

**SIKAP PENGGUNA ANGKUTAN BUS UMUM TERHADAP
BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS MUSI DI KOTA
PALEMBANG**

**(STUDI PADA PENGGUNA ANGKUTAN BUS UMUM DI SEPANJANG
LINTASAN BRT TRANS MUSI KORIDOR ALANG – ALANG LEBAR -
AMPERA)**

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Persyaratan
Dalam Mencapai Derajat Sarjana SI
Ilmu Sosiologi**



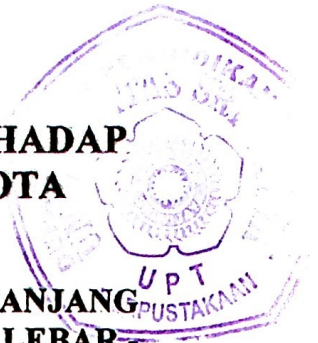
**Disusun Oleh:
Devi Listami
07061002038**

**JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
INDRALAYA
2011**

S
388.07
Dev
S-110567
2011

**SIKAP PENGGUNA ANGKUTAN BUS UMUM TERHADAP
BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS MUSI DI KOTA
PALEMBANG**

**(STUDI PADA PENGGUNA ANGKUTAN BUS UMUM DI SEPANJANG
LINTASAN BRT TRANS MUSI KORIDOR ALANG – ALANG LEBAR-
AMPERA)**



SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Persyaratan
Dalam Mencapai Derajat Sarjana SI
Ilmu Sosiologi**



**Disusun Oleh:
Devi Listami
07061002038**

**JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
INDRALAYA
2011**

LEMBAR PENGESAHAN

**Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Terhadap *Bus Rapid Transit (BRT)*
Trans Musi di Kota Palembang
(Studi Pada Pengguna Angkutan Bus Umum di Sepanjang Lintasan BRT
Trans Musi Koridor Alang-Alang Lebar – Ampera)**

SKRIPSI

**Telah disetujui oleh dosen pembimbing untuk mengikuti ujian komprehensif
dalam memenuhi sebagian persyaratan mencapai derajat S1 ilmu Sosiologi
pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya**

Diajukan Oleh

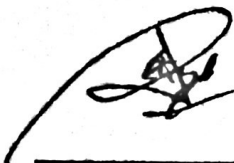
**DEVI LISTAMI
07061002038**

**Telah disetujui oleh dosen pembimbing
Pada Tanggal 21 Maret 2011**

Pembimbing I

Dra. Rogayah, M.Si


NIP. 195407241985032001


_____ *asej/untk kompre*
5-4-2011

Pembimbing II

Suryadrajad, S.Sos., M.Si

NIP. 197604072002121003



**SIKAP PENGGUNA ANGKUTAN BUS UMUM TERHADAP BUS RAPID
TRANSIT (BRT) TRANS MUSI DI KOTA PALEMBANG**
(Studi Pada Pengguna Angkutan Bus Umum di Sepanjang Lintasan BRT
Trans Musi Koridor Alang-Alang Lebar – Ampera)

SKRIPSI

Telah Dipertahankan Di Depan Dewan Penguji Skripsi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya
Dan Dinyatakan Berhasil Untuk Memenuhi Sebagian Syarat
Dari Syarat-Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Sosiologi
Pada Tanggal 28 April 2011

SUSUNAN DEWAN PENGUJI

Dra. Rozaiyah, M.Si
Ketua

Survadrajati, S.Sos., M.Si
Anggota

Dr. Alfitri, M.Si
Anggota

Faisal Nomaini, S.Sos., M.Si
Anggota

Indralaya, 28 April 2011
Jurusan Sosiologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Sriwijaya



Dekan,

Dra. Dyah Hastari ENH, M.Si
NIP.196010021992032001

Motto dan Persembahan

- ❖ *Allah akan angkat derajat orang yang beriman dan berilmu (QS Al Mujadilah :11)*
- ❖ *Kesuksesan adalah kemampuan untuk belajar dari kegagalan dan berguru pada pengalaman (David Hume)*
- ❖ *Sebaik – baik sedekah adalah jika seorang muslim belajar ilmu, lalu mengajarkannya kepada saudara muslimnya (Muhammad SAW)*

Skripsi ini Aku persembahkan untuk:

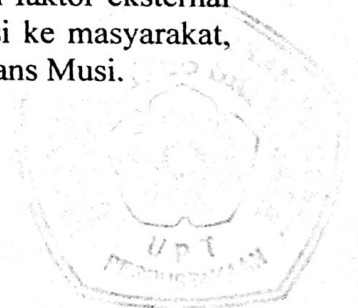
- **Ayah dan Ibu ku yang tercinta
(Bustomir dan Lismi)**
- **Saudara-saudara ku yang terkasih
(Bayu, Bobby, Intan dan Cindy)**
- **Teman-teman terbaikku**
- **Almamaterku**

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul ” Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Terhadap *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi di Kota Palembang*” di Sepanjang Lintasan *BRT Trans Musi Koridor Alang-Alang Lebar - Ampera*. Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah bagaimana sikap pengguna angkutan bus umum terhadap *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi* serta faktor – faktor apa yang melatarbelakangi sikap pengguna angkutan bus umum terhadap *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi* di kota Palembang. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui sikap pengguna angkutan bus umum terhadap *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi*, untuk mengetahui faktor – faktor apa yang melatarbelakangi sikap pengguna angkutan bus umum terhadap *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi*. Adapun manfaat dalam penelitian yaitu manfaat praktis dan manfaat teoritis. Penelitian ini bersifat deskriptif dengan metode penelitian kualitatif. Unit analisis yang digunakan adalah individu yaitu pengguna angkutan bus umum yang pernah menggunakan *Trans Musi*. Penarikan informan dilakukan secara *purposive* yang didasarkan atas pertimbangan terhadap informan yang akan dijadikan sumber data yang berjumlah 15 orang. Teknik pengumpulan data dengan melakukan wawancara mendalam dan observasi. Teknik analisis data digunakan adalah dengan beberapa tahapan yaitu reduksi data, tahap penyajian data dan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan sebagai hal yang bersifat baru dan dikembangkan, *BRT Trans Musi* mengalami tahap penerimaan berupa menyadari, tertarik, mencoba, menilai, dan menerima. Kemudian setelah sampai pada tahap menerima, pengguna angkutan bus umum cenderung membentuk sikap terhadap *Trans Musi*. Sikap tersebut berupa sikap mendukung dan kurang mendukung *Trans Musi*. Sikap mendukung ditandai dengan adanya penerimaan terhadap *Trans Musi* secara utuh yang mengarah pada kecenderungan perilaku untuk terus menggunakan *Trans Musi* secara kontinu. Sikap kurang mendukung terbentuk dari adanya ketidakpuasan terhadap *Trans Musi* dan ditunjukkan dengan adanya keraguan untuk terus menggunakan *Trans Musi*. Sikap tersebut dilatarbelakangi oleh faktor internal yaitu adanya keyakinan dan kepercayaan terhadap *Trans Musi* yang dapat memberikan kenyamanan dan keamanan. Sedangkan faktor eksternal yaitu sosialisasi *Trans Musi* dalam memperkenalkan *Trans Musi* ke masyarakat, kualitas layanan yang diberikan *Trans Musi*, dan fasilitas fisik *Trans Musi*.

Kata kunci: BRT Trans Musi, Sikap, Pengguna Angkutan.



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkat karuniaNya serta kasih sayangNya jualah penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Terhadap *Bus Rapid Transit (BRT)* Trans Musi di Kota Palembang. Shalawat teriring salam semoga tetap selalu terhaturkan kepada Nabi Muhammad SAW beserta para sahabat dan pejuang yang senantiasa berada di jalan-Nya.

Tujuan utama penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi sebagian syarat guna mencapai gelar sarjana sosial. Namun selain untuk memenuhi tujuan tersebut, penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Terhadap *Bus Rapid Transit (BRT)* Trans Musi di Kota Palembang. Dan diharapkan penulis mendapat pengetahuan dari penelitian ini.

Penulis menyadari bahwa keberhasilan penulis untuk menyelesaikan skripsi ini tidak terlepas dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itulah dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ibu Dra. Dyah Hapsari, ENH. M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya.
2. Bapak Dr. Zulfikri Suleman, MA. Selaku Ketua Jurusan Sosiologi FISIP Universitas Sriwijaya.
3. Ibu Merry Yanti, MA. Selaku Sekretaris Jurusan Sosiologi FISIP Universitas Sriwijaya.
4. Ibu Dra. Rogaiyah, M.Si selaku Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan arahan, bimbingan, saran dan nasehat serta pandangan-pandangan yang sangat membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
5. Bapak Suryadrajad, S.Sos, M.Si selaku Pembimbing II yang juga telah memberikan bimbingan dan pengarahan kepada penulis selama menyelesaikan skripsi ini.

6. Pembimbing akademik penulis Bapak Drs. Tri Agus Susanto, MS untuk semua bimbingan dan nasehat.
7. Seluruh Dosen FISIP UNSRI yang banyak membantu selama masa perkuliahan di Kampus FISIP UNSRI. Terima kasih tak terhingga atas semua ilmu pengetahuan, dan pembelajaran yang telah penulis dapatkan.
8. Seluruh Staff dan Karyawan FISIP UNSRI yang telah banyak membantu penulis.
9. Bapak Wawan Adriyanto selaku asisten manager administrasi BUMD PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya, terima kasih atas bantuannya selama ini dalam memberikan data dan informasi mengenai Trans Musi. Sukses dan maju terus untuk Trans Musi.
10. Penghargaan yang setinggi-tingginya penulis persembahkan untuk kedua orang tua Ayah dan Ibu, Bustomir dan Lismi untuk nasehat dan kepercayaannya pada penulis selama ini. Semoga Allah senantiasa melindungi dan melimpahkan kebahagiaan pada keduanya. Dan untuk saudara-saudaraku, kakakku Bayu thanks atas "ojek"nya selama penulis skripsi dan adik-adikku Bobby, Intan, dan Cindy atas dukungan dan semangatnya, jadilah penyejuk hati bagi kedua orangtua.
11. Untuk teman seperjuangan, Mariana, Iskandar, Kak Ridho, Puspita Sari dan semua yang kompre di bulan april akhirnya perjuangan kita tidak sia – sia dan jangan berhenti sampai disini, Teruskan langkah hingga tercapai cita – cita!.
12. Untuk The Eleven, Dewi H, Winda, Yepi, Eska, Rini, Yuni, Peti dan Tika thanks atas kebersamaannya selama ini, semoga persahabatan kita tidak akan pernah terhapus oleh jarak dan waktu, karena KALIAN tak akan tergantikan. Terkhusus untuk kedua sahabatku Liana dan Dewi S, tetap semangat dan selalu berfikir positif, karena Allah selalu memberikan yang terbaik buat hambaNya.
13. Untuk Liu "Henry maknae" dan Wiwin "Kamila", terima kasih atas kebersamaannya dan pengalaman tentang skripsinya serta semangat yang

terus kalian alirkan selama penulis skripsi, sehingga hitam putih menjadi berwarna. *Saranghaeyo...hahaha....(sokpuitis.com)*.

14. Untuk komunitas *positive thinking*, Indri thanks atas bantuannya selama ini baik berupa materil dan moril, semoga cepat menyusul dan jangan sungkan "*call me*" kalau perlu bantuan.:). Untuk maknae Anna, tetap semangat dan jaga kesehatan, onnie siap datang kalau perlu bantuan. Hwaiting!. Untuk Ummi, teruskan perjuangan karena perjalanan masih panjang. Dan Weny, teruskan "*mondar-mandir*" lantai 3 Dekanat, insyaallah semuanya lancar dan cepat menyusul.hehe. *So, for U guys, Do Best and Keep Positive Thinking!!!*.
15. Untuk Rika ZP, Selamat dan sukses atas gelar S.IP nya, dan semoga ikatan silaturahmi ini tidak akan putus walaupun "pertengkaran kecil" sedang menyelimuti.
16. Untuk adik – adik di LDF Waki, Linda, Windi, Nida, Emi, Yeti, Elta, dan semuanya yang tidak dapat disebutkan satu persatu keep istiqomah and Fighting!!!.
17. Untuk Sangkut, Maya, Jimmy dan Prita Sari jangan patah semangat, tetap berfikir positif, dan lanjutkan perjuangan!.
18. Untuk seluruh teman-teman satu angkatan, Sandra, Renta, dan semua teman – teman Sosiologi 2006 yang tak mungkin disebutkan satu per satu, semoga kita tak mengenal kata henti untuk berjuang, Semangat!!!

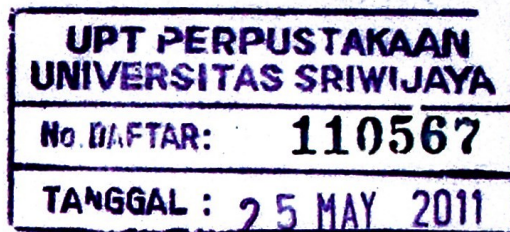
Ketidaksempurnaan seorang manusia menjadi titik kesadaran diri penulis akan kekurangan yang ada dalam skripsi ini. Oleh karena itu penulis berharap kritik dan saran yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Harapan penulis pula semoga skripsi ini dapat memberikan banyak manfaat.

Palembang, April 2011

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PERSETUJUAN	
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	
ABSTRAK	
KATA PENGANTAR	
DAFTAR ISI	
DAFTAR TABEL	
DAFTAR BAGAN	
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1. Latar Belakang	1
I.2. Perumusan Masalah	7
I.3. Tujuan Penelitian	8
I.4. Manfaat Penelitian	8
I.4.1 Manfaat Teoritis	8
I.4.2 Manfaat Praktis	8
I.5 Tinjauan Pustaka	9
I. 5.1 Transportasi.....	9
I.5.2 <i>Bus Rapid Transit (BRT)</i> Trans Musi Sebagai Pengembangan Transportasi Darat.....	11
I.5.3 Studi – Studi Terkait	13
I.6 Kerangka Pemikiran.....	17
I.6.1 BRT Trans Musi dan Perubahan Sosial	17
I.6.2 Sikap Masyarakat terhadap BRT Trans Musi	22
I.6.2.1 Pengertian Sikap	22
I.6.2.2 Komponen Sikap.....	23
I.6.2.3 Macam – macam Sikap.....	26
I.6.2.4 Ciri – ciri Sikap.....	27
I.6.2.5 Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum	28
I.7 Metode Penelitian	35
I.7.1 Sifat dan Jenis Penelitian	35
I.7.2 Lokasi Penelitian	36
I.7.3 Definisi Konsep.....	36
I.7.4 Penentuan Informan	37
I.7.5 Data dan Sumber Data	39
I.7.6 Unit Analisis	40
1.7.7 Teknik Pengumpulan Data	40
I.7.8 Teknik Analisis Data.....	41



BAB II GAMBARAN LOKASI PENELITIAN	44
II.1 Gambaran Umum Bidang Penelitian.....	44
II.1.1 Gambaran Mengenai Kondisi Transportasi di Kota Palembang	44
II.1.2 Sarana dan Prasarana Transportasi Darat di Kota Palembang.....	45
II.1.2.1 Sarana Transportasi Darat di Kota Palembang	45
A. Jaringan Jalan.....	45
B. Jembatan.....	47
C. Terminal	47
D. Moda Transportasi	48
1. Angkutan Umum dalam Kota	48
a. Bus Kota	49
b. Bus Kecil	49
c. Mobil Pengangkut Umum/Otolet	50
d. <i>Bus Rapid Transit (BRT)</i> Trans Musi.....	50
2. Angkutan Khusus.....	52
a. Taksi	52
b. Bajaj	52
c. Ojek	52
d. Becak.....	53
II.1.2.2. Prasarana Transportasi Darat di Kota Palembang.....	53
1. Rambu – Rambu Lalu Lintas	53
2. Fasilitas Parkir	54
3. Halte.....	54
4. Fasilitas Pejalan Kaki.....	55
II.2 Gambaran Khusus Lokasi Penelitian.....	55
 BAB III ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA	 57
III.1 Penerimaan Terhadap Trans Musi.....	58
1. Menyadari.....	59
2. Tertarik	60
3. Menilai.....	62
4. Mencoba	63
5. Menerima.....	64
III.2 Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Terhadap BRT Trans Musi.....	69
III.2.1 Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Yang Mendukung BRT Trans Musi	70
III.2.1.1 Pandangan tentang kondisi angkutan umum yang mendasari sikap mendukung terhadap Trans Musi.....	74

III.2.1.2 Pandangan tentang Peralihan Bus Kota ke Trans Musi yang mendasari sikap mendukung terhadap Trans Musi	78
III.2.2 Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Yang Kurang Mendukung BRT Trans Musi	81
III.3 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Terhadap BRT Trans Musi.....	87
III.3.1 Faktor Internal	87
III.3.2 Faktor Eksternal	88
1. Sosialisasi BRT Trans Musi	89
2. Kualitas Pelayanan BRT Trans Musi	90
3. Fasilitas Fisik BRT Trans Musi.....	92
III.4 Karakteristik Pengguna Angkutan Bus Umum dalam Menentukan Sikap Terhadap BRT Trans Musi	94
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	100
IV.1 Kesimpulan	100
IV.2 Saran.....	101

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Daftar Informan.....	38
Tabel 2.1 Panjang Jalan Menurut Kelas Jalan dan Panjang Jalan di Kota Palembang Tahun 2009	45
Tabel 2.2 Tipe dan Luas Terminal di Kota Palembang Tahun 2008	47
Tabel 2.3 Jumlah Bus Sedang Berdasarkan Trayek di Kota Palembang Tahun 2009	48
Tabel 2.4 Jumlah Bus Kecil Berdasarkan Trayek di Kota Palembang 2009	48
Tabel 2.5 Jumlah Mobil Pengangkut Umum Berdasarkan Trayek di Kota Palembang Tahun 2009	49
Tabel 2.6 <i>Bus Rapid Transit (BRT)</i> Trans Musi.....	50
Tabel 2.7 Data Rambu Menurut Jenisnya	52
Tabel 2.8 Data Rambu Lalu Lintas di Kota Palembang.....	52
Tabel 2.9 Data Ruang Parkir di Kota Palembang	53
Tabel 2.10 Data Tempat Perhentian Angkutan Umum	53
Tabel 2.11 Kondisi Jembatan Penyeberangan dan Zebra Cross di Palembang.....	54
Tabel 2.12 Kondisi Trotoar di Kota Palembang.....	54
Tabel 3.1 Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Terhadap <i>Bus Rapid Transit (BRT)</i> Trans Musi	84
Tabel 3.2 Faktor Internal Dan Ekternal yang Melatarbelakangi Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Terhadap BRT Trans Musi	93
Tabel 3.3 Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum Berdasarkan Karakteristik Informan.....	94
Tabel 3.4 Sikap Berdasarkan Karakteristik Intensitas Penggunaan	96
Tabel 3.5 Data Informan Berdasarkan Status Pekerjaan dan Tingkat Pendidikan	97

DAFTAR BAGAN

1.1 Bagan Kerangka Pemikiran.....	34
-----------------------------------	----

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Jasa transportasi merupakan kebutuhan yang sangat vital bagi masyarakat perkotaan. Dengan jasa transportasi, masyarakat dapat melakukan mobilitas dengan mudah dalam menjalankan aktivitasnya sehari – hari. Angkutan umum sebagai bagian dari jasa transportasi menjadi sarana mobilitas yang bersifat efisien. Murah biaya yang dikeluarkan untuk penggunaan angkutan umum, membuat masyarakat sebagai pengguna khususnya masyarakat menengah dan golongan bawah lebih memilih angkutan umum untuk bepergian dari satu tempat ke tempat tujuan.

Namun, selain jasa transportasi angkutan umum memiliki peran dan manfaat bagi kelancaran mobilitas masyarakat kota, terdapat juga fenomena yang sering dijumpai dalam penyelenggaraan angkutan umum. Fenomena tersebut berupa buruknya kinerja angkutan umum penumpang dalam pelayanan kepada penggunanya ataupun dalam berlalu lintas, diantaranya yang banyak dijumpai adalah rendahnya faktor kenyamanan ataupun keamanan bagi pemakai dimana terjadi sikap pemaksaan terhadap jumlah penumpang yang melebihi kapasitas (normal)-nya ; rendahnya konsistensi operasi pada rute/jalur yang telah ditetapkan ; adanya diskriminasi penumpang ; perilaku sebagian pengemudi angkutan umum terhadap penumpang yang seringkali arogan, dengan beralih mengejar uang setoran, sering mengabaikan aspek kenyamanan, keamanan dan kelancaran

mobilitas, baik penggunaannya maupun pemakai jalan lainnya ; pelanggaran lalu lintas yang ditimbulkan secara kuantitas relatif cukup tinggi, seperti: gerakan menepi/memberhentikan kendaraan secara mendadak (bahkan tanpa memberikan tanda lebih dahulu), memberhentikan kendaraan untuk menaikkan ataupun menurunkan penumpang tidak pada bahu jalan dan atau tidak pada tempat berhenti yang telah ditetapkan (*stop/halte*), penggunaan lajur belok kiri (lajur LTOR – *left turn on red*) untuk berhenti pada simpang bersinyal ; dan lain-lainnya. (Sumber : Khoirul Abadi, <http://khoirulabadi.staff.umm.ac.id>)

Lebih lanjut fenomena yang berkaitan dengan angkutan umum dapat menyebabkan terjadinya kemacetan, kesemrawutan bahkan sampai pada kecelakaan lalu lintas . Secara khusus, masalah kemacetan sudah menjadi hal yang rutin terjadi di kota – kota besar. Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kemacetan mulai dari volume kendaraan yang tidak sebanding dengan banyaknya ruas jalan, sampai pada perilaku pengemudi yang sering tidak mematuhi lalu lintas jalan. Masalah ini berhubungan secara langsung dengan masyarakat sebagai pengguna angkutan umum, demikian juga kota Palembang sebagai salah satu kota metropolis yang menghadapi fenomena angkutan umum seperti diatas. Masalah kemacetan pun sudah menjadi pemandangan yang rutin terjadi, apalagi pada jam – jam sibuk seperti pukul 06.00 – 09.00, pukul 12.00 – 13.00, dan pada pukul 17.00 – 18.00. Dilansir dari situs Dinas Perhubungan Kota Palembang, ada beberapa penyebab kemacetan lalu lintas di Palembang antara lain :

1. Struktur ruang Kota Palembang yang bersifat konsentris dengan CBD sekitar Pasar 16 Ilir sehingga pusat kegiatan perekonomian menumpuk disekitar lokasi tersebut.

2. Jalan Jenderal Sudirman merupakan poros utama transportasi Kota Palembang sehingga hampir semua jalur angkutan melalui jalan tersebut.
3. Kurangnya fasilitas jembatan yang menghubungkan antara Palembang Seberang Ilir dengan Palembang Seberang Ulu (fasilitas jembatan yang ada hanya dua yaitu Jembatan Ampera dan Jembatan Musi II), sehingga arus lalu lintas yang menghubungkan kedua wilayah tersebut menumpuk disekitar Jembatan Ampera seperti di Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Masjid Lama/sekitar 16 Ilir, Jalan Merdeka, Jalan A. Yani, Jalan Wahid Hasyim dan Jalan Ryacudu.
4. Kondisi perparkiran 70 % bersifat "*on street parking*" yang memanfaatkan badan jalan (pinggiran trotoar).
5. Aktivitas pasar dan pedagang kaki lima menggunakan ruas jalan, yang antara lain Pasar 16 Ilir, Jalan Jenderal Sudirman/Pasar Km. 5, Jalan RE. Martadinata/Pasar Lemabang, Jalan Slamet Riyadi/Pasar Kuto dan Kapten Abdullah.
6. Manajemen transportasi belum terpadu.
7. Kondisi beberapa persimpangan jalan sudah tidak memadai antara lain: Simpang RS. RK. Charitas, Simpang Sekip, Simpang Patal, Simpang Dolog, Simpang Parameswara, Simpang Rajawali, Simpang empat Lemabang, Simpang Kampus Jalan Radial, Simpang Kapten. A. Rivai. Dan juga sekolah dan perguruan tinggi favorit yang berada di jalan utama pada saat datang dan pulang sekolah, seperti : TK, SD, SMP, SMA Muhammadiyah Km 4, SD Baptis, SD Izzudin, SMA Xaverius Bangau, SMP Xaverius Kemboja, Univ. Muhammadiyah, Univ. Bina Dharma, Univ. Sriwijaya Bukit.
8. Tingkat kesadaran dan tanggung jawab pengguna jalan relatif kurang bahkan sangat rendah.
(www.palembang.go.id/unitkerja/dishub)

Berdasarkan data Dinas Perhubungan (dalam paparan rencana pengoperasian BRT Trans Musi), untuk saat ini di Kota Palembang terdapat jumlah kendaraan bermotor roda dua sekitar 115.513 unit, jumlah roda empat sebanyak 283.364 unit, dan peningkatan jumlah kendaraan bermotor tersebut mencapai rata – rata 12%/tahun. Kemudian berdasarkan data Badan Pusat Statistik, jumlah angkutan umum jenis bus kota berjumlah 483 unit dengan lintasan 12 trayek, sedangkan angkutan kota berjumlah 2.013 unit yang melalui 16 trayek, dan jenis taksi (bandara dan kota) sebanyak 112 unit (Palembang dalam angka, 2010). Dengan kondisi jumlah kendaraan seperti itu menyebabkan kota

Palembang menjadi kota yang memiliki jumlah kendaraan terlalu banyak, lalu lintas padat, sopir kejar setoran, berhenti sesuka hati, ugal – ugalan di jalan, kendaraan tak layak jalan, potensi kecelakaan tinggi, dan polusi udara pun tinggi.

Khusus untuk transportasi publik bus kota, perilaku sopir mempunyai pengaruh yang signifikan penyebab terjadinya masalah transportasi baik kemacetan, kekacauan rute ataupun sampai pada kecelakaan lalu lintas. Kemudian juga terdapat cap terhadap bus kota dan sopirnya, yaitu cap bahwa jika naik bus kota biasanya selalu dikendalikan oleh pengemudi dengan cara kebut-kebutan, ugal-ugalan, suara berisik dari musik yang volumenya sangat besar, keadaan bus yang kurang layak, dan sebagainya

Dengan berorientasi pada fenomena tersebut, Pemerintah Kota Palembang melakukan upaya pembenahan sistem angkutan umum dengan mengembangkan sebuah jenis transportasi baru. Pembenahan ini menjadi semakin penting mengingat secara sosial, masyarakat membutuhkan mobilisasi seiring dengan perkembangan peradaban masyarakat Sumatera Selatan. Pada awalnya transportasi hanya merupakan kebutuhan yang harus dipenuhi dalam melakukan mobilisasi. Namun, saat ini transportasi telah menjadi bagian dari gaya hidup masyarakat.

Untuk saat ini pembenahan sistem angkutan umum telah mulai dilakukan secara bertahap berupa operasionalisasi sebuah bus dengan sistem yang berjadwal dan pelayanan terpadu yang disebut dengan *Bus Rapid Transit* (BRT) atau *Busway*. Konsep BRT diadopsi oleh Pemerintah Kota Palembang yang melalui Dinas Perhubungan kemudian diluncurkan sebuah *Bus Rapid Transit* (BRT)

dengan nama Trans Musi. Trans Musi merupakan sebuah sistem angkutan bus cepat, murah, dan ber-AC. BRT Trans Musi menjadi harapan akan pemecahan masalah kemacetan lalu lintas di jalan dan sebagai pilihan jenis angkutan umum yang dapat digunakan. BRT Trans Musi merupakan sebuah perintis jenis angkutan umum yang mempunyai aturan dan sistem pelayanan yang jelas berbeda dengan angkutan umum lainnya. Mulai dari jadwal operasi, tempat pemberhentian (*halte*), sistem ongkos dengan karcis, sistem *transit*, sampai pada hal – hal yang berkaitan dengan pelaksanaan teknis berupa kecepatan kendaraan. Namun demikian Jalur Trans Musi tidak seperti jalur *Busway* yang mempunyai jalur khusus. Hal ini akan membuat Trans Musi berada tetap satu jalur dengan angkutan umum lainnya. Trans Musi hanya didesain secara khusus agar tidak dapat berhenti di sembarang tempat. BRT Trans Musi juga merupakan pengganti atau peralihan dari bus umum yang lama. Dengan adanya Trans Musi, bus kota umum akan dikurangi secara bertahap sampai pada akhirnya Trans Musi benar – benar menggantikan bus kota sebagai angkutan umum massal perkotaan di kota Palembang.

Adanya pengembangan angkutan massal berupa BRT diharapkan dapat membawa kualitas pelayanan angkutan umum penumpang kearah yang lebih baik, namun adanya BRT juga menyebabkan terjadinya perubahan mulai dari perubahan cara dan kebiasaan dalam penggunaan angkutan, sikap disiplin pengguna angkutan bus, dan perubahan gaya hidup. Dengan adanya perubahan dalam cara penggunaan angkutan bus umum yang beralih ke sistem BRT, akan mempengaruhi gaya hidup transportasi pengguna angkutan bus umum. Gaya

hidup dengan kebiasaan sikap dan perilaku menggunakan bus umum dengan cara lama menjadi beralih ke cara yang baru. Perubahan cara dan kebiasaan tersebut yaitu berupa disediakannya halte-halte agar tidak berhenti di sembarang tempat, adanya sistem *transit* di titik – titik yang telah ditentukan, dan penggunaan tiket/karcis yang berfungsi juga untuk melakukan *transit*. Selain itu, jika dilihat dari segi pengemudi, Trans Musi melakukan penyeleksian dalam memilih calon pengemudi yang berbeda dengan bus kota, dimana calon pengemudi Trans Musi melalui seleksi sangat ketat.

Dengan demikian, pengguna angkutan umum harus memiliki kesiapan untuk menerima cara baru dalam penggunaan transportasi. Kesiapan ini berupa sikap terhadap Trans Musi. Sikap merupakan kombinasi reaksi **kognitif** (reaksi perseptual dan pernyataan mengenai apa yang diyakini), **afektif** (reaksi yang merupakan pernyataan afeksi), dan **konatif** atau perilaku (reaksi yang berupa tindakan dan pernyataan mengenai perilaku) terhadap suatu objek (Rosenberg dan Hovland , 1960 dalam Azwar, 2003 : 7). Ketiga komponen ini akan saling mempengaruhi satu sama lain.

BRT Trans Musi saat ini baru memiliki 2 koridor utama yaitu Terminal Alang – alang Lebar – Ampera dan Terminal Sako – Palembang Indah *Mall* (PIM) serta 2 koridor yang baru dikembangkan dengan tujuan Plaju – *PS Mall* . Penelitian ini akan lebih memfokuskan pada pengguna angkutan bus umum di sepanjang lintasan koridor Terminal Alang-alang Lebar – Ampera dengan pertimbangan koridor tersebut memiliki jarak cukup panjang yaitu 13.5 km dan melewati pusat kota. Dengan jarak cukup panjang berarti di sepanjang lintasan

BRT Trans Musi koridor Alang-alang Lebar – Ampera lebih ramai dinaiki dimana pengguna angkutan bus umum akan lebih bervariasi, serta kondisi daerah di sepanjang koridor tersebut terdapat banyak gedung – gedung perkantoran, pertokoan, sekolah, universitas, rumah sakit dan sebagainya.

Sikap masyarakat khususnya pengguna angkutan bus umum terhadap Trans Musi menarik untuk diteliti, apalagi pengguna angkutan bus umum sudah merasa terganggu pada masalah buruknya kinerja pelayanan angkutan umum saat ini terutama bus kota. Dan di sisi lain, Trans Musi menimbulkan perubahan cara dan kebiasaan dalam penggunaan angkutan umum dengan aturan dan sistem penggunaan yang berbeda dengan angkutan bus umum biasanya. Dengan demikian sikap pengguna angkutan bus umum akan menjadi gambaran mudah diterima atau tidaknya Trans Musi di masyarakat. Dan untuk itulah penelitian tentang Sikap Pengguna Angkutan Umum Terhadap Trans Musi perlu dilakukan.

I.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana sikap pengguna angkutan bus umum terhadap *Bus Rapid Transit (BRT)* Trans Musi di kota Palembang?
2. Faktor – faktor apa yang melatarbelakangi sikap pengguna angkutan bus umum terhadap *Bus Rapid Transit (BRT)* Trans Musi di kota Palembang?

I.3. Tujuan

I.3.1. Tujuan Umum

Untuk mendeskripsikan sikap dan faktor – faktor apa saja yang melatarbelakangi sikap pengguna angkutan bus umum terhadap *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi*.

I.3.2. Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui sikap pengguna jasa angkutan bus umum terhadap *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi*.
2. Untuk mengetahui faktor – faktor yang melatarbelakangi sikap pengguna jasa angkutan bus umum terhadap *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi*.

I.4. Manfaat

I.4.1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pengembangan ilmu-ilmu sosial khususnya dalam mengkaji dan memahami tentang sikap pengguna jasa angkutan terhadap adanya jenis angkutan baru berupa *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi* di kota Palembang.

I.4.2. Manfaat Praktis

1. Sebagai bahan rujukan untuk studi lanjutan dalam mengungkap aspek terkait dengan penerimaan masyarakat dalam mendukung atau tidak mendukung pengembangan sistem transportasi berupa BRT Trans Musi.
2. Menjadi masukan bagi Dinas Perhubungan sebagai lembaga yang mengatur tentang sistem transportasi tentang gambaran sikap masyarakat

dalam menanggapi dijalkannya program Dinas Perhubungan berupa operasionalisasi BRT Trans Musi.

I.5. Tinjauan Pustaka

I.5.1. Transportasi

Transportasi merupakan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat angkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan antara asal dan tujuan. Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat.

Bagi masyarakat dalam kehidupannya, transportasi sangat dibutuhkan. Berbagai fungsi dan manfaat dari transportasi menjadikan kehidupan masyarakat dalam segala bidang dapat berjalan dengan lancar. Berikut gambaran fungsi dan manfaat dari transportasi :

1. Fungsi Transportasi (Regional dan Lokal) Transportasi perlu untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk itu dikembangkan sistem transportasi dan komunikasi, dalam wujud sarana (kendaraan) dan prasarana (jalan). Dari sini timbul jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan perangkutan (transportasi) dari satu tempat ke tempat lain. Di sini terlihat, bahwa transportasi dan tata guna lahan merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan.
2. Manfaat Transportasi. Meliputi manfaat sosial, ekonomi, politik, dan fisik.
 - Manfaat Sosial.
Dalam kehidupan sosial/bermasyarakat ada bentuk – bentuk hubungan yang bersifat resmi, seperti hubungan formal, maupun hubungan yang bersifat tidak formal, seperti hubungan keluarga, sahabat, dan sebagainya. Untuk kepentingan hubungan sosial ini, transportasi sangat membantu dalam menyediakan berbagai fasilitas dan kemudahan, seperti: Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok, Pertukaran dan penyampaian informasi, Perjalanan pribadi maupun

sosial, Mempersingkat waktu tempuh antara rumah dan tempat bekerja, Mendukung perluasan kota atau penyebaran penduduk menjadi kelompok-kelompok yang lebih kecil.

- Manfaat Ekonomi.

Transportasi dapat membantu proses produksi sumberdaya alam. Bahan baku dibawa ke tempat produksi, dan dengan transportasi pula hasil produksi dibawa ke pasar. Para konsumen datang ke pasar atau tempat-tempat pelayanan yang lain (rumah sakit, pusat rekreasi, dan seterusnya) dengan menggunakan transportasi.

- Manfaat Politik.

Transportasi menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi, Transportasi mengakibatkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas secara lebih merata pada setiap bagian wilayah negara.

- Manfaat Fisik.

Transportasi mendukung perkembangan kota dan wilayah sebagai sarana penghubung. Pola jaringan jalan yang baik akan mempengaruhi perkembangan kota yang direncanakan sesuai dengan rencana tata guna lahan.

Kesemua fungsi dan manfaat tersebut membuat masyarakat semakin membutuhkan transportasi. Namun, kondisi transportasi saat ini khususnya di perkotaan cukup memprihatinkan mulai dari keadaan jalan yang macet, semrawut, sampai pada perilaku pengemudi yang sering mengabaikan keselamatan penumpang karena kemacetan sudah mulai terjadi di berbagai ruas jalan, apalagi pada jam – jam sibuk. Kemudian juga perilaku pengemudi angkutan umum khususnya bus kota yang telah meresahkan masyarakat sejak lama. Perilaku pengemudi terkesan ugal – ugalan, menyalakan musik dengan suara yang sangat keras, memberhentikan penumpang di sembarang tempat, dan sebagainya.

Dengan melihat gambaran tersebut, Pemerintah kota Palembang memberikan perhatian serius terhadap permasalahan transportasi. Hal ini terlihat dari dilakukannya pengembangan moda angkutan umum baru berupa *Bus Rapid Transit* Trans Musi.

1.5.2. *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi* sebagai pengembangan transportasi darat

Program pengembangan moda transportasi di perkotaan kini sedang gencar dilakukan oleh kota – kota besar di Indonesia. Hal ini merupakan sebuah terobosan untuk mengatasi berbagai macam permasalahan transportasi perkotaan. Program tersebut diaplikasikan dalam sebuah bentuk transportasi massal berupa *Bus Rapid Transit (BRT)*. Beberapa kota yang telah menggunakan BRT antara lain Jakarta (*Busway*), Palembang (*Trans Musi*), Yogyakarta (*Trans Yogya*), Bogor (*Trans Bogor*), Manado (*Trans Kawanua*), serta Pekanbaru (*Trans Metro Pekanbaru*) dan Semarang (*Trans Semarang*).

Di Kota Palembang, *Bus Rapid Transit* dengan nama *Trans Musi* baru dilaksanakan mulai bulan Februari 2010 yang lalu. Sosialisasi dan publikasi angkutan sangat diperlukan agar masyarakat dari berbagai lapisan bisa faham dan menggunakan angkutan *Trans Musi* dengan sebaik – baiknya. BRT *Trans Musi* beroperasi setiap harinya dan telah menaruh hati pada sebagian masyarakat Palembang.

Dinas Perhubungan kota Palembang mempunyai beberapa gambaran Rencana Operasi program Bus *Trans Musi* yaitu sebagai berikut :

- Program angkutan umum *Bus Way* sudah ada dalam Studi Manajemen Transportasi Kota Palembang Tahun 2004 yang dilaksanakan kerjasama antara PUSTRAL-UGM dengan Bappeda Kota Palembang serta Studi *Master Plan* Transportasi Jalan Raya Tahun 2006 yang dilaksanakan oleh Konsultan PT. Malta Satya Utama, namun untuk Studi *Detail Engineering Design* terhadap rencana pengoperasian *Bus Way* baru dilaksanakan pada TA. 2008.

- Untuk kegiatan *Bus Way* “Trans Musi” dalam APBD TA. 2009 sifat hanya merupakan stimulan dari pemerintah agar pihak swasta (pemilik PO Bus Kota) dapat ikut berpartisipasi aktif dalam pengoperasian Bus Trans Musi dan dalam pengoperasian tersebut tetap mengutamakan para pengusaha PO Bus Kota yang sudah ada.
 - *Bus Way* merupakan standard pelayanan angkutan umum yang diisyaratkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan dan apabila pihak Pemkot Palembang akan melaksanakan program tersebut, pihak Ditjen Perhubungan Darat siap membantu untuk sarana angkutan umum (*Bus Way*).
 - *Bus Way* yang akan diterapkan di Kota Palembang tidak menggunakan lajur khusus, namun didesain secara khusus agar tidak dapat berhenti di sembarang tempat.
 - Sistem operasi *Bus Way* menggunakan tiket, tidak berdasarkan setoran, mempunyai *time table* (berjadwal) sehingga menghindari kebut-kebutan.
 - Pengalaman pengoperasian *Bus Way* di beberapa Kota di Indonesia seperti di Jakarta, Yogyakarta, Pekanbaru-Riau, ternyata dapat mengurangi permasalahan lalu lintas di Kota tersebut, karena dengan meningkatnya pelayanan angkutan umum dengan sendirinya mengurangi penggunaan kendaraan pribadi sehingga dapat mengurangi kemacetan lalu lintas.
 - Pengoperasian *Bus Way* sangat mendesak dilaksanakan di Kota Palembang mengingat rendahnya kualitas pelayanan angkutan umum di Kota Palembang saat ini.
 - Dengan beroperasinya *Bus Way*, angkutan umum yang ada saat ini dikurangi secara beruntun, sesuai dengan Peraturan Walikota Palembang No. 1465 Tahun 2008 dinyatakan khusus Bus Kota terhitung mulai tanggal 1 Januari 2009 tidak ada lagi penambahan maupun penggantian armada.
- (www.dishub.palembang.go.id, diakses tanggal 18 Maret pukul 17:02)

Dari gambaran rencana operasionalisasi tersebut, terlihat bahwa BRT dirancang sebagai sebuah angkutan yang akan menggantikan bus kota umum. BRT menjadi alat untuk pengembangan angkutan kearah yang lebih baik dimana pelayanan dan fasilitas yang diberikan lebih memadai dari bus kota umum yang telah ada. Hal ini tentu menuntut masyarakat untuk dapat menerima BRT dengan segala aturan operasionalisasi yang dimilikinya mulai dari waktu operasional BRT Trans Musi yang dimulai dari pukul 06.00 sampai 18.00, dan juga aturan untuk naik atau turun di halte – halte yang telah disediakan (tidak turun di sembarang

tempat). Bagi sebagian masyarakat hal ini dapat menjadi sebuah program yang telah ditunggu – tunggu untuk sekian lama, apalagi mengingat keadaan bus kota yang seringkali tidak layak dioperasikan lagi serta perilaku sopir bus kota yang terkesan ugal – ugalan. Namun, bagi sebagian masyarakat lainnya BRT belum dapat menjadi pemecahan atas permasalahan angkutan umum yang ada.

I.5.3. Studi-Studi Terkait

Berbagai penelitian terkait kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi yaitu antara lain laporan penelitian yang dibuat oleh Muchtar Humaidi, yang berjudul Analisis Kebutuhan Jasa Angkutan Jalan Raya di Kotamadya Palembang tahun 1993. Menerangkan bahwa masalah transportasi ditimbulkan karena ketidakseimbangan antara fasilitas basis seperti jalan dan jembatan dengan fasilitas operasional yaitu alat angkutan yang pada akhirnya akan menimbulkan permasalahan seperti tingkat kecelakaan lalu lintas, tingkat kemacetan semakin tinggi, menimbulkan kesempatan bagi sopir melakukan pemotongan trayek, serta akan mempercepat kerusakan fasilitas basis.

Pada masyarakat perkotaan, transportasi atau angkutan menjadi suatu kebutuhan mengingat rata-rata setiap harinya masyarakat kota menggunakan transportasi jasa angkutan untuk melakukan aktivitas. Di kota juga telah berkembang berbagai macam moda transportasi. Produk terbaru transportasi yaitu berupa *Bus Rapid Transit* atau *Busway*. Di Palembang terdapat jenis transportasi *Bus Rapid Transit (BRT)* yaitu Trans Musi yang dioperasikan sebagai salah satu pilihan yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat untuk melakukan mobilitas.

Pilihan jenis transportasi yang akan digunakan berbeda-beda antara orang satu dengan orang lainnya. Banyak hal yang menjadi alasan atau pertimbangan dalam memilih jenis transportasi yang akan digunakan, tergantung dari individu yang akan menggunakannya. Secara umum pemilihan transportasi tergantung pada penampilan, kinerja, dan atribut pelayanan yang ditawarkan oleh masing-masing jenis transportasi dalam rangka bersaing melayani masyarakat.

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pemilihan jenis transportasi seperti yang dinyatakan Bruton (dalam Warpani, 1970 : 150), antara lain sebagai berikut :

1. Karakteristik perjalanan yang dilakukan, misalnya jarak dan saat perjalanan dilakukan, tujuan perjalanan.
2. Karakteristik orang yang melakukan perjalanan, misalnya pemilihan kendaraan, tingkat penghasilan dan status sosial.
3. Karakteristik sistem angkutan, misalnya daya hubung, lama perjalanan, biaya dan kenyamanan.

Jika membahas mengenai angkutan, maka pasti akan dibicarakan pula mengenai persoalan lalu lintas, mulai dari kecelakaan, keselamatan penumpang, persaingan antar sopir, perilaku sopir, kemacetan, kesemrawutan, dan sebagainya. Semua jenis moda transportasi sama-sama memiliki kecenderungan untuk mengalami kecelakaan. Namun yang lebih disoroti pada masyarakat perkotaan yaitu moda transportasi bus kota. Hal ini dikarenakan bus kota adalah angkutan massal dengan kapasitas atau daya tampung yang besar.

Selain bus kota mempunyai peranan penting dalam mobilitas masyarakat perkotaan, apalagi ditengah kepadatan penduduk yang kian meningkat. Terlepas dari manfaat dan peran bus kota, terdapat juga masalah yang sering ditimbulkan oleh bus kota mulai dari kecelakaan, kemacetan, dan kesemrawutan lalu lintas. Dari penelitian Akhmad Effendy, dkk (1989) menerangkan bahwa jenis kendaraan yang paling sering mengalami kecelakaan di kota Palembang adalah opelet dan bis umum yaitu sebesar 35 %, sedangkan kendaraan pribadi sebesar 21 %, sepeda motor milik pelajar dan mahasiswa 10 %, sisanya 20% oleh jenis kendaraan lain seperti becak, sepeda, dan lain-lain.

Menurut Erika Buchari, masalah angkutan umum di Palembang yaitu berkaitan dengan jumlahnya yang banyak menumpuk di satu jalan di pusat kota, Jalan Sudirman untuk Bus Kota dan Jalan Merdeka untuk oplet. Sehingga persaingan menjadi sangat tinggi. Persaingan tersebut membuat operator sulit mendapatkan untung, sehingga mereka menuntut rute melalui keramaian pusat kota. Lebih Lanjut dijelaskan bahwa pembagian rute merupakan masalah yang harus dipecahkan. Survey mengenai Asal Tujuan Perjalanan Penumpang sudah sering dilakukan, jadi perbaikan rute yang mantap harus disesuaikan dengan dasar keinginan perjalanan penumpang. Seperti survey yang dilakukan oleh Jurusan Teknik Sipil Unsri (Buchari Erika, 1988, 1990, 1997, Purba Rully, dkk, 2004) dan Bappeda Kota (Pustral Yogya 2003), menunjukkan hasil yaitu gambaran keinginan jalan penumpang yang tidak dapat dipenuhi dengan pembagian rute yang ada (www.erikabuchari.com diakses tanggal 18 Maret pukul 17:02)

Trans Musi merupakan moda transportasi yang tepat, tetapi jika rutenya harus tetap sama saja dengan rute yang melewati pusat kota, maka akan tambah membuat semakin ruwetnya pusat kota Palembang. Namun karena merupakan moda transportasi yang baru, maka masyarakat kota Palembang akan menjadi tertarik dan ingin mencoba. Dan jika diperoleh kepuasan tersendiri maka Trans Musi memiliki kecenderungan untuk menjadi solusi transportasi perkotaan yang mana selama ini Bus Kota mempunyai cap sebagai angkutan yang tidak memberikan kenyamanan bagi penumpang, bising, suka ngebut-ngebutan, sopir ugal-ugalan, dan sebagainya.

Dengan demikian, penelitian ini akan melihat penerimaan pengguna angkutan umum terhadap sebuah jenis angkutan umum baru berupa BRT Trans Musi dimana selama ini masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan diresahkan oleh pelayanan yang kurang memadai dari jenis angkutan umum yang telah ada. Ditambah lagi perilaku pengemudi angkutan yang terkesan ugal – ugalan, disebabkan seleksi penerimaan calon pengemudi yang tidak selektif, terutama tidak mengikuti syarat yang mendasar antara lain : pengemudi tidak melalui seleksi, pengemudi ada yang tidak memiliki surat izin mengemudi (SIM), dan tidak melalui tes fisik maupun tes nonfisik. Diharapkan melalui hasil penelitian ini dapat melengkapi dan menambah variasi terhadap berbagai bentuk penelitian yang pernah ada sebelumnya. Khususnya yang berkaitan dengan angkutan umum di perkotaan.

I.6. Kerangka Pemikiran

1.6.1. BRT Trans Musi dan Perubahan Sosial

Manusia merupakan makhluk sosial yang selalu hidup dalam lingkungan sosialnya. Hal ini terjadi karena kelangsungan hidupnya, dimana manusia hidup tergantung pada orang lain. Dalam kehidupannya, manusia juga merupakan makhluk dinamis yang selalu mengalami perubahan. Perubahan dalam masyarakat pada prinsipnya merupakan suatu proses yang terus menerus.

Secara alamiah, masyarakat dan kebudayaan akan mengalami perubahan, baik perubahan secara fisik maupun perubahan secara pengetahuan dalam masyarakatnya. Perubahan secara fisik menyangkut perubahan – perubahan perkembangan jumlah dan komposisi penduduk secara kelahiran maupun migrasi, juga perubahan lingkungan alam fisik seperti adanya gunung meletus dan gempa bumi yang bisa menyebabkan berubahnya cara memahami dan menginterpretasikan apa yang dipunyai oleh manusia. Selain itu juga ada pengenalan baru yang berupa teknologi yang berasal dari dalam masyarakat itu sendiri maupun teknologi yang berasal dari luar masyarakat yang dapat membuat sistem pengetahuan masyarakat mengalami kemajuan atau mobilitas. Percampuran individu - individu dari masyarakat dan budaya yang berbeda juga mengakibatkan terjadinya interaksi yang bisa saling menularkan pengetahuan masing – masing, sehingga dari hasil interaksi tersebut akan terpengaruhnya struktur pengetahuan dan struktur sosial masyarakat.

Pengertian perubahan sosial adalah variasi atau modifikasi dalam setiap aspek proses sosial, pola sosial, dan bentuk – bentuk sosial serta setiap modifikasi

pola antarhubungan yang mapan dan standar perilaku (Lauer, 1989 : 4). Aspek keseluruhan kehidupan sosial itu terus menerus berubah. Yang berbeda hanyalah tingkat perubahannya. Artinya perubahan itu adalah normal dan akan terus berlanjut. Perubahan sosial terjadi pada berbagai tingkat kehidupan mulai dari tingkat individu sampai pada tingkat kehidupan yang global. Pada tingkat individu perubahan yang ditunjukkan yaitu adanya perubahan sikap dan keyakinan mengenai berbagai persoalan (Lauer, 1989: 6).

Dalam teori perubahan sosial, perubahan dapat dilihat dari perspektif materialistis yang memandang bahwa perubahan muncul dipengaruhi oleh teknologi yang dapat berupa penemuan ide – ide baru atau inovasi. Menurut Roger (dalam Lauer, 1989 : 227), inovasi adalah konsep yang luas artinya, inovasi adalah setiap ide yang dibayangkan sebagai sesuatu yang baru oleh seorang individu. Ide itu mungkin sudah ada di tempat lain atau kalangan orang lain, tetapi tidak dapat mengubah pengaruhnya terhadap individu yang menemukannya dan yang membayangkannya sebagai sesuatu yang baru.

Saat ini masyarakat kota Palembang sedang dihadapkan pada masalah buruknya kinerja pelayanan angkutan umum. Untuk mengatasi masalah tersebut, Pemerintah melakukan pengembangan jenis angkutan umum baru berupa *Bus Rapid Transit* atau *Busway*. BRT merupakan sebuah inovasi teknologi angkutan umum. BRT dirancang sedemikian rupa dengan sistem dan aturan yang terjadwal.

Sebagai sebuah inovasi angkutan umum, BRT mengalami proses penyebaran dan penerimaan. Roger mengemukakan ada 4 unsur penting dalam proses penyebaran dan penerimaan inovasi yaitu :

1. Inovasi itu sendiri
2. Komunikasi inovasi
3. Sistem sosial tempat terjadinya proses penyebaran dan penerimaannya
4. Aspek waktu

Dapat dijelaskan bahwa pertama inovasi adalah setiap ide baru, jadi inovasi mungkin berupa sejenis mode, gerakan sosial, bentuk tarian baru, perkakas baru, atau perkembangan teknologi. Kedua, komunikasi yaitu berupa adanya interaksi manusia dimana seseorang mengkomunikasikan ide baru kepada orang lain, tanpa komunikasi inovasi jelas tak dapat tersebar. Dalam suatu sistem sosial, komunikasi inovasi terjadi. Penyebaran dan penerimaan inovasi pun terjadi sepanjang waktu. Karena itu, jika seorang individu mengkomunikasikan sebuah ide baru kepada orang lain dalam suasana sistem sosial tertentu, disitu akan terjadi penerimaan atau penolakan. Dan jika ia menerima, maka akan melewati beberapa tahapan penerimaan yaitu :

1. Menyadari
2. Tertarik
3. Menilai
4. Mencoba
5. Menerima

BRT Trans Musi merupakan inovasi teknologi angkutan umum yang disebarkan pada masyarakat kota Palembang sebagai sebuah solusi transportasi perkotaan dan pembentukan sikap disiplin dalam menggunakan angkutan umum. Masyarakat akan dihadapkan pada pilihan menerima atau tidak BRT Trans Musi

sebagai moda angkutan umum baru. Jadi, penerimaan meliputi penerimaan dan penggunaan suatu inovasi oleh individu, sedangkan penyebaran menyangkut tersebarnya inovasi itu dalam sistem sosial. Pengguna angkutan umum akan memperoleh informasi terlebih dahulu tentang BRT Trans Musi, yang kemudian akan diikuti dengan proses menyadari, tertarik, menilai, mencoba dan akhirnya sampai pada akhirnya menerima.

Menurut Roger (dalam Lauer 1989 : 229) , penerimaan masyarakat terhadap produk inovasi akan ditandai dengan beberapa ciri yaitu pertama, keuntungan relatif dari inovasi. Jika BRT Trans Musi dapat meningkatkan keuntungan relatif, maka kecenderungan untuk diterima akan lebih besar dan sebaliknya. Kedua, sesuai dengan nilai – nilai dan kebutuhan yang ada. Selama BRT Trans Musi tidak melanggar nilai – nilai yang ada dan memang dapat memenuhi kebutuhan mobilisasi masyarakat, maka Trans Musi mudah diterima. Ketiga, laju penerimaan inovasi akan dipengaruhi oleh bayangan tentang kerumpilannya. Laju penerimaan BRT Trans Musi dipengaruhi oleh cara penggunaannya. Apabila BRT Trans Musi sulit dipahami dan digunakan, maka penerimaan akan menjadi lebih lambat atau bahkan dapat saja ditolak. Keempat, sebuah inovasi akan lebih dapat diterima atas dasar “dapat dicoba”. Jika BRT Trans Musi dapat dicoba secara berangsur – angsur, biasanya akan diterima lebih cepat. Kelima, laju penerimaan inovasi dipengaruhi oleh kemungkinan untuk dikomunikasikannya. Terdapat banyak cara untuk mengkomunikasikan produk inovasi kepada masyarakat yang menjadi sasaran. Jika tujuannya untuk memberitahu, maka media massa adalah saluran terbaik. Karena memungkinkan

untuk menjangkau sejumlah besar penduduk secara cepat dan efisien. Dan jika tujuannya untuk membujuk, maka saluran komunikasi antarpribadi akan lebih efektif. Seorang individu akan lebih besar kemungkinan dibujuk oleh individu lain ketimbang oleh surat kabar, siaran radio ataupun televisi. Media massa efektif dalam menjangkau penerima mula – mula sedangkan saluran antarpribadi lebih efektif dalam menjangkau penerima kemudian. Semakin mudah BRT Trans Musi dijelaskan atau didemonstrasikan, semakin besar kemungkinan akan diterima.

Adanya pengembangan jenis angkutan berupa BRT yang akan menggantikan bus kota juga menyebabkan terjadinya perubahan mulai dari perubahan cara dan kebiasaan dalam penggunaan angkutan, sikap disiplin pengguna angkutan, dan perubahan gaya hidup. Dengan adanya perubahan dalam cara penggunaan angkutan bus umum yang beralih ke sistem BRT, akan mempengaruhi gaya hidup transportasi pengguna angkutan bus umum. Gaya hidup dengan kebiasaan sikap dan perilaku menggunakan angkutan bus umum dengan cara lama menjadi beralih ke cara yang baru. Perubahan cara dan kebiasaan tersebut yaitu berupa disediakannya halte-halte agar tidak berhenti di sembarang tempat, adanya sistem *transit* di titik – titik yang telah ditentukan, dan penggunaan tiket/karcis yang berfungsi juga untuk melakukan *transit*. Dengan demikian, pengguna angkutan bus umum harus memiliki kesiapan untuk menerima cara baru dalam penggunaan transportasi. Kesiapan ini berupa sikap dapat menerima (mendukung) atau sulit menerima (tidak mendukung) Trans Musi dan bahkan bisa saja menolak Trans Musi. Jadi, pengguna angkutan bus umum kemungkinan akan memiliki sikap mudah menerima Trans Musi sebagai sebuah

jenis angkutan bus yang baru. Namun sebaliknya sikap pengguna angkutan bus umum juga dapat berupa ke arah kurang menerima dan menolak Trans Musi.

I.6.2. Sikap Masyarakat terhadap BRT Trans Musi

1.6.2.1. Pengertian Sikap

Pada saat seseorang dihadapkan pada situasi sosial dimana terdapat unsur interaksi didalamnya, maka akan selalu ada mekanisme mental yang mengevaluasi, membentuk pandangan, mewarnai perasaan dan ikut menentukan kecenderungan perilakunya terhadap manusia lain, diri sendiri dan terhadap sesuatu yang sedang dihadapi. Itulah fenomena sikap yang kemunculannya tidak hanya ditentukan oleh pengalaman-pengalaman masa lalu, situasi saat ini dan harapan-harapan seseorang terhadap masa mendatang (Azwar, 2003 : 3).

Sikap merupakan tingkatan kecenderungan yang bersifat positif atau negatif yang berhubungan dengan objek psikologi. Obyek psikologi ini meliputi simbol, kata-kata, slogan, orang, lembaga, ide, dan sebagainya (L.L.Thurstone, 1946 dalam Abu Ahmadi). Orang dikatakan memiliki sikap positif terhadap suatu objek psikologi apabila ia suka atau memiliki sikap yang *favourable*, sebaliknya orang yang dikatakan memiliki sikap yang negatif terhadap obyek psikologi bila ia tidak suka atau sikapnya *unfavourable* terhadap obyek psikologi (Back, Kurt W.,1977 : 3 dalam Abu Ahmadi).

Dalam psikologi sosial, terdapat pendekatan tri-komponen, yang memandang sikap sebagai kombinasi reaksi **afektif** (reaksi yang merupakan pernyataan afeksi), **konatif** atau perilaku (reaksi yang berupa tindakan dan

pernyataan mengenai perilaku) dan **kognitif** (reaksi perseptual dan pernyataan mengenai apa yang diyakini) terhadap suatu objek (Rosenberg dan Hovland , 1960 dalam Azwar, 2003 : 7).

Penelitian ini lebih memandang sikap sebagai tri-komponen, dimana sikap masyarakat mengenai Trans Musi bukan hanya berupa gambaran perasaan menerima atau tidak menerima, mendukung atau tidak mendukung, suka atau tidak suka, tetapi juga terwujud dalam bentuk perilaku yang menunjukkan penerimaan mengenai operasionalisasi program Trans Musi.

I.6.2.2. Komponen Sikap

Beberapa ahli mempunyai pandangan mengenai komponen sikap. Dikutip dalam Bimo Walgito (2003), komponen sikap terdiri dari :

- a. Komponen Kognitif (perseptual), yaitu komponen yang berkaitan dengan pengetahuan, pandangan, keyakinan, yaitu hal-hal yang berhubungan dengan bagaimana orang mempersepsi terhadap objek sikap.
- b. Komponen afektif (emosional), yaitu komponen yang berhubungan dengan rasa senang atau tidak senang terhadap obyek sikap. Rasa senang merupakan hal yang positif dan rasa tidak senang merupakan hal yang negatif. Komponen ini menunjukkan arah sikap, yaitu positif dan negatif.
- c. Komponen Konatif (perilaku), yaitu komponen yang berhubungan dengan kecenderungan bertindak terhadap objek sikap. Komponen ini menunjukkan identitas sikap, yaitu menunjukkan besar kecilnya kecenderungan bertindak atau perilaku seseorang terhadap objek sikap.

Lebih lanjut Rosenberg dan Hovland dalam Azwar (2003 : 7), juga menjelaskan mengenai ketiga komponen tersebut. Pertama, **komponen kognitif** berisi kepercayaan seseorang mengenai apa yang berlaku atau apa yang benar bagi objek sikap dalam hal ini BRT Trans Musi. Respons kognitif dibagi menjadi verbal dan nonverbal. Respons verbal berupa pernyataan mengenai apa yang diyakini mengenai objek sikap. Dalam hal ini sikap seseorang terhadap BRT Trans Musi adalah apa saja yang dipercayai seseorang mengenai BRT Trans Musi sebagai sebuah angkutan baru dan bisa saja diyakini sebagai solusi angkutan umum yang bermasalah dari segi pelayanan atau teknis operasionalnya. Biasanya apa yang dipercayai seseorang itu merupakan *stereotype* atau sesuatu yang telah terpolakan dalam pikirannya seperti Trans Musi merupakan angkutan yang layak dan baik untuk menggantikan bus yang ada ataupun sebagai pilihan angkutan yang dapat digunakan, maka pola pikir yang baik itu akan menjadi dasar kepercayaan atau keyakinan bahwa segala sesuatu yang menyangkut Trans Musi adalah baik. Sedangkan respons kognitif nonverbal dapat dilihat dari respons informan secara tidak langsung. Respons ini dapat dilihat dari reaksi terhadap BRT Trans Musi yaitu menaruh perhatian terhadap hal – hal yang berkaitan dengan Trans Musi.

Selanjutnya **komponen afeksi** dapat dilihat dari pernyataan verbal perasaan seseorang terhadap sesuatu. Jika informan memberikan komentar negatif terhadap BRT Trans Musi dapat diartikan bahwa sikapnya adalah negatif. Pada komponen ini menyangkut masalah emosional informan terhadap Trans Musi. Pada umumnya reaksi emosional dipengaruhi oleh kepercayaan atau apa yang

diyakini oleh informan tentang Trans Musi. Bila informan percaya Trans Musi dapat memberikan rasa nyaman dan aman maka respons afektif bersifat positif. Dan sebaliknya, jika tidak bisa maka respons afeksi yang terbentuk yaitu perasaan tidak suka terhadap Trans Musi. Kemudian reaksi afeksi nonverbal dapat dilihat dari ekspresi muka yang mencibir, tersenyum, maupun gerakan tangan yang ditunjukkan informan ketika ditanya tentang BRT Trans Musi.

Terakhir, **komponen konasi** pada dasarnya merupakan kecenderungan untuk berbuat. Dalam bentuk verbal, dapat berupa pernyataan keinginan melakukan atau kecenderungan untuk melakukan. Dalam hal reaksi konasi terhadap BRT Trans Musi yaitu dengan pernyataan untuk terus menggunakan Trans Musi atau tidak. Sedangkan dalam bentuk nonverbal, dapat berupa ajakan pada orang lain untuk menggunakan Trans Musi atau tidak.

Ketiga komponen diatas mempunyai hubungan satu sama lain dalam menghasilkan suatu sikap tertentu. Dengan kata lain apabila dihadapkan pada suatu objek sikap yang sama maka ketiga komponen tersebut harus mempolakan arah sikap yang sama. Sebagai contoh sikap pengguna angkutan bus umum terhadap BRT Trans Musi, apabila berjalannya BRT Trans Musi membentuk pandangan bahwa pelayanan yang diberikan dapat memuaskan dengan mengabaikan belum teratasinya masalah kemacetan dan adanya perubahan cara dan kebiasaan penggunaan angkutan umum (kognitif), maka sikap yang terbentuk yaitu menerima dan mendukung Trans Musi sebagai angkutan umum massal perkotaan yang beroperasi (afeksi). Serta dapat menjadi pertimbangan untuk

menggunakan Trans Musi terus menerus dalam melakukan mobilisasi (konasi). Dan begitu pula sebaliknya.

1.6.2.3. Macam-macam sikap

Menurut Suadirman (1984), sikap dapat dibedakan berdasarkan sifatnya yaitu sikap positif dan sikap negatif. Sikap negatif adalah sikap yang menunjukkan tanda-tanda menerima, mengakui, menyetujui serta melaksanakan norma yang berlaku dimana individu itu berada. Sedangkan sikap positif adalah sikap yang menunjukkan atau memperlihatkan penolakan atau tidak menyetujui terhadap norma-norma yang berlaku dimana individu itu berada.

Apabila individu memiliki sikap yang positif terhadap suatu objek, ia akan siap membantu, memperhatikan, berbuat sesuatu yang menguntungkan obyek itu. Sebaliknya bila ia memiliki sikap yang negatif terhadap suatu obyek, maka ia akan mengecam, mencela dan menyerang bahkan membinasakan objek itu (Abu Ahmadi, 2002 : 165). Dalam Penelitian ini bisa saja masyarakat mempunyai sikap positif maupun negatif sesuai dengan persepsi, pengetahuan, emosi, atau bahkan pengaruh dari luar melalui interaksinya sebagai individu maupun kelompok.

Menurut Soetarno (1989 : 42) Ada 2 metode untuk memahami sikap :

1. Metode Langsung, seseorang secara langsung diminta pendapatnya atau anggapannya mengenai objek tertentu.
2. Metode tidak langsung, seseorang secara tidak langsung diminta pendapatnya mengenai objek tertentu.

Dalam penelitian ini pengguna angkutan umum akan ditanya secara langsung mengenai pendapatnya dan penerimaannya tentang BRT Trans Musi. Penanyaan langsung ini melalui wawancara pada pengguna angkutan umum.

I.6.2.4. Ciri – Ciri Sikap

Sikap merupakan faktor yang ada didalam diri manusia yang dapat mendorong atau menimbulkan perilaku yang tertentu. Terdapat beberapa ciri atau sifat dari sikap menurut Bimo Walgito (2002 : 113) yaitu :

1. Sikap tidak dibawa sejak lahir

Ini berarti bahwa manusia pada waktu dilahirkan belum membawa sikap – sikap tertentu terhadap suatu objek. Karena sikap tidak dibawa sejak individu dilahirkan, ini berarti bahwa sikap itu terbentuk dalam perkembangan individu yang bersangkutan. Oleh karena itu sikap yang terbentuk atau dibentuk dapat dipelajari dan juga sikap dapat berubah.

2. Sikap itu selalu berhubungan dengan objek sikap

Oleh karena itu sikap selalu terbentuk atau dipelajari dalam hubungannya dengan objek – objek tertentu, yaitu melalui persepsi terhadap objek tersebut. Hubungan yang positif atau negatif antara individu dengan objek tertentu, akan menimbulkan sikap tertentu pula dari individu terhadap objek tersebut.

3. Sikap dapat tertuju pada satu objek saja, tetapi juga dapat tertuju pada sekumpulan objek – objek

Bila seseorang mempunyai sikap yang negatif terhadap seseorang, orang tersebut akan mempunyai kecenderungan untuk menunjukkan sikap yang negatif

pula pada kelompok dimana seseorang tersebut bergabung didalamnya. Disini terlihat adanya kecenderungan untuk menggeneralisasikan objek sikap.

4. Sikap itu dapat berlangsung lama atau sebentar

Kalau sesuatu sikap telah terbentuk dan telah merupakan nilai dalam kehidupan seseorang, secara relatif sikap itu akan lama bertahan pada diri orang yang bersangkutan. Sikap tersebut akan sulit berubah, dan walaupun dapat berubah akan memakan waktu yang relatif lama. Tetapi sebaliknya bila sikap itu belum begitu mendalam ada dalam diri seseorang, maka sikap tersebut secara relatif tidak bertahan lama, dan sikap tersebut akan mudah berubah.

5. Sikap itu mengandung faktor perasaan dan motivasi

Ini berarti bahwa sikap terhadap sesuatu objek tertentu akan selalu diikuti oleh perasaan tertentu yang dapat bersifat positif (yang menyenangkan) tetapi juga dapat bersifat negatif (yang tidak menyenangkan) terhadap objek tersebut. Disamping itu, sikap juga mengandung motivasi, ini berarti bahwa sikap itu mempunyai daya dorong bagi individu untuk berperilaku secara tertentu terhadap objek yang dihadapinya.

I.6.2.5. Sikap Pengguna Angkutan Bus Umum

Berkembangnya teknologi dalam masyarakat membuat kebutuhan masyarakat semakin mudah untuk dipenuhi. Kemajuan teknologi telah mencapai berbagai aspek kehidupan. Adanya kemajuan secara teknologis menimbulkan kemajuan dalam peradaban manusia.

Pada masyarakat kota, terdapat program-program Pemerintah yang berkaitan dengan kemajuan teknologi. Salah satunya yaitu berkembangnya sistem transportasi yang saat ini dikenal dengan *Bus Rapid Transit (BRT)* sebagai inovasi di bidang transportasi. Adanya pengembangan moda angkutan berupa BRT juga menyebabkan terjadinya perubahan dalam cara penggunaan angkutan umum yang beralih ke sistem BRT. Gaya hidup dengan kebiasaan sikap dan perilaku menggunakan angkutan umum dengan cara lama menjadi beralih ke cara yang baru. Perubahan cara dan kebiasaan tersebut yaitu berupa disediakannya halte-halte agar tidak berhenti di sembarang tempat, adanya sistem *transit* di titik – titik yang telah ditentukan, dan penggunaan tiket/karcis yang berfungsi juga untuk melakukan *transit*. Dengan demikian, pengguna angkutan umum harus memiliki kesiapan untuk menerima cara baru dalam penggunaan transportasi. Kesiapan ini berupa sikap dapat menerima atau sulit menerima Trans Musi.

Dalam menanggapi proses perubahan seseorang baik sebagai individu ataupun kelompok akan memiliki reaksi yang berbeda satu sama lain. Terhadap objek tertentu dapat menimbulkan sikap sebagai reaksi seseorang dalam merespons apa yang dianggapnya baik atau tidak baik. John H. Harvey dan Wiliam P. Smith dalam Abu Ahmadi menjelaskan sikap merupakan kesiapan merespons secara konsisten dalam bentuk positif atau negatif terhadap objek atau situasi.

Respons seseorang yang ditunjukkan dalam bentuk suka atau tidak suka, dan kemudian akan memunculkan sebuah tindakan atau aksi. Menurut Gerungan (1966 : 151) dikutip oleh Abu Ahmadi, sikap (*attitude*) merupakan sikap terhadap

objek tertentu yang dapat merupakan sikap pandangan atau sikap perasaan, tetapi sikap mana disertai kecenderungan untuk bertindak sesuai dengan sikap terhadap objek tadi itu. Jadi *attitude* lebih diterjemahkan sebagai sikap dan kesediaan beraksi terhadap suatu hal.

Sikap sosial terbentuk dari adanya interaksi sosial yang dialami oleh individu. Setiap anggota masyarakat akan membangun hubungan sosial. dalam hubungan sosial akan terjadi interaksi sosial, karena interaksi sosial adalah kunci dari kehidupan sosial, tanpa interaksi sosial, maka tak akan mungkin ada kehidupan bersama (Kimball Young, dalam Soekanto, 1990 : 67).

Dalam interaksi sosialnya individu bereaksi membentuk pola sikap tertentu terhadap berbagai objek psikologis yang dihadapinya. Diantara berbagai faktor yang mendasari pembentukan sikap adalah pengalaman pribadi, kebudayaan, orang lain yang dianggap penting, media massa, institusi atau lembaga pendidikan dan lembaga agama, serta faktor emosi dalam diri individu (Azwar, 2003 : 30). Hal tersebut mempunyai pengaruh terhadap pembentukan sikap seseorang terhadap sesuatu. Pengalaman pribadi, kebudayaan, lembaga-lembaga, media massa membentuk suatu kesan pada diri individu. Jika kesan baik yang muncul, maka sikap yang terbentuk adalah sikap positif, tetapi jika kesan yang timbul buruk maka sikap negatif yang akan terbentuk.

Sikap yang dicerminkan dalam tindakan individu merupakan tindakan yang rasional yaitu mencapai tujuan atau sasaran dengan sarana-sarana yang paling tepat. Menurut Weber, konsep rasionalitas merupakan kunci suatu analisis objektif mengenai arti-arti subjektif dan juga merupakan dasar perbandingan

mengenai jenis-jenis tindakan sosial yang berbeda (Jhonson, Paul Doyle, 1986 : 219). Dalam hal ini sikap dan perilaku berkaitan satu sama lain. Perilaku seseorang akan diwarnai atau dilatarbelakangi oleh sikap yang ada pada orang yang bersangkutan.

Menurut Myer (1983) dalam Walgito, ada kaitan antara sikap dan perilaku. Perilaku itu merupakan sesuatu yang banyak dipengaruhi oleh lingkungan. Demikian pula dengan sikap yang diekspresikan (*expressed attitudes*) juga merupakan sesuatu yang dipengaruhi oleh keadaan sekitarnya. Sedangkan *expressed attitudes* adalah merupakan perilaku.

Dalam penelitian ini akan dilihat bagaimana sikap pengguna angkutan bus umum berkaitan dengan operasionalisasi BRT Trans Musi. Dalam hal ini sikap masyarakat khususnya pengguna angkutan bus umum dilihat sebagai sebuah tanggapan terhadap objek sikap yaitu BRT Trans Musi. Tanggapan tersebut dapat berupa penerimaan, dukungan, kurang mendukung ataupun menolak terhadap BRT tersebut. La Piere (dalam Allen, Guy dan Edgky (1980 dalam Azwar) mengatakan dalam memandang sikap sebagai respons terhadap stimuli sosial yang telah terkondisikan. Sikap juga diartikan sebagai perasaan mendukung (*favourable*) maupun perasaan tidak mendukung atau tidak memihak (*unfavourable*) terhadap suatu objek tertentu (Berkowitz, 1972 dalam Azwar).

Munculnya suatu sikap terhadap objek sikap didasari oleh faktor-faktor yang melatarbelakanginya. Faktor internal (faktor yang terbentuk dari dalam diri sendiri) dan faktor eksternal (faktor diluar individu). Sikap individu dilatarbelakangi oleh faktor-faktor eksternal berupa pengalaman dalam hidupnya,

situasi yang sedang dihadapi, norma-norma yang mengatur dan membentuk individu, hambatan-hambatan atau pendorong-pendorong yang ada didalam masyarakat. Kemudian berupa faktor internal yaitu faktor fisiologis (umur dan kesehatan) dan faktor psikologis yang ada dalam dirinya.

Terbentuknya sikap juga diawali dengan adanya persepsi terhadap objek sikap oleh individu dan hasil persepsi akan dicerminkan dalam sikap yang diambil oleh individu yang bersangkutan. Dalam mempersepsikan objek sikap, individu akan dipengaruhi oleh pengetahuan, pengalaman, cakrawala, keyakinan, proses belajar, dan hasil proses persepsi ini akan merupakan pendapat atau keyakinan individu mengenai objek sikap dan ini berkaitan dengan segi kognisi. Afeksi akan mengiringi hasil kognisi terhadap objek sikap sebagai aspek evaluatif yang dapat bersifat positif dan negatif. Hasil evaluasi aspek afeksi akan mengait segi konasi, yaitu merupakan kesiapan untuk bertindak, kesiapan untuk berperilaku. Keadaan lingkungan akan memberikan pengaruh terhadap objek sikap maupun pada individu yang bersangkutan.

Sikap pengguna angkutan bus umum terhadap suatu objek sikap yang dalam hal ini adalah operasionalisasi BRT Trans Musi adalah sikap yang tidak bersifat aksidental, tetapi muncul setelah memahami situasi dan memahami hal-hal yang berkaitan dengan dijalankannya trayek tersebut. Artinya terdapat pengalaman, norma-norma, sampai pada faktor fisiologis dan psikologis yang membuat pengguna angkutan bus umum mengambil sikap terhadap BRT Trans Musi tersebut. Berdasarkan beberapa faktor tersebut, barulah ia menentukan sikap mana yang tepat untuk menanggapi BRT Trans Musi sebagai sebuah kebijakan

Pemerintah yang ditujukan pada masyarakat yang mana telah lama menantikan adanya pengembangan angkutan umum.

Abu Ahmadi (2002 : 170) juga menyatakan bahwa sikap timbul karena adanya stimulus. Terbentuknya suatu sikap itu banyak dipengaruhi oleh perangsang lingkungan sosial dan kebudayaan misalnya keluarga, norma, golongan, agama, dan adat istiadat. Terdapat hubungan timbal balik antara perbuatan dan sikap. Lebih lanjut Abu Ahmadi mengatakan bahwa ada 2 faktor yang menyebabkan perubahan sikap yaitu :

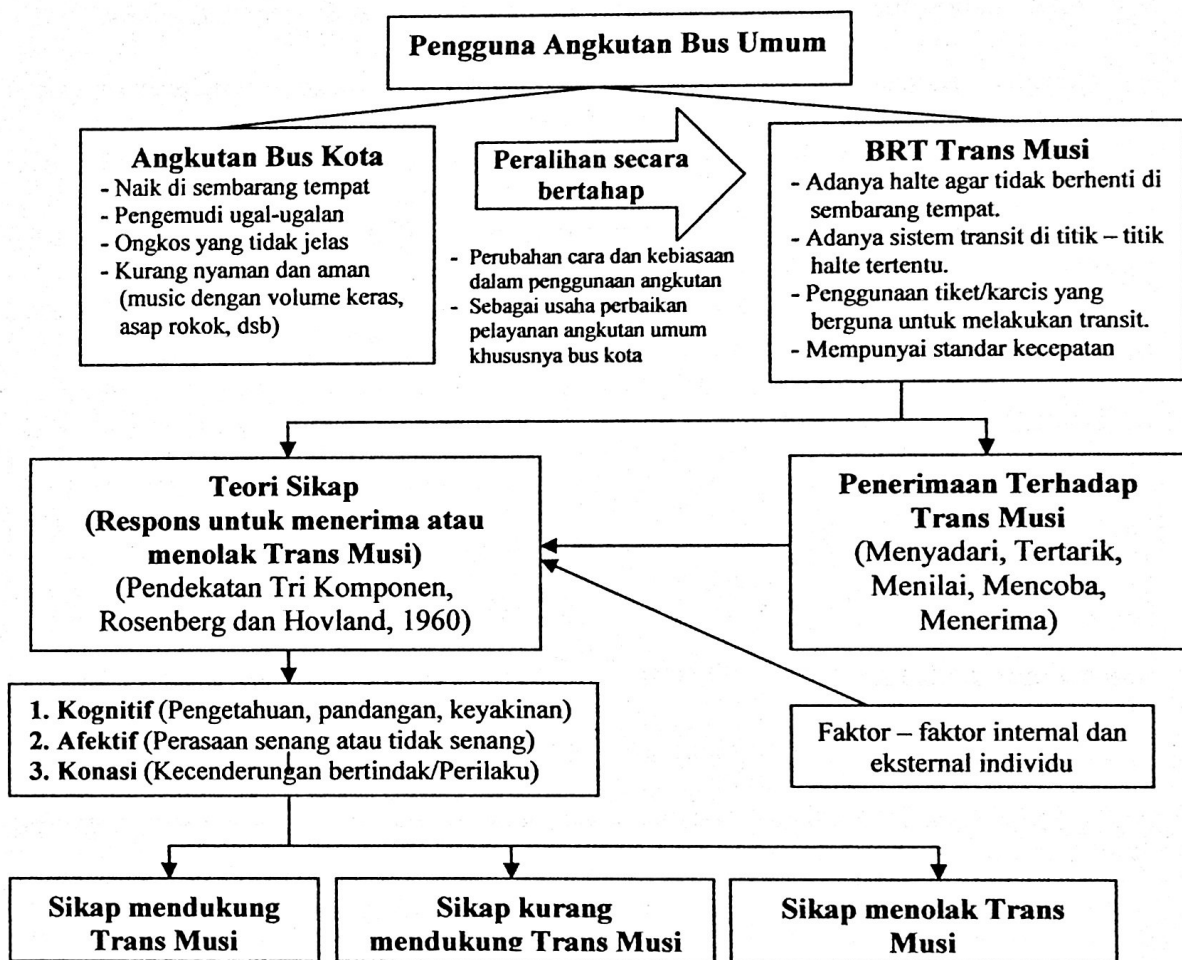
1. Faktor Intern, faktor yang terdapat dalam pribadi manusia itu sendiri. Faktor ini berupa *selectivity* atau daya pilih seseorang untuk menerima dan mengolah pengaruh-pengaruh yang datang dari luar.
2. Faktor Ekstern, yaitu faktor yang terdapat diluar pribadi manusia. Faktor ini berupa interaksi sosial di luar kelompok.

Dalam sikap juga terdapat 2 hal lain yang mengiringinya, yaitu nilai dan opini. Ketiga hal ini saling berkaitan satu sama lain, nilai bersifat lebih mendasar dan stabil sebagai bagian dari ciri dan kepribadian, sikap bersifat evaluatif dan berakar pada nilai yang dianut dan terbentuk dalam kaitannya dengan suatu objek, sedangkan opini merupakan sikap yang lebih spesifik dan sangat situasional serta lebih mudah berubah.

Berikut alur pemikiran tentang sikap pengguna angkutan bus umum terhadap Trans Musi :



Bagan 1.1
Kerangka Pemikiran



Sumber: Hasil olahan peneliti

Dari bagan tersebut dapat dijelaskan bahwa saat ini angkutan bus umum (kota) secara berangsur – angsur akan digantikan dengan angkutan baru BRT Trans Musi. Hal ini disebabkan oleh buruknya kinerja pelayanan angkutan umum bus kota saat ini. Sebagai sebuah angkutan baru dan dikembangkan, BRT Trans Musi mempunyai cara dan aturan penggunaannya sendiri. Dan hal tersebut menyebabkan adanya perubahan cara dan kebiasaan dalam penggunaan angkutan umum biasanya. Cara tersebut yaitu berupa adanya halte, sistem transit,

penggunaan tiket, dan juga termasuk teknis operasional berupa kecepatan standar yang dipakai. Dengan sifatnya yang baru dan dikembangkan membuat BRT Trans Musi melalui tahapan penerimaan. Setelah melalui tahapan penerimaan, akan terdapat kesiapan berupa sikap untuk mendukung (menerima), kurang mendukung (sulit menerima), atau bahkan sikap menolak Trans Musi sebagai moda angkutan baru yang dapat digunakan. Sikap tersebut didasari oleh faktor – faktor yang berasal dari dalam (internal) dan faktor luar (eksternal) diri individu.

I.7. Metode Penelitian

I.7.1. Sifat dan Jenis Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian kualitatif. Bogdan dan Taylor (Moleong, 1998:3) mengemukakan bahwa metodologi kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif analisis, yaitu penelitian yang menggambarkan keadaan suatu fenomena yang digambarkan dengan kata-kata atau kalimat yang dipisah-pisahkan menurut kategorinya untuk memperoleh kesimpulan (Arikunto, 1997:254). Penelitian ini akan menggambarkan tentang bagaimana sikap pengguna angkutan bus umum terhadap sebuah moda transportasi baru yaitu *Bus Rapid Transit* Trans Musi sebagai upaya mengatasi permasalahan angkutan umum yang ada. Pada penelitian ini, akan

dilihat berbagai bentuk penerimaan dari pengguna angkutan bus umum terhadap Trans Musi.

I.7.2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan mengambil lokasi di kota Palembang, yaitu di sepanjang lintasan BRT Trans Musi Koridor Alang – alang Lebar – Ampera. Pemilihan lokasi penelitian ini dengan berbagai pertimbangan sebagai berikut :

1. Koridor Alang – Alang Lebar ke Ampera merupakan lintasan yang cukup panjang yaitu 13,5 km dan melewati pusat kota.
2. Di sepanjang lintasan AAL – Ampera merupakan daerah padat yang terdiri dari banyaknya gedung-gedung perkantoran, sekolah, gedung-gedung pemerintahan, dan sebagainya. Sehingga wilayah di sepanjang lintasan tersebut hampir setiap hari ramai oleh aktivitas.
3. Di sepanjang lintasan AAL – Ampera, terdapat banyak pengguna angkutan yang menggunakan bus umum untuk melakukan mobilitas.

I.7.3. Definisi Konsep

1. Sikap adalah perasaan seseorang terhadap obyek, aktivitas, peristiwa dan orang lain. Perasaan ini menjadi konsep yang mempresentasikan suka atau tidak sukanya (positif, negatif, atau netral) seseorang pada sesuatu. Dalam hal ini sikap pengguna terhadap BRT Trans Musi yaitu untuk melihat penerimaan masyarakat terhadap jenis angkutan baru tersebut.

2. Pengguna angkutan bus (penumpang) adalah seseorang pengguna jasa angkutan bus.
3. BRT Trans Musi adalah sebuah sistem bus yang cepat, nyaman, aman dan tepat waktu dari infrastruktur, kendaraan dan jadwal. Menggunakan bus untuk melayani servis yang kualitasnya lebih baik dibandingkan servis bus yang lain.

I.7.4. Penentuan Informan

Informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian (Moleong, 2006 : 132). Pemanfaatan informan bagi peneliti ialah agar dalam waktu yang tertentu dapat mengumpulkan banyak informasi yang berkaitan dengan penelitian. Informan dalam penelitian ini yaitu pengguna angkutan bus umum di sepanjang lintasan BRT Trans Musi koridor Alang–alang Lebar - Ampera.

Teknik penentuan informan yaitu dengan cara *purposive* atau ditetapkan secara sengaja oleh peneliti dengan dilatarbelakangi oleh keinginan peneliti atas beberapa pertimbangan untuk memperoleh informasi sesuai dengan yang diinginkan. Penelitian ini melibatkan informan, yang terdiri dalam beberapa karakteristik informan, karakteristik tersebut dilihat dari segi :

1. Jenis Kelamin

- a. Laki – Laki
- b. Perempuan

Pemilihan informan berdasarkan jenis kelamin hanya melihat sebagai klasifikasi saja, dan tidak melihat stratifikasinya.

2. Umur

Karakteristik berdasarkan umur dalam penelitian ini dimulai dari umur 16 sampai 40 tahun keatas dengan pertimbangan pada umur – umur tersebut cenderung lebih sering menggunakan bus dalam melakukan mobilitas.

3. Intensitas Penggunaan

Intensitas penggunaan Trans Musi dapat dilihat dari jumlah penggunaan Trans Musi yang diklasifikasikan dalam tingkatan berikut :

- Sangat Sering : dengan jumlah penggunaan Trans Musi setiap hari atau Pulang Pergi (PP) pada hari kerja.
- Sering : penggunaan Trans Musi beberapa kali dalam seminggu.
- Jarang : penggunaan Trans Musi tergantung dengan kesempatan dan kebutuhan menuju tempat tujuan yaitu hanya menggunakan Trans Musi pada saat menuju suatu tempat yang dapat dijangkau dan efektif jika menggunakan Trans Musi.
- Sangat Jarang : hanya pernah mencoba Trans Musi beberapa kali.

4. Pernah menggunakan Trans Musi

Pengguna angkutan bus umum yang pernah (minimal 1 kali) menggunakan Trans Musi. Hal ini dikarenakan jika informan pernah menggunakan Trans Musi minimal sekali, maka akan dapat diperoleh informasi soal pemahaman maupun perasaan yang muncul setelah menggunakan Trans Musi.

Tabel 1.1

Daftar Informan

No	Nama	Jenis Kelamin	Umur	Intensitas Penggunaan
1.	SH	Pr	21	Sangat Jarang
2.	EN	Pr	18	Sangat Sering
3.	FY	Pr	16	Jarang
4.	RA	Pr	22	Sangat Sering
5.	AS	Pr	47	Sangat Sering
6.	LI	Pr	35	Sangat Sering
7.	LN	Pr	39	Sangat Sering
8.	IA	Lk	34	Sering
9.	YL	Pr	36	Sering
10.	TM	Pr	16	Sangat Jarang
11.	NU	Pr	48	Sangat Sering
12.	DE	Lk	26	Sering
13.	NR	Pr	22	Jarang
14.	NE	Pr	42	Sering
15.	NL	Pr	51	Sangat Jarang

Sumber : Data Primer Januari 2011

I.7.5. Data dan Sumber Data

Sumber data utama dalam penelitian kualitatif yaitu kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain (Lofland dan Lofland dalam Moleong, 1998 : 112). Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari 2 bagian yaitu :

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diambil dari sumber data langsung oleh peneliti. Sumber data primer dalam penelitian ini yaitu data-data yang didapat melalui wawancara dan observasi dengan pengguna angkutan BRT Trans Musi.

2. Data Sekunder

Data yang diambil tidak dari sumber langsung asli, misalnya data-data yang diperoleh buku-buku, laporan tertulis, dan keterangan-keterangan yang didapat dari perpustakaan, lembaga-lembaga yang terkait, surat kabar dan masyarakat umum. Sehingga diperoleh pemahaman yang berkaitan dengan penelitian ini.

I.7.6. Unit Analisis Data

Unit analisis merupakan satuan-satuan yang menunjuk pada subjek penelitian. Unit analisis dalam penelitian ini adalah individu yaitu pengguna angkutan bus umum di sepanjang lintasan BRT Trans Musi koridor Alang – Alang Lebar – Ampera.

I.7.7. Teknik Pengumpulan Data

1. Wawancara Mendalam

Dalam penelitian ini juga menggunakan teknik wawancara mendalam. Wawancara merupakan kegiatan atau metode pengumpulan data yang dilakukan dengan bertatap muka langsung dengan informan sama seperti penggunaan daftar pertanyaan (Moehar Daniel, 2002 : 143). Wawancara dalam penelitian ini adalah berupa pertanyaan mendalam yang telah dipersiapkan oleh peneliti sebagai pedoman (*guide interview*), untuk mempermudah peneliti dalam penggalan informasi. Sejumlah pertanyaan yang dibuat memberi kebebasan bagi informan untuk memberikan pandangan, pendapat, pikiran, pengalaman dan sebagainya yang berkaitan

dengan jawaban atas pertanyaan yang diberikan. Dalam pelaksanaan wawancara, digunakan alat yang membantu peneliti yaitu berupa alat perekam/*tape recorder* dan mencatat langsung hal-hal yang dianggap berkaitan dengan permasalahan penelitian.

2. Observasi

Observasi secara luas dapat diartikan sebagai suatu kegiatan untuk melakukan pengukuran dan secara sempit dapat diartikan sebagai pengamatan dengan menggunakan indera penglihatan (mata) yang berarti si peneliti akan melihat sendiri berbagai pengalaman yang tidak bisa terucapkan. Observasi menyangkut sikap yang ditunjukkan oleh informan secara tidak langsung. Untuk mengungkap bagaimana sikap seseorang terhadap BRT Trans Musi adalah dengan memperhatikan reaksinya serta ekspresinya ketika ditanya tentang BRT Trans Musi. Peneliti terjun langsung ke lokasi penelitian untuk mengamati hal-hal yang berkaitan dengan objek kajian dengan melihat dan merasakan langsung pada aktivitas menggunakan angkutan BRT Trans Musi.

I.7.8. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Analisis data dalam penelitian ini menurut Miles dan Huberman(1992), terdapat tiga tahap analisis data, yaitu tahap reduksi data, tahap penyajian data dan tahap kesimpulan (Bungin, 2001:229)

a. Tahap reduksi data

Pada tahap ini peneliti memfokuskan pada data lapangan yang terkumpul untuk selanjutnya dipilih dalam arti kata menentukan derajat relevansinya dengan maksud penelitian. Data lapangan dipilih dan dipilah sesuai dengan kebutuhan dalam pemecahan masalah penelitian. Data yang sesuai dengan penelitian akan diambil. Kemudian data yang terpilih akan disederhanakan atau mengklasifikasi data atas dasar tema – tema, memadukan data yang tersebar, menelusuri tema untuk merekomendasikan data tambahan, kemudian peneliti akan melakukan abstraksi data menjadi uraian singkat. Dalam mereduksi data setiap peneliti dipandu oleh pertanyaan penelitian yang harus dijawab berdasarkan data. Jawaban pertanyaan tersebut merupakan wujud nyata temuan penelitian. Ketika peneliti menemukan sesuatu (data) yang belum jelas dan belum memiliki pola perlu segera dilakukan pencermatan melalui proses reduksi untuk memahami makna yang terkandung dalam data tersebut.

b. Tahap penyajian data

Memasuki tahap ini, peneliti melakukan penyajian informasi bentuk teknik naratif terlebih dahulu. Artinya data yang telah direduksi dan dikategorisasikan, akan peneliti sajikan dalam bentuk cerita. Peneliti akan menjabarkan bagaimana sikap pengguna angkutan bus umum terhadap Trans Musi, kemudian data tersebut diringkas kedalam bentuk kalimat yang mudah dimengerti oleh semua pihak. Prosesnya dapat dilakukan dengan cara menampilkan dan membuat hubungan antar fenomena untuk memaknai apa yang sebenarnya terjadi dan apa yang perlu ditindaklanjuti untuk mencapai tujuan penelitian.

c. Tahap kesimpulan

Pada tahap ini peneliti melakukan uji kebenaran disetiap makna yang muncul dari data yang sudah ada. Setiap data yang menunjang fokus penelitian akan disesuaikan kembali dengan data-data yang didapat. Peneliti akan memberi kesimpulan dari data yang direduksi dan disajikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmadi, Abu. 1997. *Ilmu Sosial Dasar*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Ahmadi, Abu. 2002. *Psikologi Sosial*. Jakarta. Rineka Cipta.
- Azwar, Saifuddin. 2003. *Sikap Manusia Teori dan Pengukurannya Edisi Ke-2*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Black, James A. 1999. *Metode dan Masalah Penelitian Sosial*. Bandung : Refika Aditama.
- Bungin, Burhan. 2001. *Metode Penelitian Kualitatif, Aktualisasi Metodologis ke Arah Ragam Varian Kontempore*. Jakarta: Rajawali Pers
- Daniel, Moehar. 2002. *Metode Penelitian Sosial Ekonomi*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Effendy, Ahmad, dkk. 1989. *Pengaruh Pertambahan Kendaraan Bermotor Terhadap Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Palembang*. Laporan Penelitian. Pusat Penelitian UNSRI.
- Humaidi, Muchtar, dkk. 1993. *Analisis Kebutuhan Jasa Angkutan Jalan Di Kotamadya Palembang*. Laporan Penelitian. Pusat Penelitian UNSRI.
- Lauer, Robert H. 1989. *Perspektif Tentang Perubahan Sosial Jakarta* : Bina Aksara.
- Lawang, Robert, MZ. 1985. *Buku Materi Pokok 4 Perubahan Sosial ANN III/I/04 Pengantar Sosiologi*. Universitas Terbuka. Jakarta : Kennika.
- Mar'at, Samsunuwiyati, dkk. 2006. *Perilaku Manusia : Pengantar Singkat Tentang Psikologi*. Bandung : Refika Aditama.
- Moleong, Lexy J. 1998. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- PT.SP2J. 2009. *Paparan Rencana Pengoperasian Bus Rapid Transit Trans Musi Tahap I*.
- Soekanto, Soerjono. 1990. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta : Rajawali Press
- Suharsini, Arikunto. 1997. *Prosedur Penelitian*. Yogyakarta : Rineka Cipta
- Walgito, Bimo. 2003. *Psikologi Sosial Suatu Pengantar Edisi Revisi*. Yogyakarta : Andi.

Warpani, Suwardjoko P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : ITB.

Sumber Lainnya :

———.Penyebab Kemacetan di Kota Palembang. 2009. dimuat dalam www.palembang.go.id/unitkerja/dishub, diakses tanggal 16 Agustus 2010.

———.Program Bus Trans Musi Gambaran Rencana Operasi. 2008. dimuat dalam www.dishub.palembang.go.id/berita.php?id=1, diakses tanggal 18 Maret 2010.

adronafis28. Reformasi Transportasi Perkotaan di Palembang : Dari Bus Kota, Fly Over Hingga Trans Musi. 2009. dimuat dalam <http://adronafis28.wordpress.com/2009/12/29/reformasi-transportasi-perkotaan-di-palembang-dari-bus-kota-fly-over-hingga-transmusi/>, diakses tanggal 16 Agustus 2010.

Antara. Palembang Tambah 100 Bus Trans Musi. 2010 Dimuat dalam <http://bataviase.co.id/node/226897>, diakses tanggal 16 Agustus 2010.

Erika Buchari. Bus Trans Musi Menggantikan Bus Yang Ada. Dimuat dalam www.Erikabuchari.com, diakses tanggal 18 Maret 2010.

Khoirul Abadi. Manajemen Penyelenggaraan Angkutan Umum Penumpang. 2010. dimuat dalam <http://khoirulabadi.staff.umm.ac.id/files/2010/03/KAJIANMANAJEMENPENYELENGGARAAN-ANGKUTAN-UMUM-PENUMPANG.DOC>, diakses tanggal 16 Agustus 2010.

Humas JR Sumsel. Peluncuran Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi Palembang. 2010. dimuat dalam www.jasaraharja.co.id/read.cfm?id=9316, diakses tanggal 16 Agustus 2010.

Triana. Berkenalan Dengan Trans Musi. 2010. dimuat dalam <http://riavenclaw.wordpress.com/2010/03/02/berkenalan-dengan-trans-musi/#comment-449>, diakses tanggal 16 Agustus 2010.