

ANALISIS PERSEPSI MASYARAKAT DALAM PENGGUNAAN BENTOR TERHADAP POLA PERGERAKAN TRANSPORTASI DI KOTA GORONTALO

Disusun Oleh :

Devie Indriany Moha

Ketua P3M

Sekolah Tinggi Teknik (STITEK) Bina Taruna Gorontalo

INDONESIA

dchyvie_capronx85@yahoo.com

ABSTRAK

Becak Bermotor (Bentor) adalah salah satu jenis sarana angkutan umum *paratransit* yang cukup efektif untuk jarak sedang dan tidak memiliki trayek dan atau jadwal tetap. Dampak negatif seiring adanya bentor adalah penyempitan pada beberapa ruas jalan terutama di pusat kota dan sumber-sumber pembangkit pergerakan sehingga menimbulkan kesemrawutan lalu lintas Kota Gorontalo. Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah mengetahui persepsi masyarakat terhadap penggunaan Bentor yang menjadi landasan dalam merumuskan strategi penanganan Bentor. Metode pengumpulan data dilakukan dengan survey lapangan, wawancara, dan pembagian kuisioner kepada pihak-pihak terkait baik pengguna, non pengguna, pengemudi Bentor, perusahaan Bentor, asosiasi Bentor, Dinas Perhubungan Kota Gorontalo, Pemerintah Kota Gorontalo, dan polisi lalu lintas dengan jumlah sampel 377 orang yang mencakup empat kelurahan yakni kelurahan Limba U1, Limba U2, Limba B, dan Biawao sebagai lokasi penelitiannya. Pengolahan dan analisis data menggunakan sebaran frekuensi dan matriks IFAS/EFAS.

Berdasarkan analisis data, persepsi masyarakat terhadap tujuan melakukan perjalanan, dapat diuraikan bahwa 32,89% responden menggunakan Bentor dari/ke sekolah atau kampus. Pusat-pusat pendidikan di Kota Gorontalo terdapat di zona tarikan yakni di Jln. Jendral Sudirman, Jln. Jaksa Agung Suprpto dan Jln. Budi Utomo. Potensi pergerakan masih terkonsentrasi di pusat kota, yaitu pada zona tarikan, karena persebaran fasilitas kota sebagian besar terkonsentrasi di kawasan pusat kota. Pola perjalanan penduduk kota Gorontalo dalam melakukan aktivitas sehari-hari merupakan pola radial, yaitu perjalanan penduduk dari pinggiran menuju pusat kota. Kondisi ini mengikuti jenis dan intensitas guna lahan yang ada. Tingginya persentase maksud melakukan perjalanan untuk bekerja, sekolah/kuliah menunjukkan fluktuasi jumlah pergerakan penduduk Kota Gorontalo setiap harinya cenderung konstan. Dalam matriks IFAS dan EFAS yang dirumuskan dalam strategi QSPM penanganan Bentor diperoleh bahwa strategi prioritas dalam penanganan Bentor yang perlu dilakukan adalah melakukan perbaikan prasarana jalan, perencanaan rute seefektif dan seefisien mungkin serta memaksimalkan angkutan umum lain seperti bus dan angkot untuk melayani masyarakat dalam jangkauan lebih luas.

Kata Kunci : Becak Bermotor, Persepsi, Strategi

ABSTRACT

Motorized tricycles (Bentor) is one type of paratransit public transportation is quite effective for medium-range and has no fixed route or schedule. Negative impact as a Bentor is narrowing in some streets, especially in the city center and the sources generating the movement, causing traffic chaos Gorontalo city. Objectives to be achieved in this study was to determine public perception of the use Bentor which form the basis for formulating management strategies Bentor. Methods of data collection conducted by field surveys, interviews and questionnaires distribution to relevant parties both users, non users, Bentor's

drivers, Bentor's company, Bentor's association, Department of Transportation of Gorontalo City, Gorontalo City Government, and the traffic police with a sample of 377 people, including four villages namely Limba U1, Limba U2, Limba B, and Biawao as a research location. Processing and analysis of data using frequency distribution and the matrix IFAS / EFAS.

Based on data analysis, public perception of the purpose of travel, can be described that 32.89% of respondents use Bentor to / from school or college. The education centers in the city of Gorontalo contained in the traction zone at Jendral Sudirman street, Jaksa Agung Suprpto street and Budi Utomo street. Potential movement is still concentrated in the city center, which is the zone of attraction, because the spread of urban facilities are largely concentrated in the downtown area. Gorontalo city residents travel patterns in performing daily activities is a radial pattern, which is a resident of the trip to the outskirts of the city center. This condition follows the type and intensity of existing land use. The high percentage of the intention to travel to work, school / college shows fluctuations in the movement of Gorontalo city residents everyday tend to be constant. The matrix of IFAS and EFAS defined in the QSPM strategy of handling Bentor obtained that strategy in handling Bentor priority should be to make improvements to road infrastructure, route planning effectively and efficiently as possible and maximize public transport such as buses and public transportation to serve the community in a wider range.

Keywords : Motorized Tricycles, Perception, Strategy

PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran strategis dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pembangunan wilayah dan peningkatan hubungan internasional. Fungsi transportasi pada dasarnya adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Perpindahan atau pergerakan (*movement*) dari penumpang dan barang ini merupakan dasar pembangunan ekonomi dan perdagangan. Tersedianya jasa transportasi yang cukup (berkapasitas) memberikan manfaat ekonomi dan perdagangan, misalnya (a) akan memperluas pasar, pengiriman barang ke berbagai pasar yang jauh letaknya dapat dilaksanakan dengan lancar; (b) dapat menstabilkan harga barang, kekurangan barang di suatu daerah dapat didatangkan barang yang dibutuhkan dari daerah lain yang kelebihan barang tersebut, sehingga tingkat harga di kedua daerah menjadi berkeseimbangan atau harga menjadi stabil; (c) tersedianya pelayanan transportasi yang lancar, akan mendorong daerah-daerah untuk melakukan spesialisasi sesuai dengan potensi sumberdaya yang dimilikinya.

Sebagai dampak dari pembangunan ekonomi yang pesat, jumlah kendaraan pun terus meningkat dengan pesat dan menyebabkan terjadinya kepadatan kendaraan dan kemacetan lalu lintas di daerah pusat kota.

Kota Gorontalo yang memiliki luas wilayah 64,79 km² (BPS Kota Gorontalo, 2011) merupakan kota yang cukup padat dengan memusatkan segala aktivitas ekonomi, perdagangan dan pendidikannya di pusat kota. Dalam melancarkan segala aktivitas tersebut, masyarakat membutuhkan sarana transportasi yang cepat, lancar, dengan wilayah pelayanan yang dapat menjangkau seluruh pelosok kota. Sarana transportasi di Kota Gorontalo saat ini terdiri dari angkutan pribadi dan angkutan umum yakni bus, mikrolet, becak bermotor (bentor), bendi (dokar) serta angkutan barang yang terdiri dari truk barang, *pick up*, dan truk tangki, sedangkan angkutan lain terdiri dari ambulans, alat berat dan pemadam kebakaran. Dari berbagai jenis angkutan umum di Kota Gorontalo, Bentor merupakan angkutan umum yang banyak mendapat perhatian dan minat dari masyarakat sehingga Bentor menjadi sarana angkutan umum utama masyarakat

Gorontalo.

Bentor merupakan suatu jenis kendaraan angkutan umum pengganti becak yang merupakan ciri khas Kota Gorontalo. Kendaraan ini merupakan modifikasi becak dan sepeda motor dengan menambah dua tempat duduk penumpang di bagian depan. Bentor adalah salah satu jenis sarana angkutan umum *paratransit* yang cukup efektif untuk jarak sedang, sangat baik untuk menghubungkan daerah pemukiman dengan jalur angkutan umum lainnya atau sebaliknya. Bentor tidak memiliki trayek dan atau jadwal tetap, dapat dimanfaatkan oleh setiap orang berdasarkan suatu ketentuan tertentu, misalnya tarif, rute, pola pelayanan dan dapat disesuaikan dengan keinginan penumpang. Bentor juga menjadi angkutan utama bagi mereka yang tinggal di pinggir kota atau di wilayah pedesaan yang belum terlayani trayek angkutan umum. Oleh karena itu Bentor dapat dikatakan sebagai alat transportasi yang sangat tanggap terhadap kebutuhan konsumen (*demand responsive*) yang mengisi kekosongan transportasi formal. Keberadaan angkutan informal Bentor ini memperlihatkan adanya *demand* (kebutuhan) masyarakat akan pelayanan transportasi yang belum dapat disediakan oleh pemerintah dengan sifat pelayanan seperti Bentor..

Dampak negatif seiring adanya bentor adalah penyempitan pada beberapa ruas jalan terutama di pusat kota dan sumber-sumber pembangkit pergerakan seperti sekolah, perkantoran, pasar, dan pusat perbelanjaan pada jam - jam sibuk. Ruas jalan yang sempit dan Bentor yang parkir sembarangan di bahu jalan membuat kesemrawutan lalu lintas Kota Gorontalo. Dari segi keamanan, Bentor dikatakan belum layak untuk dijadikan angkutan umum masyarakat karena belum memiliki standarisasi bentuk yang diatur dalam perundang-undangan. Walaupun saat ini pemerintah kota telah mengadakan bus Hulondalangi yang berkapasitas muat tinggi dengan kenyamanan yang ditawarkan di dalam penggunaannya, namun masyarakat lebih cenderung dan tetap menggunakan Bentor sebagai alat transportasinya karena kebutuhan transportasi yang bisa sampai di tempat tujuan tanpa perlu jalan kaki dan menunggu lama untuk mendapatkan Bentor. Hal ini berbanding terbalik dengan bus yang harus menunggu di halte dalam

waktu yang cukup lama, sehingga Bentor sudah membudaya di kalangan masyarakat Gorontalo dan cukup sulit untuk menghilangkannya, karena dengan adanya Bentor itu sendiri, membuka lapangan kerja dan lapangan usaha baru bagi masyarakat Gorontalo yang pengangguran.

KAJIAN TEORI

Menurut Rudwartini (1995) persepsi dikategorikan sebagai suatu sistem dimana terdapat input berupa stimulus dan informasi kemudian diolah dalam sistem persepsi berupa kesadaran, emosi, motivasi, kemampuan dan pengetahuan dan menghasilkan output berupa respon, ekspresi, reaksi, tingkah laku, evaluasi, dan pilihan. Proses pembentukan persepsi dijelaskan oleh Feigi (dalam Yusuf, 1991: 108) sebagai pemaknaan hasil pengamatan yang diawali dengan adanya stimuli. Setelah mendapat stimuli, pada tahap selanjutnya terjadi seleksi yang berinteraksi dengan "*interpretation*", begitu juga berinteraksi dengan "*closure*". Proses seleksi terjadi pada saat seseorang memperoleh informasi, maka akan berlangsung proses penyeleksian pesan tentang mana pesan yang dianggap penting dan tidak penting. Proses *closure* terjadi ketika hasil seleksi tersebut akan disusun menjadi satu kesatuan yang berurutan dan bermakna, sedangkan interpretasi berlangsung ketika yang bersangkutan memberi tafsiran atau makna terhadap informasi tersebut secara menyeluruh. Menurut Asngari (1984: 12-13) pada fase interpretasi ini, pengalaman masa silam atau dahulu memegang peranan yang penting.

Tehan dan Wacks (1972) dalam Black (1995), mengemukakan dasar kebutuhan psikologis manusia serta bagaimana hal itu mempengaruhi dalam pemilihan moda. Pengaruh tersebut dikelompokkan dalam 2 (dua) katagori. Kategori yang dimaksud adalah :

1. Kebutuhan mempertahankan ego seperti suasana, kenyamanan dan keamanan.
2. Kebutuhan keinginan pribadi , seperti identitas pribadi atau status.

Lebih jauh Warpani (1990) menyatakan bahwa pemilihan moda angkutan didaerah perkotaan bukan merupakan proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, usia, dan status sosio ekonomi pelaku perjalanan. Overgaard (1966) dalam Warpani (1990) menyatakan bahwa makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang lebih cenderung memilih moda yang paling praktis, bahkan memilih berjalan saja. Dalam rentang jarak dibawah 3 km dengan berjalan kaki atau bersepeda. Pada rentang jarak yang lebih jauh dengan menggunakan moda pribadi atau mobil.

Setiap perjalanan selalu memiliki asal (yang menghasilkan/*production*) yaitu perjalanan yang berakhir di rumah pada perjalanan yang berasal dari rumah (*home-based trip*) atau berakhir di tempat asal (*origin*) pada perjalanan yang tidak berasal dari rumah (*non-home-based trip*). Selain itu juga memiliki tujuan (yang menarik/*attraction*) yaitu perjalanan yang berakhir tidak di rumah pada perjalanan yang berasal dari rumah atau berakhir di tempat tujuan (*destination*) (Catanese, 1992: 383).

Bangkitan adalah perkiraan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu tata guna lahan. Sedangkan tarikan adalah jumlah pergerakan yang tertarik dari suatu tata guna lahan. Kedua komponen ini tergantung pada dua aspek tata guna lahan, yaitu jenis dan intensitas yang ada pada guna lahan tersebut (Tamin, 2000: 41). Selanjutnya untuk menentukan besaran perjalanan tergantung pada kegiatan kota, sedangkan penyebabnya adalah adanya keinginan manusia untuk memenuhi kebutuhan yang tidak diperoleh di tempat asal. Setiap *type* tata guna lahan akan menentukan variasi bangkitan dan tarikan perjalanan. Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan akan semakin tinggi pula pergerakan (Tamin, 2000: 60). Menurut Martin, B (dalam Warpani, 1990: 111-112) ada sepuluh faktor yang menjadi peubah penentu dalam menentukan besaran bangkitan lalu lintas

perjalanan. Faktor-faktor tersebut dapat diidentifikasi secara langsung maupun tidak langsung dan dapat dijadikan parameter untuk menentukan besarnya bangkitan lalu lintas suatu zona yang sangat mempengaruhi volume lalu lintas serta penggunaan sarana perangkutan, yaitu: (1) maksud perjalanan, (2) penghasilan keluarga, (3) pemilikan kendaraan, (4) guna lahan di tempat asal, (5) jarak dari pusat kegiatan kota, (6) jauh perjalanan, (7) moda perjalanan, (8) penggunaan kendaraan, (9) guna lahan di tempat tujuan, (10) saat.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang dilakukan menurut metode adalah penelitian survey yang mengambil sampel dari satu populasi dan menggunakan kuisioner sebagai alat pengumpul data yang pokok dimana lokasi penelitian dipusatkan di empat kelurahan yakni Kelurahan Limba U I, Kelurahan Limba U II, Kelurahan Limba B, dan Kelurahan Biawao. Penetapan lokasi penelitian didasarkan pada alasan bahwasanya salah satu kecamatan di Kota Gorontalo yakni kecamatan Kota Selatan dan terdiri dari empat kelurahan tersebut, merupakan pusat aktivitas ekonomi, perdagangan, dan pendidikan sehingga merupakan jalan -jalan utama yang dilewati oleh Bentor dan sering menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Teknik penarikan atau pengambilan sampel digunakan teknik *probability sampling* dimana setiap elemen dalam populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk diseleksi sebagai subyek dalam sampel dan penarikan sampelnya menggunakan *Cluster Sampling* dimana elemen-elemen dalam populasi dibagi ke dalam cluster atau kelompok, jika ada beberapa kelompok dengan heterogenitas dalam kelompoknya dan homogenitas antar kelompok.

Teknik analisis data yang digunakan adalah secara deskriptif yang didukung oleh data kualitatif dan data kuantitatif. Untuk menjawab

rumusan masalah pertama digunakan rumus sebaran frekuensi ($P = f/N \times 100\%$) dan untuk rumusan masalah kedua digunakan analisis SWOT.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Dari hasil survey dan pengolahan data, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

- a. Bentor sebagian besar digunakan oleh pelajar, mahasiswa, ibu rumah tangga, karyawan swasta dan pegawai negeri sipil (PNS) dalam menunjang aktivitasnya setiap hari dengan tarif yang dikeluarkan per sekali jalan adalah Rp. 4500 – Rp. 5000 dengan waktu tempuh rata-rata 6 – 10 menit pada jarak dekat 2 – 5 km, karena jarak dari rumah ke tempat beraktivitas atau sebaliknya cukup dekat. Dari segi keselamatan dan efisiensi biaya, walaupun Bentor belum layak dijadikan sebagai angkutan umum masyarakat dan cenderung bertarif mahal yang didasarkan pada jarak perjalanan, namun karena aksesibilitasnya yang tinggi dalam hal kelancaran melakukan perjalanan dan kemudahan dalam memperoleh Bentor sehingga menjadikannya sebagai moda transportasi yang tetap diminati oleh masyarakat.
- b. Angkot dan bus merupakan moda transportasi masa depan untuk kota Gorontalo. Namun pelaksanaan efektif dalam pengoperasiannya membutuhkan proses dan waktu yang cukup lama. Berdasarkan survey perbandingan antara angkutan umum lain dalam hal ini bus dan angkot dengan Bentor, sebagian masyarakat tetap memilih Bentor. Bentor yang tergolong angkutan umum *paratransit* dan angkot atau bus yang tergolong angkutan *masstransit* mempunyai rute / trayek dalam beroperasi sehingga

tidak sembarangan menurunkan penumpang dengan waktu yang tidak efektif. Dari segi efisiensi biaya, angkutan umum lain (bus dan angkot) lebih murah dibandingkan Bentor namun masyarakat beranggapan bahwa tarif Bentor dengan angkot atau bus sama tarifnya. Hal ini dilihat dari frekuensi penggunaan angkot dan bus. Untuk sampai di tempat tujuan dengan menggunakan angkot atau bus, perlu beberapa kali dalam penggunaannya, dibandingkan dengan Bentor yang sekali dalam penggunaannya bisa sampai di tempat tujuan tepat waktu dengan tarif yang relatif sama.

- c. Dalam menciptakan kota yang indah dengan sarana transportasi yang efisien dan dapat melayani kebutuhan masyarakat, diperlukan kebijakan dari pemerintah daerah setempat dan strategi dalam pengaturan dan penanganan lalu lintas terutama Bentor. Hasil survey menunjukkan bahwa sebagian besar masyarakat setuju dengan adanya penanganan Bentor, namun tidak dengan menghilangkan Bentor tersebut. Untuk penanganan Bentor dilakukan dengan membatasi wilayah operasionalnya sehingga Bentor tidak beroperasi di pusat kota dan dilakukan pengaturan wilayah operasinya pada jalan lokal dan jalan lingkungan.

B. Pembahasan

Terkait dengan Manajemen Kebutuhan Transportasi (MKT), dapat dilihat kecenderungan masyarakat Kota Gorontalo termasuk dalam dampak pergeseran moda dimana proses pergerakan terjadi pada lokasi dan waktu yang sama, tetapi dengan moda transportasi berbeda. Dalam hal ini moda transportasi kota Gorontalo sebelumnya adalah becak dan bendi yang tergantikan dengan adanya Bentor, dimana jumlah pergerakan yang terjadi adalah tetap. Oleh karena itu Manajemen Kebutuhan Transportasi (MKT) dirancang untuk jumlah pergerakan yang tetap, akan terjadi

pergeseran persentase jumlah pergerakan dari yang menggunakan moda *berokupansi* kecil ke moda yang *berokupansi* lebih besar, sehingga jumlah kendaraan yang bergerak menjadi lebih sedikit, sedangkan jumlah pergerakan tetap atau bahkan mengalami peningkatan.

Potensi pergerakan masih terkonsentrasi di pusat kota, yaitu pada zona tarikan, baik pergerakan internal maupun pergerakan antar zona, pusat kota terlihat sangat dominan dalam jumlah perjalanan penduduk Kota Gorontalo. Hal ini menunjukkan adanya persebaran fasilitas kota sebagian besar terkonsentrasi di kawasan pusat kota. Pola perjalanan penduduk kota Gorontalo dalam melakukan aktivitas sehari-hari merupakan pola radial, yaitu perjalanan penduduk dari pinggiran menuju pusat kota. Kondisi ini mengikuti jenis dan intensitas guna lahan yang ada.

Tingginya persentase maksud melakukan perjalanan untuk bekerja, sekolah/kuliah menunjukkan fluktuasi jumlah pergerakan penduduk Kota Gorontalo setiap harinya cenderung konstan. Karena perjalanan untuk maksud bekerja, sekolah/kuliah dilakukan setiap hari sehingga kontinuitasnya bisa diandalkan.

Karena tingginya persentase pergerakan maka diperlukan manajemen strategi penanganan Bentor yang dilakukan dengan analisis SWOT dengan matriks EFAS dan IFAS sehingga dapat disimpulkan hasil dari analisis tersebut adalah :

1. Melakukan perbaikan prasarana jalan, khususnya perbaikan kualitas disertai dengan pelebaran jalan sehingga dapat melayani angkutan kawasan tertentu (AKT)
2. Perencanaan rute seefektif dan seefisien mungkin, sehingga dapat terus ada, dimana dapat ditinjau dari titik bangkitan perjalanan yang dominan
3. Memaksimalkan angkutan umum lain seperti bus dan angkot yang melayani masyarakat dalam jangkauan lebih luas
4. Pemberlakuan rute dan membatasi jarak tempuh Bentor dengan memasang rambu-rambu lalu lintas di ruas jalan tertentu
5. Wilayah operasional Bentor dibatasi pada jalan -jalan lingkungan
6. Meningkatkan sistem transportasi yakni angkutan umum berbasis angkutan kawasan tertentu (AKT) yang tingkat

pelayanannya tinggi, cepat dan biaya murah, dengan kapasitas angkut lebih besar dari Bentor

7. Mengendalikan kemacetan lalu lintas dan membuat jalur khusus untuk bus di tempat-tempat yang mempunyai bangkitan beban kendaraan yang tinggi, sehingga pada saat kemacetan terjadi, bus tetap dapat beroperasi dengan lancar dan sesuai jadwal
8. Melakukan pelatihan pengemudi Bentor untuk siap berdaya guna sebagai pengemudi angkutan kawasan tertentu (AKT)
9. Sosialisasi kepada masyarakat terhadap penggunaan Bentor sebagai angkutan umum yang tidak aman dari segi konstruksinya.

Masalah utama Bentor adalah rendahnya standar pelayanan (keamanan, keselamatan, tarif) yang diberikan kepada pengguna Bentor. Bentor sampai sekarang tidak memiliki ketentuan yang diatur dalam UU 22/2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, namun Bentor yang merupakan hasil karya inovasi masyarakat telah memperoleh legalitasnya yang dituangkan dalam peraturan pemerintah provinsi Gorontalo Nomor 6 Tahun 2006. Pengembangan jaringan jalan yang sangat terbatas, karena geometrik jalan yang sempit, jalan yang rusak (kondisi kerusakan yang tidak segera mendapat perhatian), kemacetan yang tinggi (Bentor akan menggunakan badan jalan atau trotoar atau menggunakan arus berlawanan arah), merupakan beberapa masalah yang mendorong masyarakat menggunakan Bentor daripada kendaraan pribadi atau angkutan umum. Keberadaan angkutan umum yang tidak responsif (frekuensi terbatas, rute berputar -putar, perjalanan lambat dan tidak masuk pada jalan-jalan lingkungan) akan menyebabkan Bentor akan terus berkembang. Bentor hendaknya dikurangi secara terarah sehingga keberadaannya dapat dihilangkan, dengan persyaratan terjaminnya kesejahteraan ekonomi masyarakat dan tersedianya angkutan umum yang memadai sesuai karakteristik

kebutuhan pengguna Bentor saat ini. TAS (*Total Attractives Score*) dari strategi melakukan perbaikan prasarana jalan, khususnya perbaikan kualitas disertai dengan pelebaran jalan sehingga dapat melayani angkutan kawasan tertentu (AKT), menunjukkan nilai tertinggi yang berarti bahwa strategi ini menjadi pilihan utama. Strategi perencanaan rute seefektif dan seefisien mungkin, sehingga dapat terus ada, dimana dapat ditinjau dari titik bangkitan perjalanan yang dominan menjadi pilihan kedua, serta memaksimalkan angkutan umum lain seperti bus dan angkot yang melayani masyarakat dalam jangkauan lebih luas, menjadi pilihan ketiga. Ketiga strategi ini merupakan strategi prioritas yang harus dijalankan oleh pemerintah daerah Gorontalo dalam rangka menertibkan Bentor demi mewujudkan tatanan kota yang indah dengan pemenuhan kebutuhan transportasi yang memadai dan berdaya guna.

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pembahasan dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Berdasarkan persepsi masyarakat terhadap penggunaan Bentor sebagai moda transportasi di kota Gorontalo dapat diuraikan bahwa Bentor memegang peranan penting sebagai angkutan umum masyarakat karena tingkat aksesibilitas dan mobilitas yang tinggi dengan jangkauan wilayah pelayanan yang cukup luas. Namun tidak sejalan dengan tingkat kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas perkotaan yang diakibatkan oleh Bentor sehingga masyarakat mengeluarkan persepsi bahwasanya perlu dilakukan penanganan terhadap Bentor pada pusat-pusat terjadi kemacetan agar kesemrawutan lalu lintas kota dapat diatasi.
2. Pembentukan pergerakan dibedakan atas pembangkit dan penarik. Potensi pergerakan masih terkonsentrasi di pusat

kota, yaitu pada zona tarikan, baik pergerakan internal maupun pergerakan antar zona, pusat kota terlihat sangat dominan dalam jumlah perjalanan penduduk Kota Gorontalo. Hal ini menunjukkan adanya persebaran fasilitas kota sebagian besar terkonsentrasi di kawasan pusat kota. Berdasarkan hasil analisa bahwa penentuan wilayah operasional Bentor untuk tidak beroperasi di sepanjang jalan urban yang menyebabkan kemacetan yakni Jln. HB. Yasin, Jln. Nani Wartabone, Jln. John A. Katili, Jln. Pangeran Hidayat, Jln. Sudirman, Jln. Raja Eyato, Jln. Jaksa Agung Suprpto.

3. Strategi tahap pertama yang dilakukan dalam penanganan bentor adalah melakukan perbaikan prasarana jalan, khususnya perbaikan kualitas disertai dengan pelebaran jalan selanjutnya dilakukan tahap perencanaan rute seefektif dan seefisien mungkin, dan tahap terakhir adalah memaksimalkan kinerja angkutan umum seperti bus dan angkot yang melayani masyarakat dalam jangkauan lebih luas. Ketiga strategi ini merupakan strategi prioritas yang harus dijalankan oleh pemerintah daerah Gorontalo dalam rangka menertibkan Bentor.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdallah Sakali., 2011, “*Penentuan Rute Bis Kota Gorontalo*”, Tesis Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.
- Adnal Shafir., 2004, “*Penentuan Klasifikasi Fungsi Jaringan Jalan Perkotaan Studi Kasus Kota Banda Aceh*”, Artikel Jurusan Teknik Sipil, FTSP, Universitas Gunadarma.
- Black, James A dan Dean J Champion., 1999, “*Metode dan Masalah Penelitian Sosial*”, Refika Aditama, Bandung.
- Fidel Miro., 2002, “*Perencanaan Transportasi*”, Erlangga, Padang.

- Firgani Arif., 2009, “*Kajian Pelayanan Rute Angkutan Umum di Kota Palembang*”, Tesis Program Studi Teknik Pembangunan Wilayah Dan Kota, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Hariyanto Dan Tukidi., 2007, “*Konsep Pengembangan Wilayah dan Penataan Ruang Indonesia di Era Otonomi Daerah*”, Jurnal Geografi, FIS UNNES.
- Hikmat Iskandar., 2009, “*Pencapaian Klasifikasi Fungsi Jalan secara Bertahap*”, Kolokium Hasil Penelitian dan Pengembangan Jalan, Bandung.
- Iskandar Putong., 2003, “*Teknik Pemanfaatan Analisis SWOT tanpa Skala Industri (A-SWOT-TSI)*”, Jurnal Ekonomi dan Bisnis No.2 Jilid 8 Fakultas Ekonomi Universitas Bina Nusantara.
- Johan Paul Engelberthus Anggoman., 2007, “*Studi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum DAMRI di Kota Manado*”, Tesis Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Krech and Cratchfield., 1977, “*Individual in Society*”, International Student Edition, McGraw-Hill, Kogakusha LTD. Tokyo.
- Kukuh Destanto., 2004, “*Studi Persepsi Masyarakat Terhadap Tingkat Kepentingan Penyediaan Ruang Terbuka Publik (RTP) Yang Aksesibel Bagi Masyarakat Difabel*”, Tesis Program Pasca Sarjana Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro.
- Marsudi, Ismiyati, Y.I. Wicaksono., 2006, “*Analisis Kinerja Mobil Penumpang Umum (MPU) dan Sistem Jaringan Trayek di Kota Salatiga*”, Pilar Vol. 15 No. 2 Magister Teknik Sipil, Universitas Hayam Wuruk, Semarang.
- M. Sidik Boedoyo., 2000, “*Analisis Kebutuhan Dan Penyediaan Bahan Bakar Minyak Di Sektor Transportasi Di Provinsi Gorontalo*”, Jurnal, Gorontalo.
- Rangkuti F., 2006, “*Analisis SWOT, Tehnik Membedah Kasus Bisnis -Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis Untuk Menghadapi Abad 21*”, Cetakan ke 14 Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Rahardjo Adisasmita., 2010, “*Teori Pertumbuhan Wilayah*”, Universitas Hasanuddin Jurusan Teknik Perkapalan, Makassar.
- Rahardjo Adisasmita., 2010, “*Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*”, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Rahardjo Adisasmita dan Sakti Adji Adisasmita., 2008, “*Teori Pertumbuhan Kota*”, Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Rahardjo Adisasmita., 2008, “*Pengembangan Wilayah : Konsep dan Teori*”, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Rito Nasibu., 2007, “*Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP) Angkutan Becak Bermotor Di Kota Gorontalo*”, Jurnal Teknik, Gorontalo
- Rizky Farandy., 2011, “*Penentuan Rute Angkutan Umum Berdasarkan Penggunaan Lahan di Surabaya Barat*”, Tesis Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.
- Sakti Adji Adisasmita., 2011, “*Transportasi dan Pengembangan Wilayah*”, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Singarimbun, Masri dan Sofyan Effendi., 1995, “*Metode Penelitian Survei*”, LP3ES, Jakarta.
- Surya., 2002, “*Persepsi Masyarakat Terhadap Keberadaan Bemor di Kota Sengkang Kabupaten Wajo*”, Tesis Program Pasca Sarjana Magister Manajemen Perkotaan, Universitas Hasanuddin.
- Soekanto S., 1990, “*Pribadi dan Masyarakat Suatu Tujuan Sosiologi*”, Institut Teknologi Bandung, Bandung

Tamin Ofzar Z., 2000, ''*Perencanaan dan Permodelan Transportasi*'', Edisi II, Institut Teknologi Bandung, Bandung.

Tamin Ofzar Z., 1997., ''*Perencanaan dan Permodelan Transportasi*'', Institut Teknologi Bandung (ITB), Bandung.

Taufiq Ismail Yusuf., 2007, ''*Analisis Pendapatan Pelaku Usaha Bentor di Kota Gorontalo*'', Jurnal Ichsan Gorontalo, Gorontalo.

Tri Widodo W. Utomo., 2000, ''*Teknik Perumusan Strategi*''; Bahan Pelengkap Modul Lakip-2 Perwakilan LAN, Jawa Barat.

Warpani S., 1990, ''*Merencanakan Sistem Perangkutan*'', Institut Teknologi Bandung, Bandung.

Wicaksono, C., 2002, ''*Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kuliah*'', Tesis S2 MSTT Program Pasca Sarjana, UGM Jogjakarta.

Wiji Lestarini., 2007, ''*Pengaruh Status Sosial Ekonomi Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja*'', Tesis Program Pasca Sarjana Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro.

Sekaran, Uma., 2000, ''*Research Method for Bussiness*'', John Wiley & Sons, Inc, New York.

www.google.com, Panji., 2010, ''*Analisa SWOT Dan Penerapannya Dalam Organisasi*''; Artikel Dan Opini.