

**DAMPAK TRANSPORTASI UMUM DISEBABKAN COVID-19**  
**(Studi Kasus: Transportasi Mini Bus Sampri di Samosir)**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Dalam  
Ujian Sidang Sarjana Teknik Sipil Strata Satu  
Universitas Medan Area

**Disusun oleh:**

**GUNAWAN LISBON SIBORO**  
**NPM: 178110084**



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**  
**FAKULTAS TEKNIK**  
**UNIVERSITAS MEDAN AREA**  
**2022**

**UNIVERSITAS MEDAN AREA**

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 8/12/22

Access From (repository.uma.ac.id)8/12/22

## LEMBAR PENGESAHAN

### DAMPAK TRANSPORTASI UMUM DI SEBABKAN COVID-19 (Studi Kasus:Transportasi Mini Bus Sampri Di Samosir)

#### SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Dalam  
Ujian Sidang Sarjana Teknik Sipil Strata Satu  
Universitas Medan Area

Oleh:

GUNAWAN LISBON SIBORO

178110084

Disetujui oleh,

Dosen Pembimbing I

Ir. Marwan Lubis, M.T  
NIDN:0108086801

Dosen Pembimbing II

Mahliza Masution, S.T., M.T  
NIDN: 0111028761

Mengetahui,



Dekan Fakultas Teknik

Dr. Rahmad Syah, S.Kom., M.Kom.  
NIDN:0105058804



Ketua Prodi Teknik Sipil

Hernansyah, S.T., M.T  
NIDN:0106088004

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR/SKRIPSI/TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK**

---

Sebagai sivitas akademik universitas medan area, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Gunawan Lisbon Siboro  
Npm : 178110084  
Program Studi : Teknik Sipil  
Fakultas : Teknik  
Jenis Karya : Tugas Akhir/Skripsi/Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*non-exclusive royalty – free right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul: **“DAMPAK TRANSPORTASI UMUM DISEBABKAN COVID-19** (Studi Kasus Transportasi Mini Bus Sampri di Samosir)”

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan) dengan hak bebas Royalti Non-Eksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat dan mempublikasikan Tugas Akhir/Skripsi/Tesis saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/ pencipta dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Medan, 24 Oktober 2022



Gunawan Lisbon Siboro

178110084

## HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Gunawan Lisbon Siboro

NPM : 178110084

Judul : Dampak Transportasi Umum Di Sebabkan Covid-19

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi ini merupakan karya saya sendiri. Apabila terdapat karya orang lain yang saya kutip, maka saya akan mencantumkan sumber secara jelas. Jika dikemudian hari ditemukan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi dengan aturan yang berlaku. Demikian pernyataan ini saya buat tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Medan, 24 Oktober 2022

Yang membuat pernyataan



Gunawan Lisbon Siboro

178110084

## RIWAYAT HIDUP

### 1. Informasi pribadi

Nama : Gunawan Lisbon Siboro  
Npm : 178110084  
Tempat, Tgl Lahir : Bonandolok, 28 Oktober 1997  
Jenis Kelamin : Laki- Laki  
Agama : Kristen Protestan  
Negara : Indonesia  
Alamat : Bonandolok, Kec. Sianjurmula mula  
Program Studi : Teknik Sipil  
No. Hp : 081260627419

### 2. Data Keluarga

Nama Ayah : Tumpu Siboro  
Nama Ibu : Tiodor Simbolon  
Alamat : Bonandolok, Kec.sianjur mula mula

### 3. Pendidikan

2005-2011 : SD.N.175826 Bonandolok  
2011-2014 : Smp Satu Atap Negeri 2 Bonandolok  
2014-2017 : Sma ST.Mikhael Pangururan  
2017-2022 : Universitas Medan Area

## KATA PENGANTAR

Puji sukur penulis ucapkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan pengetahuan, kekuatan dan kesempatan kepada penulis, sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini. Penyusunan Skripsi ini yang berjudul, **“Dampak Transportasi Umum Di Sebabkan Covid-19 Study Kasus:(Transportasi Mini Bus Sampri Di Samosir)”**. Tugas akhir ini disusun untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam menyelesaikan Pendidikan Strata satu bagi para Mahasiswa dari Fakultas Teknik Universitas Medan Area.

Dalam proses penyusunan tugas akhir ini tentunya penulis mendapatkan bimbingan, arahan, kritik serta saran dari berbagai pihak. Untuk itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M. Eng, M. Sc, selaku Rektor Universitas Medan Area.
2. Bapak Dr. Rahmad Syah, S.Kom., M.Kom, selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Medan Area.
3. Bapak Hermansyah, S.T., M.T selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Medan Area.
4. Bapak Ir. Irwan. H, MT, selaku Dosen Penasihat Akademik.
5. Bapak Ir. Marwan Lubis, MT, selaku Dosen Pembimbing I.
6. Ibu Mahliza Nasution, ST, MT, selaku Dosen Pembimbing II.
7. Seluruh Dosen dan karyawan Fakultas Teknik Universitas Medan Area.
8. Kedua orang tua saya dan keluarga besar yang selalu memberikan dukungan serta do'a yang tulus tiada henti

9. Rekan-rekan kelas pagi Teknik Sipil UMA 2017 yang membantu saya dengan tulus.

Saya menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam penyusunan tugas akhir ini, untuk itu penulis mengharapkan kritikan dan saran yang membangun guna penyempurnaan tugas akhir ini. Demikian tugas ini dibuat, semoga bermanfaat bagi kita semua.

Medan, 24 Oktober 2022

Penyusun,



Gunawan Lisbon Siboro



## ABSTRAK

Transportasi berfungsi sebagai sarana pengangkutan barang/orang. Transportasi juga memegang peranan penting sebagai penunjang pembangunan. Ada pendapat menyatakan bahwa terdapat tiga hal yang membuat suatu bangsa itu besar dan makmur yaitu tersedianya tanah yang subur, sumber daya manusia yang berketerampilan, dan mudahnya transportasi. Pada akhir tahun 2019 terdapat fenomena yang mengguncangkan seluruh belahan dunia, terutama di masyarakat perkotaan, yang juga mempengaruhi perubahan-perubahan manajemen transportasi kota. Kasusnya pertama kali terjadi di Wuhan, Provinsi Hubei, China. Penyebaran wabah Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) seluruh negara di dunia mengalami kesulitan, termasuk Indonesia. Organisasi Kesehatan Dunia, World Health Organization (WHO) menyatakan wabah virus tersebut menjadi pandemi yang telah menyebar secara global, begitu cepat dari waktu ke waktu. Salah satu dampaknya berakibat pada penurunan pergerakan moda transportasi karena dibatasi adanya kebijakan pemerintah. Pandemi COVID-19 mengakibatkan dampak yang berpengaruh secara merata diberbagai aspek kehidupan. Salah satu dampak yang terasa, pada penurunan moda transportasi. Hal ini dikarenakan pemerintah membuat suatu keputusan dengan adanya sistem sosial baru yaitu, sosial distancing maupun physical distancing, dan ditindak lanjuti dengan Kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). Dari analisa di dapat bahwasanya pendapatan pemilik angkutan umum sebelum covid-19 mencapai Rp.309.186.000,- dimana jumlah sampri yang beroperasi sebelum covid-19 mencapai 13 unit, tetapi setelah pandemi covid-19 pemerintah memperlakukan pemberlakuan pembatasan sosial berskala besar (psbb), dan membatasi jam operasional maka jumlah sampri yang beroperasi dari Samosir- Medan hanya 8 unit sehingga jumlah pendapatan pemilik angkutan umum ber kurang hingga 58% dimana pendapatan pemilik angkutan umum hanya Rp.193.842.000,-/tahun,

**Kata kunci:** Tarif, Sampri, Moda Transportasi

## ABSTRACT

*Transportation serves as a means of transporting goods/people. Transportation also plays an important role in supporting development. There is an opinion that there are three things that make a nation great and prosperous, namely the availability of fertile land, skilled human resources, and easy transportation. However, at the end of 2019 there was a phenomenon that shook all parts of the world, especially in urban communities, which also affected changes in urban transportation management. The first case occurred in Wuhan, Hubei Province, China. The spread of the Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) outbreak in all countries in the world is experiencing difficulties, including Indonesia. The World Health Organization, the World Health Organization (WHO) declared the virus outbreak to be a pandemic that has spread globally, so quickly from time to time. One of the impacts resulted in a decrease in the movement of transportation modes due to the limitations of government policies. The COVID-19 pandemic has an impact that affects evenly in various aspects of life. One of the impacts felt, on the decline in transportation modes. This is because the government made a decision with the existence of a new social system, namely, social distancing and physical distancing, and was followed up with the Large-Scale Social Restriction Policy (PSBB). From the analysis, it can be seen that the income of public transportation owners before Covid-19 reached Rp. 309,186,000, - where the number of Sampri operating before Covid-19 reached 13 units, but after the Covid-19 pandemic the government treated the implementation of large-scale social restrictions (PSBB). , and limiting operational hours, the number of sampri operating from Samosir-Medan is only 8 units so that the total income of public transportation owners is reduced by 58% where the income of public transportation owners is only Rp. 193.842.000,-/year,*

**Keywords:** Rates, Sampri, Mode of Transportation

## DAFTAR ISI

### LEMBAR PENGESAHAN

### HALAMAN PERNYATAAN

### RIWAYAT HIDUP

### KATA PENGANTAR.....i

### ABSTRAK .....iii

### ABSTRACT .....iv

### DAFTAR ISI.....v

### DAFTAR TABEL.....viii

### DAFTAR GAMBAR.....ix

### BAB 1 PENDAHULUAN .....1

#### 1.1 Latar Belakang.....1

#### 1.2 Rumusan masalah.....8

#### 1.3 Lingkup penelitian.....9

#### 1.4 Maksud dan Tujuan penelitian .....9

#### 1.5 Manfaat penelitian.....9

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....11

#### 2.1 Penelitian terdahulu.....11

#### 2.2 Kajian transportasi umum.....13

##### 2.2.1. Tinjauan umum.....13

##### 2.2.2. Paradigma transportasi publik .....15

##### 2.2.3. Sistem transportasi berkelanjutan.....16

##### 2.2.4. Logika transportasi publik .....18

2.2.5.	Aktor pengelola kepentingan publik.....	19
2.2.6.	Akseibilitas masyarakat .....	21
2.3	Moda transportasi .....	22
2.4	Fungsi transportasi.....	22
2.5	Pengertian armada angkutan antar kota dan pandemic covid-19 .....	23
2.6	Transformasi sosial dalam armada angkutan antar kota masa pandemi covid 19 .....	24
2.7	Pendapatan.....	25
2.8	Biaya Operasional Kendaraan .....	30
2.9	Analisis BOK.....	30
2.9.1.	Persamaan Untuk Pemulihan Modal .....	31
2.9.2.	Persamaan Untuk Penyusutan Kendaraan .....	31
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>		<b>32</b>
3.1.	Lokasi penelitian .....	32
3.2.	Tahap persiapan penelitian .....	33
3.3.	Sumber data .....	33
3.3.1	Data Primer.....	33
3.3.2	Data Sekunder.....	33
3.4.	Pengumpulan data .....	34
3.4.1	Data Primer.....	35
3.4.2	Data Sekunder.....	35
3.5.	Analisa Biaya Operasional Kendaraan.....	35
3.6.	Diagram alir penelitian .....	37

<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN</b> .....	38
4.1. Data penelitian.....	38
4.1.1 Data lalu lintas harian rata rata akdp sampri .....	38
4.1.2 Rute bus akdp sampri .....	43
4.2. Hasil survei .....	44
4.3. Analisis data bus akdp sampri rute pangururan-medan.....	50
4.3.1 Data primer angkutan umum .....	50
4.3.2 Data sekunder angkutan umum .....	51
4.4. Biaya operasional kendaraan.....	51
4.4.1 Biaya operasional angkutan umum rute pangururan-medan .....	51
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b> .....	58
5.1 Kesimpulan .....	58
5.2 Saran .....	58
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	60
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Lalu lintas harian rata rata akdp sampri sebelum covid 19.....	38
Tabel 4.2	Lalu lintas harian rata rata akdp sampri sesudah covid 19 .....	38
Tabel 4.3	Lalu lintas harian rata rata akdp sampri sebelum covid 19.....	39
Tabel 4.4	Lalu lintas harian rata rata akdp sampri sesudah covid 19 .....	39
Tabel 4.5	Lalu lintas harian rata rata akdp sampri sebelum covid 19.....	39
Tabel 4.6	Lalu lintas harian rata rata akdp sampri sesudah covid 19 .....	39
Tabel 4.7	Rute Bus akdp sampri .....	43
Tabel 4.8	Jumlah responden berdasarkan jenis kelamin.....	44
Tabel 4.9	Jumlah responden berdasarkan usia.....	45
Tabel 4.10	Berdasarkan alasan utama menggunakan Bus akdp sampri .....	46
Tabel 4.11	Responden berdasarkan tujuan menggunakan bus akdp sampri .....	47
Tabel 4.12	Reaksi responden menyikapi kondisi wabah covid 19 .....	47
Tabel 4.13	Responden Berdasarkan Jarak .....	48
Tabel 4.14	Faktor responden enggan menggunakan sampri.....	49
Tabel 4.15	Jumlah penumpang angkutan umum rute pangurusan-medan .....	50
Tabel 4.16	Harga suku cadangan .....	51
Tabel 4.17	Biaya servis kecil bus .....	55
Tabel 4.18	Biaya besar servis bus.....	55

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Peta PT. Sampri Pangururan.....	32
Gambar 3.2	Bagan alir penelitian .....	37
Gambar 4.1	Rata-rata Jumlah penumpang dari samosir-medan Sebelum covid dan sesudah covid .....	40
Gambar 4.2	Rata-rata Jumlah penumpang dari samosir-sumbul Sebelum covid dan sesudah covid .....	41
Gambar 4.3	Rata-rata Jumlah penumpang dari samosir-sidikalang covid dan sesudah covid .....	42
Gambar 4.4	Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	44
Gambar 4.5	Jumlah Responden Berdasarkan Usia.....	45
Gambar 4.6	Responden berdasarkan alasan menggunakan akdp sampri ....	46
Gambar 4.7	Responden berdasarkan tujuan menggunakan akdp sampri .....	47
Gambar 4.8	Reaksi masyarakat menyikapi kondisi wabah covid 19 .....	48
Gambar 4.9	Berdasarkan jarak tempuh .....	49
Gambar 4.10	Faktor responden enggan menggunakan akdp sampri .....	50

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Transportasi berasal dari kata latin “transportare”.trans berarti seberang atau sebelah dan portare berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu)dari suatu tempat ke tempat yang lain nya.Transportasi didefenisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan penumpang suatu tempat ke tempat lainnya.Transportasi merupakan bagian dari sistem peralatan hidup atau teknologi yakni alat-alat untuk mengangkut benda atau barang-barang hasil produksi ke tempat pemasaran atau konsumen. Dalam sistem transportasi ada lima unsur pokok,yaitu:

- a. Orang/barang yang membutuhkan
- b. Kendaraan sebagai alat angkut
- c. Jalan sebagai prasarana pengangkutan
- d. Terminal
- e. Organisasi sebagai pengelola angkutan

Pada dasarnya transportasi berfungsi sebagai sarana pengangkutan barang/orang.Transportasi juga memegang peranan penting sebagai penunjang pembangunan.Ada pendapat menyatakan bahwa terdapat tiga hal yang membuat suatu bangsa itu besar dan makmur yaitu tersedianya tanah yang subur,sumber daya manusia yang berketerampilan,dan mudahnya transportasi manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya.Salah satu penunjuk dan pemicu keberhasilan pembangunan adalah keberhasilan bidang transportasi yang berarti kemudahan pergerakan (mobilitas). Mobilitas yang tinggi mendukung

terpenuhinya kebutuhan dan mendukung kemudahan melakukan aktifitas dalam mencapai tujuan.

Diharapkan fungsi pergerakan seseorang dan nilai kegunaan suatu barang dapat dimaksimalkan baik dipandang dari segi tempat (place utility) maupun segi waktu (time utility). Kemudahan dan kelancaran pergerakan seseorang atau barang mempunyai fungsi jika berada pada lokasi yang lain dan waktu yang lain. Pergerakan yang mudah dan cepat akan membuat seseorang atau suatu barang dapat berada pada waktu dan tempat yang tepat sehingga mendapatkan nilai guna yang lebih tinggi. Zaman dan teknologi semakin maju dengan semakin tingginya status sosial, sehingga kebutuhan aktifitas dan sasaran kegiatan masyarakat akan semakin beragam. Fenomena ini menyebabkan kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi akan semakin meningkat. Peningkatan kebutuhan pada sebagian kecil masyarakat relatif dapat terpenuhi meski hal tersebut belum memenuhi efektifitas dan efisiensi pergerakan. Kebutuhan ini belum dapat terpenuhi pada kalangan lain yang lebih memerlukan, karena berbagai keterbatasan yang ada. Keterbatasan ini akan menyebabkan seseorang tergantung pada jenis angkutan tertentu (captive rider) sehingga menyebabkan pembiayaan perjalanan menjadi tidak elastis.

Jumlah sarana dan prasarana transportasi yang semakin tidak terbatas memerlukan suatu pengelolaan transportasi yang ekonomis dan tidak menambah beban lalu lintas yang terlalu tinggi. Keberadaan angkutan umum (public transport) sangatlah tepat karena angkutan umum tersebut bersifat massal dalam arti mampu mengangkut banyak penumpang sehingga penggunaan ruang jalan lebih efisien. Salah satu faktor dan informasi yang penting dalam pengelolaan

angkutan umum adalah tarif.

Penetapan tarif akan sangat menentukan nilai ekonomis dari keberadaan angkutan umum. Penetapan tarif menjadi begitu penting karena pada dasarnya tarif akan senantiasa dipengaruhi dua pihak yang berbeda. Satu pihak produsen (operator) selaku penyelenggara akan menetapkan tarif yang setinggi-tingginya untuk mendapatkan pendapatan yang sebesar-besarnya. Sisi yang lain konsumen, dalam hal ini penumpang, selalu menginginkan tarif yang serendah-rendahnya dan mengharapkan pelayanan dan fasilitas yang sebaik-baiknya.

Akibat dua kepentingan yang berlawanan ini, pemerintah diperlukan sebagai penengah agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan. Pihak operator selaku pihak penyelenggara tidak rugi dan senantiasa dapat memberikan pelayanan yang sesuai, sementara pihak penumpang selaku konsumen juga tidak merasa berat untuk membayar nilai tarif, karena pelayanan dan fasilitas yang didapatkan sesuai. Jika keadaan ini dapat dipertahankan, maka keberadaan angkutan umum akan senantiasa dalam kondisi optimal.

Pada tahun 1960-an, alat transportasi di Kota Medan mengalami dinamika perubahan hingga muncul kendaraan roda tiga yaitu berupa bemo, becak dayung, becak mesin yang dalam penerapannya hanya mampu menjangkau jarak tempuh yang pendek dan daya angkut yang relatif sedikit. Adapun armada becak yang jumlahnya cukup banyak, juga belum dapat menjangkau kebutuhan transportasi masyarakat kota dan belum mempunyai jalur (rute) yang tetap. Hal ini menggambarkan belum adanya sistem transportasi terpadu di Medan saat itu.

Kemudian jasa pengangkutan di kabupaten-kabupaten di Sumatera Utara seperti Tapanuli Utara, Sidikalang, Humbang Hasundutan, Haranggaol, Samosir dan lainnya mulai berkembang. Samosir yang sebelumnya adalah kabupaten dari kabupaten Toba Samosir mulai mengembangkan pengangkutannya. Ada beberapa jasa pengangkutan di Samosir seperti Pulo Samosir Nauli (PSN), Samosir Tour Transport (STT), Harian Transport Nainggolan (HTN), dan Samosir Pribumi (SAMPRI).

Namun, angkutan jasa transportasi darat ini, seperti PSN, STT, HTN lebih banyak melakukan kegiatan dalam pelayanan transportasi yang rute dan jalurnya hanya lintas kabupaten di wilayah Tapanuli. Sementara PO SAMPRI lebih cepat dan mobilitas jalur yang dilalui juga beragam hingga lintas provinsi. Hal ini mengakibatkan PO SAMPRI dijadikan sebagai angkutan pilihan masyarakat dan menjadi lebih terkenal daripada angkutan jasa transportasi massal yang ada di Samosir. Hal tersebut menjadikan PO SAMPRI lebih cepat dan lebih maju perkembangannya daripada perusahaan sejenis yang mempunyai rute ke Samosir.

PO SAMPRI merupakan salah satu perusahaan jasa angkutan yang berada di Sumatera Utara yang melayani trayek antar kabupaten. PO SAMPRI didirikan pada tahun 1982 oleh Matondang Sitanggang dan istrinya BR Sihaloho di Pangururan. Awalnya jasa angkutan ini dimulai dari usaha beliau yang berjualan bawang dan tambal ban. Trayek pertama yang dilalui adalah Pangururan-Haranggaol. Kemudian jasa angkutan ini mulai berkembang di kecamatan-kecamatan yang ada di kabupaten Samosir. Uniknya, jasa angkutan ini tetap eksis dibandingkan jasa angkutan lainnya yang ada di Samosir. Beberapa jasa angkutan yang ada di Samosir seiring waktu mengalami kemunduran baik itu

karena masalah manajemen organisasi ataupun masalah sosial lainnya.

Namun, di akhir tahun 2019 terdapat fenomena yang mengguncangkan seluruh belahan dunia, terutama di masyarakat perkotaan, yang juga mempengaruhi perubahan-perubahan manajemen transportasi kota. Kasusnya pertama kali terjadi di Wuhan, Provinsi Hubei, China. Hingga saat ini penyebab penularannya belum diketahui secara pasti, namun informasi yang beredar dari Wuhan pasar ikan yang disinyalir menjadi tempat pertama penularan kasus tersebut.

Covid -19 yang terjadi saat ini merupakan penyakit menular dan sangat membahayakan nyawa setiap manusia. Sampai saat ini belum ditemukan vaksin untuk membasmi penyakit ini. Karena penularan dari wabah ini begitu cepat sehingga pemerintah menurunkan kebijakan bahwasanya aktivitas harus dilakukan dirumah untuk memutus rantai penularannya.

Dengan karakteristik virus covid-19 yang ditularkan oleh manusia dan tidak memiliki gejala yang khusus membuat terciptanya krisis kesehatan yang tidak terduga dan menyebabkan banyak sekali dampak-dampak yang terjadi dalam masalah ini, salah satunya terjadi pada sektor yang paling krusial dalam menyokong aktivitas masyarakat setiap harinya yaitu sektor transportasi. Tidak dapat dipungkiri transportasi merupakan bagian yang membantu masyarakat untuk menghubungkan dari satu tempat ke tempat lain.

Dengan adanya peraturan walikota Medan mengenai pembatasan sosial berskala besar dalam penanganan corona virus disease 2019 (covid-19) di kota medan, yang tertuang pada pasal 18 mengenai pembatasan penggunaan moda transportasi untuk pergerakan orang dan barang, dimana diatur bahwasanya untuk

angkutan orang hanya di batasi jumlah orang paling banyak 50% dari kapasitas angkutan, membatasi jam operasional, melakukan penyemprotan disinfektan dan pengecekan suhu tubuh sebelum penumpang memasuki moda transportasi.

Perubahan yang terjadi dengan di implementasikan regulasi operasional angkutan kota di masa pandemi covid-19 terlihat membawa dampak yang cukup besar pada perubahan sikap, perilaku dan pemikiran para sopir, karena adanya pembatasan- pembatasan yang harus di ikuti, namun tidak diikuti dengan kebijakan yang meningkatkan kesejahteraan para sopir. Sebagian besar para sopir angkutan antar kota merespon terhadap adanya regulasi ini dengan meminta tarif penumpang menjadi dua kali lipat. Hal ini terjadi karena pengurangan jumlah maksimum penumpang di dalam satu angkutan kota. Para sopir angkutan kota berfikir untuk melakukan hal ini agar jumlah nominal pendapatan perharinya bisa memenuhi target.

Terjadi perubahan secara variatif sikap, perilaku dan pemikiran sopir dan masyarakat pengguna angkot. Ada yang mengalami perubahan yang konsisten namun ada pula yang tidak konsisten. Para sopir ada yang tidak menjalankan angkotnya karena keadaan yang sepi, ada pula yang tetap menjalankan regulasi hanya ketika di terminal, selebihnya tetap berjalan sesuai keadaan normal.

Medan menjadi tempat yang dipilih untuk melakukan penelitian ini dikarenakan Medan adalah jantung provinsi Sumatera Utara dimana semua kebijakan baik jasa, industri, dan pemerintahan ada di Medan, sehingga kota ini memiliki potensi yang krusial terutama dalam bidang transportasi untuk memastikan semua kegiatan dapat terakomodir dengan baik dengan efisiensi

waktu yang harus di miliki.Berbagai hasil penelitian sebelumnya menunjukkan, bahwa dampak dari kebijakan yang dibuat oleh pemerintah terhadap situasi laju kuantitas kendaraan pribadi yang sangat membludak,seharusnya pemerintah membuat kebijakan untuk mengoptimalisasi sistem moda transportasi darat dengan melibatkan masyarakat.kebijakan yang di ambil tidak otoriter,supaya dapat memecahkan masalah dan lebih efektif dalam pelaksanaannya.

Sebagai mana penelitian yang dilakukan oleh *Muh Kadarisman,Aang Gunawan,dan Ismiyati* dalam jurnal yang berjudul implementasi kebijakan sistem transportasi darat terhadap dan dampaknya terhadap kesejahteraan sosial di jakarta.

Sedangkan hasil penelitian *M.pujo Siswoyo* mengemukakan bahwa permasalahan pelayanan angkutan umum antar kota merupakan bagian dari integral sistem kota yang menyusun interaksi timbal balik antara pola tata gubahan dengan suatu sistem transportasi.Kebijakan atau regulasi yang disusun oleh pemerintah selaku regulator yang memiliki fungsi sebagai pihak pengontrol untuk meningkatkan kualitas pelayanan, serta pemantau terkait jalannya kegiatan di sektor transportasi ini,memiliki dampak kepada kesejahteraan masyarakat.harus menggunakan berbagai analisa seperti tantangan, permasalahan, perlindungan konsumen,serta pengelolaan angkutan kota tersebut.’

*Penelitian Ari Widayanti, Soeparmo, dan Bhertin Karunia* menemukan, permasalahan atau problematika yang ada pada transportasi umum menimbulkan berbagai reaksi yang variatif yang berdampak kepada penentuan pilihan masyarakat ketika menggunakan oda transportasi publik.

Penelitian *Benny Alexandri dan Nurillah Novel* mengemukakan hambatan-

hambatan dan solusi dari problematika yang dihadapi angkutan umum kota, dan reformulasi dalam dunia transportasi umum sangatlah diperlukan agar eksistensi dan keberadaan konvensional tetap dapat beroperasi.

Sedangkan penelitian oleh *Faris Satria Alam* menunjukkan bahwa perlindungan hak konsumen sebagai pengguna jasa maupun penumpang angkutan umum kota harus diberikan karena selama ini pelayanan angkutan umum memiliki banyak kekurangan terutama menyangkut penerapan standar pelayanan minimal.

Berbeda dengan penelitian tersebut, penelitian ini berupaya menggali informasi dan mengulas bagaimana keadaan pada sektor transportasi di masa pandemi yang semuanya diharuskan melakukan kegiatan serta aktivitas di dalam rumah, sedangkan sektor transportasi merupakan sarana utama yang mana sasaran utamanya adalah masyarakat ketika ingin mencapai satu tujuan dan beralih ke tujuan lainnya. Adakah perubahan-perubahan yang terjadi ketika keadaan menjadi seperti ini terutama dari segi sikap, pemikiran, dan perilaku para pelaku di sektor transportasi terkhusus di armada angkutan antar kota.

Dari sedikit penjabaran di atas saya tertarik melakukan penelitian skripsi yang berjudul **“Dampak Transportasi Umum Disebabkan Covid-19 Study Kasus: (Transportasi Mini Bus Sampri di Samosir)”**

## 1.2 Maksud dan Tujuan Penelitian

Penelitian ini bermaksud untuk mengetahui dampak yang disebabkan covid 19.

Berdasarkan pada pokok permasalahan di atas, tujuan dilakukannya

penelitian ini untuk menggalih dan mengetahui tentang:

1. Mengetahui perbandingan jumlah penumpang sebelum dan sesudah covid-19.
2. Mengetahui jumlah pendapatan yang di peroleh sebelum pandemi covid-19 dan sesudah pandemic covid-19.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang sudah dideskripsikan peneliti, maka dalam penelitian ini dapat dirumuskan suatu permasalahan yaitu

1. Bagaimana perbandingan jumlah penumpang transportasi mini bus sampri sebelum covid-19 dan setelah panemi covid-19?
2. Bagaimana perbandingan jumlah pendapatan yang di peroleh sebelum pandemi covid-19 dan setelah pandemic covid-19?

### **1.4 Lingkup Penelitian**

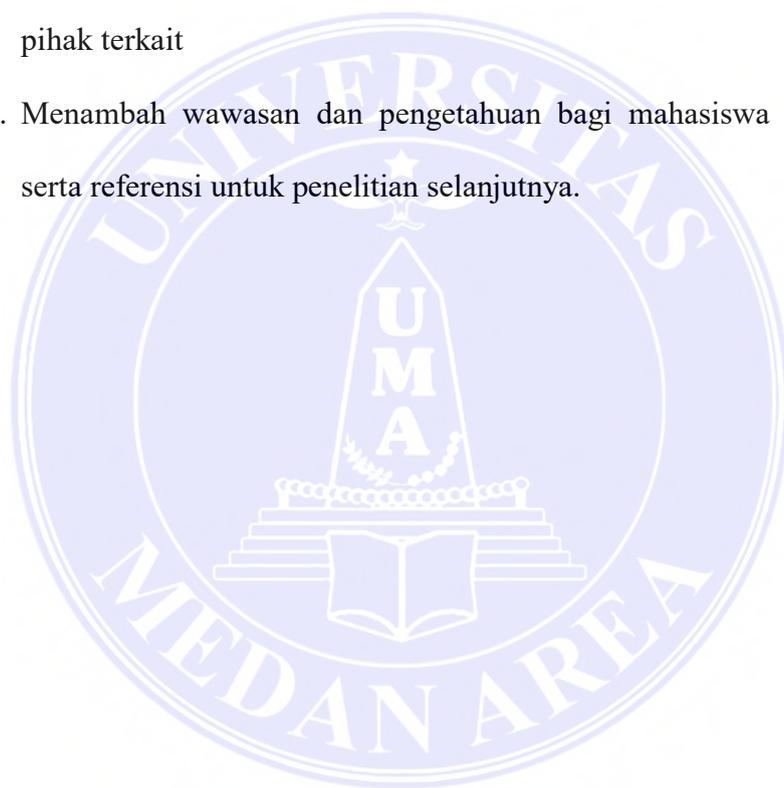
Untuk memberikan arah yang lebih baik dan terfokus dari penelitian ini sehingga dapat bermanfaat dan mencapai tujuan yang diinginkan, maka penelitian ini dibatasi pada ruang lingkup berikut:

1. Yang menjadi lokasi penelitian pada Tugas Akhir ini adalah Transportasi mini bus sampri di Samosir
2. Mengingat keterbatasan waktu, biaya dan surveyor maka survai dalam penelitian ini hanya dilakukan selama 2 bulan dan di lakukan penelitian tiga hari dalam seminggu.

## 1.5 Manfaat Penelitian

Dalam penelitian terdapat beberapa manfaat:

1. Mengetahui apa saja permasalahan yang di alami angkutan umum (samosir pribumi trasport)
2. Sebagai bahan untuk pertimbangan terhadap kinerja angkutan untuk pihak yang terkait.
3. Sebagai bahan untuk evaluasi terhadap kinerja angkutan umum bagi pihak terkait
4. Menambah wawasan dan pengetahuan bagi mahasiswa dan pembaca, serta referensi untuk penelitian selanjutnya.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. Penelitian Terdahulu

Dari hasil pelacakan terhadap berbagai jurnal, ditemukan hasil penelitian yang relevan dengan pembahasan ini, yakni:

1. *Muh Kadarisman, Aang Gunawan, Ismiyati* dalam jurnal yang berjudul *Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat Terhadap dan Dampaknya terhadap Kesejahteraan Sosial di Jakarta*, pada penelitian ini hal yang ingin dikaji ialah mengenai regulasi yang diterbitkan oleh pemerintah sebagai pembuat kebijakan mengenai moda transportasi darat yang mana pada saat itu laju kuantitas kendaraan pribadi sangat membludak, dalam hal ini regulasi yang dibuat oleh pemerintah hendaknya ada proses demokratis dan peran serta masyarakat sangatlah penting. Jikalau pengambilan kebijakan sangat otoriter maka tidak dapat memecahkan suatu masalah dan tidak efektif dalam pelaksanaannya. Dalam penelitian kali ini juga ditegaskan pula bahwa perumusan kebijakan publik dalam berlalu lintas merupakan inti dari kebijakan publik mengingat kebijakan publik dalam berlalu lintas merupakan intervensi untuk kehidupan publik.
2. *M. Pujo Siswoyo* dalam jurnal yang berjudul *kebijakan dan tantangan pelayanan angkutan umum*. Pada penelitian ini mengemukakan bahwasanya pelayanan angkutan umum perkotaan merupakan bagian integral dari sistem kota yang menyusun interaksi timbal balik antara pola tata guna lahan dengan suatu sistem transportasi. Jika pelayanan angkutan

umum itu buruk maka kelompok captive akan berusaha memenuhi perkotaan. Dalam hal ini penyelenggaraan sistem angkutan umum ini melibatkan user (pengguna), operator (pengusaha), dan regulator (pemerintah). Regulator sebagai pihak pengontrol antara user dan operator menjadikan tolak ukur bagi tingkat pelayanan suplai transportasi yang dilandasi oleh konsep pelayanan dengan mengantisipasi berbagai tantangan agar kebijakan yang diambil dapat menjawab secara tepat dan efektif.

3. *Ari Widayanti, Soeparno, Bhertin Karunia* dalam jurnal yang berjudul *Permasalahan dan pengembangan angkutan umum di kota Surabaya*. Pada penelitian kali ini mengemukakan beberapa problematika yang ada pada transportasi umum sebagai bidang pelayanan publik, sehingga hal ini menimbulkan berbagai reaksi masyarakat menjadi variatif dan berdampak pada penentuan pilihan masyarakat ketika menggunakan moda transportasi publik. Penelitian ini sangat menunjang data yang diperlukan dalam penelitian saya dikarenakan ini menjadi faktor terlebih saat pandemi yang mana antusias masyarakat terhadap layanan angkutan kota menurun. *M. Benny Alexandri, Nurillah Novel* dalam jurnal yang berjudul *pengelolaan angkutan kota di Indonesia*. Dalam penelitian ini bertujuan mengetahui hambatan dan tantangan serta berusaha menemukan solusi bagi problematika yang dihadapi angkutan kota. Di zaman yang serba digitalisasi tidak memungkiri masyarakat untuk transportasi yang bisa di akses secara online.

4. *Faris Satria Alam* dalam jurnal *pengguna jasa angkot di Jakarta* dalam

perspektif hukum perlindungan konsumen. Dalam penelitian ini Konsumen sebagai pengguna jasa maupun penumpang angkutan umum jenis angkot pada realitasnya belum mendapat perlindungan hukum dan pelayanan maksimal yang seharusnya diberikan berupa penerapan standar pelayanan minimal. Disamping adanya persoalan mengenai sektor pelayanan angkutan umum berupa penetapan tarif angkutan umum yang belum atau tidak diimbangi dengan ketersediaan jumlah angkutan umum; kelaikan kendaraan angkutan umum, dan keamanan konsumen dari kejahatan di atas kendaraan angkutan umum. Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa selama ini pelayanan angkutan umum jenis angkot ini masih memiliki banyak kekurangan terutama menyangkut penerapan pelayanan. Penelitian ini menjadi sumbangsih pada penelitian yang saya ambil dikarenakan menjadi salah satu pemicu maupun faktor terlebih di masa pandemi masyarakat dalam menentukan pilihannya akan menggunakan moda transportasi apa untuk digunakan dalam bepergian.

## **2.2. Transportasi Umum**

### **2.2.1 Tinjauan Umum**

Transportasi merupakan perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain nya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang di gerakkan oleh manusia atau mesin. Kondisi sosial demografi wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Di perkotaan, kecenderungan yang terjadi adalah

meningkatnya jumlah penduduk yang tinggi karena tingkat kelahiran maupun urbanisasi. Tingkat urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah (Susantoro& Parikesit, 2004:14).

Kerumitan persoalan itu menyatu dengan variabel pertambahan jumlah penduduk yang terus meningkat, jumlah kendaraan bermotor yang bertambah melebihi kapasitas jalan, dan perilaku masyarakat yang masih mengabaikan peraturan berlalu lintas di jalan raya. Kegagalan sistem transportasi mengganggu perkembangan suatu wilayah/kota, mempengaruhi efisiensi ekonomi perkotaan, bahkan kerugian lainnya. Isu -isu ketidak sepadanan misalnya, dapat berakibat pada masalah sosial, kemiskinan (urban/rural poverty) dan kecemburuan sosial.

Dampak dari kegagalan sistem transportasi antara lain pembangunan jalan yang menyingkirkan masyarakat akibat pembebasan lahan, penambahan ruang -ruang jalan oleh pedagang kaki lima, penggunaan ruang jalan untuk parkir secara ilegal, dan makin terpinggirkannya angkutan -angkutan tradisional seperti becak dan semacamnya yang berpotensi menciptakan kemiskinan kota.

Kemiskinan telah menjerat kelompok masyarakat berpenghasilan rendah akibat dari sistem transportasi yang tidak mampu melindungi mereka.

Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam pembenahan atau restrukturisasi sektor transportasi menjadi hal yang mendesak.

### 2.2.2 Paradigma Transportasi Publik

Kerumitan dalam transportasi publik bukan hanya menjadi masalah pemerintah, operator saja, melainkan juga masyarakat. Fenomena yang muncul akhir-akhir ini mengedepankan wajah transportasi publik yang kurang memberikan kenyamanan, keamanan dan keterjangkauan dan masih mengesankan biaya sosial dan ekonomi tinggi. Hal ini berakibat pada peminggiran masyarakat secara tidak langsung untuk melakukan mobilitasnya.

Manfaat terbesar bagi pengendara dan bukan pengendara dari peningkatan perbaikan transportasi publik akan sangat membantu mengurangi kemacetan jalan, polusi udara, serta konsumsi minyak dan energi. Kota merupakan sebuah ciptaan yang bertujuan untuk memaksimalkan pertukaran (barang-barang, jasa, hubungan persahabatan, pengetahuan dan gagasan), serta meminimalisasi perjalanan. Peran transportasi adalah untuk memaksimalkan kegiatan pertukaran.

Kajian tentang transportasi bisa dilakukan dari berbagai perspektif, yaitu dari lingkup pelayanan khususnya yang menjadi dasar bagi birokrasi dalam membagi kewenangan pengaturan penyelenggaraan transportasi. Transportasi dipilah menjadi transportasi privat dan publik. Transportasi publik dapat diartikan sebagai angkutan umum, baik orang maupun barang, dan pergerakan dilakukan dengan moda tertentu dengan cara membayar.

Fenomena transportasi publik terkait dengan logika modernisasi dan kapitalisme. Fenomena mencuatnya persoalan transportasi publik di kota-kota besar di Indonesia saat ini tidak dapat diselesaikan secara teknis saja. Pergeseran pola perilaku masyarakat dengan adanya angkutan massal, berupa bus way, kereta api misalnya dapat dimaknai sebagai suatu perubahan yang cukup berarti dalam

pemilihan moda transportasi oleh masyarakat. Bagi pengguna jasa transportasi dengan adanya angkutan massal berarti ada perubahan itu menyangkut pola mobilitas penduduk, pola perilaku bertransportasi.

Bagi pemerintah penyelenggaraan transportasi publik berarti adanya pemerintah membuat kebijakan untuk pengadaan transpor itu mulai dari yang bersifat teknis, sosiologis hingga politis, seperti pengadaan lahan, penataan ruang, modal, dan sebagainya. Ini berlanjut pada interaksi pemerintah dengan kekuatan kapital. Untuk membangun sistem transportasi publik berkelanjutan perlu adanya revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik. Pemerintah kota berperan penting dalam membuat perencanaan dan implementasi kebijakan transportasi publik.

Berbagai kebijakan yang mempengaruhi masalah transportasi harus di harmonisasikan, sehingga keduanya dapat berjalan seiring, misalnya, program untuk mendorong penggunaan transit massa dan mengurangi perjalanan dengan mobil berpenumpang satu (single-occupant car travel).

Hal penting lainnya adalah meningkatkan integrasi transportasi dan perencanaan pemanfaatan lahan. Peningkatan dalam elemen tunggal dan terpisah dari sistem transit atau rencana transportasi, jarang memiliki pengaruh yang kuat. Sedangkan pendekatan sistematis dapat memunculkan energi untuk memperkuat sistem transportasi dan memperbaikinya

### 2.2.3 Sistem Transportasi Berkelanjutan

Sistem transportasi berkelanjutan lebih mudah terwujud pada sistem transportasi yang berbasis pada penggunaan angkutan umum dibandingkan dengan sistem yang berbasis pada penggunaan kendaraan pribadi. Sistem

transportasi berkelanjutan merupakan tatanan baru sistem transportasi di era globalisasi saat ini. Persoalan transportasi menjadi persoalan yang memerlukan perhatian dan kajian dari berbagai perespektif ilmu (Schipper, 2002:11 -25). Pada awal penyelenggara pemerintahan mau menerapkan sistem transportasi berkelanjutan (sustainable transportation).

Sebetulnya apakah sistem transportasi yang berkelanjutan itu? Jika kita merujuk pada beberapa literatur yang ada, sistem transportasi yang berkelanjutan adalah suatu sistem transportasi yang dapat mengakomodasikan aksesibilitas semaksimal mungkin dengan dampak negatif yang seminimal mungkin. Sistem transportasi yang berkelanjutan menyangkut tiga komponen penting, yaitu aksesibilitas, kesetaraan dan dampak lingkungan.

Aksesibilitas diupayakan dengan perencanaan jaringan transportasi dan keragaman alat angkutan dengan tingkat integrasi yang tinggi antara satu sama lain. Kesetaraan diupayakan melalui penyelenggaraan transportasi yang terjangkau bagi semua lapisan masyarakat, menjunjung tinggi persaingan bisnis yang sehat, dan pembagian penggunaan ruang dan pemanfaatan infrastruktur secara adil serta transparansi dalam setiap pengambilan kebijakan.

Pengurangan dampak negatif diupayakan melalui penggunaan energi ramah lingkungan, alat angkut yang paling sedikit menimbulkan polusi dan perencanaan yang memprioritaskan keselamatan. Memperhatikan kondisi makro yang ada terutama pengaruh iklim globalisasi menempatkan persoalan transportasi menjadi layanan kebutuhan atau aksesibilitas yang harus disediakan oleh negara.

#### 2.2.4 Logika Transportasi Publik

Fenomena mencuatnya persoalan transportasi publik di kota-kota besar di Indonesia saat ini tidak dapat diselesaikan secara teknis saja. Pergeseran pola perilaku masyarakat dengan adanya angkutan massal, berupa bus way, kereta api misalnya dapat dimaknai sebagai suatu perubahan yang cukup berarti dalam pemilihan moda transportasi oleh masyarakat.

Bagi pengguna jasa transportasi dengan adanya angkutan massal berarti ada perubahan itu menyangkut pola mobilitas penduduk, pola perilaku bertransportasi. Bagi pemerintah penyelenggaraan transportasi publik berarti pemerintah membuat kebijakan untuk pengadaan transport itu mulai dari bersifat teknis, sosiologis hingga politis, seperti pengadaan lahan, penataan ruang, modal, dan sebagainya. Ini berlanjut pada interaksi pemerintah dengan kekuatan kapital.

Untuk membangun sistem transportasi publik berkelanjutan perlu adanya revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik. Teoritisi dan analis negara menghindari debat tentang apakah fungsi negara dapat direduksi menjadi kebutuhan atas modal sebagai tujuan akhir. Jadi teoritisi negara percaya bahwa orang tidak dapat mengkaji negara modern tanpa meneliti kapital dibandingkan dengan orang dapat mengkaji ekonomi tanpa meneliti fungsi negara (Skoepol,1979). Masyarakat sebagai obyek, merupakan penentu dalam menentukan kebijakan yang dibuat oleh negara terutama yang berkaitan dengan usaha kesejahteraan masyarakatnya.

Memperhatikan kondisi makro yang ada terutama pengaruh iklim globalisasi menempatkan persoalan transportasi menjadi layanan kebutuhan atau aksesibilitas yang harus disediakan oleh Negara. Aksesibilitas transportasi

menjadi penting seiring dengan meningkatnya peradaban umat manusia. Secara empiris, perkembangan kehidupan manusia dan kemajuan teknologi transportasi berpengaruh pada perubahan social dan ekonomi regional.

#### 2.2.5 Aktor Pengelola Kepentingan Publik

Negara mempunyai peranan penting dalam transportasi publik. Dalam beberapa dekade belakangan ini terlihat dahsyatnya perubahan politik ekonomi menuju titik minimal peranan negara, dan pada saat yang bersamaan mencapai titik maksimal peran pengusaha. Ketika badan publik yang menjadi sandaran pengelolaan kepentingan publik, maka pelayanan kepada publik mau tidak mau didasarkan pada kemampuan membayar, bukan didasarkan pada penghormatan atas hak-hak warga negara.

Perusahaan memberikan pelayanan kepada publik hanya kalau dirinya bisa memperoleh keuntungan, dan perusahaan tidak bisa dituntut bertanggung jawab terhadap nasib warga negara yang tidak mendapatkan pelayanan publik (Santosa,2005). Kemandirin negara sebagai tuntutan dan kebutuhan industrialisasi serta pembangunan ekonomi,membutuhkan aliansi-aliansi baru antara negara dan kekuatan-kekuatan sosial politik, sosial ekonomi baik dalam tataran nasional maupun internasional.Negara sebagai kekuatan mandiri menjadi subyek yang memiliki kepentingan sendiri yang berbeda dengan kepentingan dari kekuatan sosial yang ada di masyarakat (Shin, 1989:7).

Hadiz & Robison (2004) dalam *Organizing Power in Indonesia: The Politics of Oligarchy in an Age of Markets* mendalami kajian atas konflik dramatis yang terjadi di Indonesia setelah menguatnya kapitalisme pasar internasional (era globalisasi). Dalam skema teori ini, rejim yang ada dalam orde reformasi juga

berusaha membandingkan respon kapitalisme pasar itu. Terutama negara hendak mengkonsolidasikan kekuatan otoritarian menghadapi sisa-sisa hegemoni oligarki politik yang sudah mengakar. Berkembangnya praktik patronase bisnis menunjukkan bahwa sentralisasi ekonomi dan politik menjadikan negara sebagai aktor utama.

Richard Robison dalam karyanya *The Rise of Capital* (1986) dengan jelas menyebutkan praktik konspirasi dunia usaha yang cukup kompleks. Konspirasi itu ada dan tak terbantahkan. Hubungan ini sering diartikan sebagai solidaritas vertikal yang terjadi hanya dalam masyarakat patrimonial. Permasalahan transportasi publik perkotaan terus meningkat bersamaan dengan meningkatnya kegiatan sosial dan ekonomi yang diikuti dengan pertumbuhan permintaan perjalanan di Medan telah menimbulkan berbagai macam permasalahan transportasi, antara lain adalah: kemacetan lalu lintas dan struktur perkotaan. Berdasarkan Pasal 57 Kep. Menhub. No. 35 Tahun 2003 maka tiap-tiap daerah berwenang untuk membuat Perda tentang perijinan trayek. Namun hal ini kadang malahan membuka peluang untuk terjadinya KKN dibidang perijinan trayek tersebut. Permasalahannya disebabkan ketidak seragaman metode pengaturan antar satu daerah dengan daerah lain.

Dua prinsip yang dianut oleh Dishub dalam penentuan trayek baik secara terbuka maupun tertutup (penunjukan) sama mudahnya membuka peluang untuk terjadinya kolusi dengan pelaku usaha. Walaupun dalam setiap pembelaanya selalu dikatakan bahwa telah diadakan survei terlebih dahulu terhadap jalur trayek yang baru atau yang akan ditambah. Periode penerapan ijin trayek diusulkan untuk masa tiga tahun, yang mengatur hal-hal berikut:

1. Trayek adalah lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.
2. Tarif pelayanan adalah nilai suatu jasa pelayanan yang ditetapkan dengan ukuran sejumlah uang berdasarkan pertimbangan bahwa dengan nilai uang tersebut pihak muni bus bersedia memberikan jasa kepada penumpang
3. Kendaraan adalah transportasi yang di gerakkan mesin atau makhluk hidup untuk mengantarkan kita pada tempat tujuan.
4. Syarat-syarat lain seperti operator wajib menyerahkan data data jumlah penumpang sebelum dan sesudah pandemi covid-19 secara teratur.

#### 2.2.6 Aksesibilitas Masyarakat

Pelayanan angkutan publik buruk bisa dilihat dari:

1. Tingkat pelayanan rendah Yang meliputi waktu tunggu tinggi, lamanya waktu perjalanan, ketidaknyamanan dan keamanan didalam angkutan umum)
2. Tingkat aksesibilitas rendah bisa dilihat dari masih banyaknya bagian dari kawasan perkotaan yang belum dilayanan oleh angkutan umum, dan rasio antara panjang jalan di perkotaan rata-rata masih dibawah 70%, bahkan dibawah 15% terutama di kota metropolitan, kota sedang, menengah
3. Biaya tinggi ini akibat rendahnya aksesibilitas dan kurang baiknya jaringan pelayanan angkutan umum yang mengakibatkan masyarakat

harus melakukan beberapa kali pindah angkutan dari titik asal sampai tujuan, belum adanya keterpaduan sistem tiket, dan kurangnya keterpautan moda.

### 2.3. Moda Transportasi

Defenisi dari moda adalah jenis – jenis sarana yang tersedia untuk melakukan perjalanan. Pemakai jalan adalah semua bentuk moda angkutan baik yang berupa kendaraan bermotor maupun tidak bermotor serta para penjalan kaki yang sedang menggunakan jalan. perjalanan adalah pergerakan seseorang dari satu tempat ke tempat lain (Ofyar Z. Tamin, 2008).

Transportasi atau pengangkutan dapat didefenisikan sebagai proses pergerakan atau perpindahan orang/barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu teknik atau cara tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu (Miro, 1997). Suatu transportasi dikatakan baik apabila waktu perjalanan cukup cepat dan tidak mengalami kecelakaan, frekuensi pelayanan cukup, serta aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman. (Martok, 1998 dikutip Miro, 1997), mengungkapkan transportasi bukanlah tujuan akhir, tapi merupakan suatu alat untuk mencapai maksud lain dan sebagai akibat adanya pemenuhan kebutuhan (*devided demand*) karena keberadaan kegiatan manusia dan timbul dari permintaan atas komoditas jalan.

### 2.4. Fungsi Transportasi

Fungsi transportasi (pengangkutan) memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan pengembangan ekonomi dalam suatu bangsa. Adapun tujuan mencapai pengembangan ekonomi yang bisa diperkenankan oleh jasa transportasi

adalah:

1. Meningkatkan pendapat nasional, disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang usaha dan daerah.
2. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah.
3. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensupply pasaran dalam negeri.
4. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat. Ada peranan transportasi dalam kegiatan non – ekonomis yaitu sebagai sarana mempertinggikan bangsa, transportasi menciptakan dan meningkatkan standar kehidupan masyarakat integritas bangsa, transportasi menciptakan dan meningkatkan standar kehidupan masyarakat secara keseluruhan, mempertinggikan Ketahanan Nasional Bangsa Indonesia (Hankamnas) dan menciptakan pembangunan nasional.

## **2.5. Pengertian armada angkutan antar kota dan pandemic covid-19**

### **1. Armada Angkutan antar Kota**

Angkutan antarkota adalah angkutan yang menghubungkan suatu kota dengan kota lainnya baik yang berada dalam satu wilayah administrasi propinsi (antarkota dalam propinsi) maupun yang berada di propinsi lain yang berarti angkutan antardaerah AKAP dan AKDP. Angkutan antarkota antarpropinsi merupakan moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus dalam menjalankan operasinya jika dibandingkan dengan moda transportasi darat yang lainnya, karena

merupakan angkutan umum yang melayani trayek perjalanan lintas propinsi atau desa dengan menggunakan bus besar yang dapat mengangkut banyak penumpang.

## 2. Pandemi Covid-19

Pandemi merupakan salah satu penyakit yang penyebarannya cepat. Secara umum, ada tiga level penyakit yang dikenal dalam dunia epidemiologi, yaitu endemi, epidemi, dan pandemi. Centre for Disease Control and Prevention (CDC) memberikan definisi masing-masing pada tiga level penyakit tersebut: endemi adalah kehadiran konstan suatu penyakit menular pada suatu populasi dalam cakupan wilayah tertentu, epidemi adalah pertambahan angka kasus penyakit, seringkali secara tiba-tiba, di atas batas normal yang diprediksi pada populasi di suatu area. Sedangkan pandemi adalah epidemi yang sudah menyebar ke beberapa negara dan benua dengan jumlah penularan yang masif.

### **2.6. Transformasi sosial dalam Armada Angkutan antar Kota masa Pandemi Covid -19**

Transformasi sosial merujuk pada perubahan sosial yang terjadi dengan indikator perubahan pola pikir, dan budaya di masyarakat. Dalam konteks regulasi, terdapat pembaharuan diakibatkan karena penyesuaian keadaan dimasa pandemi covid-19, sehingga menimbulkan dampak, yang kemudian berimbas kepada pelaku pada sektor transportasi. Transformasi yang terlihat ialah ketika masa pandemi tertuang dalam peraturan Walikota Medan no 11 Tahun 2020 mengenai pembatasan sosial berskala besar dalam penanganan Corona Virus

Disease 2019 (covid-19) di kota Medan. Pasal 18 mengatur pembatasan penggunaan modal transportasi untuk pergerakan orang dan barang. Pasal tersebut mengatur untuk angkutan orang, dibatasi jumlah orang paling banyak 50% dari kapasitas angkutan, membatasi jam operasional, melakukan penyemprotan disinfektan dan pengecekan suhu tubuh sebelum penumpang memasuki moda transportasi tersebut. Peraturan walikota berikutnya nomer 33 tahun 2020, mengenai pedoman tatanan normal baru pada kondisi pandemi covid-19 di kota Medan.pasal 24 untuk angkutan perkotaan jumlah penumpang yang boleh diangkut paling banyak 6 orang yaitu 1pengemudi di depan dan 5 orang penumpang di belakang, dan tetap menjalankan protokol kesehatan dengan menyediakan hand sanitizer didalam angkutan kora, serta penumpang hanya 50% dari kapasitas biasanya.

Dalam praktik dan keadaan di lapangan, ternyata belum optimal sesuai dengan kebijakan yang telah diterapkan, hal ini membuat masyarakat yang akan beraktivitas diluar rumah mempertimbangkan dengan jeli terutama ketika menentukan pilihan untuk moda transportasi umum. Regulasi seperti ini berdampak pada jasa angkutan umum, pada masa pandemi covid-19 terlihat sepi penumpang.

## 2.7. Pendapatan

### 1. Pengertian Pendapatan

Dalam kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) pendapatan adalah hasil kerja (usaha atausebagainya). Sukirno mendefinisikan pendapatan adalah jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan, ataupun

25

tahunan. Pendapatan seseorang juga dapat didefinisikan sebagai banyaknya penerimaan yang dinilai dengan satuan mata uang yang dapat dihasilkan seseorang atau suatu bangsa dalam periode tertentu. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah jumlah pendapatan yang diterima oleh para anggota masyarakat untuk jangka waktu tertentu sebagai balas jasa atas faktor-faktor produksi yang telah disumbangkan.

## 2. Macam-macam Pendapatan

Pendapatan masyarakat dapat digolongkan menjadi 2 yaitu:

- a. Pendapatan permanen (*permanent income*) adalah pendapatan yang selalu diterima pada setiap periode tertentu dan dapat diperkirakan sebelumnya, misalnya pendapatan dari gaji, upah. Pendapatan ini juga merupakan pendapatan yang diperoleh dari semua faktor yang menentukan kekayaan seseorang (yang menciptakan kekayaan).
- b. Pendapatan sementara (*transitory income*) adalah pendapatan yang tidak bisa diperkirakan sebelumnya.

Pendapatan dapat digolongkan menjadi dua macam yaitu:

- a. Pendapatan perorangan adalah pendapatan yang dihasilkan oleh atau dibayarkan kepada perorangan sebelum dikurangi dengan pajak penghasilan perorangan. Sebagian dari pendapatan perorangan dibayar untuk pajak, sebagian ditabung untuk rumah tangga yaitu pendapatan perorangan dikurangi pajak penghasilan.
- b. Pendapatan disposable merupakan jumlah pendapatan saat ini yang dapat dibelanjakan atau ditabung oleh rumah tangga yaitu pendapatan perorangan dikurangi dengan pajak penghasilan. Dengan demikian

pada hakikatnya pendapatan disposable adalah pendapatan yang dapat digunakan oleh para penerimanya, yaitu semua rumah tangga yang ada dalam perekonomian, untuk membeli barang-barang dan jasa-jasa yang mereka inginkan. Tetapi biasanya tidak semua pendapatan disposable itu digunakan untuk tujuan konsumsi, sebagian dari padanya ditabung dan sebagian lainnya digunakan untuk membayar bunga untuk pinjaman yang digunakan untuk membeli barang-barang secara mencicil.

### 3. Sumber Pendapatan

Adapun sumber-sumber pendapatan yaitu:

- a. Dari upah atau gaji yang diterima sebagai ganti tenaga kerja.
- b. Dari hak milik seperti modal dan tanah.
- c. Dari pemerintah.

Perbedaan dalam pendapatan upah dan gaji diseluruh rumah tangga atau masyarakat disebabkan oleh perbedaan dalam karakteristik pekerjaan (keahlian, pelatihan, pendidikan, pengalaman, dan seterusnya). Pendapatan masyarakat juga beragam menurut jumlah anggota didalam rumah tangga yang bekerja. Adapun jumlah property yang dihasilkan oleh rumah tangga bergantung pada jumlah dan jenis hak milik yang dimilikinya. Sedangkan pendapatan transfer dari pemerintah mengalir secara substansial, tapi tidak secara eksklusif ditujukan pada masyarakat yang berpendapatan lebih rendah. Kecuali jaminan sosial, pembayaran transfer dirancang secara umum untuk memberikan pendapatan pada orang yang membutuhkan.

Pada dasarnya, perekonomian secara keseluruhan ini merupakan gabungan

dari sekian banyak rumah tangga dan perusahaan didalamnya, yang satu sama lain terus berintraksi diberbagai pasar (pasar output, pasar tenaga kerja dan sebagainya). Seseorang yang memiliki pendapatan tinggi tentunya akan relative mudah mencukupi berbagai kebutuhan hidupnya, bahkan cenderung untuk menikmati kemewahan. Tidak mengherankan jika orang-orang yang berpendapatan tinggi menikmati standard hidup yang lebih tinggi pula, mulai dari perumahan yang lebih menyenangkan, perawatan kesehatan yang lebih bermutu dan sebagainya.

#### 4. Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan

Ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan yakni:

##### a. Kesempatan kerja yang tersedia

Semakin banyak kesempatan kerja yang tersedia berarti semakin banyak penghasilan yang bisa diperoleh dari hasil kerja tersebut.

##### b. Kecakapan dan keahlian

Dengan bekal kecakapan dan keahlian yang tinggi akan dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas yang pada akhirnya berpengaruh pula terhadap penghasilan.

##### c. Motivasi

Motivasi atau dorongan juga mempengaruhi jumlah penghasilan, semakin besar pula dorongan seseorang untuk melakukan pekerjaan, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh.

##### d. Keuletan kerja

Pengertian keuletan dapat disamakan dengan ketekunan, keberanian untuk menghadapi segala macam tantangan. Bila saat menghadapi

kegagalan maka kegagalan tersebut dijadikan sebagai bekal untuk melihat kearah kesuksesan dan keberhasilan.

e. Banyak sedikitnya modal yang digunakan

Besar kecilnya usaha yang dilakukan seseorang sangat dipengaruhi oleh besar kecilnya modal yang dipergunakan. Suatu usaha yang besar akan dapat memberikan peluang yang besar pula terhadap pendapatan yang akan diperoleh.

5. Indikator Pendapatan

Indikator pendapatan yang digunakan antara lain:

a. Jumlah Jam Kerja Terhadap Pendapatan

Jumlah jam kerja adalah waktu kegiatan kerja yang dilakukan oleh setiap tenaga kerja dalam proses produksi.

b. Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan

Setiap jumlah penumpang akan mempengaruhi pengasilan pada pendapatan sopir angkutan umum. Jika keadaan ramai maka penumpang yang di angkut pun banyak, dengan demikian pendapatannya akan meningkat begitupun sebaliknya.

c. Tarif Terhadap Pendapatan

Penentuan tarif merupakan salah satu bagian yang harus diperhatikan karena pendapatan sopir angkutan umum sangat tergantung pada hal tersebut. Ketika tarif sesuai maka pendapatan akan terhitung maksimal.

d. Keahlian (*Skill*)

Keahlian adalah sesuatu kemampuan yang dimiliki seseorang untuk mampu menangani pekerjaan yang di percayakan.

e. Mutu Modal Manusia (*Human Capital*)

Mutu modal manusia adalah suatu ukuran pengetahuan, keahlian, dan kemampuan yang dimiliki seseorang, baik karena bawaan (*inborn*) maupun hasil Pendidikan dan Latihan.

f. Kondisi Kerja (*Working Conditions*)

Kondisi kerja adalah tempat dimana seseorang bekerja penuh resiko ataupun tidak. Kondisi kerja dianggap makin berat apabila resiko kegagalan atau kecelakaan kerja makin tinggi.

## 2.8. Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Biaya operasi kendaraan di definisikan sebagai biaya dari semua faktor-faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Biaya operasi kendaraan adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Biaya operasi kendaraan terdiri dari dua komponen yaitu biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap (*fixer cost*) adalah biaya yang tidak berubah (tetap walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai tingkat tertentu), sedangkan biaya tidak tetap (*variable cost*) adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

Menurut Buton (1993) dalam penetapan nilai operasi kendaraan, menyatakan bahwa penetapan harga layanan transportasi (*pricing*) memaksimalkan kepentingan penyedia jasa transportasi dengan tetap mempertimbangkan

kesejahteraan masyarakat (maximizing welfare). Kondisi ini akan stabil untuk jangka panjang atau Long Run Marginal Cost (LRMC). LRMC merupakan komponen biaya yang mempengaruhi penetapan harga dengan memperhatikan biaya-biaya capital atau biaya-biaya tetap lainnya yang mempengaruhi kelangsungan kendaraan paa kondisi yang akan datang.

## 2.9. Analisa BOK

Pada penelitian ini perhitungan BOK menggunakan metode perhitungan model PCI (Pacific Consultants International) untuk jalan dari non-tol . Model PCI merupakan penjumlahan dari biaya tidak tetap (variable cost) dan biaya tetap (Standing cost), yang di pengaruhi oleh kecepatan kendaraan dan jenis kendaraan yang di gunakan. Persamaan-persamaan model PCI dalam perhitungan BOK adalah sebagai berikut :

### 2.9.1. Persamaan untuk faktor pemulihan modal:

Persamaan untuk faktor pemulihan modal adalah:

$$CRF = \frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$$

Dimana:

CRF :faktor pemulihan modal

I :suku bunga pertahun

N :jangka waktu kredit

### 2.9.2. Persamaan untuk penyusutan kendaraan

Analisa Menggunakan persamaan

$$D = \frac{P - L}{n}$$

Dimana:

D : penyusutan pertahun

p : harga kendaraan baru

L : sisa nilai kendaraan

N : umur ekonomis

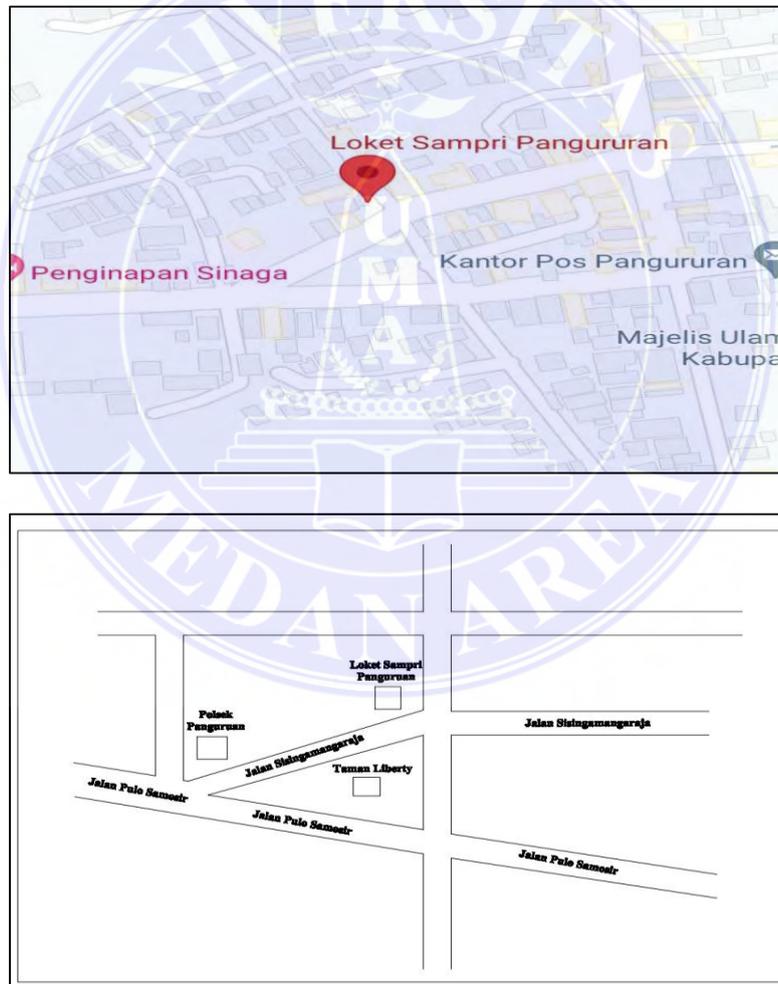


## BAB III

### METODOLOGI PENELITIAN

#### 3.1. Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada diSamosir. Lokasi penelitian ditentukan dengan melakukan peninjauan langsung terlebih dahulu ke lokasi yang akan ditinjau. Penelitian dilakukan dengan cara pengamatan visual dan melakukan pengamatan dilokasi penelitian



Gambar 3.1 Peta PT. Sampri Pangururan  
(Sumber: *goggle earth*)

### 3.2. Tahapan Persiapan Penelitian

Sebelum melakukan penelitian, di harapkan melakukan kegiatan pengumpulan data dan penyusunan rencana agar dalam pengerjaan penelitian ini memperoleh waktu yang efektif dan efisien.

Adapun tahapan persiapan penelitian yang dilakukan adalah:

1. Melakukan pengamatan.
2. Membuat studi pustaka yang sesuai dengan materi yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan.
3. Mengetahui data apa saja yang akan diperlukan dalam penelitian tersebut.
4. Melakukan survey pada lokasi penelitian.

### 3.3. Sumber data

Sebelum melakukan penelitian maka terlebih dahulu harus diketahui sumber data yang harus diteliti. Sumber data dalam suatu penelitian adalah subjek dimana suatu data dapat diperoleh.

#### 3.3.1 Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari survey langsung di lapangan, adapun data yang diperlukan adalah :

1. Wawancara dengan pengguna bus dan Istansi terkait
2. Intensitas penggunaan sampri

#### 3.3.2 Data sekunder

Data sekunder diperoleh dari instansi Dinas perhubungan, adapun data-data yang di peroleh adalah:

1. Harga komponen BOK (Biaya Operasional Kendaraan), seperti :
  - Harga oli
  - Harga BBM
  - Harga ban
  - Harga suku cadang
2. Harga bus
3. Pengoperasian bus
  - Jumlah bus
  - Jumlah karyawan (supir, kondektur, kenek, dan mekanik)
  - Jam kerja karyawan (supir, kondektur, kenek, dan mekanik)
  - Siklus perjalanan bus
  - Jalur yang dilalui
  - Jumlah setoran
4. Biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian bus/ biaya tak langsung gaji karyawan (supir, kondektur, kenek, dan mekanik)
  - Biaya perpanjang STNK dan KIR kendaraan
  - Biaya lain-lain (telepon, listrik, air)

### **3.4. Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh data-data yang akan diolah pada tahap selanjutnya. Pada tahap ini dibedakan menjadi dua data yaitu data primer dan data sekunder. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait. Sedangkan data primer diperoleh secara langsung dengan pengamatan di lapangan.

#### 3.4.1. Data primer

Data yang didapat dari penelitian ini berupa jumlah angkutan kendaraan perharinya. Data primer diperoleh dengan meninjau langsung kelapangan. Waktu pelaksanaan survey dilakukan pada hari Senin sampai Kamis (weekday), Jum'at dan Sabtu libur (weekend).

#### 3.4.2. Data sekunder

Data sekunder diperoleh dari Dinas Perhubungan dengan melakukan wawancara kepada instansi terkait, dan menjadi dasar untuk menentukan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

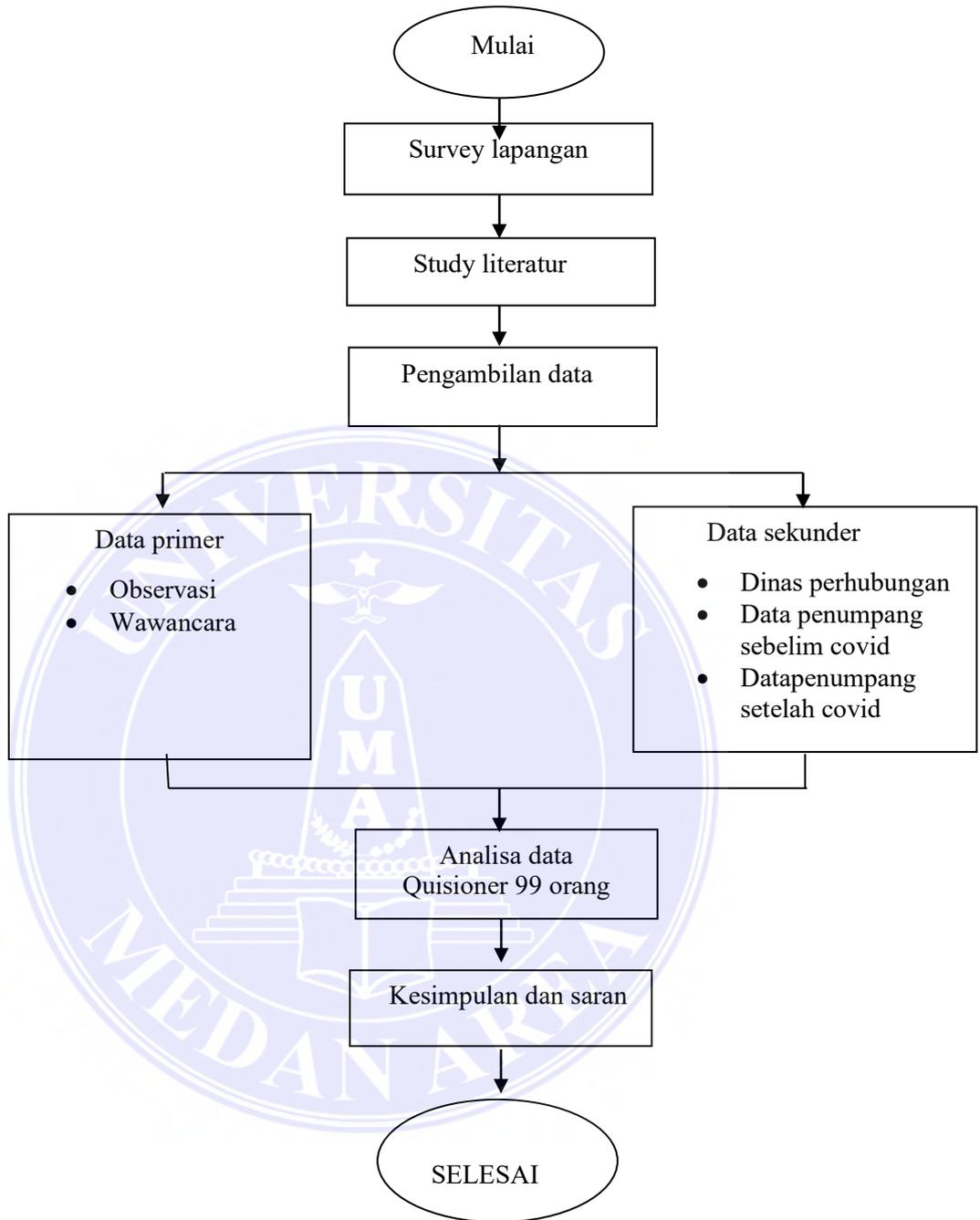
### 3.5. Analisa Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Data yang diperoleh dari hasil survey dokumentasi dan wawancara selanjutnya dianalisis persamaaan kendaraan tinjauan pustaka dengan mengacu pada metode BOK dari pedoman Kementerian Perhubungan dengan sebagai berikut :

1. Analisis biaya tetap pertahun
  - a. Biaya penyusutan (depresiasi) kendaraan pertahun.
  - b. Biaya bunga modal pertahun diperoleh dari harga kendaraan pada tahun analisis dikalikan dengan tingkat suku bunga yang berlaku pertahun dibagi dengan masa penyusutan dan ditambah setengah dari masa pengembalian pinjaman.
  - c. Biaya administrasi diperoleh dengan menjumlahkan antara biaya pajak kendaraan (STNK), biaya KIR, biaya ijin usaha angkutan, dan biaya asuransi saja raharja.

2. Analisis biaya tidak tetap (varuabel) pertahun
  - a. Biaya awak kendaraan (BAK)
  - b. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM) adalah biaya bahan bakar minyak perhari dikalikan dengan jumlah hari operasi pertahun
  - c. Biaya Ban adalah sejumlah pemakaian ban pertahun dikalikan dengan harga ban perunit
  - d. Biaya Pemakaian Aki adalah jumlah pemakaian aki dikalikan dengan harga aki perunit
  - e. Jumlah biaya bahan dan ongkos service
  - f. Biaya Cuci Kendaraan adalah biaya cuci kendaraan perhari dikalikan dengan jumlah hari operasi pertahun
  - g. Analisis BOK total pertahun dihitung dengan menjumlahkan biaya operasional kendaraan total pertahun dengan biaya operasi kendaraan total pertahun ditambah keuntungan (margin) 11%
  - h. Analisis BOK perkilometer ditentukan dengan membagi biaya operasional kendaraan pertahun dengan jarak tempuh angkutan pertahun.

### 3.6. Diagram Alir Penelitian



Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

1. Jumlah penumpang transportasi mini bus sampri selama pandemi covid-19 sangat berkurang, dimana sebelum pandemi covid-19 jumlah penumpang mencapai 4.650 orang tetapi setelah pandemic jumlah penumpang berkurang hingga 64% dimana jumlah penumpang sebanyak 1680 penumpang.
2. Selama pandemi covid-19 keuntungan yang di peroleh pihak transportasi sampri sangat berkurang dimana sebelum pandemi pihak transportasi angkutan umum memperoleh keuntungan hingga mencapai Rp.309.186.000,-/tahun, tetapi setelah pandemi keuntungan yang di peroleh pemilik angkutan umum mencapai Rp.193.842.000,-/tahun.

#### 5.2 Saran

1. Perlu adanya kajian dari Pemerintah untuk studi ini guna mengoptimalkan pelayanan dan kinerja transportasi umum yang ada di samosir agar minat masyarakat ada serta memperhatikan faktor-faktor seperti; jadwal keberangkatan sesuai kebutuhan, menyiapkan prasarana yang baik dan tarif yang terjangkau oleh masyarakat.
2. Bagi pihak sopir transportasi umum diharapkan lebih berhati hati dalam mengendarai.

3. Untuk memajukan Transportasi darat di Indonesia, pemerintah harus menaruh perhatian pada pembangunan infrastuktur, seperti jalan dan terminal. Selain itu yang tak kalah penting adalah terus berupaya meningkatkan pelayanan dan pemeliharaan infrastruktur-infrastruktur tersebut.
4. PT.SAMPRI perlu menyusun dan menyimpan seluruh data -data perusahaannya mengingat pentingnya data-data tersebut sebagai bukti perkembangan PT. SAMPRI sebagai perusahaan transportasi yang besar yang Lebih mendominasi di Kabupaten Samosir dan membukukannya.
5. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat mengembangkan pada factor-factor lain tidak hanya pada dampak covid bagi transportasi umum saja,tapi ditambahkan factor lain nya yang sesuai dan yang tidak di jelaskan di penelitian ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- HARAPAN SIMANIHURUK (2018) *Peranan Dan Perkembangan PO. Sampri sebagai Moda Transportasi Antar Kabupaten*, Universitas Sumatera Utara
- Kemenhub RI. Surat Edaran No. 11 Tahun 2020 tentang *Pedoman dan petunjuk Teknis Penyelenggaraan Transportasi Darat pada Masa Adaptasi kebiasaan Baru untuk Mencegah Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia; 2020
- Mardiani, M. Anwar Dan Sultan (2013). *Model Probabilitas Pemilihan Moda Kapal Ferry dan Speed Boat Rute Ternate-Tidore*. SIPILsains
- Parlaungan, humala (2013), *Sejarah Perubahan Bus Angkutan Umum Sibual bual*, Departemen Ilmu Sejarah, FIB, USU
- Rahmanda Rafsyanjani, Eni Wuryani (2020), *Analisis Harga Saham Perusahaan Transportasi DI BEI Sebelum dan Sesudah Covid-19*, Universitas Negeri Surabaya
- Sari. (2011). *Evaluasi Tarif Bus Ekonomi Antar Kota Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan Trayek Malang-Probolinggon* Universitas Muhammadiyah Malang
- SITI NURJANNAH W (2021) *dinamika pendapatan sopir angkutan kota saat covid-19 di simpang Rimbo kota Jambi* UIN Sultan Thaha Saifuddin
- Sudana, I Ketut, (2013), *Analisis kinerja Pengoperasian Angkutan Umum Bus Rute Palu- Toli-toli*, Universitas Tadulako, Palu
- Sugiarti (2019), *Analisis Dampak Covid-19 Terhadap Penerbangan di Indonesia*
- Sylvira Ananda Azwar, Yusuf Abdurrohman (2020), *Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Gerakan Transportasi di JABODETABEK*, Universitas Negeri

Jakarta

Talitha Sahda, Fidel Miro (2020), *Pengaruh Covid-19 Terhadap Transportasi di Daerah JABODETABEK*





## 1. Kuisisioner

### survei penumpang akdp sampri

survei ini merupakan survey yang akan di gunakan sebagai data penelitian skripsi: dampak transportasi umum di sebabkan covid-19 (transportasi mini bus sampri di samosir).

responden adalah masyarakat yang tinggal di daerah samosir minimal 6 bulan terakhir terhitung sejak mei 2021.

terima kasih

Bu/Pak

Salam,

Gunawan Lisbon Siboro

Tabel Form Quisioner

A. Formulir diri	
1. Email	
2. Nama lengkap	
3. Jenis kelamin	<input type="radio"/> Laki-laki <input type="radio"/> perempuan
4. usia	<input type="radio"/> <15 <input type="radio"/> 16-25 <input type="radio"/> 26-35 <input type="radio"/> 36-45 <input type="radio"/> 46-55 <input type="radio"/> 56-65 <input type="radio"/> 66-75 <input type="radio"/> 76-85
B. Pertanyaan	
5. Saat ini pemerintah indonesia telah menerapkan Physical distancing atau menjaga jarak. Apakah anda mengetahui kebijakan tersebut	<input type="radio"/> Sama sekali tidak mengetahui <input type="radio"/> Sangat mengetahui dengan detail <input type="radio"/> Ya <input type="radio"/> tidak

6. Dengan kebijakan tersebut, bagaimana perilaku anda selama seminggu terakhir	<input type="radio"/> Tidak pernah di lakukan <input type="radio"/> Selalu dilakukan
7. Manakah dari hal hal berikut yang anda lakukan dengan seminggu terakhir	<input type="radio"/> Memakai masker <input type="radio"/> Memakai sarung tangan <input type="radio"/> Menggunakan hand sanitizer <input type="radio"/> Mencuci tangan selama 20 detik dengan sabun <input type="radio"/> Menghindari menyentuh wajah <input type="radio"/> Menghindari berjabat tangan <input type="radio"/> Menghindari keramaian <input type="radio"/> Menghindari naik transportasi umum
8. Bagaimana reaksi masyarakat di sekitar anda menyikapi kondisi wabah covid-19	<input type="radio"/> Terlalu berlebihan <input type="radio"/> Agak berlebihan <input type="radio"/> Kurang peduli <input type="radio"/> Tidak peduli sama sekali
9. Kondisi saat ini serta berbagai pemberitaan tentang covid-19, telah membuat saya merasa	<input type="radio"/> Tidak terpengaruh sama sekali <input type="radio"/> Sangat khawatir
10. Apakah anda bekerja	<input type="radio"/> Ya <input type="radio"/> Tidak
11. Pilih pernyataan yang sesuai dengan anda	<input type="radio"/> Saya belum pernah menggunakan transportasi sampri <input type="radio"/> Saya pernah menggunakan transportasi sampri
	
12. Faktor apa yang menyebabkan anda enggan menggunakan sampri	<input type="radio"/> Tidak di lewati rute yang tersedia <input type="radio"/> Jarak loket jauh <input type="radio"/> Tarif mahal <input type="radio"/> Waktu tunggu tidak

	<ul style="list-style-type: none"><li>tentu, rute memutar</li><li><input type="radio"/> Tidak nyaman</li><li><input type="radio"/> Supir ugal ugalan</li><li><input type="radio"/> Tidak tersedia nya tempat cuci tangan di loket sampri</li></ul>
13. Seberapa sering anda menggunakan transportasi sampri	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> Tidak tentu</li><li><input type="radio"/> Sebulan satu sampai dua kali</li><li><input type="radio"/> Seminggu satu sampai dua kali</li><li><input type="radio"/> Setiap hari</li></ul>
14. Tujuan perjalanan yang anda lakukan dengan AKDP sampri	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> Rumah</li><li><input type="radio"/> Kantor</li><li><input type="radio"/> Sekolah</li><li><input type="radio"/> Pusat kota</li></ul>
15. Faktor yang menyebabkan anda menggunakan AKDP sampri	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> Aman</li><li><input type="radio"/> Nyaman</li><li><input type="radio"/> Tepat waktu</li><li><input type="radio"/> Cepat</li><li><input type="radio"/> Murah</li></ul>
16. Berapa lama waktu yang anda butuhkan untuk menunggu AKDP sampri?	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> &lt;5 menit</li><li><input type="radio"/> 5-15 menit</li><li><input type="radio"/> 15-25 menit</li><li><input type="radio"/> &gt;30 menit</li></ul>
17. Berapa kira kira jarak tempat tinggal anda ke loket sampri	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> &lt;100 meter</li><li><input type="radio"/> 100-200 meter</li><li><input type="radio"/> 200-300 meter</li><li><input type="radio"/> 300-400 meter</li><li><input type="radio"/> &gt;400</li></ul>
18. Bagaimana cara anda menuju loket tersebut	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> Berjalan kaki</li><li><input type="radio"/> Menggunakan motor</li><li><input type="radio"/> Menggunakan mobil</li><li><input type="radio"/> Menggunakan transportasi laut</li></ul>
19. Berapa pendapatan total anda perbulan	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> Rp.500.000</li><li><input type="radio"/> Rp.500.000- Rp.1.000.000</li><li><input type="radio"/> Rp.1.000.000- Rp.2.000.000</li><li><input type="radio"/> Rp.2.000.000- Rp.3.000.000</li></ul>
20. Saran dan masukan untuk peningkatan pelayanan AKDP Sampri?	
Sekian dan terimakasih	

Hasil: Dari hasil quisioner didapat kesimpulan bahwasanya kebanyakan konsumen enggan menggunakan sampri karena tidak sesuai dengan protokol kesehatan di loket dan di dalam mobil, seperti tidak tersedianya hand sanitizer dan kebanyakan penumpang tidak menggunakan masker, dan transportasi sampri tidak melewati rute yang tersedia dan jarak tempuh menuju loket sampri cukup jauh .

## 2. Data LHR dan Rute Bus akdp samosir pribumu transport

Rata-rata LHR akdp sampri sebelum covid-19

Tabel 4.1 Lalu Lintas Harian Rata-rata akdp sampri sebelum covid-19

Rata rata penumpang samosir-medan		
Bulan	Total penumpang	Rata-rata
Juni-2019	4650	357,69
Juli-2019	4623	355,61
Agustus-2019	4528	348,31
September-2019	4450	342,31
Oktober-2019	4532	348,61

Tabel 4.2 Lalu Lintas Harian Rata-rata akdp sampri setelah covid-19

Rata rata penumpang samosir-medan		
Bulan	Total penumpang	Rata-rata
Juni-2021	1680	210
Juli-2021	1720	215
Agustus-2021	1650	206,25
September-2021	1450	181,25
Oktober-2021	1625	203,12

Tabel 4.3 Lalu Lintas Harian Rata-rata akdp sampri sebelum covid-19

Rata rata penumpang samosir-sumbul		
Bulan	Total penumpang	Rata-rata
Juni-2019	3240	360
Juli-2019	3235	359,44
Agustus-2019	3120	346,67

September-2019	3127	347,44
Oktober-2019	3085	342,78

Tabel 4.4 Lalu Lintas Harian Rata-rata akdp sampri setelah covid-19

Rata rata penumpang samosir-sumbul		
Bulan	Total penumpang	Rata-rata
Juni-2021	1.054	210,8
Juli-2021	1.120	224
Agustus-2021	925	185
September-2021	875	175
Oktober-2021	1015	203

Tabel 4.5 Lalu Lintas Harian Rata-rata akdp sampri sebelum covid-19

Rata rata penumpang samosir- sidikalang		
Bulan	Total penumpang	Rata-rata
Juni-2019	1076	269
Juli-2019	1053	263,25
Agustus-2019	1067	266,75
September-2019	870	217,5
Oktober-2019	960	240

Tabel 4.6 Lalu Lintas Harian Rata-rata akdp sampri setelah covid-19

Rata rata penumpang samosir- sidikalang		
Bulan	Total penumpang	Rata-rata
Juni-2021	570	190
Juli-2021	785	261,66
Agustus-2021	438	146
September-2021	487	162,33
Oktober-2021	429	143

**Rute Bus akdp sampri**

NO	Tujuan	Rute	Jumlah Bus	Satuan
1	Samosir-Medan	Berangkat: Locket sampri pangurusan – jln. Dolok sanggul – jln sidakalang – jln besar kabajahe – jamin ginting – loket sampri medan Kembali: Locket sampri medan-jln. jamin ginting – jln besar kabajahe – jln sidakalang – jln dolok sanggul – loket sampri pangurusan	13	Unit
2	Samosir-sumbul	Berangkat: Locket sampri pangurusan – jln. Dolok sanggul – jln sm raja – loket sampri sumbul Kembali: Locket sampri sumbul – jln sm raja – jln dolok sanggul – loket sampri pangurusan	9	Unit
3	Samosir-Sidakalang	Berangkat: Locket sampri pangurusan – jln dolok sanggul - jln lintas barat sumatra – jln pahlawan – loket sampei sidakalang Kembali : Locket sampri sidakalang – jln pahlawan - jln lintas barat sumatra – jln dolok sanggul – loket sampri pangurusan	4	Unit
Total Bus			26	Unit

## 3. Wawancara

## A. Pendapatan Sopir Sampri Sebelum COVID-19 dan saat COVID-19

- a. Wawancara dengan bapak Mangasi Sitanggung sebagai Sopir Sampri..Peneliti menanyakan bagaimana pendapatan sebelum adanya COVID-19 dan setelah adanya COVID-19?

*“Pendapatan sebelum COVID-19 masih sampai 800.000 perhari.Pendapata kami turun drastis pas COVID orang lebih banyak milih di rumah saja dari pada*

*keluar rumah, pendapatan pas COVID -19 hanya sekitar Rp 450.000”.*

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan.

*“Penyebabkan pendapatan kami menurun hanya karna COVID-19”.*

b. Wawancara dengan bapak O. Naibaho sebagai Sopir Sampri. Peneliti menanyakan bagaimana pendapatan sebelum adanya COVID-19 dan setelah adanya COVID-19?

*“Kalo dulu pendapatan kami masih lumayan lah sebelum pandemi COVID-19 masih bisa sampai 700,000-800.000 tapi klo sekarang ini jadi turun drastis untuk dapetin uang Rp 500.000 aja susah ”*

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan.

*“Penyebabkan pendapatan kami menurun hanya karna COVID-19”*

c. Wawancara dengan bapak Sonang Sitanggang sebagai Sopir Sampri. Peneliti menanyakan bagaimana pendapatan sebelum adanya COVID-19 dan setelah adanya COVID-19?

*“Kalo dulu pendapatan kami ini masih lah buat memcukupi kehidupan sehari-masih bisa nabung, tapi klo pas COVID turun drastis buat makan sehari-hari aja masih kurang”*

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan.

*“Penyebabkan pendapatan kami menurun hanya karna COVID-19”*

d. Wawancara dengan bapak Lasro Panjaitan sebagai Sopir Sampri. Peneliti menanyakan bagaimana pendapatan sebelum adanya COVID-19 dan pada saat pandemi COVID-19?

*“Dulu sebelum COVID-19 pendapatan kami bisa sampai Rp 800,000. Pendapatan saat COVID-19 pastinya turun bukan sopir angkot aja tapi pedagang-pedagang lainnya pasti juga ngerasain imbas dari COVID-19 saat COVID-19 jadi tidak menentu, untuk dapatin uang Rp 400.000 dalam sehari itu susah kali, terkadang malah rugi, ngak balik modal”.*

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan.

*“Penyebabkan pendapatan kami menurun hanya karna COVID-19”.*

e. Wawancara dengan bapak Musa Simbolon sebagai Sopir Sampri. Peneliti menanyakan bagaimana pendapatan sebelum adanya COVID-19 dan pada saat pandemi COVID-19?

*“Kalo dulu sebelum adanya COVID-19 pendapatan kami masih lumayan masih dapet Rp.700.000-800.000 tapi kalo sekarang ini pendapatannya jadi tidak nentu kadang malah tidak dapat sama sekali rugi, ngabisin bansin”*

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan.

*“Penyebabkan pendapatan kami menurun hanya karna COVID-19”*

f. Wawancara dengan bapak Parlan Simbolon sebagai sopir Sampri. Peneliti menanyakan bagaimana pendapatan sebelum adanya COVID-19 dan pada saat COVID-19?

*“Dulu kadang sampek Rp 850.000 tapi tidak nentu pendapatan kami pas COVID-19 pastinya turun lah, pas COVID nya dapetin uang 400,000 susah”.*

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan?

*“Banyak faktor lain yang menyebabkan terunnya pendapatan salah satunya COVID-19 dan transportasi Raja Napogos”.*

g. Wawancara dengan bapak Josman Simbolon sebagai sopir Sampri. Peneliti menanyakan bagaimana pendapatan sebelum adanya COVID-19 dan pada saat COVID-19?

*“Sebelum ada COVID-19 perhari masih dapat Rp.800.000-an, pas COVID-19 pendapatan jadi tidak nentu, soanya banyak orang takut sama COVID-19 ini jadi banyak masyarakat yang lebih memilih untuk stay at home”*

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan.

*“Sekarang ini banyak masyarakat yang yang punya kendaraan sendiri jadi lebih ke kendaraan pribadi”*

h. Wawancara dengan bapak Suratman sebagai sopir Sampri Peneliti menanyakan bagaimana pendapatan sebelum adanya COVID-19 dan pada saat COVID-19?

*“Sebelum COVID-19 pendapatan kami masih lumayan lah dek, sebelum COVID kadang-kadang bisa sampek Rp 850.000 tapi pas COVID nya tidak dapet setengahnya dari 850,000 susah soalnya orang pada dirumah jarang orang pergi-pergi”.*

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi

pendapatan.

*“Penyebab turunnya pendapatan sopir-sopir angkot disini bukan cuman karena COVID aja sih ada transportasi lain kayak transportasi Raja Napogos juga menyebabkan turunnya pendapatan”.*

Berdasarkan wawancara dengan Sopir Sampri dari informasi yang telah diwawancarai. Semua responden yang diteliti menunjukkan jawaban yang hampir sama, bahwa pendapatan sopir Sampri masih normal sebelum adanya COVID-19. Analisa ini didukung dari hasil wawancara dengan Sopir transportasi Sampri. Dapat dilihat dari hasil wawancara dengan sopir Sampri sebelum adanya pandemi COVID-19 masih normal dengan pendapatan Rp. 700.000-800.000, masih cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Pendapatan sopir AKDP Sampri semakin menurun sejak adanya pandemi COVID-19. Pendapatan sopir angkutan kota sebelum COVID-19 dan saat COVID-19 sangat jauh berbeda, dengan adanya peraturan pemerintah yang menghimbau masyarakat untuk stay at home sehingga banyak masyarakat yang lebih memilih stay at home dari pada keluar karena kekhawatirannya dengan virus corona(COVID-19).

## B. Konsumen Transportas Sampri

a. Wawancara dengan Desi pasaribu konsumen transportasi sampri peneliti mewawancarai sering tidaknya menggunakan Transportas Sampri dan mengapa lebih memilih Transportas Sampri dari pada angkutan lain?

*“Lumayan sering pakai Transportas Sampri enak aja fasilitasnya lebih memadai dari pada angkutan lain, dan kebetulan loket pemberhentian transportas Sampri ngak jauh rumah kami kak, transportas Sampri juga ada jadwal*

*berangkatnya jadi bisa lah ngira-ngira nyampek jam berapa di tujuan”.*

b. Wawancara dengan Trisnawati siboro konsumen transportas Sampri peneliti mewawancarai sering tidaknya menggunakan transportas Sampri dan mengapa lebih memilih transportas Sampri dari pada angkutan lain?

*“Sering Pakai transportas Sampri kalo berangkat ke Medan, enak aja karena fasilitasnya lebih memadai dan mereka mau menjemput penumpang kerumah”.*

c. Wawancara dengan Miranda Sihotang konsumen transportas Sampri peneliti mewawancarai sering tidaknya menggunakan transportas Sampri dan mengapa lebih memilih transportas Sampri dari pada angkutan lain?

*“Lumayan sering lah kalo berangkat ke medan , soalnya kalo pakai angkutan lain merasa takut karna supir nya ugal ugalan”.*

d. Wawancara dengan Lamtiar simbolon konsumen transportas Sampri peneliti mewawancarai sering tidaknya menggunakan transportas Sampri dan mengapa lebih memilih transportas Sampri dari pada angkutan lain?

*“Sering kalo setiap berangkat ke medan pakai sampri karna enak, bersih, nyaman”.*

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa konsumen transportas Sampri dari informasi yang telah diwawancarai. Semua responden yang diteliti menunjukkan jawaban yang hampir sama. Analisa ini didukung dari hasil wawancara dengan konsumen transportas Sampri. Berdasarkan hasil wawancara di atas dengan konsumen transportas Sampri menunjukkan bahwa transportas Sampri memiliki daya tarik tersendiri bagi konsumen transportas Sampri baik dari segi fasilitas atau segi pelayanannya.

C. Regulasi Pemerintah dan Kebijakan Pemerintah Terhadap AKDP

a. Sopir AKDP Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa sopir transportas Sampri mengenai apa kebijakan pemerintah pada saat COVID-19 dan bagaimana perkembangan transportasi Sampri?

*”Kebijakan pemerintah pas COVID tidak ada dan angkutan antar kota dalam provinsi sekarang ini semakin berkurang karena pendapatannya yang tidak mencukupi untuk kebutuhan sehari-hari sehingga banyak yang beralih mencari pekerjaan lain dari pada menjadi sopir”.*

Selanjutnya peneliti menanyakan apa regulasi (peraturan) pemerintah terhadap angkutan antar kota dalam provinsi, dan dengan adanya regulasi pemerintah mempengaruhi pendapatan sopir angkot tidak?

*“Kalo peraturan pemerintah setiap angkutan antar kota dalam provinsi itu harus punya surat izin beroperasi, terus angkot-angkot ini rutenya udah di atur pemerintah jadi angkot-angkot di sini beroperasi harus sesuai peraturan pemerintah, dengan adanya regulasi pemerintah sangat mempengaruhi pendapatan, karena ada beberapa jalur yang kurang diminati oleh masyarakat”.*

Berdasarkan hasil wawancara dengan sopir angkutan antar kota dalam provinsi ada regulasi yang telah di tetapkan pemerintah seperti adanya rute angkutan antar kota dalam provinsi yang telah di tetapkan pemerintah dan harus mempunyai surat izin mengendarai, Dengan adanya regulasi pemerintah sangat mempengaruhi pendapatan sopir angkutan. Pada saat COVID-19 tidak adanya kebijakan yang diberikan kepada sopir angkutan antar kota dalam provinsi, sehingga mengakibatkan angkutan antar kota dalam provinsi pada saat ini semakin berkurang.

#### 4. Foto Dokumentasi Lapangan

##### a. Foto dokumentasi lapangan



foto keberangkatan samripada pukul 10.00 WIB



foto akdp sampri sampai di tujuan pada pukul 12.00 WIB

b. Kondisi Bus akdp sampri jam 10 pagi – jam 3 sore



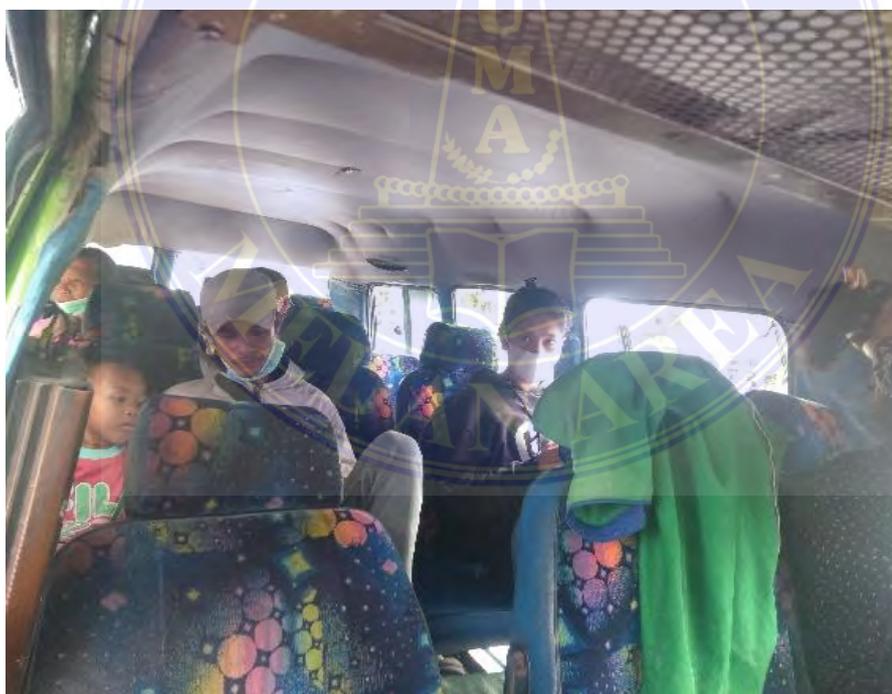
Dokumentasi pada jam 10.00 WIB



Dokumentasi pada jam 12.00WIB



Dokumentasi pada jam 14.00 WIB



Dokumentasi /pada jam 10.00 WIB

- c. Kondisi akdp sampri dimana pada saat jam operasional penumpang belum ada



Pada saat jam operasional kendaraan yaitu jam 10.00WIB penumpang belum ada



Pada saat jam operasional kendaraan yaitu jam 10.00WIB penumpang belum ada

d. Foto ketika mewawancarai Supir Bus akdp sampri



Wawancara terhadap Mandor Sampri



Wawancara terhadap salah satu supir sampri