

AKSESIBILITAS PELAYANAN ANGKUTAN UMUM TERHADAP LAYANAN TRANSPORTASI MASYARAKAT DI KOTA JAMBI

Muhammad Sandi Husada

NPP. 32.0196

Asdaf Kota Jambi, Provinsi Jambi

Program Studi Administrasi Pemerintahan Daerah

Email: 32.0196@praja.ipdn.ac.id

Pembimbing Skripsi: Dr. Rahmawati Susurama S.STP, S.H, M.H, M.Si

ABSTRACT

(Problem Statement/Background (GAP): Accessibility to public transportation is a key factor in ensuring equitable mobility and social inclusion. In Jambi City, public transportation services face various issues such as limited availability, long waiting times, and high operational costs which hinder their effectiveness and accessibility for the local community. **Purpose :** This study aims to analyze the level of public transportation accessibility for residents of Jambi City **Method:** This research uses a qualitative descriptive method with data collected through in-depth interviews, field observations, and documentation. The analysis was guided by Miro's (2005) accessibility theory. **Result:** Findings indicate that the accessibility of public transportation in Jambi is categorized as low to moderate. Major barriers include high travel costs, poor road infrastructure, and inconsistent service frequency. **Conclusion:** To improve accessibility, the city government must prioritize affordable fares, increase the number of operating routes, and enhance infrastructure quality.

Keywords: Accessibility, Public Transportation, Community Mobility, Urban Services

ABSTRAK

Permasalahan (GAP Aksesibilitas pelayanan angkutan umum menjadi faktor penting dalam menjamin mobilitas dan inklusi sosial masyarakat. Di Kota Jambi, pelayanan transportasi umum menghadapi sejumlah kendala seperti terbatasnya rute layanan, waktu tunggu yang lama, serta biaya operasional yang tinggi sehingga menghambat efektivitas layanan terhadap kebutuhan masyarakat. **Tujuan:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat aksesibilitas pelayanan angkutan umum terhadap layanan transportasi masyarakat di kota jambi. **Metode:** Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan dokumentasi. Analisis data dilakukan menggunakan pendekatan teori aksesibilitas Miro (2004). **Hasil/Temuan:** Hasil menunjukkan bahwa aksesibilitas angkutan umum di Kota Jambi tergolong rendah hingga sedang, dengan hambatan utama berupa tingginya biaya transportasi, buruknya kondisi jalan, serta frekuensi layanan yang belum konsisten. **Kesimpulan:** Pemerintah Kota Jambi perlu meningkatkan aksesibilitas dengan menetapkan

tarif yang terjangkau, menambah rute layanan aktif, dan memperbaiki infrastruktur transportasi.

Kata Kunci: Aksesibilitas, Angkutan Umum, Mobilitas Masyarakat, Pelayanan Perkotaan

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pelayanan publik merupakan kewajiban pemerintah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, yang menegaskan bahwa setiap warga negara berhak atas pelayanan yang berkualitas, termasuk di bidang transportasi (Titania & Nursadi, 2023). Transportasi publik tidak hanya menjadi sarana mobilitas masyarakat, (Lightner et al., 2025) tetapi juga memiliki peran strategis dalam mengurangi kemacetan, menurunkan biaya perjalanan, dan meningkatkan efisiensi aktivitas warga (Saif et al., 2019). Namun, keberadaan transportasi umum harus diiringi dengan aksesibilitas yang memadai agar manfaatnya dapat dirasakan secara optimal Ariansyah et al. (2025). Aksesibilitas didefinisikan sebagai tingkat kemudahan yang dimiliki individu untuk mencapai suatu tempat melalui sistem transportasi, yang mencakup aspek jarak, waktu, biaya, ketersediaan, dan kenyamanan (Bruzzone et al., 2025). Di Kota Jambi, berbagai peraturan telah mengatur penyelenggaraan transportasi publik, seperti PP No. 30 Tahun 2021 dan Permenhub No. 15 Tahun 2019, namun implementasinya belum sepenuhnya mampu menciptakan sistem transportasi yang terintegrasi dan mudah diakses.

Kota Jambi menghadapi persoalan kemacetan, terutama di jam sibuk, serta keterbatasan armada angkutan kota yang tidak sebanding dengan kebutuhan masyarakat. Data Dinas Perhubungan tahun 2021 mencatat hanya terdapat 139 armada angkot yang melayani 15 trayek, sebagian besar dalam kondisi tua dan tidak layak operasi. Minimnya halte dan infrastruktur penunjang memperburuk keadaan, disertai kebijakan yang belum optimal dari pemerintah kota, seperti kurangnya subsidi peremajaan kendaraan dan pelatihan bagi sopir. Penurunan jumlah pengguna angkot juga menjadi masalah serius, terutama akibat persaingan dengan transportasi online yang lebih praktis, nyaman, dan efisien (Rusyadi & Fajarwati, 2020). Dilansir dari www.TribunJambi.com pada 30 Oktober 2024 Riset menunjukkan bahwa tingkat keterisian angkot di Kota Jambi hanya 15,38% dan keterjangkauannya hanya 8%, jauh dari standar ideal nasional (70% dan 80%). Masyarakat kini cenderung menghindari angkot karena perilaku sopir yang ugal-ugalan, tarif yang tidak konsisten, dan kondisi kendaraan yang tidak nyaman.

Fenomena ini menunjukkan perlunya evaluasi terhadap sistem transportasi umum, khususnya dalam aspek aksesibilitas. Pelayanan publik yang berkualitas menuntut adanya peningkatan mutu yang berkelanjutan, termasuk pembenahan trayek, penambahan armada, peningkatan keamanan dan kenyamanan, serta integrasi antar moda (Sidjabat, 2015). Pemerintah daerah perlu melakukan penataan ulang secara komprehensif, disertai dengan manajemen transportasi yang profesional dan berbasis kebutuhan masyarakat. Kondisi ini mendorong peneliti untuk mengangkat isu aksesibilitas transportasi publik sebagai fokus penelitian. Studi ini diharapkan dapat memberikan gambaran empiris mengenai tingkat kemudahan masyarakat dalam mengakses layanan angkutan umum di Kota Jambi serta menjadi rekomendasi bagi perumusan kebijakan publik di sektor transportasi.

1.2. Kesenjangan Masalah yang Diambil (Gap Penelitian)

Pelayanan angkutan umum di Kota Jambi menghadapi berbagai kendala serius yang mencerminkan adanya kesenjangan antara kebijakan dan pelaksanaannya. Meskipun secara regulatif telah diatur melalui berbagai peraturan, realisasi di lapangan masih jauh dari

harapan. Data Dinas Perhubungan menunjukkan bahwa dari 20 trayek yang ditetapkan, hanya 15 yang aktif dengan jumlah armada yang sangat terbatas, yaitu 139 unit, sebagian besar dalam kondisi tidak layak jalan. Masalah utama terletak pada keterbatasan aksesibilitas. Warga sulit menjangkau layanan angkot karena rute yang tidak relevan, halte yang minim, dan waktu tunggu yang tidak pasti. Kondisi ini menyebabkan masyarakat beralih ke transportasi online yang dianggap lebih cepat, nyaman, dan efisien. Hasil kajian Dishub Kota Jambi tahun 2024 menunjukkan keterisian angkot hanya 15,38% dan keterjangkauan layanan hanya 8%, jauh dari standar nasional masing-masing 70% dan 80%. Selain itu, perilaku sopir yang ugal-ugalan, usia kendaraan yang tua, dan kurangnya peremajaan armada turut memperburuk citra layanan ini. Sayangnya, belum ada upaya konkret dan terukur dari pemerintah daerah dalam melakukan pembenahan menyeluruh. Minimnya subsidi, pembinaan, dan pengelolaan trayek membuat pelayanan semakin tertinggal. Kondisi ini menunjukkan kesenjangan nyata antara kebutuhan masyarakat akan transportasi umum yang layak dengan kapasitas layanan yang tersedia saat ini.

1.3 Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa studi sebelumnya yang relevan dengan permasalahan transportasi umum dan aksesibilitas angkutan kota. Penelitian ini terinspirasi oleh beberapa penelitian terdahulu Pertama, penelitian oleh Buamona et al. (2017) kurangnya rute angkutan kota yang beroperasi di daerah perbukitan, ini di lihat dari permintaan masyarakat untuk adanya penambahan rute di beberapa kawasan, karena akan adanya hubungan antar kawasan dan pergerakan mobilitas masyarakatnya dalam melakukan aktifitas mereka. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Selanjutnya Sari et al. (2023) di Kabupaten Jember menyoroti dampak signifikan transportasi online terhadap penurunan eksistensi angkot. Transportasi daring dianggap lebih praktis dan efisien oleh masyarakat, sehingga menggeser penggunaan moda angkutan umum konvensional. penelitian oleh (Gado & Gare, 2022) Hasil menunjukkan tingkat aksesibilitas di Kecamatan Paga dan Kecamatan Bola tergolong sedang yang berarti akses mobil penumpang umum kurang lancar, sedangkan tingkat aksesibilitas di Kecamatan Magepanda tergolong sangat tinggi yang berarti akses mobil penumpang umum sangat lancar, Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan analisis spasial. (Arief, 2015) dalam artikelnya "Quo Vadis Transportasi Publik di Ibukota: Sebuah Masalah, Tantangan dan Solusi" membahas tantangan transportasi publik di Jakarta, termasuk kemacetan, ketidakteraturan jadwal, dan pola rute yang memaksa penumpang melakukan perpindahan moda. Meskipun fokusnya pada Jakarta, temuan ini relevan dengan kondisi di kota-kota lain, termasuk Jambi, yang mengalami permasalahan serupa dalam sistem transportasi umum. (Lestari et al. (2024) dalam penelitiannya mengenai implementasi kebijakan Trans Metro Bandung mengidentifikasi faktor-faktor penghambat seperti kesulitan pelaksanaan instrumen kebijakan, ketidakjelasan desain kebijakan, dan ketidakcukupan sumber daya. Meskipun fokus pada Bandung, temuan ini memberikan wawasan tentang tantangan implementasi kebijakan transportasi publik yang juga dapat terjadi di Kota Jambi. (Edie, 2019) menganalisis isi kebijakan penataan transportasi angkutan umum di Kota Bandung berdasarkan Perda No. 16 Tahun 2012. Penelitian ini mengungkapkan bahwa kebijakan tersebut belum mampu menawarkan manfaat ekonomis yang langsung dirasakan oleh masyarakat dan operator, sehingga implementasinya kurang didukung. Selain itu, pelaksanaan kebijakan menghadapi tantangan seperti tumpang tindih kewenangan antar instansi, kurangnya koordinasi, dan alokasi anggaran yang rendah.

1.4. Pernyataan Keterbaruan Ilmiah

Penelitian ini memiliki keterbaruan ilmiah yang terletak pada penggunaan teori aksesibilitas dari Miro (2004) sebagai pisau analisis utama dalam mengkaji permasalahan ketersediaan dan efektivitas layanan angkutan kota, khususnya dalam konteks dampak modernisasi transportasi dan berkurangnya rute angkot yang beroperasi. Berbeda dari penelitian-penelitian terdahulu yang cenderung menggunakan pendekatan kuantitatif atau etnografis dengan fokus pada eksistensi angkot atau pengaruh transportasi online, penelitian ini mengintegrasikan pendekatan kualitatif deskriptif dengan variabel-variabel aksesibilitas seperti jarak, waktu tempuh, biaya, kualitas jalan, frekuensi layanan, dan ketersediaan angkutan umum untuk memahami secara mendalam tantangan aksesibilitas masyarakat terhadap angkutan kota. Selain itu, penelitian ini mengedepankan pendekatan kontekstual dengan memperhatikan kondisi lokal wilayah studi yang belum banyak dibahas dalam penelitian sebelumnya. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya memperluas kajian mengenai transportasi umum dari sudut pandang aksesibilitas, tetapi juga memberikan kontribusi teoretis dan praktis dalam pengembangan pelayanan transportasi publik yang inklusif dan efisien di wilayah perkotaan.

1.5. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan Untuk mengetahui dan menganalisis Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Umum Terhadap Layanan Transportasi Masyarakat Di Kota Jambi.

II. METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif untuk menggambarkan secara mendalam dan faktual mengenai fenomena aksesibilitas pelayanan angkutan umum di Kota Jambi. Pendekatan kualitatif dipilih karena mampu menggali makna, pemahaman, dan persepsi masyarakat serta pihak terkait terhadap layanan transportasi publik. Menurut Creswell (2016), "*research as key instruments. Qualitative researcher collect their own data through documentation, observation, or interview with the participant,*" yang berarti bahwa peneliti bertindak sebagai instrumen utama dalam pengumpulan data melalui teknik observasi partisipatif, wawancara semi-terstruktur, dan dokumentasi. Informan dalam penelitian ini berjumlah 10 orang, terdiri dari 1 Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan dan 1 Staf Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kota Jambi (ditentukan melalui *purposive sampling*), serta 4 sopir angkot dan 4 masyarakat pengguna angkutan umum (dipilih melalui *insidental sampling*). Analisis data dilakukan dengan model analisis interaktif Miles dan Huberman yang mencakup tiga tahapan utama, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan secara sistematis.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini menganalisis aksesibilitas pelayanan angkutan umum di Kota Jambi menggunakan teori aksesibilitas Miro (2004) yang mencakup enam dimensi: jarak, waktu tempuh, biaya perjalanan, ketersediaan angkutan umum, kualitas jalan, dan frekuensi layanan. Berdasarkan hasil wawancara dengan 10 informan dan observasi lapangan, temuan penelitian dikelompokkan menjadi tiga indikator utama yang mencerminkan kondisi aksesibilitas transportasi umum di Kota Jambi.

3.1. Aksesibilitas Fisik dan Infrastruktur Angkutan Umum

Aksesibilitas fisik mencakup kemudahan masyarakat dalam menjangkau layanan angkutan umum dari aspek jarak, waktu tempuh, kondisi jalan, dan infrastruktur pendukung. Aksesibilitas fisik merupakan faktor krusial dalam menentukan sejauh mana individu dapat memperoleh pelayanan transportasi dengan mudah dan efisien (Pramana, 2018). Dalam

konteks ini, Kota Jambi menghadapi sejumlah tantangan signifikan. Berdasarkan hasil penelitian, jarak antara pemukiman dan rute angkot berkisar antara 50 hingga 500 meter. Dalam observasi lapangan, ditemukan bahwa sebagian besar masyarakat menempuh jarak sekitar 200 meter menuju titik angkot, yang secara umum masih dalam batas jarak ideal untuk berjalan kaki. Namun, faktor lingkungan seperti paparan cuaca ekstrem dan tidak adanya sarana berteduh membuat masyarakat enggan menggunakan moda angkutan umum. Hal ini menunjukkan bahwa aksesibilitas fisik tidak hanya ditentukan oleh jarak absolut, tetapi juga oleh kondisi lingkungan dan kenyamanan.

Waktu tempuh dari tempat tinggal menuju titik akses angkot umumnya berkisar 5–10 menit berjalan kaki. Secara teknis, waktu ini masih tergolong efisien. Namun dalam praktiknya, waktu tunggu angkot di lokasi tersebut menjadi permasalahan tersendiri. Jadwal operasional yang tidak konsisten dan ketiadaan informasi real-time membuat masyarakat sulit memperkirakan waktu keberangkatan dan kedatangan angkot. Berdasarkan observasi partisipatif, terdapat momen di mana masyarakat menunggu hingga lebih dari 20 menit tanpa kepastian layanan. Kondisi fisik jalan secara umum dalam keadaan baik. Pemerintah daerah cukup responsif dalam menangani laporan kerusakan jalan, dan pada sebagian besar trayek, jalan sudah diaspal dengan baik. Namun, masih ditemukan titik-titik rawan genangan dan sempitnya ruas jalan pada beberapa wilayah padat penduduk. Kualitas jalan yang baik merupakan prasyarat mutlak untuk meningkatkan efisiensi dan keandalan layanan transportasi public (Bi et al., 2024), Infrastruktur pendukung seperti rambu-rambu lalu lintas, lampu penerangan jalan, dan terminal utama seperti Terminal Rawasari telah mengalami peningkatan kualitas. Namun demikian, fasilitas halte masih sangat minim dan kurang representatif. Dalam pengamatan langsung, masyarakat masih banyak yang menunggu angkutan kota di bawah terik matahari atau bahkan di pinggir jalan tanpa area aman. Ketiadaan halte ini menurunkan standar kenyamanan dan keamanan layanan transportasi.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa aksesibilitas fisik di Kota Jambi masih menghadapi tantangan multidimensional, terutama pada aspek kenyamanan dan kelengkapan infrastruktur pendukung. Diperlukan perencanaan transportasi yang lebih inklusif yang mempertimbangkan kondisi fisik, sosial, dan lingkungan untuk menciptakan layanan transportasi yang betul-betul aksesibel.

3.2 Ketersediaan, Operasional Layanan, dan Hambatan Aksesibilitas

Ketersediaan dan konsistensi operasional layanan angkutan umum merupakan dimensi penting dalam menentukan tingkat aksesibilitas. Penelitian (Valentine et al., 2020) menegaskan bahwa keberadaan sarana tidaklah cukup tanpa adanya kepastian jadwal dan keandalan pelayanan. Dalam konteks Kota Jambi, hasil penelitian menunjukkan adanya penurunan tajam jumlah armada yang beroperasi. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan tahun 2021, terdapat 139 unit angkot aktif, namun hasil observasi dan wawancara memperlihatkan bahwa hanya sebagian kecil dari armada tersebut yang masih benar-benar beroperasi secara harian. Dalam penelusuran ke Terminal Rawasari, ditemukan bahwa dari enam trayek utama yang seharusnya melewati terminal tersebut, hanya tiga yang masih dilayani secara konsisten. Setiap trayek hanya dilayani oleh satu hingga dua unit angkot, yang berarti interval kedatangan sangat jarang dan waktu tunggu menjadi tidak pasti. Keterbatasan armada ini memperkuat ketergantungan masyarakat pada transportasi online yang lebih fleksibel. Penurunan jumlah trayek aktif juga menjadi indikator turunnya kualitas sistem transportasi umum di Kota Jambi. Meskipun Keputusan Walikota Nomor 362 Tahun 2019 menetapkan 20 trayek resmi, implementasi di lapangan sangat berbeda. Banyak trayek yang tidak lagi beroperasi akibat perpindahan supir ke trayek yang dianggap lebih ramai atau bahkan keluar dari sektor angkutan kota. Hal ini menunjukkan belum adanya regulasi yang

adaptif dan evaluatif dari pemerintah daerah terhadap dinamika perubahan mobilitas masyarakat.

Salah satu hambatan signifikan lainnya adalah usia kendaraan. Sebagian besar armada yang masih beroperasi berumur lebih dari satu dekade dan tidak pernah mendapat dukungan peremajaan dari pemerintah. Kurangnya pendapatan harian membuat sopir angkot kesulitan dalam merawat kendaraan, yang pada akhirnya menurunkan kenyamanan dan keamanan layanan. Selain hambatan teknis, terdapat hambatan kebijakan yang cukup fundamental. Pemerintah Kota Jambi hingga saat ini belum menyediakan skema subsidi bahan bakar, insentif operasional, ataupun dukungan kebijakan yang mampu menjaga keberlangsungan angkutan umum. Di sisi lain, persaingan dengan layanan transportasi online yang menawarkan kenyamanan, efisiensi waktu, dan kemudahan digital semakin mempersempit pangsa pasar angkutan konvensional. Situasi ini semakin diperburuk oleh dampak jangka panjang pandemi COVID-19, yang mengubah pola mobilitas masyarakat menjadi lebih individual dan berbasis permintaan. Masyarakat menjadi lebih selektif dan mengutamakan fleksibilitas dalam mobilisasi sehari-hari. Jika tidak dilakukan reformasi menyeluruh, maka sistem transportasi publik di Kota Jambi berisiko mengalami stagnasi bahkan eliminasi secara bertahap. Oleh karena itu, peningkatan aksesibilitas layanan tidak hanya memerlukan perbaikan teknis, tetapi juga restrukturisasi kebijakan transportasi publik yang holistik dan berkelanjutan. Pemerintah perlu menyesuaikan kebijakan trayek, mendukung peremajaan armada, serta menciptakan sinergi antara angkutan umum dan transportasi online sebagai bagian dari sistem transportasi multimoda yang inklusif.

3.3. Aspek Ekonomi dan Upaya Peningkatan Aksesibilitas

Aspek ekonomi merupakan dimensi penting dalam mengukur aksesibilitas transportasi publik, terutama dari perspektif keterjangkauan tarif dan keberlanjutan operasional. Dalam konteks Kota Jambi, hasil penelitian menunjukkan bahwa tarif angkutan kota untuk penumpang dewasa berkisar antara Rp6.000 dan untuk anak-anak sekitar Rp2.000–Rp3.000. Jika dibandingkan dengan moda transportasi berbasis aplikasi yang dapat mencapai Rp15.000–Rp20.000 per perjalanan, angkutan kota jelas lebih terjangkau secara finansial. Temuan ini sejalan dengan asumsi dasar teori Miro (2005) bahwa keterjangkauan biaya merupakan salah satu faktor utama yang menentukan preferensi pengguna.

Namun demikian, keterjangkauan biaya ini tidak serta-merta mendorong peningkatan jumlah pengguna. Observasi lapangan menunjukkan bahwa rendahnya minat penggunaan angkutan kota justru berbanding terbalik dengan tarif murah yang ditawarkan. Pengguna angkot saat ini didominasi oleh kelompok masyarakat tertentu seperti lansia, pedagang pasar tradisional, dan warga dari kalangan ekonomi menengah ke bawah. Hal ini mengindikasikan bahwa preferensi terhadap angkot bukan didasarkan pada pilihan rasional ekonomi semata, tetapi juga terkait keterbatasan akses teknologi atau adaptasi terhadap sistem transportasi online.

Sementara itu, dari sisi pelaku usaha transportasi, khususnya para pengemudi angkot, aspek ekonomi menjadi tantangan tersendiri. Biaya bahan bakar harian berkisar antara Rp10.000 hingga Rp50.000 tergantung pada jarak tempuh dan kondisi lalu lintas. Namun, dengan jumlah penumpang yang sangat terbatas setiap harinya (antara 1 hingga 10 orang), banyak pengemudi melaporkan bahwa penghasilan yang diperoleh tidak mampu menutupi biaya operasional harian, apalagi untuk pemeliharaan kendaraan. Minimnya pendapatan mendorong para pengemudi untuk menerapkan strategi efisiensi ekstrem, seperti mengurangi frekuensi operasi, memotong jalur trayek, atau bahkan meninggalkan profesi sebagai sopir angkot. Temuan ini memperkuat hasil observasi bahwa transportasi publik di Kota Jambi sedang berada dalam situasi krisis keberlanjutan. Bila tidak ada intervensi dari pemerintah, kondisi ini dapat memicu matinya sistem transportasi angkutan kota secara

bertahap. Berdasarkan wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan dan pengamatan terhadap intervensi kebijakan yang dilakukan, diketahui bahwa pemerintah kota telah melakukan renovasi terhadap Terminal Rawasari dengan konsep penggabungan fasilitas terminal dan pusat UMKM. Tujuannya adalah untuk menciptakan daya tarik baru bagi masyarakat agar kembali menggunakan angkot. Terminal dilengkapi dengan fasilitas pendukung yang lebih layak, seperti kios UMKM, area parkir yang luas, dan tempat duduk yang nyaman. Meskipun upaya ini merupakan langkah awal yang positif, evaluasi sementara menunjukkan bahwa dampaknya terhadap peningkatan pengguna angkot masih sangat terbatas. Hal ini menunjukkan bahwa strategi fisik dan kosmetik saja tidak cukup untuk membangkitkan kembali minat masyarakat. Diperlukan kebijakan terpadu yang mencakup aspek finansial (subsidi operasional dan peremajaan armada), sosial (kampanye kesadaran masyarakat), dan teknologi (sistem pelacakan rute dan jadwal angkot).

Strategi jangka panjang yang dapat diambil adalah mengembangkan model transportasi multimoda yang terintegrasi antara angkutan kota dengan moda transportasi berbasis aplikasi. Pemerintah daerah dapat berperan sebagai fasilitator yang menjembatani kolaborasi antara pelaku transportasi konvensional dan teknologi digital. Hal ini sejalan dengan pendekatan transportasi urban berkelanjutan yang menekankan pentingnya fleksibilitas, konektivitas, dan partisipasi publik. Kesimpulannya, meskipun dari segi tarif angkutan kota memiliki keunggulan kompetitif, rendahnya minat masyarakat dan tingginya tekanan ekonomi terhadap pelaku transportasi membuat keberlanjutan layanan semakin terancam. Oleh karena itu, dibutuhkan dukungan kebijakan yang kuat dan intervensi yang bersifat kolaboratif untuk mengembalikan fungsi vital angkutan kota sebagai tulang punggung transportasi publik yang inklusif dan terjangkau.

3.4. Diskusi Temuan Utama Penelitian

Dalam bagian ini, dilakukan perbandingan antara hasil penelitian yang diperoleh dengan hasil penelitian terdahulu guna memperkuat posisi temuan secara akademik. Beberapa temuan dalam penelitian ini menunjukkan kesamaan, perbedaan, serta perluasan terhadap studi-studi sebelumnya. Sama halnya dengan temuan Buamona et al. (2017), penelitian ini juga menemukan bahwa keterbatasan rute trayek menjadi hambatan utama aksesibilitas transportasi umum. Di Jambi, dari 20 trayek resmi, hanya 15 yang aktif, dan tidak semuanya berfungsi optimal karena sebagian besar angkot memilih jalur-jalur padat penumpang. Hal ini sejalan dengan permintaan masyarakat akan keterjangkauan akses dari pemukiman ke pusat aktivitas yang belum terpenuhi. Berbeda dengan temuan Gado dan Gare (2022) yang menemukan tingkat aksesibilitas sangat tinggi di Kecamatan Magepanda, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Kota Jambi justru berada dalam kategori rendah hingga sedang, terutama akibat ketidaksesuaian trayek dengan kebutuhan pengguna serta rendahnya keandalan operasional angkot. Hal ini menunjukkan bahwa karakteristik geografis, tingkat urbanisasi, dan kebijakan lokal sangat memengaruhi keberhasilan aksesibilitas. Temuan ini juga memperkuat penelitian Sari et al. (2023) yang menyatakan bahwa dominasi transportasi online telah menurunkan eksistensi angkutan umum konvensional. Di Jambi, kondisi serupa terjadi; masyarakat beralih ke moda daring karena lebih fleksibel dan menjawab kebutuhan mobilitas harian dengan lebih baik. Dengan demikian, penurunan pengguna angkot di Jambi dapat dikaitkan dengan dinamika digitalisasi transportasi yang terjadi secara nasional. Temuan lain dari penelitian ini memperkuat hasil penelitian Arief (2015) yang menyebutkan bahwa ketidakteraturan jadwal dan perpindahan moda menjadi kendala utama dalam sistem transportasi publik di kota besar. Ketidakpastian waktu tempuh angkot di Jambi, ditambah dengan tidak tersedianya informasi jadwal dan rute secara digital, menunjukkan adanya kesamaan akar masalah dengan daerah lain seperti Jakarta. Selain itu, berbeda dengan studi Lestari et al. (2024) mengenai implementasi Trans Metro Bandung, yang menyoroti masalah

koordinasi antarlembaga dan sumber daya yang tidak memadai, di Jambi justru ditemukan bahwa tantangan utama berasal dari kurangnya inisiatif program peremajaan angkot, minimnya subsidi, dan lemahnya intervensi pemerintah. Dengan kata lain, hambatan di Jambi lebih berakar pada aspek pengelolaan dan pembinaan sektor informal daripada persoalan kebijakan antarinstansi. Temuan ini juga menolak sebagian gagasan dari Edie (2019) yang berasumsi bahwa kebijakan formal secara otomatis akan membawa dampak positif bagi pengguna dan operator. Di Jambi, pelaksanaan di lapangan masih jauh dari optimal. Ini menunjukkan bahwa perbedaan karakteristik wilayah, kapasitas implementasi, dan keberpihakan anggaran sangat menentukan keberhasilan suatu kebijakan transportasi. Dengan demikian, diskusi ini memperlihatkan bahwa hasil penelitian ini tidak hanya memperkuat beberapa temuan terdahulu tetapi juga memberikan nuansa baru dalam konteks lokal Kota Jambi. Studi ini menyumbangkan perspektif tambahan mengenai pentingnya kebijakan responsif terhadap perubahan perilaku masyarakat dan integrasi transportasi yang adaptif dalam menghadapi tantangan modernisasi.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai aksesibilitas pelayanan angkutan umum terhadap layanan transportasi masyarakat di Kota Jambi, dapat disimpulkan bahwa tingkat aksesibilitas angkutan umum berada pada kategori rendah hingga sedang. Temuan menunjukkan bahwa hambatan utama yang dihadapi masyarakat dalam mengakses layanan transportasi publik meliputi tingginya biaya perjalanan, buruknya kondisi jalan di beberapa wilayah, serta frekuensi layanan yang tidak konsisten. Keterbatasan jumlah armada yang beroperasi, minimnya rute aktif, serta infrastruktur pendukung yang belum memadai turut memperburuk kualitas layanan angkutan kota. Kondisi ini menyebabkan menurunnya minat masyarakat dalam menggunakan angkot, dan beralih ke transportasi berbasis aplikasi yang dianggap lebih praktis dan efisien. Oleh karena itu, diperlukan upaya dari Pemerintah Kota Jambi untuk meningkatkan aksesibilitas pelayanan transportasi umum, antara lain dengan menetapkan tarif yang lebih terjangkau, menambah jumlah dan cakupan rute layanan, serta memperbaiki kualitas infrastruktur transportasi agar layanan angkot dapat kembali menjadi moda transportasi andalan masyarakat secara merata dan inklusif.

Keterbatasan Penelitian. Peneliti menyadari bahwa Penelitian ini memiliki keterbatasan utama pada aspek waktu dan cakupan wilayah penelitian. Proses pengumpulan data dilakukan dalam jangka waktu terbatas, sehingga observasi terhadap dinamika layanan angkutan umum belum mencakup berbagai kondisi dan waktu operasional yang lebih luas. Selain itu, penelitian ini hanya difokuskan pada satu kota, yaitu Kota Jambi.

Arah Masa Depan Penelitian (future work). Peneliti menyadari bahwa temuan dalam penelitian ini masih bersifat awal dan belum menyentuh seluruh aspek secara utuh, Penelitian selanjutnya disarankan untuk menganalisis terhadap efektivitas kebijakan dan integrasi antara angkutan konvensional dengan moda transportasi digital juga menjadi arah penting untuk dikaji guna mendukung pembentukan sistem transportasi yang inklusif, terintegrasi, dan berkelanjutan.

V. Ucapan Terimakasih

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan dan penyusunan penelitian ini. Terutama kepada Dinas Perhubungan Kota Jambi yang telah memberikan data dan akses informasi, serta para sopir angkot dan masyarakat pengguna layanan angkutan umum yang bersedia menjadi informan. Tidak lupa juga kepada dosen pembimbing dan rekan-rekan sejawat yang telah memberikan arahan,

dukungan, dan semangat kepada peneliti, Tanpa bantuan dan kerja sama dari semua pihak, penelitian ini tidak akan dapat terselesaikan dengan baik.

VI. DAFTAR PUSTAKA

- Ariansyah, K., Dwi Takariani, C. S., Sari, D., Setiawan, A. B., Budhirianto, S., Ardison, Nugroho, A. C., Hidayat, D., & Hikmaturokhman, A. (2025). Transportation accessibility for people with disabilities: Examining preferences for conventional public transport and ride-hailing services in Indonesia. *Case Studies on Transport Policy*, 20, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2025.101451>
- Arief, A. (2015). Quo Vadis Transportasi Publik di Ibukota: Sebuah Masalah, Tantangan dan Solusi. *JURNAL MP (MANAJEMEN PEMERINTAHAN)*. <https://ejournal.ipdn.ac.id/JMP/article/view/16/27>
- Bi, S., Hu, J., Shao, L., Feng, T., & Appolloni, A. (2024). Can public transportation development improve urban air quality? Evidence from China. *Urban Climate*, 54, 101825. <https://doi.org/10.1016/j.uclim.2024.101825>
- Bruzzone, F., Cavallaro, F., & Nocera, S. (2025). Accessibility potential of long-distance Mobility-as-a-Service. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 195, 104466. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104466>
- Buamona, M. S., Timboeleng, J., & Karongkong, H. H. (2017). Analisis pelayanan transportasi angkutan kota di kota Ternate. *Spasial*, 4(3), 82–95. https://www.semanticscholar.org/paper/ANALISIS-PELAYANAN-TRANSPORTASI-ANGKUTAN-KOTA-DI-Buamona-Timboeleng/daf1c0f6eb19a351549e5b7188761cdd2f9ec777?utm_source=direct_link
- Creswell, J. W. (2016). *Research Design : Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif dan Campuran* ((Edisi Keempat)). Pustaka Belajar.
- Edie, A. M. (2019). Analisis Policy Content Penataan Transportasi Angkutan Umum di Kota Bandung. *Jurnal Pemerintahan Dan Keamanan Publik (JP Dan KP)*, 65–75. <https://doi.org/10.33701/jpkp.v1i2.704>
- Gado, A., & Gare, M. (2022). Analisis Tingkat Aksesibilitas Mobil Penumpang Umum Di Kabupaten Sikka. *TEKNOSIAR*, 16(1), 20–29. <https://doi.org/10.37478/teknosiar.v16i1.2141>
- Lestari, S. F. I., Hamdi, M., & Rahmah, M. (2024). JALAN BERMAKNA PEMECAHAN MASALAH: MENGELOLA FAKTOR PENENTU IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANS METRO BANDUNG DI KOTA BANDUNG PROVINSI JAWA BARAT. *Jurnal Ilmiah Wahana Bhakti Praja*, 14(2), 136–153. <https://doi.org/10.33701/jiwbp.v14i2.4539>
- Lightner, J. S., Vonnahme, G., Chesnut, S., Ziegler, N., Nguyen, N., Sylvaine, C., Snead, R., Carlson, J. A., Berkley-Patton, J., & Grimes, A. (2025). Funding for public transportation: results from a Midwest exit poll. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 31, 101433. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101433>
- Miro, F. (2004). *Perencanaan transportasi untuk mahasiswa, perencanaan, dan praktisi*.
- Pramana, A. Y. E. (2018). Tingkat aksesibilitas transportasi publik di Kota Yogyakarta. *Reka Ruang*, 1(1), 7–16. DOI:[10.33579/rkr.v1i1.775](https://doi.org/10.33579/rkr.v1i1.775)

- Rusyadi, M. K., & Fajarwati, A. (2020). Dampak Transportasi Online terhadap keberlanjutan Angkutan kota (Angkot) sebagai transportasi umum perkotaan di kota Bandung. *Jurnal Bumi Indonesia*, 9(3).
- Saif, M. A., Zefreh, M. M., & Torok, A. (2019). Public transport accessibility: A literature review. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 47(1), 36–43.
DOI: [10.3311/PPtr.12072](https://doi.org/10.3311/PPtr.12072)
- Sari, D. A. C., Kumalasari, D., & Kh, A. S. B. (2023). Dinamika Transportasi Modern serta Tantangan Terhadap Angkutan Kota (Angkot) di Jember. *Mandub: Jurnal Politik, Sosial, Hukum Dan Humaniora*, 1(4), 122–135.
<https://doi.org/10.59059/mandub.v1i4.600>
- Sidjabat, S. (2015). Revitalisasi angkutan umum untuk mengurangi kemacetan jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 1(2), 309–330.
- Titania, M. Y., & Nursadi, H. (2023). Kualitas Dan Kepatuhan Pelayanan Publik Oleh Pemerintah Di Indonesia Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik. *JISIP (Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan)*, 7(1), 281–293.
<http://dx.doi.org/10.58258/jisip.v7i1.4160>
- Valentine, V., Devi, M. K., & Pramana, A. Y. E. (2020). Jangkauan Layanan Trans Jogja Terhadap Sebaran Aktivitas Di Kawasan Perkotaan Yogyakarta. *Jurnal Transportasi*, 20(3), 171–180.
<https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/article/download/4464/3163>

