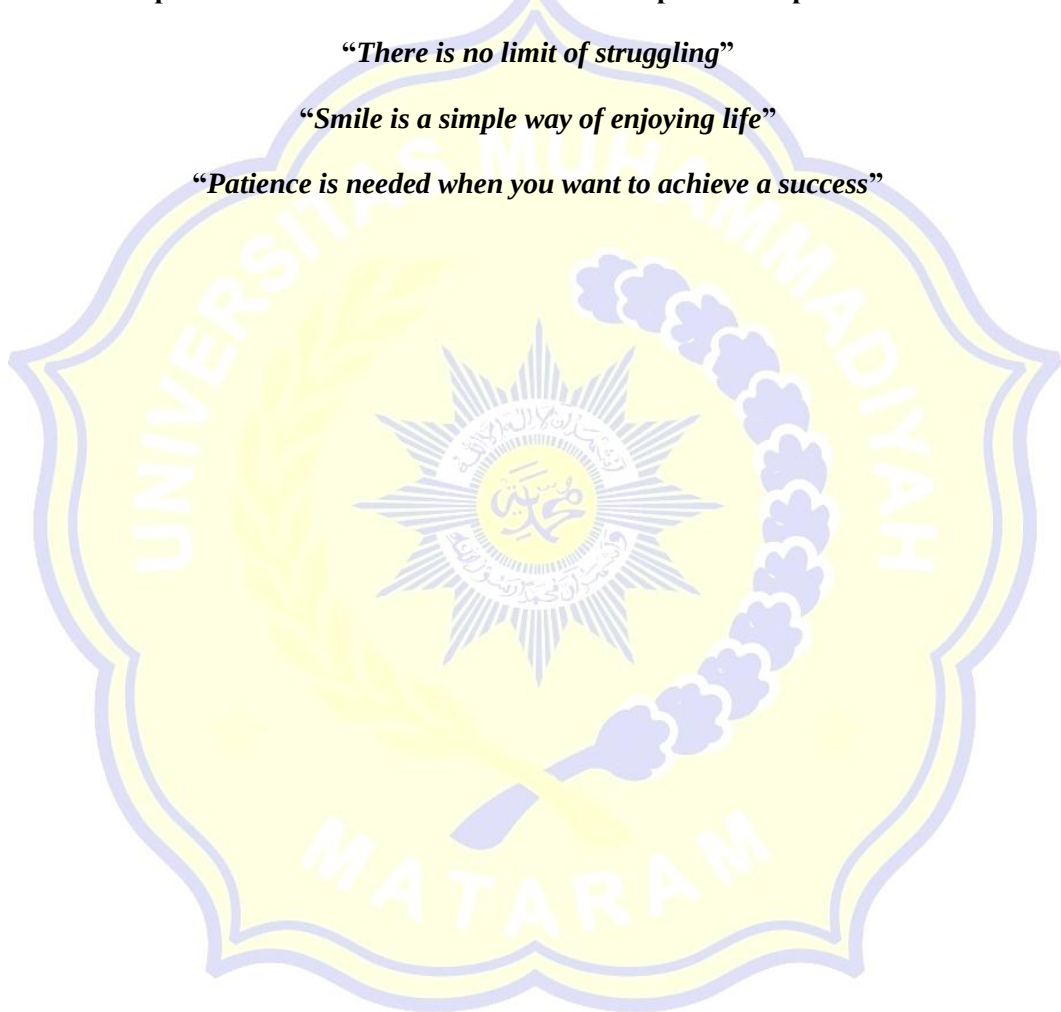
“Diamku lebih berarti daripada kata-kata yang tak bermakna”

“Setiap kesulitan selalu ada kemudahan. Setiap masalah pasti ada solusi”

“There is no limit of struggling”

“Smile is a simple way of enjoying life”

“Patience is needed when you want to achieve a success”



LEMBAR PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Pertama-tama saya ingin mengucapkan terima kasih kepada Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah memberikan saya kesehatan, kemudahan serta karunia yang Engkau berikan sehingga tugas akhir ini mampu terselesaikan. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Terimakasih kepada orang tua saya, Bapak dan Mama, yang tidak pernah putus untuk mendoakan, menasihati dan mendukung saya dari segi moral, materi dan memberikan saya semangat atas semua yang telah saya jalani selama kuliah di tanah rantauan.
2. Terima kasih juga kepada saudara-saudara saya, Abang Dayat, Abang Agam, dan Wahyu serta ipar saya Kak Irma, Asih dan ponakan saya Ayura dan Azzaliya yang saya sayangi yang juga selalu mendoakan dan memberikan semangat hingga saya berhasil menyelesaikan studi saya.
3. Terimakasih kepada Ibu Febrita Susanti, ST., M.Eng selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota yang memberikan semangat dan nasihatnya, serta Bapak Fariz Primadi Hirsan, ST., MT selaku pembimbing I yang selalu membimbing dan mendorong saya agar segera menyelesaikan tugas akhir saya, dan kepada Ibu Laylan Jauhari, ST., M.URP selaku pembimbing II yang sudah membimbing saya dalam pengerjaan tugas akhir saya hingga akhirnya saya menyelesaikannya. Terima kasih juga kepada dosen-dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Muhammadiyah Mataram.
4. Sahabat saya tersayang Ety Kurniati dari SD hingga sekarang, yang selalu memberikan semangat, dukungan, doa, serta candaan, terima kasih sudah selalu ada buat saya.
5. Terima kasih juga kepada sahabat-sahabat tersayang, Yayah, Afriani dan Osy yang selalu memberikan semangat dan dukungan serta atas kehangatan, kebaikan, susah dan senang selama empat tahun ini.

6. Terima kasih juga kepada Yundi yang telah memberikan saya ide dan memasukkannya sehingga saya dapat menemukan topik penelitian dalam pengerjaan tugas akhir saya.
7. Kepada teman-teman angkatan PWK'16 terutama PWK'16B yang luar biasa yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu, terima kasih atas dukungan, keceriaan, candaan serta kenangannya selama 4 tahun ini.
8. Teman-teman, kakak-kakak dan adik-adik Perencanaan Wilayah dan Kota, terima kasih dan tetap semangat.



ABSTRAK

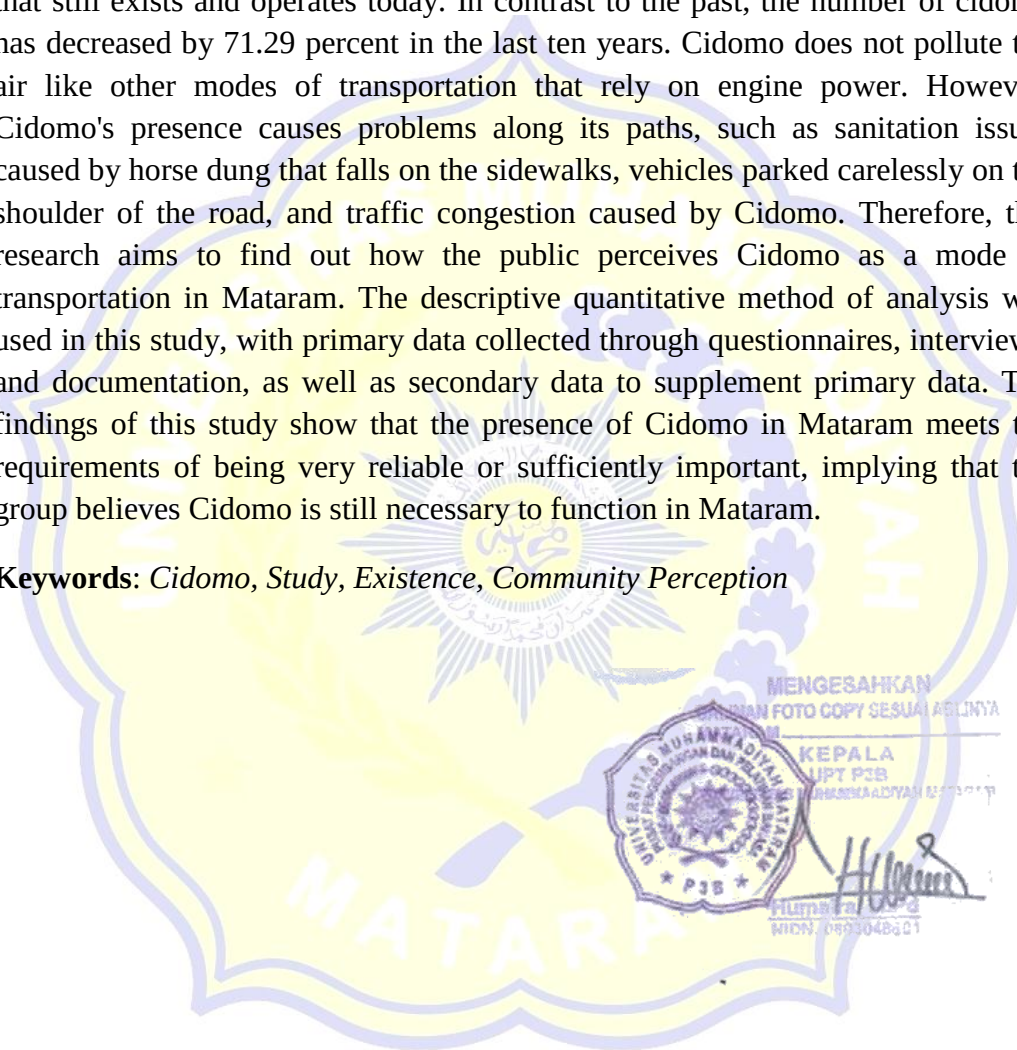
Kota Mataram sebagai ibukota Provinsi Nusa Tenggara Barat yang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang berfungsi sebagai pintu gerbang dan simpul utama transportasi. Berbagai macam alat transportasi banyak berkembang di Kota Mataram, salah satunya moda transportasi umum yang keberadaannya masih eksis beroperasi hingga saat ini adalah cidomo. Berbeda dengan dulu, jumlah cidomo pada masa sekarang mengalami penurunan sebanyak 71,29% dalam kurun waktu 10 tahun. Cidomo tidak menimbulkan polusi udara seperti halnya transportasi yang menggunakan tenaga mesin. Namun, keberadaan cidomo juga menimbulkan masalah di rute perjalanannya seperti masalah kebersihan terkait kotoran kuda yang jatuh dijalanan, memarkir kendaraan sembarangan pada bahu jalan, dan masalah kemacetan yang juga dapat ditimbulkan oleh cidomo. Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap keberadaan cidomo sebagai salah satu moda transportasi yang beroperasi di kawasan Kota Mataram. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan pengumpulan data primer berupa penyebaran kuesioner, wawancara dan dokumentasi serta data sekunder sebagai pendukung data primer. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa keberadaan cidomo yang beroperasi di Kota Mataram masuk pada kriteria **cukup handal** atau **cukup diperlukan**, yang artinya masyarakat mempersepsikan keberadaan cidomo masih cukup diperlukan untuk beroperasi di Kota Mataram.

Kata Kunci: Cidomo, Kajian, Keberadaan, Persepsi Masyarakat

ABSTRACT

Mataram City, the capital of West Nusa Tenggara Province, is designated as the National Activity Center (PKN) in the National Spatial Plan, serving as the province's gateway and main transportation in the Mataram city, various modes of transportation have grown, one of them is cidomo, a mode of public transportation that still exists and operates today. In contrast to the past, the number of cidomo has decreased by 71.29 percent in the last ten years. Cidomo does not pollute the air like other modes of transportation that rely on engine power. However, Cidomo's presence causes problems along its paths, such as sanitation issues caused by horse dung that falls on the sidewalks, vehicles parked carelessly on the shoulder of the road, and traffic congestion caused by Cidomo. Therefore, this research aims to find out how the public perceives Cidomo as a mode of transportation in Mataram. The descriptive quantitative method of analysis was used in this study, with primary data collected through questionnaires, interviews, and documentation, as well as secondary data to supplement primary data. The findings of this study show that the presence of Cidomo in Mataram meets the requirements of being very reliable or sufficiently important, implying that the group believes Cidomo is still necessary to function in Mataram.

Keywords: *Cidomo, Study, Existence, Community Perception*



KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT atas berkah, rahmat dan hidayah-Nya yang senantiasa dilimpahkan kepada penulis, sehingga bisa menyelesaikan skripsi dengan judul ***“Kajian Keberadaan Cidomo Sebagai Salah Satu Moda Transportasi Berdasarkan Persepsi Masyarakat Di Kota Mataram”*** sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) pada Program Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Bapak Dr. H. Arsyad Abd Gani M.Pd selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Mataram
2. Bapak Dr. Eng. M. Islamy Rusyda, ST., MT Selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram.
3. Ibu Febrita Susanti, ST., M.Eng selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota.
4. Bapak Fariz Primadi Hirsan, ST., MT selaku Dosen Pembimbing I yang juga telah memberikan banyak arahan masukan dan dorongan demi kelancaran proses penyelesaian tugas akhir ini.
5. Ibu Laylan Jauhari, ST., M.URP selaku Dosen Pembimbing II yang juga telah memberikan banyak arahan dan masukan demi kelancaran proses penyelesaian tugas akhir ini.
6. Kepada jajaran dosen program studi PWK, terima kasih atas bimbingannya hingga saya dapat menyelesaikan bangku perkuliahan di program studi PWK.

Semoga tugas akhir ini dapat dijadikan acuan tindak lanjut penelitian selanjutnya dan bermanfaat bagi kita semua, khususnya ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota.

Mataram, 28 Januari 2021

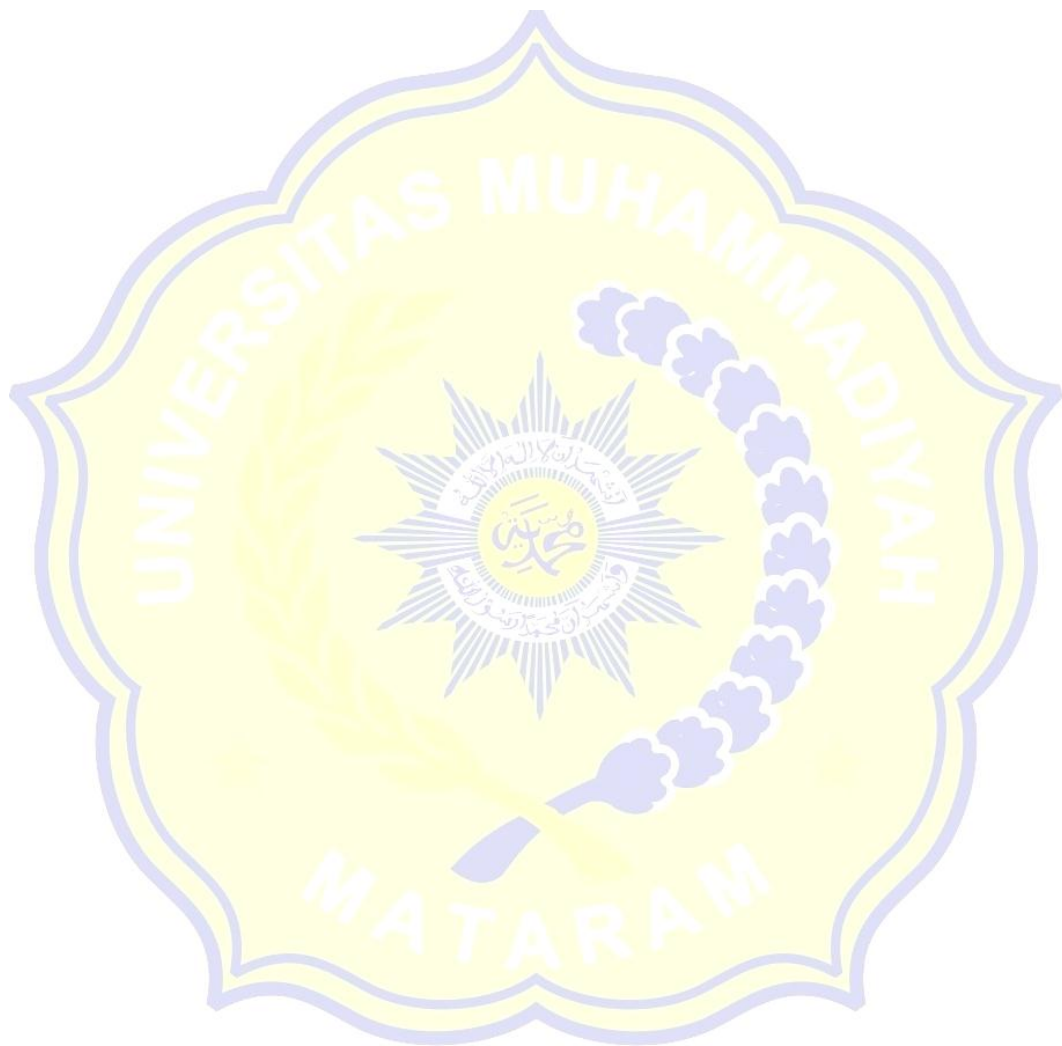
Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN	iv
SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	v
SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH	vi
MOTTO	vii
LEMBAR PERSEMBAHAN	viii
ABSTRAK	x
KATA PENGANTAR	xii
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan	4
1.4 Manfaat Penelitian	5
1.5 Ruang Lingkup	5
1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah	5
1.5.2 Ruang Lingkup Materi	6
1.6 Sistematika Penulisan	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Terminologi Judul	8
2.1.1 Kajian	8
2.1.2 Persepsi Masyarakat	8
2.1.3 Moda Transportasi	8
2.1.4 Cidomo	9
2.2 Landasan Teori	10
2.2.1 Persepsi Masyarakat	10

2.2.2 Karakteristik Angkutan Umum	12
2.2.3 Angkutan Umum Paratransit	12
2.2.4 Faktor-faktor Pengaruh Terhadap Pemilihan Moda Angkutan Umum	13
2.2.5 Kualitas Operasi Angkutan Umum.....	14
2.2.6 Angkutan Umum Ideal	15
2.2.7 Metode Servqual.....	17
2.2.8 Metode Skala Likert	18
2.3 Tinjauan Kebijakan	20
2.4 Penelitian Terdahulu	22
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	31
3.1 Lokasi Penelitian	31
3.2 Jenis Penelitian.....	31
3.3 Sumber Data Penelitian	33
3.4 Alur Penelitian.....	34
3.5 Metode Pengumpulan Data	35
3.6 Populasi dan Sampel	36
3.7 Metode Analisis Data	37
3.8 Pengolahan Data.....	38
3.9 Variabel	43
3.10 Desain Survei	44
3.11 Flowchart Sistematika Penelitian	46
BAB IV PEMBAHASAN.....	47
4.1 Gambaran Umum	47
4.1.1 Lokasi Penelitian	47
4.1.2 Karakteristik Cidomo di Kota Mataram.....	51
4.2 Hasil dan Pembahasan.....	53
4.2.1 Deskripsi Responden	54
4.2.2 Uji Validitas dan Reliabilitas.....	58
4.2.3 Tabulasi Data Kuesioner	61
4.2.4 Hasil Analisis.....	81
4.2.5 Perbandingan Persepsi Masyarakat dengan Pemerintah Daerah.....	89

BAB V PENUTUP	92
5.1 Kesimpulan.....	92
5.2 Saran.....	92
DAFTAR PUSTAKA	94
LAMPIRAN.....	97



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jumlah Cidomo di Kota Mataram Tahun 2011-2020	2
Tabel 2.1	Kelas Kendaraan Paratransit dan Jasa yang beroperasi secara Informal	13
Tabel 2.2	Kriteria Angkutan Umum Ideal	15
Tabel 2.3	Skala Jawaban Likert	19
Tabel 2.4	Skor Ideal	20
Tabel 2.5	Penelitian Terdahulu	22
Tabel 3.1	Skala Jawaban.....	38
Tabel 3.2	Kriteria Persentase Tanggapan Responden.....	42
Tabel 3.3	Variabel Penelitian.....	43
Tabel 3.4	Desain Survei	45
Tabel 4.1	Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Mataram	47
Tabel 4.2	Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Mataram.....	49
Tabel 4.3	Jumlah serta Jenis Kendaraan di Kota Mataram.....	50
Tabel 4.4	Persentase Penggunaan Moda Transportasi di Kota Mataram ...	50
Tabel 4.5	Jumlah Cidomo di Kota Mataram Tahun 2011-2020	52
Tabel 4.6	Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	55
Tabel 4.7	Data Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan	56
Tabel 4.8	Data Responden Berdasarkan Kelompok Usia	57
Tabel 4.9	Hasil Perhitungan Uji Validitas	58
Tabel 4.10	Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas	60
Tabel 4.11	Tabulasi Data Kuesioner.....	61
Tabel 4.12	Frekuensi Tanggapan Responden Terhadap Ketepatan Waktu.....	63
Tabel 4.13	Frekuensi Tanggapan Responden Terhadap Indikator Ketersediaan.....	64
Tabel 4.14	Frekuensi Tanggapan Responden Terhadap Indikator Penampilan.....	66

Tabel 4.15	Frekuensi Tanggapan Responden Terhadap Indikator Pelayanan Angkutan	68
Tabel 4.16	Frekuensi Tanggapan Responden Terhadap Indikator Pengetahuan Mengenai Trayek.....	70
Tabel 4.17	Frekuensi Tanggapan Responden Terhadap Indikator Perjalanan Aman dan Nyaman	72
Tabel 4.18	Frekuensi Tanggapan Responden Terhadap Indikator Kebersihan dan Kerapihan.....	73
Tabel 4.19	Frekuensi Tanggapan Responden Terhadap Indikator Kepedulian Kusir	78
Tabel 4.20	Frekuensi Tanggapan Responden Terhadap Indikator Komunikasi yang Baik, Ramah dan Sopan	80
Tabel 4.21	Kriteria Persentase Tanggapan Responden.....	82
Tabel 4.22	Kriteria Persentase Tanggapan Responden Variabel Kehandalan	82
Tabel 4.23	Kriteria Persentase Tanggapan Responden Variabel Daya Tanggap	84
Tabel 4.24	Kriteria Persentase Tanggapan Responden Variabel Jaminan	85
Tabel 4.25	Kriteria Persentase Tanggapan Responden Variabel Empati.....	87
Tabel 4.26	Hasil Rekapitulasi Persentase Tanggapan Responden.....	89
Tabel 4.27	Perbandingan Persepsi Masyarakat dan Pemerintah Daerah.....	89

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Grafik Jumlah Moda Transportasi Cidomo Tahun 2011-2020	2
Gambar 2.1	Cidomo di Kota Mataram	9
Gambar 3.1	Peta Administrasi Kota Mataram	31
Gambar 3.2	Bagan Alur Penelitian.....	33
Gambar 3.3	Diagram <i>Flowchart</i>	46
Gambar 4.1	Peta Administrasi Kota Mataram	48
Gambar 4.2	Cidomo di Kota Mataram	51
Gambar 4.3	Kondisi Cidomo disekitar Pasar Kebon Roek	52
Gambar 4.4	Grafik Jumlah Moda Transportasi Cidomo Tahun 2011-2020	53
Gambar 4.5	Peta Rute Cidomo di Kota Mataram	54
Gambar 4.6	Diagram Reponden Berdasarkan Jenis Kelamin	54
Gambar 4.7	Diagram Data Kuesioner Indikator Ketepatan Waktu.....	63
Gambar 4.8	Diagram Data Kuesioner Indikator Ketersediaan.....	65
Gambar 4.9	Diagram Data Kuesioner Indikator Penampilan.....	67
Gambar 4.10	Diagram Data Kuesioner Indikator Pelayanan Angkutan	69
Gambar 4.11	Diagram Data Kuesioner Indikator Pengetahuan Mengenai Trayek.....	70
Gambar 4.12	Diagram Data Kuesioner Indikator Perjalanan Aman dan Nyaman.....	72
Gambar 4.13	Diagram Data Kuesioner Indikator Kebersihan dan Kerapihan	74
Gambar 4.14	Kotoran Kuda Dijalanan.....	75
Gambar 4.15	Diagram Data Kuesioner Indikator Kepedulian Kusir	78
Gambar 4.16	Diagram Data Kuesioner Indikator Komunikasi yang Baik, Ramah dan Sopan	81

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota sangat identik dengan ketersediaan alat transportasi sebagai faktor penunjang aktivitas masyarakat yang dapat menggambarkan tingkat kemajuan serta kebudayaan dari masyarakat yang mendiami kota (Kismarsilah, 2014). Transportasi merupakan kebutuhan dasar bagi setiap lapisan masyarakat baik kelas atas, menengah, maupun kelas bawah yang berperan dalam kemudahan aksesibilitas, penyelenggaraan perekonomian, pembangunan serta pembentukan suatu kota (Minhar, 2018). Berbagai macam alat transportasi banyak berkembang di kota seperti Bus Kota, *Taxi*, Sepeda, Ojek, serta transportasi umum lainnya yang banyak digunakan oleh masyarakat dalam melakukan pergerakan atau perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya (Purita, 2013).

Kota Mataram sebagai ibukota provinsi Nusa Tenggara Barat yang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Nasional ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang berfungsi sebagai pintu gerbang dan simpul utama transportasi serta kegiatan perdagangan dan jasa skala regional. Oleh karena itu, keberadaan transportasi penting untuk memenuhi kebutuhan pergerakan bagi setiap masyarakat. Dari banyaknya moda transportasi yang berkembang di Kota Mataram, terdapat moda transportasi tradisional yang masih eksis beroperasi hingga saat ini yaitu *cidomo*.

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI), *Cidomo* berasal dari kata *cikar*, *dokar*, dan *motor* yang merupakan alat transportasi menggunakan tenaga kuda sebagai penarik yang khas berasal dari Lombok. Secara umum, fisik *cidomo* mirip dengan *delman* atau *dokar* yang merupakan transportasi tradisional yang ada di Pulau Jawa. Namun perbedaan mencolok terletak dibagian roda yang dipakai. Roda *delman* atau *dokar* menggunakan roda kayu sedangkan *cidomo* menggunakan ban mobil bekas.

Keberadaan *cidomo* masih dapat kita temui eksistensinya di Kota Mataram. Namun, berbeda dengan dulu, jumlah *cidomo* pada masa sekarang

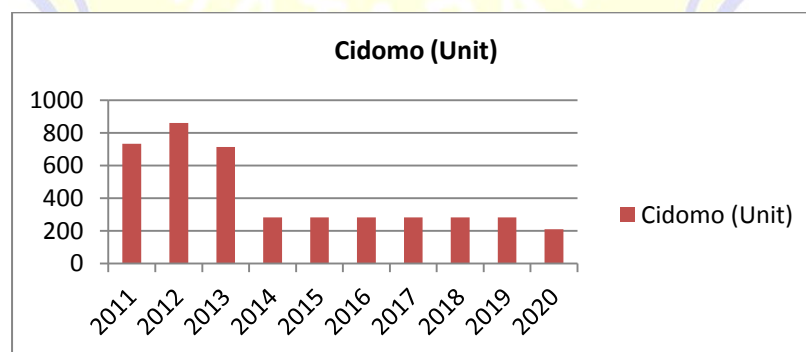
mengalami penurunan. Hal ini dikarenakan jaman yang semakin modern, transportasi tradisional tergantikan oleh transportasi modern. Teknologi pun semakin berkembang, sehingga masyarakat semakin mudah dalam memenuhi kebutuhan untuk melakukan suatu perjalanan seperti dengan menggunakan jasa transportasi *online* yang sedang berkembang pesat hingga saat ini. Selain itu, faktor penurunan penggunaan cidomo juga dapat disebabkan oleh meningkatnya masyarakat dalam penggunaan kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan ke suatu tempat baik berjarak dekat maupun berjarak jauh. Hal ini dapat dilihat dari persentase penggunaan kendaraan bermotor yang semakin meningkat di Kota Mataram yang pada tahun 2010 dengan persentase penggunaan 68,20% naik menjadi 75,60% pada tahun 2019 (Kota Mataram dalam angka). Berikut data jumlah moda transportasi Cidomo di Kota Mataram tahun 2011 - 2020.

Tabel 1.1 Jumlah Cidomo di Kota Mataram Tahun 2011- 2020

Kota	Cidomo (unit)									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mataram	735	862	715	284	284	284	284	284	284	211

Sumber: Kota Mataram Dalam Angka Tahun 2012– 2020, Dishub Kota Mataram 2021

Berdasarkan tabel 1.1, dapat diketahui pada tahun 2011 cidomo yang ada di Kota Mataram berjumlah 735 unit dan mengalami penurunan menjadi 211 unit pada tahun 2020. Dari data diatas, cidomo mengalami penurunan sebanyak 71,29% selama kurun waktu 10 tahun. Berikut grafik jumlah cidomo di Kota Mataram.



Gambar 1.1 Grafik Jumlah Moda Transportasi Cidomo Tahun 2011– 2020

Sumber: Kota Mataram Dalam Angka Tahun 2012 – 2020, Dishub Kota Mataram 2021

Berdasarkan grafik 1.1, dapat dilihat tingkat penurunan dari jumlah cidomo dari tahun 2011-2020, hal ini dapat disebabkan karena masyarakat semakin banyak menggunakan kendaraan pribadi serta kemudahan dari transportasi *online* yang semakin berkembang hingga saat ini. Akan tetapi, keberadaan cidomo masih tetap beroperasi di Kota Mataram yang keberadaannya banyak dijumpai disekitar pasar tradisional, pemukiman skala menengah atau kampung-kampung.

Cidomo adalah moda transportasi yang tidak menimbulkan polusi udara seperti halnya transportasi yang menggunakan tenaga mesin. Cidomo dapat menjadi ciri khas yang unik bagi suatu kawasan. Jika ditata dengan baik dan penampilan cidomo menarik dan bersih, cidomo akan menjadi ikon wisata dan wisatawan akan suka untuk menaiki cidomo seperti halnya di Yogyakarta dengan delmannya(Hadi, 2019).

Hanya saja, disamping sebagai transportasi tradisional, keberadaan cidomo juga menimbulkan masalah di rute perjalanannya. Berdasarkan dari pengamatan di lapangan, banyak yang menganggap keberadaan cidomo mengganggu estetika jalanan kota yang disebabkan oleh kotoran kuda yang jatuh dijalanan. Hal ini disebabkan karena beberapa cidomo yang tidak menggunakan penampung kotoran atau adanya penampung yang tidak berfungsi dengan baik untuk menampung kotoran kuda. Selain adanya masalah tersebut, masalah lainnya adalah kecepatan laju transportasi cidomo yang lambat dapat menyebabkan arus laju kendaraan lain terhambat menyebabkan banyak kendaraan yang mengantri dibelakang cidomo sehingga dapat menjadi penyebab kemacetan. Beberapa cidomo juga terlihat melakukan parkir sembarangan pada bahu jalan ketika menunggu penumpang.

Pemerintah Kota Mataram sempat merencanakan penghapusan cidomo di Kota Mataram, namun ratusan kusir cidomo berunjuk rasa meminta Pemerintah Kota Mataram tak menghapus cidomo. Pemerintah Kota Mataram akhirnya batal mengusir keberadaan cidomo sebagai alat transportasi tradisional setempat. Keputusan tersebut melegakan masyarakat yang

menggantungkan mata pencahariannya sebagai kusir cidomo yang sempat resah lahan rezekinya bakal terhapuskan (Liputan6, 2003). Pemerintah Kota Mataram pun membuat peraturan dalam operasional cidomo, seperti cidomo harus memiliki kartu tanda pengenal kendaraan tidak bermotor dan kartu tanda pengemudi tidak bermotor, dan pelat nomor kendaraan tidak bermotor serta dilarang menggunakan jalur kendaraan bermotor apabila telah disediakan jalur khusus bagi kendaraan tidak bermotor (Peraturan Daerah Kota Mataram Nomor 7 Tahun 2016). Selain itu terdapat rencana pembatasan jumlah operasional cidomo. Hal ini akan memberikan dampak sosial kepada kusir karena harus kehilangan mata pencaharian (Thalib, 2014). Pernyataan tersebut dibuktikan dengan adanya penurunan drastis dari jumlah cidomo yang pada tahun 2013 terdapat 715 unit kemudian turun menjadi 284 unit pada tahun 2014.

Oleh karena itu, berdasarkan dari permasalahan cidomo yang telah dipaparkan diatas, maka akan dilakukan kajian terkait keberadaan cidomo sebagai salah satu moda transportasi yang masih beroperasi di kawasan Kota Mataram berdasarkan persepsi masyarakat, apakah keberadaannya masih diperlukan atau tidak sebagai salah satu moda transportasi di Kota Mataram.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan dari latar belakang tersebut, adapun yang menjadi rumusan masalahnya adalah bagaimanakah persepsi masyarakat terhadap keberadaan cidomo sebagai salah satu moda transportasi yang beroperasi di kawasan Kota Mataram?

1.3 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap keberadaan cidomo sebagai salah satu moda transportasi yang beroperasi di kawasan Kota Mataram.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai pandangan masyarakat terhadap cidomo sebagai moda transportasi umum.
 - b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan cidomo.
 - c. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan informasi untuk penelitian selanjutnya.
2. Manfaat Praktis
 - a. Bagi Universitas Muhammadiyah Mataram
Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan dapat digunakan sebagai sarana dalam menambah wawasan yang lebih luas.
 - b. Bagi Mahasiswa
Penelitian ini diharapkan dapat digunakan oleh mahasiswa sebagai referensi dalam penelitian lanjutan yang memiliki tema penelitian yang serupa.
 - c. Bagi Pemerintah
Penelitian ini diharapkan dapat digunakan oleh pemerintah daerah Kota Mataram sebagai referensi atau bahan masukan terkait pada penentuan keberadaan operasional cidomo yang masih beroperasi hingga saat ini.

1.5 Ruang Lingkup

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Adapun ruang lingkup wilayah dari penelitian ini adalah Kota Mataram Provinsi Nusa Tenggara Barat yang terletak antara 08⁰33'LU -

08°38'LS serta antara 116°04'BB – 116°08'BT memiliki luas wilayah mencapai 61,30 km². Kota Mataram memiliki 6 kecamatan yaitu Kecamatan Mataram, Sekarbela, Ampenan, Sandubaya, Cakranegara dan Selaparang.

Kota Mataram adalah ibu kota provinsi Nusa Tenggara Barat, berdasarkan RTRW Nasional ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang berfungsi sebagai pintu gerbang dan simpul utama transportasi serta kegiatan perdagangan dan jasa skala regional yang harus mewujudkan ciri kota.

1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi dari penelitian ini adalah mengkaji persepsi masyarakat terhadap keberadaan *cidomo* sebagai salah satu moda transportasi di kawasan Kota Mataram berdasarkan dari variabel penilaian jasa dari metode *Service Quality* (Susanto, 2015) yaitu dengan melihat dari *reability* (keandalan), *responsiveness* (daya tanggap), *assurance* (jaminan), dan *empathy* (empati). Kajian yang dilakukan untuk mengetahui apakah perlu atau tidaknya *cidomo* untuk beroperasi di kawasan Kota Mataram berdasarkan persepsi masyarakat.

1.6 Sistematika Penulisan

- **BAB I PENDAHULUAN**
Membahas latar belakang dari pengambilan judul penelitian, rumusan masalah, tujuan serta ruang lingkup dari penelitian.
- **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**
Membahas terkait terminologi judul, teori-teori yang terkait dengan judul penelitian, serta penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian.
- **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**
Membahas terkait lokasi penelitian, jenis dari penelitian, kerangka pemikiran, metode pengambilan data dan metode analisis yang akan digunakan dalam penelitian

- **BAB IV PEMBAHASAN**

Membahas hasil dari penelitian yang dilakukan yaitu jawaban dari perumusan masalah dalam penelitian.

- **BAB V PENUTUP**

Membahas kesimpulan serta saran dari hasil penelitian.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Terminologi Judul

2.1.1 Kajian

Kata kajian berasal dari kata “kaji” yang berarti (1) “pelajaran”; (2) penyelidikan (tentang sesuatu). Bermula dari pengertian tersebut, kajian berarti proses, cara perbuatan mengkaji; penyelidikan (pelajaran yang mendalam; penelaahan (KBBI, 1999)

2.1.2 Persepsi

Persepsi adalah suatu kegiatan yang relatif dilakukan oleh masyarakat. Kebanyakan dari masyarakat melakukan kegiatan tersebut guna memberikan pendapat secara bebas dengan apa yang mereka rasakan. Persepsi adalah pengalaman tentang objek, peristiwa, atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Persepsi adalah memberikan makna pada stimuli inderawi (*sensory stimuli*)(Rakhmat, 2007).

2.1.3 Moda Transportasi

Moda yaitu merupakan sarana yang digunakan untuk memindahkan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor (Munawar, 2005).

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain (Salim, 2000).

Moda transportasi dapat berupa moda transportasi darat, moda transportasi laut, dan moda transportasi udara, dimana masing-masing moda tersebut memiliki ciri dan karakteristik tersendiri (Munawar, 2005).

Dalam penelitian ini akan membahas terkait moda transportasi darat yaitu berupa cidomo yang termasuk dalam transportasi tradisional.

2.1.4 Cidomo

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI), Cidomo berasal dari kata cikir, dokar, dan mobil yang merupakan alat transportasi menggunakan tenaga kuda sebagai penarik yang khas berasal dari Lombok. Secara umum, fisik cidomo mirip dengan delman atau dokar yang merupakan transportasi tradisional yang ada di Pulau Jawa. Namun perbedaan mencolok terletak dibagian roda yang dipakai. Roda delman atau dokar menggunakan roda kayu sedangkan cidomo menggunakan ban mobil bekas(Isfanari, 2011).

Cikir adalah alat transportasi tradisional Lombok yang bentuknya mirip dengan dokar namun hanya digunakan sebagai alat pengangkut barang. Sedangkan dokar digunakan sebagai transportasi untuk mengangkut manusia. Penyematan kata “mobil” pada nama cidomo dikarenakan penggunaan ban mobil sebagai roda cidomo(Permana, 2016).



Gambar 2.1 Cidomo di Kota Mataram

Sumber: Dokumentasi 2020

Jadi, dalam penelitian ini yang akan dibahas berdasarkan dari terminologi judul adalah mengkaji atau penelaahan secara mendalam terkait cidomo sebagai salah satu moda transportasi yang dapat digunakan sebagai alat pemindahan barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lain berdasarkan dari persepsi atau pendapat secara bebas dari apa yang dirasakan oleh masyarakat.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Persepsi Masyarakat

Menurut Gibson, Donnely, & Ivancevich (2007), Faktor yang mempengaruhi persepsi pada dasarnya dibagi menjadi dua yaitu faktor internal dan faktor eksternal.

1. Faktor internal yang mempengaruhi persepsi, yaitu faktor-faktor yang terdapat dalam diri individu, yang mencakup beberapa hal antara lain:

a. Fisiologis

Informasi masuk melalui alat indera, selanjutnya informasi yang diperoleh ini akan mempengaruhi dan melengkapi usaha untuk memberikan arti terhadap lingkungan sekitarnya. Kapasitas indera untuk mempersepsi pada tiap orang berbeda-beda sehingga interpretasi terhadap lingkungan juga dapat berbeda.

b. Perhatian

Individu memerlukan sejumlah energi yang dikeluarkan untuk memperhatikan atau memfokuskan pada bentuk fisik dan fasilitas mental yang ada pada suatu objek. Energi tiap orang berbeda sehingga perhatian seseorang terhadap objek juga berbeda dan hal ini akan mempengaruhi persepsi terhadap suatu objek.

c. Minat

Persepsi terhadap suatu objek bervariasi tergantung pada seberapa banyak energi atau *perceptual vigilance* yang digerakkan untuk mempersepsi. *Perceptual vigilance* merupakan kecenderungan seseorang untuk memperhatikan tipe tertentu dari stimulus atau dapat dikatakan sebagai minat.

d. Kebutuhan yang searah

Faktor ini dapat dilihat dari bagaimana kuatnya seseorang individu mencari objek-objek atau pesan yang dapat memberikan jawaban sesuai dengan dirinya.

e. Pengalaman dan ingatan

Pengalaman dapat dikatakan tergantung pada ingatan dalam arti sejauh mana seseorang dapat mengingat kejadian-kejadian lampau untuk mengetahui suatu rangsang dalam pengertian luas.

f. Suasana hati

Keadaan emosi mempengaruhi perilaku seseorang, *mood* menunjukkan bagaimana perasaan seseorang pada waktu yang dapat mempengaruhi bagaimana seseorang dalam menerima, beraksi, dan mengingat.

2. Faktor eksternal yang mempengaruhi persepsi, merupakan karakteristik dari lingkungan dan objek-objek yang terlibat didalamnya. Elemen-elemen tersebut dapat mengubah sudut pandang seseorang terhadap dunia sekitarnya dan mempengaruhi bagaimana seseorang merasakannya atau menerimanya. Adapun faktor-faktor eksternal antara lain:

a. Ukuran dan penempatan dari objek

Faktor ini menyatakan bahwa semakin besarnya hubungan suatu objek, maka semakin mudah untuk dipahami. Bentuk ini akan mempengaruhi persepsi individu dan dengan melihat bentuk ukuran suatu objek individu akan mudah untuk memberi perhatian dan akan membentuk suatu persepsi dari individu.

b. Warna dari objek

Objek yang mempunyai cahaya lebih banyak, akan lebih mudah dipahami (*to be perceived*) dibandingkan dengan yang sedikit.

c. Keunikan dan kontrasan

Keunikan dan kontrasan dari suatu objek yang berbeda dengan objek lainnya akan lebih banyak menarik perhatian dari suatu individu.

d. Intensitas dan kekuatan

Rangsangan dari luar akan memberi makna lebih, bila sering diperhatikan dibandingkan dengan hanya sekali dilihat. Kekuatan

dari rangsangan merupakan daya dari suatu objek yang bisa mempengaruhi persepsi.

e. Motion atau gerakan

Individu akan banyak memberikan perhatian terhadap objek yang memberikan gerakan dalam jangkauan pandangan dibandingkan objek yang diam.

2.2.2 Karakteristik Angkutan Umum

Pada pemakaian angkutan umum terdapat 2 sistem, yaitu:(Prayoga, 2017)

1. Sistem sewa, yaitu kendaraan bisa dioperasikan baik oleh operator maupun oleh penyewa, dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Sistem ini sering disebut juga sebagai *demand responsive system*, karena penggunaannya yang tergantung pada adanya permintaan.
2. Sistem penggunaan bersama, yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang biasanya tetap. Sistem ini dikenal sebagai *transit system*. Terdapat 2 jenis sistem transit, yaitu:
 - a. *Paratransit*, yaitu tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti (menaikkan/menurunkan penumpang) disepanjang rutenya.
 - b. *Mass transit*, yaitu jadwal dan tempat pemberhentiannya lebih pasti.

2.2.3 Angkutan Umum *Paratransit*

Angkutan umum *paratransit* adalah bentuk transportasi penumpang intraurban (didalam kota) yang dapat digunakan oleh masyarakat umum tetapi berbeda dari angkutan umum biasa (kereta api dan bus yang terjadwal) serta dapat beroperasi di luar sistem jalan dan jalan raya besar (Kirby, 1995 (dalam Prayoga, 2017)). Cervero, (2000)membagi kelas

kendaraan paratransit dan jasa yang beroperasi secara informal sebagai berikut:

Tabel 2.1 Kelas Kendaraan Paratransit dan Jasa yang beroperasi secara Informal

No	Kelas	Fitur Pelayanan		Penumpang Kapasitas	Layanan	Cakupan Pelayanan
		Rute	Jadwal			
1	Minibus	Tetap	Semi tetap	12-24	Campuran	Sub kawasan
2	Microbus/Pick up	Tetap	Semi tetap	2-11	Distribusi	Sub kawasan
3	Bajai/Sepeda Motor	Tidak tetap	Tidak tetap	1-4	Pengisi	Lingkungan
4	Becak/Dokar/ Andong/ Cidomo	Tidak tetap	Tidak tetap	1-6	Pengisi	Lingkungan

Sumber: Cervero, 2000 (dalam Prayoga, 2017)

2.2.4 Faktor-faktor Pengaruh Terhadap Pemilihan Moda Angkutan Umum

Pemilihan moda angkutan umum dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu: (Fitriyansyah, 2015)

a. Tingkat pendapatan keluarga

Perjalanan yang dilakukan oleh penumpang kendaraan angkutan umum dapat dibedakan untuk golongan yang tidak mempunyai pilihan moda (*captive*) dan untuk golongan yang mempunyai pilihan moda yaitu menggunakan kendaraan pribadi atau kendaraan umum (*choice*). Golongan penumpang ini pada dasarnya tergantung pada tingkat pendapatan tinggi, yang umumnya memiliki kendaraan. Persentase penumpang yang tidak mempunyai pilihan (*captive*) seharusnya lebih rendah dibandingkan dengan golongan penumpang dengan tingkat pendapatan rendah.

b. Waktu perjalanan

Rasio waktu perjalanan dengan menggunakan kendaraan angkutan umum dan kendaraan pribadi akan mempengaruhi pemilihan moda angkutan. Penumpang cenderung memilih moda angkutan yang memerlukan waktu tersingkat untuk sampai pada tempat tujuan.

Semakin tingginya rasio waktu perjalanan tersebut, maka akan semakin sedikit penumpang yang tertarik pada angkutan kendaraan umum.

c. Waktu pelayanan

Rasio waktu pelayanan adalah perbandingan antara waktu pelayanan yang diperlukan oleh kendaraan angkutan umum dan yang diperoleh oleh kendaraan pribadi. Rasio waktu pelayanan pada dasarnya serupa dengan rasio waktu perjalanan. Makin tinggi rasio waktu pelayanan, maka makin sedikit penumpang yang tertarik pada angkutan umum. Rasio waktu pelayanan dipertimbangkan secara terpisah dari waktu perjalanan karena penumpang cenderung kurang waktu tunggu yang memakan waktu yang lama. Sedangkan, lamanya waktu perjalanan didalam kendaraan angkutan umum, masih dapat diterima.

d. Biaya perjalanan

Rasio biaya perjalanan dengan menggunakan kendaraan angkutan umum dan kendaraan pribadi juga akan mempengaruhi pemilihan moda angkutan. Penumpang cenderung memilih moda angkutan yang murah. Makin tinggi biaya perjalanan, maka akan sedikit penumpang yang memilih kendaraan angkutan umum.

2.2.5 Kualitas Operasi Angkutan Umum

Pengaturan angkutan umum yaitu usaha dalam menciptakan pergerakan angkutan umum yang teratur, cepat dan tepat yang akan memberikan manfaat bagi semua pihak. Beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas operasi (Novel & Irkham, 2006):

1. Nilai Okupansi

Nilai okupansi yaitu perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas (*seat*) kendaraan. Nilai ini diperlukan untuk memberikan gambaran dari suatu angkutan umum.

2. Realibilitas

Realibilitas (kehandalan) angkutan umum yaitu ukuran ketaatan jadwal operasional, kelayakan kondisi fisik kendaraan (penampilan kendaraan) dan kualitas awak kendaraan dalam melayani angkutan umum.

3. Jam Operasi

Jam operasi tidak hanya mempengaruhi biaya operasi angkutan umum juga mempengaruhi pelayanan yang diberikan pada masyarakat.

4. Jumlah Transfer

Jumlah transfer yaitu frekuensi penggantian kendaraan untuk sampai ke tempat tujuan.

5. Keamanan Pengoperasian

Beberapa aspek yang dapat diukur dari pengguna angkutan umum yaitu terkait kebiasaan awak angkutan umum, keamanan, kenyamanan, waktu dan pelayanan informasi.

2.2.6 Angkutan Umum Ideal

Tamin, (2000) mengatakan bahwa tujuan dasar dari penyediaan angkutan umum adalah menyediakan pelayanan angkutan yang baik dan handal, nyaman, aman, cepat dan murah untuk umum. Beberapa studi mengenai angkutan umum Harries, 1976 dalam (Tamin, 2000) menyatakan pelayanan angkutan umum dapat diusahakan mendekati angkutan pribadi untuk membuat angkutan umum menjadi lebih menarik dan masyarakat tertarik untuk menggunakan angkutan umum. Hal ini dapat diukur secara relatif dari kepuasan pelayanan beberapa kriteria angkutan umum ideal antara lain:

Tabel 2.2 Kriteria Angkutan Umum Ideal

Kehandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
- Setiap saat tersedia - Kedatangan dan	- Pelayanan yang sopan	- Terhindar dari	- Ongkos relative	- Waktu didalam

sampai tujuan tepat waktu	- Terlindung dari cuaca buruk	kecelakaan	murah terjangkau	kendaraan singkat
- Waktu total perjalanan singkat dari rumah, menunggu, dalam kendaraan, berjalan, ketujuan.	- Mudah turun naik kendaraan	- Badan terlindung dari luka benturan		
- Waktu tunggu singkat	- Tersedia tempat duduk	- Bebas dari kejahatan		
- Sedikit berjalan kaki ke pemberhentian	- Interior yang menarik			
- Tidak perlu berpindah kendaraan	- Tempat duduk yang nyaman			

Sumber: Harries, 1976 dalam (Fitriyansyah, 2015)

Kinerja angkutan umum dalam kota banyak dipengaruhi oleh faktor-faktor berikut ini: (Susanto, 2015)

1. *Safety*

Safety berupa keselamatan dalam berkendara (baik pengguna maupun bukan pengguna) termasuk keamanan dalam pencopetan dan kejahatan fisik serta keamanan kendaraan dari kekerasan (*vandalism*).

2. *Comfort*

Comfort berupa kenyamanan fisik penumpang dalam kendaraan dan pada hentian. Kenyamanan ini meliputi: kualitas pengendaraan, lingkungan angkutan dan diluar angkutan, penataan kursi, pegangan tangan, kemudahan keluar masuk dan pembayaran ongkos, tempat untuk barang bawaan. Adapun estetika meliputi: kebersihan dan keindahan dari rancangan kendaraan, perlindungan lingkungan (polusi udara/suara), fasilitas bagi manula dan penyandang cacar, awak yang ramah dan menyenangkan.

3. *Accessibility*

Accessibility meliputi distribusi rute yang memadai pada seluruh area, kapasitas kendaraan, frekuensi dan jam operasi, identifikasi dari pemberhentian kendaraan dan distribusi informasi mengenai ongkos, jadwal, serta kemudahan dalam membayar ongkos.

4. *Reliability*

Reliability meliputi tingkat kerusakan/gangguan yang rendah, armada yang selalu siap (ketersediaan armada), ketepatan terhadap jadwal serta informasi yang memadai jika terdapat perubahan layanan serta jaminan perjalanan lanjutan.

5. *Cost*

Cost ialah salah satu faktor dari informasi yang begitu penting dalam pengelolaan angkutan umum adalah tarif kendaraan. Penetapan tarif akan menentukan nilai ekonomis dari suatu angkutan umum. Penetapan tarif yang kurang tepat dapat menyebabkan menurunnya minat penumpang.

6. *Efficiency*

Efficiency berupa kecepatan rata-rata yang tinggi dengan waktu berhenti yang minim dan bebas dari tundaan lalu lintas, jumlah hentian yang memadai untuk jarak laju minimum, jadwal dan titik transfer yang terkoordinasi agar tidak repot, rute yang langsung, serta layanan yang cepat.

2.2.7 Metode Servqual

Metode Servqual (singkatan dari *service quality*) adalah *tool measurement* dalam mengukur persepsi terhadap pelayanan suatu perusahaan atau penghasil jasa. Metode ini mulai dikembangkan pada tahun 1990-an oleh Zethaml, Parasuraman & Berry, dan telah digunakan untuk mengukur berbagai kualitas jasa. Dengan kuesioner ini, dapat diketahui seberapa besar celah (*Gap*) yang ada diantara kinerja pelayanan angkutan kota dan harapan/persepsi masyarakat terhadap suatu perusahaan

jasa. Kuesioner servqual dapat diubah-ubah atau disesuaikan agar cocok dengan industri jasa yang berbeda pula(Tjiptono, 2011).

Skala Servqual meliputi lima dimensi kualitas jasa yaitu *Tangibles*, *Reliability*, *Assurance*, *Responsiveness* dan *Empathy*, berikut penjelasannya(Susanto, 2015):

1. Keandalan (*reliability*), adalah kemampuan memberikan pelayanan yang akurat, memuaskan dan berkualitas.
2. Daya tanggap (*responsiveness*), adalah keinginan dalam membantu penumpang dan memberikan pelayanan dengan tanggap.
3. Jaminan (*assurance*), adalah mencakup pengetahuan mengenai trayek, kemampuan dan sifat yang dapat dipercaya, bebas dari bahaya, risiko atau keragu-raguan dan kebersihan dan kerapihan kendaraan. Cakupan jaminan meliputi kemampuan petugas dalam melaksanakan pekerjaan, keamanan dan kenyamanan, kenyamanan naik turun kendaraan, ketersediaan asuransi (Salam, 2017). Sedangkan menurut Saskiarini(2010), indikator dalam mengukur faktor jaminan meliputi keamanan dan nyaman, keterampilan serta keramahan dan kesopanan.
4. Empati (*empathy*) adalah kemudahan dalam melakukan hubungan, komunikasi yang baik, kepedulian, serta memahami kebutuhan penumpang.
5. Bukti langsung (*tangible*), adalah fasilitas fisik dan perlengkapan dalam angkutan.

2.2.8 Metode Skala Likert

1. Pengertian Skala Likert

Berbagai jenis skala yang dapat digunakan dalam mengukur fenomena sosial dan dapat dianalisis menggunakan statistik yaitu: skala untuk mengukur intelegensi, sikap, status sosial, institusional (kelembagaan) dan berbagai tipe lainnya. Salah satu skala yang dapat

digunakan dalam pengukuran sikap atau persepsi masyarakat adalah Skala Likert.

Menurut Sugiono (2012), menjelaskan Skala Likert ialah metode pengukuran yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial. Sedangkan menurut Rensis Likert, skala likert adalah suatu skala yang digunakan untuk membuat angket dan memudahkan seseorang dalam menilai serta mengumpulkan data dengan cara mengukur dan menimbang butir-butir pertanyaan yang berisikan pilihan yang berjenjang. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian fenomena sosial ini akan ditetapkan secara spesifik oleh peneliti berupa variabel penelitian.

Dengan skala Likert, maka variabel yang akan diukur diuraikan menjadi subvariabel kemudian dijabarkan menjadi komponen-komponen yang dapat diukur. Hal ini akan menjadi titik tolak peneliti dalam menyusun item pertanyaan yang akan dijawab oleh responden.

2. Penentuan Skor Jawaban

Skor jawaban ialah nilai jawaban yang akan diberikan oleh responden dari setiap pertanyaan yang ada. Terlebih dahulu ditentukan berapa skala jawaban yang akan digunakan misalnya 5 skala dengan sikap yang digunakan yaitu “setuju”, berarti sangat tidak setuju, kurang setuju, cukup setuju, setuju dan sangat setuju. Hal ini bertujuan agar responden dapat memberikan penilaian sesuai dengan kriteria mereka berdasarkan pilihan yang ada seperti tabel berikut:

Tabel 2.3 Skala Jawaban

Skala Jawaban	Nilai
Sangat tidak setuju/suka/bagus	1
Kurang setuju/suka/bagus	2
Cukup setuju/suka/bagus	3
Setuju/suka/bagus	4

Sangat setuju/suka/bagus	5
--------------------------	---

Sumber: (Sugiono, 2012)

3. Skor Ideal

Skor ideal ialah skor yang digunakan untuk menghitung skor dalam menentukan rating scale dan jumlah seluruh jawaban. Dalam menghitung jumlah skor ideal (kriterium) dari seluruh item, digunakan rumus berikut:

$$\text{Skor Kriterium} = \text{Nilai Skala} \times \text{Jumlah responden}$$

Apabila skor tertinggi adalah 5 dan jumlah responden adalah 400, maka dapat dirumuskan:

Tabel 2.4 Skor Ideal

Rumus	Skala
$5 \times 400 = 2.000$	SS
$4 \times 400 = 1.600$	S
$3 \times 400 = 1.200$	CS
$2 \times 400 = 800$	KS
$1 \times 400 = 400$	STS

Sumber: (Sugiono, 2012)

2.3 Tinjauan Kebijakan

1. Peraturan Daerah Kota Mataram Nomor 7 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan
 - Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
 - Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang ditarik dengan tenaga hewan.
 - Pada pasal 10 ditetapkan setiap orang yang mengemudikan kendaraan tidak bermotor dilarang menggunakan jalur kendaraan bermotor, apabila telah disediakan jalur jalan khusus bagi kendaraan tidak bermotor.

- Kendaraan tidak bermotor:
 - a) Penggunaan angkutan orang dan/atau barang di jalan dapat diselenggarakan dengan menggunakan kendaraan tidak bermotor yang terdiri dari delman/cidomo dan cekar, serta harus memenuhi persyaratan keselamatan.
 - b) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan tidak bermotor yang dioperasikan di jalan wajib mendaftarkan kendaraan tidak bermotornya ke Dinas dan akan diterbitkan Surat Tanda Nomor Kendaraan Tidak Bermotor dan Nomor Kendaraan Tidak Bermotor.
 - c) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan tidak bermotor, wajib memiliki Kartu Tanda Kecakapan Mengemudi Kendaraan Tidak Bermotor.



2.4 Penelitian Terdahulu

Berdasarkan penjelasan-penjelasan yang telah dipaparkan, berikut ini merupakan contoh studi kasus yang terkait dengan penelitian ini.

Tabel 2.5 Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian	Metode Analisis	Perbedaan dan Persamaan	Kesimpulan	Variabel
1	Pengelolaan transportasi ramah lingkungan di Kota Mataram (Agus Pramono, 2008)	Data dianalisis secara deskriptif. Pada tahap rencana pengelolaan menggunakan analisis SWOT untuk mengetahui kondisi meliputi kelemahan, kekuatan, peluang dan tantangan untuk mengajukan alternatif perencanaan	• Perbedaan pada penelitian ini adalah penelitian lebih berfokus untuk meneliti pengelolaan transportasi yang ramah lingkungan serta cara menanggulangi bau dan penumpukan kotoran kuda dari cidomo. Penelitian tidak berfokus melihat bagaimana persepsi masyarakat terhadap penggunaan cidomo sebagai moda transportasi. Penelitian cenderung menargetkan kusir cidomo sebagai objek penelitian • Persamaan pada penelitian ini adalah sama-sama meneliti	Memfungsikan transportasi cidomo dari aspek lingkungan sangat bermanfaat mengurangi emisi gas rumah kaca 4.792 CO ₂ ton/tahun, hemat energi 2.065.717,50 liter bensin pertahun, dari aspek sosial cidomo tidak menghasilkan kebisingan yang mengganggu masyarakat, tergolong kendaraan yang aman, melayani pembangunan disegala bidang dengan fungsi angkutan yang multifungsi, menurunkan kesenjangan dan pelayanan transportasi masyarakat yang tidak mampu, tidak menghasilkan CO ₂ dan Nox. Pengelolaan transportasi cidomo yang ramah lingkungan memperhatikan dua aspek yaitu aspek	• Aspek lingkungan • Aspek sosial

			tentang pengelolaan transportasi cidomo yang ada di Kota Mataram	kelembagaan dan aspek aturan dan hukum.	
2	Karakteristik Pengemudi, Layanan, serta Fisik Becak dan Andong di DIY (Risdiyanto, Koenti, & Hasanah, 2015)	Analisis Skala Likert dan metode perbandingan kondisi fisik di lapangan dengan kondisi berdasarkan PP No 55 tahun 2012.	• Perbedaan dari penelitian ini adalah penelitian tidak hanya meneliti mengenai andong namun juga meneliti mengenai becak. Penelitian juga tidak hanya berfokus pada persepsi masyarakat namun juga berfokus pada kondisi dari pengemudi becak dan andong. Persepsi masyarakat berdasarkan dari persepsi pengguna atau penumpang becak dan andong bukan dari masyarakat pada umumnya. • Persamaan dari penelitian ini adalah sama-sama menentukan sampel menggunakan rumus slovin serta metode analisis yang menggunakan skala	Pengemudi becak sebagian besar berpendidikan rendah, usia telah lanjut, berpenghasilan kurang dari Rp 750.000,00 per bulan, armada milik pribadi, tidak memiliki pekerjaan sampingan, serta 50% pengemudi tidak bisa berbicara dengan bahasa asing. Pengemudi andong sebagian besar berpendidikan rendah, usia dewasa dan tua, berpenghasilan antara RP 750.000,00 s.d Rp. 1.000.000,00 per bulan, 100% armada milik pribadi, memiliki pekerjaan sampingan, dan tidak dapat berbicara bahasa asing. Dari kacamatan pengguna, secara umum layanan becak tidak mahal, ketersediaan moda kurang/tidak selalu ada, kebersihan becak kurang/tidak terjaga, pengemudi kurang/tidak ramah	• Keterjangkauan harga • Operasional andong • Kenyamanan • Keamanan

			Likert serta meneliti andong dari pandangan masyarakat	dan kurang/tidak taat berlalu lintas, serta moda becak kurang/tidak menarik dan kurang/tidak nyaman. Sementara pada layanan andong terjaga, kusir ramah, dan armada andong kuat dan aman.	
3	Keberadaan Moda Transportasi Umum Tidak Bermotor dalam Mendukung Aktivitas Pariwisata di Kawasan Malioboro, Yogyakarta (Trisnawati & Sunaryo, 2014)	Metode kualitatif.	- Perbedaan dari penelitian ini adalah penelitian berfokus dalam melihat seberapa besar pengaruh keberadaan moda transportasi umum tidak bermotor dalam mendukung aktivitas wisata di Kawasan Malioboro. Penelitian bukan berdasarkan persepsi dari masyarakat. - Persamaan pada penelitian ini adalah sama-sama meneliti dari keberadaan dari andong sebagai moda transportasi	Keberadaan moda transportasi umum tidak bermotor di kawasan Malioboro didukung oleh kegiatan pariwisata. Selain itu keberadaan andong dan becak masih dipertahankan karena andong dan becak menjadi bagian dari aktivitas wisata yaitu sebagai salah satu icon daya tarik bagi wisatawan. Keberadaannya masih dapat dipertahankan dengan berbagai catatan yaitu kualitas, kemampuan, kenyamanan, keamanan dan juga kelayakan harus ditingkatkan.	- Karakteristik moda transportasi umum tidak bermotor - Jenis moda - Rute perjalanan - Tujuan pergerakan - Jangkauan pelayanan - Kepemilikan moda - Identifikasi pengguna moda transportasi umum tidak bermotor - Jenis pengguna

					• Tujuan perjalanan • Pemilihan moda 3. Analisis persaingan moda transportasi umum tidak bermotor dengan transportasi bermotor • Jenis transportasi • Tujuan pergerakan • Rute • Pengguna
4	Keberadaan dan tanggapan pemerintah dalam pengoperasian doka di Kota Palu (Kismarsilah, 2014)	Metode kualitatif dan bersifat deskriptif	• Perbedaan dari penelitian ini adalah penelitian meneliti mengenai tanggapan pemerintah terhadap doka (andong) bukan dari persepsi masyarakat. • Persamaan dari penelitian ini adalah sama-sama meneliti dari keberadaan doka (andong) sebagai salah satu moda	• Keberadaan doka tetap dipertahankan sebagai alat transportasi tradisional sehingga perlu dilestarikan sebagai warisan budaya dan identitas suku kaili. Keberadaannya menunjang perekonomian mengenai tarif atau ongkos bisa diatur karena tidak terpengaruh naiknya BBM. Keberadaannya memudahkan bagi	• Kenyamanan • Harga • Tampilan • Pengoperasian • Kemudahan mendapatkan kendaraan

			transportasi.	orang yang tidak dilewati oleh angkutan umum. • Tanggapan pemerintah mengenai pengoperasian doka sangat positif melalui dibuatnya pelat nomor SIM doka bagi kusir untuk disiplin lalu lintas, mengapresiasi lomba dan kegiatan yang diadakan, seperti lomba hias dan lomba pacuan doka.	
5	Kajian karakteristik angkutan ojek sepeda motor dan cidomo di Kota Mataram (Isfanari, Sulistio, & Wicaksono, 2011)	Metode statistika deskriptif berupa analisa <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA) dan analisa SWOT	• Perbedaan pada penelitian ini adalah penelitian mengacu pada evaluasi kinerja dari angkutan ojek dan cidomo dari pandangan responden dari kriteria yang telah ditentukan menggunakan teknik analisis <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA). Hal ini untuk melihat tingkat kepuasan dari pengguna berdasarkan dari kriteria yang telah ditentukan. • Persamaan dari penelitian ini	• Karakteristik sosioekonomi ekonomi pengendara ojek sepeda motor, mayoritas (45%) usia 17-25 tahun, (84%) suku Sasak, (53%) SMA, (31%) berpenghasilan per bulan Rp. 1.000.000- Rp. 1.250.000, sedangkan cidomo mayoritas (41%) usia 26-40 tahun, (100%) suku Sasak, (47%) putus sekolah/pondok pesantren, (38%) berpenghasilan per bulan Rp. 500.000- Rp. 750.000,. • Karakteristik pergerakan	• Faktor muatan kendaraan • Kapasitas dan ukuran kendaraan • Waktu menunggu • Jarak perjalanan • Waktu tempuh • Waktu sirkulasi • Waktu henti kendaraan di pangkalan • Jumlah armada • Jumlah penumpang

			adalah sama-sama meneliti mengenai cidomo yang ada di Kota Mataram	penumpang ojek sepeda motor, mayoritas (39%) belanja/ kepasar, (48%), jarak tempuh 1-5 km, (64%) waktu menggunakan ojek sepeda motor jam 05.00-08.00 sedangkan cidomo mayoritas (45%) belanja/ kepasar, (62%), jarak tempuh 1-5 km, (63%) waktu menggunakan cidomo jam 05.00-08.00. • Karakteristik Perilaku pengendara ojek sepeda motor sebagian besar pengalaman berkendara 16-30 tahun (40%), punya SIM (86%), memiliki SIM dengan tidak di uji (69%), pengetahuan yang kurang dipahami (Jarak aman minimal, pengertian rambu, sanksi jika tidak memiliki SIM (94%). Sedangkan cidomo sebagian besar pengalaman berkendara 5-15 tahun (58%), tidak punya SIM (87%), memiliki SIM	• Keamanan • Kemudahan penumpang mendapatkan kendaraan
--	--	--	---	---	---

				dengan tidak di uji (98%), pengetahuan yang kurang dipahami (Simulasi situasi, posisi untuk terlihat, Jarak aman minimal, pengertian rambu, fungsi rambu, sanksi jika tidak memilik SIM (88%). • Karakteristik Persepsi pengendara ojek sepeda motor terhadap kecelakaan, mayoritas (63%) pernah mengalami kecelakaan, (39%) pernah mengalami kecelakaan satu kali, (34%) kecelakaan disebabkan kesalahan sendiri, sedangkan pemakai jalan sebagai penyebab kecelakaan adalah pengendara sepeda motor (59%) sedangkan cidomo mayoritas (61%) pernah mengalami kecelakaan, (46%) pernah mengalami kecelakaan satu kali, (43%) kecelakaan disebabkan	
--	--	--	--	---	--

				kesalahan sendiri, sedangkan pemakai jalan sebagai penyebab kecelakaan adalah kusir cidomo (29%). • Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo dalam posisi yang kuat dan berpeluang, Sehingga rekomendasi strategi yang diberikan adalah Progresif Strategi artinya angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo dalam kondisi prima dan mantap sehingga sangat memungkinkan untuk terus melakukan pengembangan, meningkatkan pelayanan pada pengguna angkutan.	
6	Analisis Pelayanan Angkutan Umum dalam Kota (Angkot) berdasarkan Persepsi Penumpang di Purwokerto (Susanto, 2015)	Metode analisis GAP menggunakan metode Servqual (<i>service quality</i>)	• Perbedaan pada penelitian ini yaitu peneliti meneliti mengenai pelayanan angkutan dalam kota berupa angkot berdasarkan dari persepsi penumpang bukan dari	Hasil penelitian menunjukan nilai kinerja (2,9) dan harapan (3,9) jadi ada gap (-1,0) yang berarti penumpang tidak puas terhadap pelayanan angkutan umum dalam kota di Purwokerto, dikarenakan terdapat 11	• <i>Tangible</i> • <i>Reliability</i> • <i>Responsiveness</i> • <i>Assurance</i> • <i>Empathy</i>

			keseluruhan masyarakat. • Persamaan dari penelitian ini adalah sama-sama menilai angkutan umum menggunakan metode Servqual yaitu dengan melihat dari 5 dimensi variabel yaitu <i>tangible</i>, <i>reliability</i>, <i>responsiveness</i>, <i>assurance</i>, dan <i>empathy</i>.	variabel yang dinyatakan tidak puas dan 6 variabel cukup puas sedangkan harapan penumpang angkot 12 variabel dinyatakan cukup penting dan 5 variabel penting.	
--	--	--	--	--	--

Sumber: *Kajian Peneliti*, 2020



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

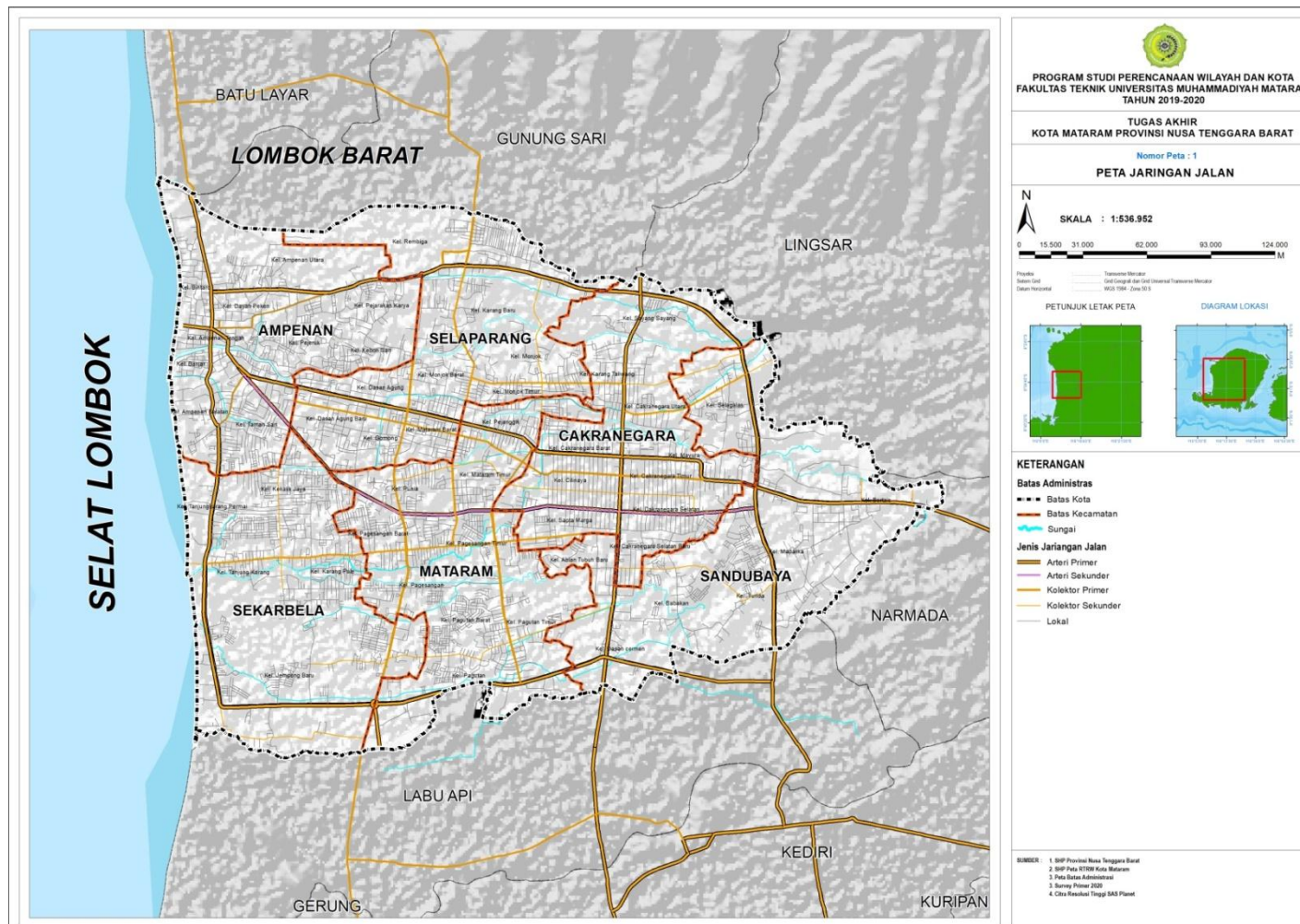
3.1 Lokasi Penelitian

Lokasi dari penelitian adalah Kota Mataram yang memiliki luas wilayah 61,30 km² yang terletak antara 116⁰04' – 116⁰10' BT dan 08⁰33' – 08⁰38' LS. Kota Mataram terdiri dari 6 (enam) kecamatan yaitu Kecamatan Mataram, Sekarbela, Cakranegara, Ampenan, Sandubaya, dan Selaparang. Adapun batas administrasi Kota Mataram yaitu berbatasan dengan:

Sebelah utara	: Kabupaten Lombok Barat
Sebelah timur	: Kabupaten Lombok Barat
Sebelah selatan	: Kabupaten Lombok Barat
Sebelah barat	: Selat Lombok

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian deskriptif kuantitatif. Penggunaan jenis penelitian deskriptif kuantitatif dilakukan dengan penyampaian data yang diperoleh dari lapangan kemudian diolah dalam bentuk angka dan akan dideskriptifkan dalam bentuk kalimat. Penelitian ditekankan pada analisis data-data statistik (angka) yang diolah dengan metode statistik berupa excel atau program SPSS.



Gambar 3.1 Peta Administrasi Kota Mataram

Sumber: Hasil Interpretasi Data Arcgis 2020

3.3 Sumber Data Penelitian

Salah satu pertimbangan dalam memilih masalah penelitian adalah ketersediaan sumber data penelitian. Adapun sumber data penelitian diperoleh dari responden yaitu orang yang merespon atau menjawab pertanyaan dari peneliti, baik pertanyaan lisan hingga pertanyaan tertulis. Hal ini dikarenakan penelitian dilakukan dengan metode pengumpulan data dengan kuesioner serta wawancara. Ketepatan dalam memilih sumber data akan menentukan jumlah data yang diperoleh. Adapun sumber data dalam penelitian dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Narasumber (informan)

Narasumber dapat disebut sebagai responden, orang yang memberikan respon atau tanggapan dari pertanyaan yang diungkapkan oleh peneliti. Adapun informan dalam penelitian yaitu masyarakat Kota Mataram dan Staff Dinas Perhubungan Kota Mataram.

2. Peristiwa atau aktivitas

Data diperoleh dari hasil pengamatan terhadap peristiwa atau aktivitas yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Dari aktivitas ini, peneliti dapat mengetahui terjadinya sesuatu secara lebih pasti. Dengan melakukan pengamatan terhadap peristiwa atau aktivitas, peneliti dapat melakukan *cross check* terhadap kebenaran dari informasi narasumber.

3. Tempat atau lokasi

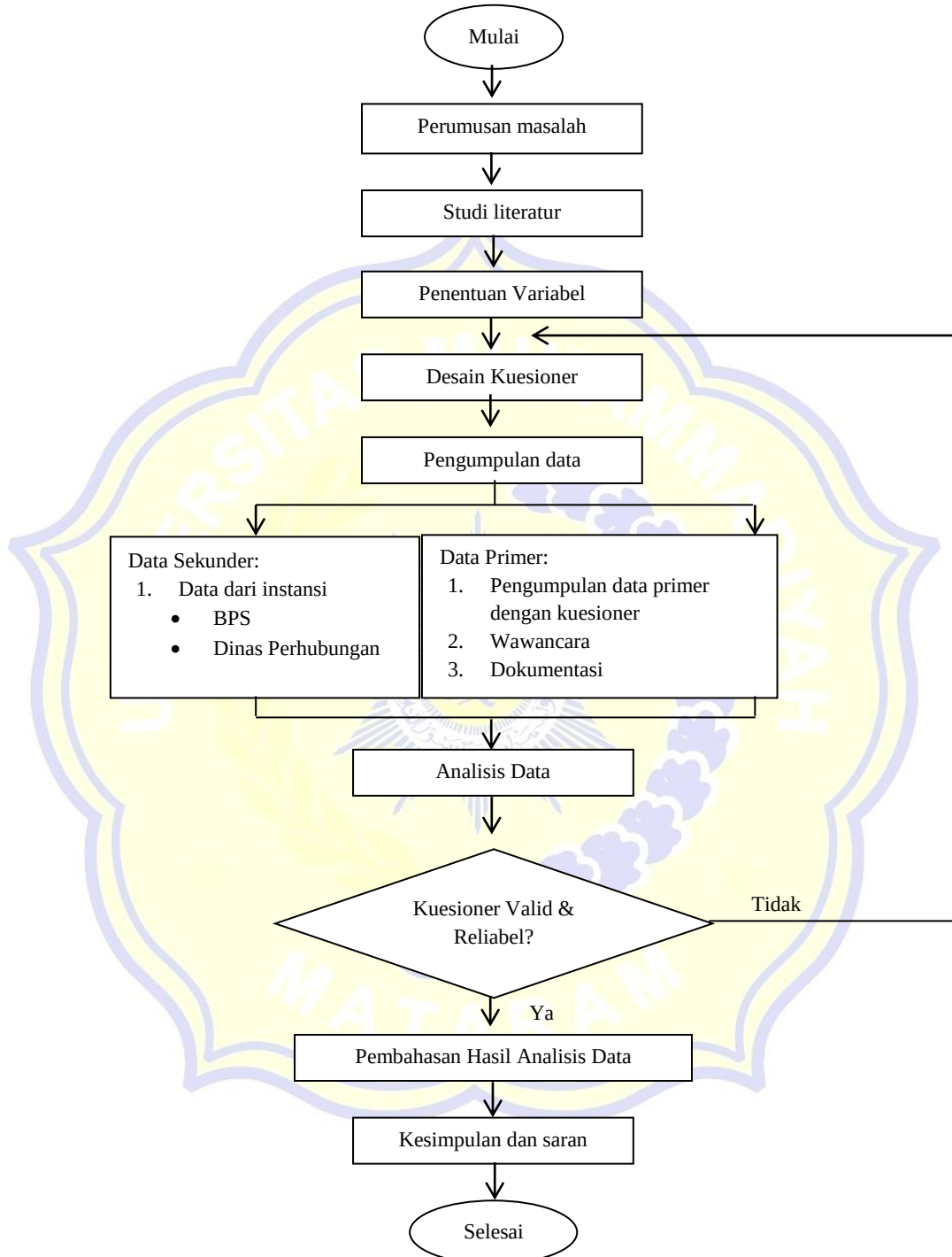
Tempat atau lokasi dari permasalahan yang sedang diteliti dapat menjadi salah satu sumber data penelitian. Informasi tentang kondisi dapat digali lewat sumber lokasi. Adapun lokasi yang menjadi sumber penelitian adalah Kota Mataram serta disekitar pasar tradisional yang ramai dengan transportasi *cidomo*.

4. Dokumen atau arsip

Dokumen yaitu berupa catatan tertulis terkait suatu peristiwa atau aktivitas dari permasalahan yang sedang diteliti. Dokumen yang digunakan dalam penelitian ini berupa Peraturan Daerah Kota Mataram, Kota Mataram Dalam Angka.

3.4 Alur Penelitian

Adapun alur dari penelitian yang dilakukan yaitu:



Gambar 3.2 Bagan Alur Penelitian

Sumber: *Kajian Peneliti, 2020*

3.5 Metode Pengumpulan Data

Adapun metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian adalah data-data yang diperoleh secara langsung (survei primer) dan data yang diperoleh secara tidak langsung yaitu dari instansi atau melakukan studi literatur (survei sekunder).

Data primer yang diperoleh dari survei lapangan yaitu dilakukan dengan melakukan:

1. Observasi

Observasi adalah suatu usaha secara sadar mengumpulkan data secara sistematis dengan prosedur terstandar (Arikunto, 2010). Observasi adalah bentuk penerimaan data yang dilakukan dengan cara pengamatan kejadian dan pencatatan dengan sistematis terhadap fenomena yang sedang diteliti. Observasi dilakukan di lokasi-lokasi terdapatnya cidomo. Adapun hal-hal yang diobservasikan adalah karakteristik lokasi, kondisi fisik dari cidomo yang ada di lokasi, serta kegiatan-kegiatan lainnya yang berkaitan dengan cidomo.

2. Dokumentasi,

Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan pengumpulan barang atau data-data tertulis yang telah ada sebelumnya. Pengambilan data tertulis bersumber dari catatan-catatan, arsip-arsip, foto atau gambar yang ada di lokasi penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan yang mendukung proses kelancaran dalam melakukan penelitian.

3. Metode angket (kuesioner)

Kuesioner ialah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi beberapa pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawab, dapat diberikan secara langsung atau melalui pos atau internet. Jenis angket yang digunakan adalah kombinasi angket tertutup dan angket terbuka yaitu kuesioner yang sudah disediakan jawabannya dan kemudian terdapat pertanyaan terbuka. Adapun kuesioner diajukan kepada masyarakat secara keseluruhan yang ada di Kota Mataram

4. Wawancara

Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan kepada pihak yang terlibat dalam penelitian dan merupakan pihak yang relevan untuk dapat memberikan informasi terkait penelitian untuk mendukung kevalidan data. Wawancara dilakukan kepada masyarakat dan staff Dinas Perhubungan Kota Mataram, sebagai pendukung metode kuesioner dalam pengumpulan data sehingga dapat memperoleh informasi lebih terkait penelitian.

Metode pengumpulan data dengan survei sekunder yaitu dengan melakukan studi literatur terkait dokumen atau data statistik yang diperoleh dari instansi yaitu data Kota Mataram Dalam Angka dari instansi Badan Pusat Statistik (BPS) serta dari instansi Dinas Perhubungan Kota Mataram.

3.6 Populasi dan Sampel

Dalam suatu penelitian, sulit untuk dapat mengamati seluruh individu dalam suatu populasi dikarenakan jumlah populasi yang besar serta cakupan wilayah yang luas. Untuk itu digunakan sampel dalam melengkapi suatu penelitian. Sampel adalah bagian dari populasi yang digunakan untuk menyimpulkan atau menggambarkan populasi. Pemilihan sampel dengan menggunakan metode yang tepat akan dapat menggambarkan kondisi populasi yang sesungguhnya secara akurat.

Populasi dalam penelitian ini adalah keseluruhan masyarakat Kota Mataram. Sampel yang merupakan bagian dari populasi yang memiliki karakteristik relatif sama dan dianggap dapat mewakili populasi. Sampel menjadi bagian dari populasi yang diambil sebagai sumber data yang akan diteliti di wilayah. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini dilakukan dengan teknik *accidental sampling*, yaitu siapa saja responden yang ditemui disaat penyebaran kuesioner dan bersedia untuk menjadi responden penelitian. Jumlah sampel dalam penelitian ini ditentukan menggunakan rumus slovin.

Adapun populasi dari penelitian yaitu masyarakat di Kota Mataram yang menjadi lokasi dari penelitian. Berikut perhitungan dari sampel penelitian menggunakan rumus Slovin:

$$\begin{aligned}n &= \frac{N}{1 + N \cdot e^2} \\&= \frac{486715}{1 + 486715(0,05)^2} \\&= 399,665\end{aligned}$$

Keterangan:

n = ukuran sampel

N = jumlah populasi yaitu penduduk Kota Mataram

E = persentase kesalahan yang ditolerir dalam pengambilan sampel, pada kasus ini menggunakan e= 5% (0,05)

Jadi berdasarkan perhitungan dari jumlah sampel menggunakan rumus slovin, ditentukan jumlah sampelnya sebanyak 400 responden yang akan disebar di Kota Mataram secara keseluruhan.

3.7 Metode Analisis Data

Metode analisis data merupakan analisis yang digunakan untuk memproses data lebih lanjut dalam rangka mencapai tujuan dari penelitian. Dalam pengertian yang lebih kompleks, metode analisa data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari wawancara, catatan, lapangan dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting yang akan dipelajari dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

Adapun metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis deskriptif kuantitatif berupa pengolahan data statistik dengan bantuan *software* SPSS dan data diperoleh berdasarkan dengan metode

penyebaran kuesioner yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang telah ditentukan dalam melakukan kajian keberadaan cidomo sebagai salah satu moda transportasi berdasarkan persepsi masyarakat di Kota Mataram. Adapun hasil kuesioner serta wawancara diolah dan dianalisis kemudian hasilnya dideskriptifkan sehingga menjadi acuan dalam mengkaji keberadaan cidomo yang beroperasi di Kota Mataram.

3.8 Pengolahan Data

Dalam proses suatu penelitian, diperlukan teknik skala pengukuran. Skala pengukuran yang nantinya akan sangat membantu peneliti dalam mengolah data yang dihasilkan dari kuesioner. Adapun skala pengukuran yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah Skala Likert. Skala Likert yang metode pengukurannya digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial yang dalam hal ini terkait persepsi masyarakat terhadap keberadaan cidomo yang beroperasi di kawasan Kota Mataram. Dengan menggunakan Skala Likert, maka variabel diukur dan dijabarkan menjadi indikator kemudian indikator dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun instrumen yang berupa suatu pertanyaan atau pernyataan (Sugiyono, 2017). Berikut kriteria skor dari skala likert:

Tabel 3.1 Skala Jawaban

Skala Jawaban	Nilai
Sangat tidak setuju/suka/bagus	1
Kurang setuju/suka/bagus	2
Cukup setuju/suka/bagus	3
Setuju/suka/bagus	4
Sangat setuju/suka/bagus	5

Sumber: (Sugiono, 2012)

Setelah menghitung menggunakan skala likert selanjutnya dilakukan tabulasi data kuesioner.

a. Uji Validitas dan Reliabilitas

Sebelum dilakukan analisis lebih lanjut, kuesioner sebagai alat instrumen dalam penelitian ini terlebih dahulu dilakukan uji validitas dan reliabilitas. Kedua pengujian ini dilakukan dalam mengetahui apakah kuesioner yang telah dibuat memenuhi persyaratan keakurasian atau belum. Dalam melakukan pengujian ini, dilakukan dengan bantuan *software* SPSS.

1) Uji Validitas

Uji validitas digunakan sebagai pembuktian ketepatan dari item kuesioner. Validitas ialah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat keandalan atau keabsahan suatu alat ukur. Apabila instrumen dikatakan valid hal ini menunjukkan alat ukur yang digunakan untuk mendapatkan data adalah valid. Oleh karena itu, instrumen tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Pada uji validitas ini digunakan nilai koefisien *pearson* yang keputusannya diambil dari perbandingan antara nilai koefisien *pearson* hitung (*r*-hitung) dengan nilai koefisien *pearson* tabel (*r*-tabel) (Kurniawan, 2011 dalam Triana, 2013).

Pengambilan keputusan:

- a) Jika nilai *r*-hitung positif dan *r*-hitung > dari nilai *r*-tabel maka instrumen atau butir pertanyaan valid;
- b) Jika nilai *r*-hitung negatif dan *r*-hitung < dari nilai *r*-tabel maka instrumen atau butir pertanyaan tidak valid;
- c) Nilai *r*-hitung dapat dilihat pada kolom *corrected itemtotal correlation*.

Jika pengujian dilakukan secara manual maka rumus untuk pengujian validitas instrumen kuesioner menggunakan rumus korelasi *product momen* sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{n(\sum XY) - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[n(\sum X^2) - (\sum X)^2][n(\sum Y^2) - (\sum Y)^2]}}$$

Keterangan:

r_{xy} = koefisien korelasi suatu butir/item

N = jumlah subyek

X = skor suatu butir/item

Y = skor total

2) Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas digunakan dalam menguji tingkat kekonsistensi suatu kuesioner yang bertujuan untuk menunjukkan sejauh mana suatu hasil pengukuran relatif konsisten apabila pengukuran diulangi dua kali atau lebih terhadap gejala yang sama dengan menggunakan alat pengukur yang sama pula. Adapun uji reliabilitas yang digunakan dalam penelitian adalah teknik *internal consistency* dengan teknik *alpha cronbach's*. Suatu kuesioner dikatakan reliabel jika nilai *alpha cronbach's* atau koefisien reliabilitas >0,60 (Kurniawan, 2011 dalam Triana, 2013).

Apabila pengujian dilakukan secara manual dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$r_i = \frac{k}{(k - 1)} \left\{ 1 - \frac{\sum s_i^2}{s_t^2} \right\}$$

Keterangan:

r_i = reliabilitas instrumen

k = jumlah butir pertanyaan atau banyaknya soal

s_i^2 = varian total atau deviasi standar

$\sum s_i^2$ = jumlah varian butir/item

Setelah uji validitas dan uji reliabilitas dilakukan, selanjutnya dilakukan perhitungan rata-rata skor, skor total, kriteria persentase tanggapan responden dari data tabulasi kuesioner.

b. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif bertujuan untuk menggambarkan masing-masing variabel secara mandiri. Data yang telah dikumpulkan, diolah dan dianalisis sesuai tujuan pertanyaan penelitian. Hal ini dilakukan dengan terlebih dahulu melakukan perhitungan total skor, rata-rata skor dan kriteria persentase tanggapan responden yang hasilnya kemudian diinterpretasikan secara deskriptif.

1) Total Skor

Dalam mencari total skor dilakukan dengan rumus sebagai berikut:(Arikunto, 2010)

Rumus Total Skor:

$$(\sum \text{Responden A} \times \text{Skor A}) + (\sum \text{Responden B} \times \text{Skor B}) + (\sum \text{Responden C} \times \text{Skor C}) + (\sum \text{Responden D} \times \text{Skor D}) + (\sum \text{Responden E} \times \text{Skor E})$$

Keterangan:

Σ = Jumlah

A = Kriteria sangat setuju

Skor A = Skor skala likert kriteria sangat setuju (skor 5)

B = Kriteria setuju

Skor B = Skor skala likert kriteria setuju (skor 4)

C = Kriteria cukup setuju

Skor C = Skor skala likert kriteria cukup setuju (skor 3)

D = Kriteria kurang setuju

Skor D = Skor skala likert kriteria kurang setuju (skor 2)

E = Kriteria sangat tidak setuju

Skor E = Skor skala likert kriteria sangat tidak setuju (skor 1)

2) Rata-rata Skor

Selanjutnya dilakukan perhitungan rata-rata skor dengan rumus: (Arikunto, 2010). Rumus rata-rata skor:

$$\frac{\text{Jumlah Total Skor}}{\text{Jumlah Responden}}$$

3) Kriteria Persentase Tanggapan Responden

Selanjutnya setelah total skor dan rata-rata skor dihitung, maka dalam menginterpretasikan data dari masing-masing variabel secara deskriptif, digunakan rentang kriteria sebagai berikut: (Narimawati, 2010).

$$\text{Skor Total} = \frac{\text{Skor Aktual}}{\text{Skor Ideal}} \times 100\%$$

Adapun yang dimaksud dengan skor aktual dan skor ideal adalah:

- a) Skor aktual adalah jawaban seluruh responden atas kuesioner yang telah diajukan yang dikalikan dengan nilai skala likert (5/4/3/2/1);
- b) Skor ideal adalah skor atau bobot tertinggi atas semua responden yang diasumsikan memilih jawaban dengan skor tertinggi yaitu sangat setuju (SS).

Kemudian akan ditentukan kriteria persentase skor akhirnya berdasarkan klasifikasi dalam penetapan kriteria. Penentuan rentang mengacu pada skor yang digunakan yaitu banyaknya kelas interval dari angka 1 (satu) yang merupakan data terkecil sebesar 20%, sedangkan data terbesar dari angka 5 (lima) yang besarnya 100%. Jadi rentang adalah $100\% - 20\% = 80\%$, diperoleh interval yaitu $80\% : 5 = 16$, sehingga penelitian untuk analisis masing-masing dari variabel berdasarkan dari tabel sebagai berikut:

Tabel 3.2 Kriteria Persentase Tanggapan Responden

No	Persentase Skor (%)	Kategori Skor	Kesimpulan Skor
1	20,00% - 36,00%	Tidak (Handal/Baik)	Tidak Diperlukan
2	36,01% - 52,00%	Kurang (Handal/Baik)	Kurang Diperlukan

3	52,01% - 68,00%	Cukup (Handal/Baik)	Cukup Diperlukan
4	68,01% - 84,00%	Handal/Baik	Diperlukan
5	84,01% – 100%	Sangat (Handal/Baik)	Sangat Diperlukan

Sumber: (Narimawati, 2010)

3.9 Variabel

Variable penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya. Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada tujuan penelitian. Adapun variabelnya serta item-item (indikator) yang digunakan adalah :

Tabel 3.3 Variabel Penelitian

Tujuan	Variabel	Indikator	Uraian Sumber
Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap keberadaan cidomo sebagai salah satu moda transportasi umum di Kota Mataram	<i>Reliability</i> (Keandalan) (Susanto, 2015)	1. Ketepatan waktu	Kehandalan meliputi armada yang selalu siap (ketersediaan armada) , ketepatan terhadap jadwal serta informasi yang memadai (Susanto, 2015).
		2. Ketersediaan	
		3. Penampilan	<i>Reabilitas</i> adalah suatu ukuran ketaatan jadwal operasional, kelayakan kondisi fisik kendaraan (penampilan kendaraan) dan kualitas awak kendaraan dalam melayani pengguna angkutan umum (Novel & Irkham, 2006)
	<i>Responsiveness</i> (Daya Tanggap) (Susanto, 2015)	1. Pelayanan angkutan	Daya tanggap adalah keinginan dalam membantu penumpang dan memberikan pelayanan angkutan dengan tanggap (Susanto, 2015)

	Assurance (Jaminan) (Susanto, 2015)	1. Pengetahuan mengenai trayek	Jaminan adalah mencakup pengetahuan mengenai trayek , kemampan sifat yang dipercaya, bebas dari bahaya maupun risiko, dan kebersihan dan kerapihan (Susanto, 2015)
		2. Kebersihan dan Kerapihan	
		3. Perjalanan aman dan nyaman	Indikator dalam mengukur faktor jaminan berupa keamanan dan kenyamanan serta keterampilan (Saskiarini, 2010)
	Empathy (Empati) (Susanto, 2015)	1. Kepedulian kusir	Empati adalah kemudahan dalam melakukan hubungan, komunikasi yang baik, kepedulian , serta memahami kebutuhan penumpang (Susanto, 2015)
		2. Komunikasi yang baik, ramah dan sopan	

Sumber: *Kajian Peneliti, 2020*

3.10 Desain Survei

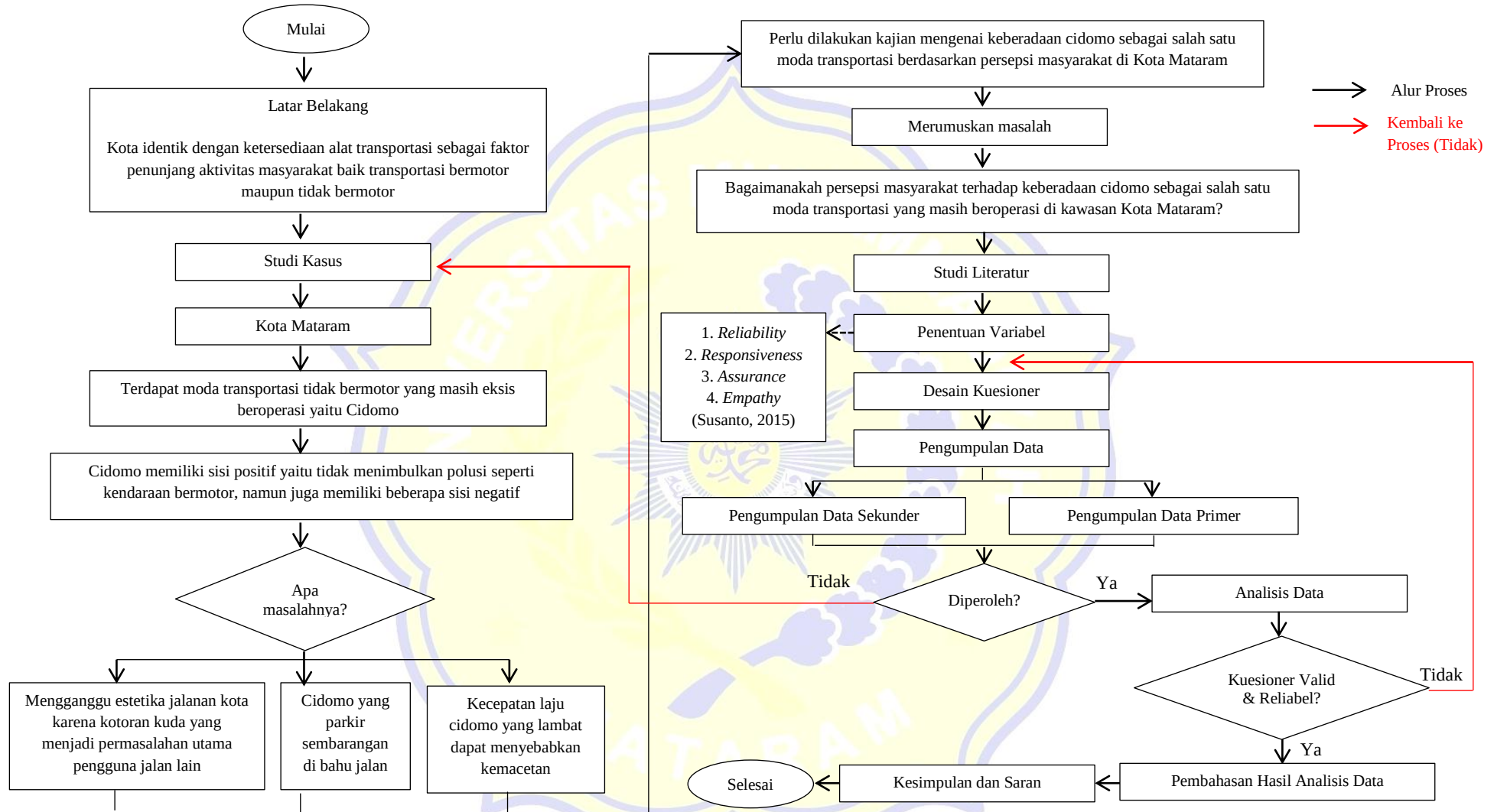
Desain survei adalah semua proses yang diperlukan dalam perencanaan dan pelaksanaan penelitian. Berikut adalah desain survei dalam penelitian:

Tabel 3.4 Desain Survei

Tujuan	Variabel	Kebutuhan Data	Sumber Data	Metode Pengumpulan Data	Teknik Analisis Data
Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap cidomo sebagai moda transportasi umum di Kota Mataram	<i>Reliability</i> (Keandalan)	1. Ketepatan waktu 2. Ketersediaan 3. Penampilan	Hasil survei primer • Wawancara • Kuesioner	Survei Primer • Wawancara • Kuesioner	Analisis deskriptif kuantitatif berupa pengolahan data statistik dengan bantuan <i>software</i> SPSS dan pengolahan data menggunakan metode analisis Skala Likert
	<i>Responsiveness</i> (Daya Tanggap)	1. Pelayanan angkutan	Hasil survei sekunder • Data Instansi	Dokumentasi Survei Sekunder	
	<i>Assurance</i> (Jaminan)	1. Pengetahuan mengenai trayek 2. Perjalanan aman dan nyaman 3. Kebersihan dan Kerapihan	BPS dan Dinas Perhubungan Kota Mataram	• Pengambilan data dari instansi	
	<i>Empathy</i> (Empati)	1. Kepedulian kusir 2. Komunikasi yang baik, ramah dan sopan			

Sumber: *Kajian Peneliti, 2021*

3.11 Flowchart Sistematika Penelitian



Gambar 3.3 Diagram Flowchart

Sumber: Kajian Peneliti, 2021