



Hasil Penelitian

**PENYUSUNAN DATA GENDER STATISTIK
SEKTOR TRANSPORTASI PUBLIK
DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI KALIMANTAN TIMUR
STUDI KASUS SEKTOR TRANSPORTASI PUBLIK KOTA BONTANG**

TIM PENYUSUN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MULAWARMAN

LEMBAR PENGUSULAN

**JUDUL : Penyusunan Data Gender Statistik Sektor Transportasi Publik
Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur
Studi Kasus Sektor Transportasi Publik Kota Bontang**

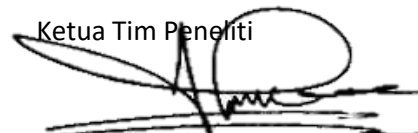
Pimpinan Kegiatan :

Nama Lengkap, Gelar : Dr. Rahcmad Budi Suharto, SE.,SH.,M.Si
NIP / NIDN : 198011082005011001 / 0008118003
Jabatan Fungsional : Lektor Kepala
Instansi : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Mulawarman
Alamat Email : rahcmad.budi.suharto@feb.unmul.ac.id
Alamat Kantor : Jl. Tanah Grogot No.1 Kampus Gunung Kelua
Samarinda, 75119 Kalimantan Timur
Alamat Rumah : Jl. Sendawar No.23 RT. 24 Samarinda Kota 75117
Nomor Handphone/WA : 081253379031
Lokasi Penelitian : Kota Bontang, Wilayah Kalimantan Timur
Lama Penelitian : 90 Hari/ 3 (tiga) bulan
Usulan Biaya : Rp. 185.384.100,-
Sumber Dana : APBD TA. 2021
Instansi Penyandang : Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur

Samarinda, 23 November 2021

Diserahkan Oleh,

Ketua Tim Peneliti



Dr. Rahcmad Budi Suharto, SE.,SH M.Si

NIP.19801108 200501 1 001



PEMERINTAH PROVINSI KALIMANTAN TIMUR DINAS PERHUBUNGAN

Jl. Kesuma Bangsa No.1: Telp : (0541) 207033 Fax. (0541) 737267
Website : dishub.kaltimprov.go.id, email: info@dishub.kaltimprov.go.id
SAMARINDA

Samarinda, 03 Agustus 2021

Nomor : 553.3/0902/Sekt-Dishub/VIII/2021
Klasifikasi : Penting
Lampiran : 1 (Satu) Berkas
Kegiatan Studi Penyusunan Gender
Statistik Sektor Perhubungan

Kepada
Yth. Rektor Universitas Mulawarman
Cq. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Mulawarman
di-
Samarinda

Menunjuk Dokumen Pelaksanaan Anggaran SKPD Dinas Perhubungan Prov. Kaltim Tahun Anggaran 2021 dimana terdapat kegiatan Studi Penyusunan Gender Statistik Sektor Perhubungan dan dengan memperhatikan kebutuhan tenaga ahli untuk kegiatan dimaksud.

Maka bersama ini kami menawarkan kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Mulawarman untuk memenuhi kebutuhan tenaga ahli kegiatan tersebut.

Demikian disampaikan sebagai bahan pertimbangan dalam penetapan dan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

KEPALA DINAS


A. F. F. SEMBIRING, S.IP
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19690526 201609 1 001

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGUSULAN.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
BAB 1. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Tujuan Penelitian.....	8
C. Manfaat Penelitian.....	9
D. Sasaran Penelitian	9
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Konsep Gender.....	10
B. Kesetaraan Gender	14
C. Pengarus Utamaan Gender (PUG)	18
D. Moda Transportasi	20
BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian.....	25
B. Sumber Data	25
C. Teknik Penarikan Sampel.....	26
D. Prosedur Penelitian	27
E. Instrumen Penelitian	27
F. Teknis Analisis Data.....	28
BAB 4. GAMBARAN UMUM SEKTOR TRANSPORTASI PUBLIK KOTA BONTANG	
A. Geografis	29
B. Kalimatologi.....	31
C. Administratif	32
D. Penduduk	33
E. Perlindungan Perempuan.....	38

F. Transportasi	41
-----------------------	----

BAB 5. ANALISIS DATA PILAH PUG SEKTOR TRANSPORTASI PUBLIK KOTA BONTANG

A. Sektor Transportasi Publik Kota Bontang	47
1. Data Statistik UPTD Terminal	47
2. Keterkaitan Pilah Gender Pegawai Terminal Kota Bontang	54
3. Fasilitas UPTD. Terminal Kota Bontang	72
4. Data statistik Persepsi Penumpang	78
5. Analisis Statistik Pilah Gender Terminal	86
6. Analisis Sosial UPTD. Terminal Kota Bontang	102
7. Analisis Sosial UPTD. Pelabuhan Kota Bontang	114

BAB 6. PENUTUP

A. Kesimpulan Umum	117
B. Rekomendasi Umum	118

DAFTAR PUSTAKA	120
-----------------------------	------------

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1. Persentase Luas Wilayah Kota Bontang Tahun 2021	30
Gambar 4.2. Kecamatan dan Kelurahan di Kota Bontang Tahun 2020	32
Gambar 4.3. Grafik Jumlah Perempuan yang Mengalami Kekerasan di Kota Bontang Tahun 2017-2020	36
Gambar 4.4. Grafik Perkembangan Jumlah Moda Transportasi Umum dan Kendaraan Pribadi di Kota Bontang Tahun 2016-2020	42
Gambar 4.5. Grafik Jumlah Moda Angkutan Barang di Kota Bontang Menurut Jenis Angkutan Tahun 2016-2020.....	43
Gambar 4.6. Grafik Jumlah Penumpang Melalui Pelabuhan Penumpang di Kota Bontang Tahun 2017-2020	45
Gambar 4.7. Grafik Jumlah Penumpang dan Barang Angkutan Udara Kota Bontang Tahun 2016-2020	46
Gambar 5.1 Grafik Usia Pegawai	48
Gambar 5.2 Grafik Status Pegawai	49
Gambar 5.3 Grafik Tingkat Pendidikan Pegawai	50
Gambar 5.4. Grafik Jabatan Pegawai	51
Gambar 5.5. Grafik Gaji Pegawai	52
Gambar 5.6. Grafik Lama Bekerja Pegawai	52
Gambar Kantor Dinas Perhubungan Pada Terminal Bus Kota Bontang	74
Gambar Aktifitas Penumpang Terminal Bus Kota Bontang	75
Gambar Kondisi Terminal Angkutan Bus Kota Bontang (saat observasi)	76
Gambar Fasilitas Terminal Bus (Toilet)	78
Gambar Grafik Distribusi penumpang menurut jenis kelamin	79
Gambar Grafik Distribusi persepsi keamanan menurut penumpang	81
Gambar Grafik Distribusi persepsi kenyamanan menurut penumpang	82
Gambar Grafik Distribusi persepsi kecukupan toilet perempuan	83
Gambar Distribusi persepsi kecukupan ruang AC	84
Gambar Distribusi persepsi kecukupan ruang tunggu	85
Gambar Grafik Distribusi persepsi kecukupan ruang menyusui	85
Gambar Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang	Error! Bookmark not defined.
Gambar Distribusi Frekuensi Status Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar Status Kepegawaian Berdasarkan Gender UPTD Pelabuhan Kota Bontang	Error! Bookmark not defined.
Gambar Distribusi Frekuensi Pendidikan Terakhir Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar Pendidikan Terakhir Berdasarkan Gender UPTD Pelabuhan Kota Bontang	Error! Bookmark not defined.
Gambar Distribusi Frekuensi Struktur Jabatan Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang	Error! Bookmark not defined.
Gambar Jabatan Berdasarkan Gender UPTD Pelabuhan Kota Bontang ...	Error! Bookmark not defined.
Gambar Distribusi Frekuensi Gaji Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang.....	Error! Bookmark not defined.

Gambar Besaran Gaji Berdasarkan Gender UPTD Pelabuhan Kota Bontang**Error! Bookmark not defined.**

Gambar Distribusi Frekuensi Usia Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang**Error! Bookmark not defined.**

Gambar Usia Berdasarkan Gender UPTD Pelabuhan Kota Bontang **Error! Bookmark not defined.**

Gambar Pendidikan Terakhir Berdasarkan Status Kepegawaian UPTD Pelabuhan Kota Bontang**Error! Bookmark not defined.**

Gambar Jabatan Berdasarkan Pendidikan Terakhir UPTD Pelabuhan Kota Bontang **Error! Bookmark not defined.**

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Luas Wilayah Daratan Menurut Keluarahan di Kota Bontang Tahun 2020	30
Tabel 4.2. Curah Hujan Menurut Bulan dan Kecamatan di Kota Bontang (mm ³), 2020 .	31
Tabel 4.3. Jumlah Rukun Tetangga (RT) Menurut Kelurahan di Kota Bontang, 2020 ..	32
Tabel 4.4. Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Bontang, 2020	33
Tabel 4.5. Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin dan Sex Ratio di Kota Bontang, Tahun 2016 – 2020	34
Tabel 4.6. Jumlah Laporan Pengaduan Perempuan Korban Kekerasan di Kota Bontang, 2016-2020	37
Tabel 4.7. Lembaga Perlindungan Perempuan dan Anak di Kota Bontang Tahun 2016-2020	39
Tabel 4.8. Jumlah Kendaraan Bermotor Terdaftar Menurut Jenis Kendaraan di Kota Bontang, 2016-2020	44
Tabel 5.1 Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Pegawai	47
Tabel 5.2 Distribusi Frekuensi Usia Pegawai	48
Tabel 5.3 Distribusi Frekuensi Status Pegawai	48
Tabel 5.4 Distribusi Frekuensi Tingkat Pendidikan Pegawai	49
Tabel 5.5 Distribusi Frekuensi Jabatan Pegawai	51
Tabel 5.6 Distribusi Frekuensi Gaji Pegawai	51
Tabel 5.7. Distribusi Frekuensi Lama Bekerja Pegawai	52
Tabel 5.8 Distribusi Frekuensi Program Peningkatan Kualitas Diri	53
Tabel 5.9 Distribusi Frekuensi Kebijakan Gender	53
Tabel 5.10 Status Kepegawaian menurut Usia	54
Tabel 5.11 Pendidikan menurut Usia	55
Tabel 5.12 Jabatan menurut Usia	56
Tabel 5.13 Gaji menurut Usia	57
Tabel 5.14 Lama Bekerja menurut Usia	57
Tabel 5.15 Program Peningkatan Kualitas menurut Usia Crosstabulation	58
Tabel 5.16 Kebijakan Gender menurut Usia Crosstabulation	59
Tabel 5.17 Pendidikan menurut Status Kepegawaian Crosstabulation	60
Tabel 5.18 Jabatan menurut Status Kepegawaian Crosstabulation	61
Tabel 5.19 Gaji menurut Status Kepegawaian Crosstabulation	62
Tabel 5.20 Lama Bekerja menurut Status Kepegawaian Crosstabulation	63
Tabel 5.21 Program Peningkatan Kualitas menurut Status Kepegawaian	64
Tabel 5.22 Jabatan menurut Pendidikan	65
Tabel 5.23 Gaji menurut Pendidikan	66

Hasil Penelitian

Tabel 5.24 Lama Bekerja menurut Pendidikan	67
Tabel 5.25 Gaji menurut Jabatan	68
Tabel 5.26 Lama Bekerja menurut Jabatan	69
Tabel 5.27 Program Peningkatan Kualitas menurut Jabatan	70
Tabel 5.28 Lama Bekerja menurut Gaji	71
Tabel 5.29. Fasilitas Perkantoran Terminal Bontang	73
Tabel 5.30. Fasilitas Terlihat Pada Terminal Bontang	74
Tabel 5.31. Fasilitas Digunakan Pada Terminal Bontang	76
Tabel 5.32 Distribusi frekuensi jenis kelamin penumpang	78
Tabel 5.33 Distribusi frekuensi usia penumpang	79
Tabel 5.34. Distribusi frekuensi ketersediaan fasilitas khusus perempuan	79
Tabel 5.35 Distribusi frekuensi persepsi keamanan penumpang	80
Tabel 5.36 Distribusi frekuensi persepsi kenyamanan penumpang	81
Tabel 5.37 Distribusi frekuensi kecukupan toilet perempuan	82
Tabel 5.38 Distribusi frekuensi kecukupan ruang AC	83
Tabel 5.39 Distribusi frekuensi kecukupan ruang tunggu	84
Tabel 5.40. Distribusi frekuensi kecukupan ruang menyusui	85
Tabel Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang	Error!
Bookmark not defined.	
Tabel Distribusi Frekuensi Status Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang	Error!
Bookmark not defined.	
Tabel Distribusi Frekuensi Pendidikan Terakhir Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang	Error! Bookmark not defined.
Tabel Distribusi Frekuensi Struktur Jabatan Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang	Error! Bookmark not defined.
Tabel Distribusi Frekuensi Gaji Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang	Error!
Bookmark not defined.	
Tabel Distribusi Frekuensi Usia Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang	Error!
Bookmark not defined.	

PENDAHULUAN

BAB 1

A. Latar Belakang

Kesetaraan gender dan keberagaman dalam dunia kerja masih menjadi target yang terus diupayakan untuk terwujud di seluruh dunia, termasuk Indonesia. Namun, mewujudkan hal ini tidak dapat dilakukan begitu saja dalam satu malam. Ada banyak pihak yang harus berperan aktif dan terlibat untuk menciptakan budaya kerja yang sehat dan bersahabat bagi semua pihak.

Kesetaraan gender dalam dunia kerja sendiri merupakan salah satu bentuk implementasi kesetaraan kesempatan di tempat kerja, dimana setiap individu mendapatkan kesempatan kerja, karir, pengembangan diri, dan perlakuan yang sama tanpa memandang perbedaan suku, ras, agama, maupun golongan, termasuk gender.

Menurut riset dari Accenture (2018), kesetaraan dalam lingkungan kerja dapat menjadi kunci utama penggerak inovasi. Sementara laporan *Grant Thornton International* yang bertajuk “Women in Business 2018” menyebutkan bahwa dunia kerja dapat meningkat secara signifikan dengan kehadiran setidaknya satu perempuan di posisi manajemen senior.

Peluang bagi perempuan untuk terjun ke dunia profesional semakin terbuka saat ini, namun berbagai kendala yang menjegal mereka menaiki tangga karier dan menjadi pemimpin di beragam industri masih kerap ditemukan. Survei Organisasi Buruh Internasional (ILO) pada Juli 2020 menemukan, perempuan pekerja di Indonesia menerima upah 23 persen lebih rendah dari laki-laki. Selain itu, tidak

Hasil Penelitian

sampai 50 persen perempuan bekerja sebagai profesional dan hanya 30 persen dari mereka yang mencapai posisi manajer, menurut survei yang sama.

Kesetaraan gender bagi perempuan di tempat kerja perlu didukung berbagai pihak, baik dari perusahaan maupun pemerintah. Berangkat dari masalah perempuan dalam berkarier dan ketimpangan gender dalam kepemimpinan. Partisipasi perempuan dalam dunia kerja di Indonesia meningkat. Meskipun tidak secara otomatis mampu menciptakan kesetaraan gender. Apalagi selama pandemi, tingkat partisipasi angkatan kerja perempuan memang mengalami peningkatan menjadi 53,13%. (Sumber : Menteri Ketenagakerjaan, 2021)

Adanya pandemi memberikan beban tambahan, mulai dari hilangnya pekerjaan atau pendapatan, meningkatnya beban pengurusan rumah tangga akibat *work from home*, *school from home*, sehingga kekerasan dalam rumah tangga oleh pasangan meningkat seperti yang ditemukan dalam studi tingkat global." Selain itu, pemerintah juga mendorong gerakan non-diskriminasi di tempat kerja mengingat masih ditemukan kasus-kasus semacam itu terutama di tengah pandemi seperti saat ini.

"Laki-laki dan perempuan setara, namun tidak bisa diselesaikan hanya dengan regulasi. Ada aspek budaya yang menghambat kesetaraan tersebut, sehingga dibutuhkan sinergi untuk mewujudkan kesetaraan," Menurutnya kondisi ketimpangan gender masih ditemukan di kalangan pekerja Indonesia, mulai dari ketimpangan tingkat partisipasi angkatan kerja (TPAK), kesenjangan upah, hingga perlakuan diskriminatif berbasis gender. Tak memungkiri bahwa dalam persoalan kepemimpinan perempuan masih menjadi PR yang harus diselesaikan. Seperti dari 4,1 juta Aparatur Sipil Negara (ASN), dimana 52 persennya adalah perempuan.

Namun justru perempuan yang menduduki jabatan struktural relatif sedikit. "Di jabatan tinggi madya, hanya ada 96 orang perempuan, jauh lebih sedikit dari laki-laki yang berjumlah 483 orang," (Sumber Kementerian Ketenagakerjaan, 2021).

Hambatan yang dihadapi pekerja perempuan ini disebabkan oleh beban ganda, seksisme, dan stereotip dalam masyarakat, diskriminasi berbasis gender, hingga pelecehan seksual. Hambatan ini tidak hanya berdampak pada mereka secara individu dan keluarganya, tetapi juga pada potensi ekonomi negara dan Indeks Kesetaraan Gender Indonesia dalam peringkat dunia.

Isu-isu yang berkembang dan menarik perhatian masyarakat dunia saat ini adalah isu tentang kesetaraan gender. Isu ini menguat dan menggema dari waktu ke waktu seiring dengan tuntutan atas persamaan atau *equality*. Tuntutan kesetaraan gender sendiri pada hakekatnya adalah kesetaraan peran perempuan baik secara domestik (dalam rumah tangga) maupun ranah sektor publik. Hal yang paling mendasar menjadi penyebab terjadinya berbagai kesenjangan dan ketidakadilan gender, antara lain masih rendahnya pemahaman gender yang tidak hanya di kalangan masyarakat diberbagai lapisan, tapi justru pada tingkat pengambil keputusan diberbagai lembaga pemerintahan dan pelayanan publik. Luasnya cakupan program pembangunan pemberdayaan perempuan yang bersifat "*crosscuttingissues*" juga menjadi permasalahan di tanah air yang serius untuk ditangani oleh semua bidang dan sektor pembangunan harus berkontribusi.

Dalam Perpres Nomor 5 Tahun 2010 tentang RPJMN tahun 2010-2014, pengarusutamaan gender (PUG) menjadi salah satu strategi pembangunan selain pembangunan berkelanjutan dan tata-kelola pemerintahan yang baik. Hal ini ditempuh untuk lebih mengefektifkan pelaksanaan PUG yang diamanatkan dalam

Hasil Penelitian



Inpres No 9 Tahun 2000 tentang Pengarusutamaan Gender dalam Pembangunan Nasional yang belum berjalan seperti yang diharapkan. Dengan Inpres ini diinstruksikan kepada seluruh jajaran pemerintahan baik di pusat maupun daerah agar mengintegrasikan kondisi, aspirasi dan kebutuhan laki-laki dan perempuan dalam setiap tahapan manajemen instansinya (KPPPA, 2002).

Agar arah kebijakan strategi dan program pembangunan pemberdayaan perempuan dapat segera dilaksanakan di berbagai bidang pembangunan, yang dilakukan oleh lembaga eksekutif baik di pusat, provinsi, maupun kabupaten/kota, Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2000 menginstruksikan kepada seluruh Menteri/Kepala LPND, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya masing-masing untuk melakukan pengarusutamaan gender dalam perencanaan, pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi dari seluruh kebijakan dan program pembangunan.

Indonesia dalam hal ini pemerintah, baik pusat maupun daerah mempunyai tanggungjawab dalam mewujudkan kesejahteraan rakyat dengan memberikan apa yang menjadi hak rakyat tanpa membedakan laki-laki maupun perempuan, masyarakat miskin, dan juga kaum difabel. Dalam mewujudkan kesejahteraan rakyat maka pemerintah harus mendasarkan pada lima pilar kenegaraan, yaitu demokrasi, penegakan hukum, keadilan sosial dan anti diskriminasi.

Terkait kesetaraan gender, diskriminasi merupakan pelanggaran hak asasi manusia sehingga isu penghapusan segala bentuk diskriminasi merupakan isu yang sangat penting dalam penegakkan hakasasi manusia. Dalam mewujudkan komitmen ini maka penting bagi Indonesia menjalankan strategi pembangunan untuk mencapai suatu keadilan dan kesetaraan dalam pengarusutamaan gender

(PUG). Indonesia merupakan salah satu negara anggota PBB yang telah meratifikasi berbagai landasan hukum atau konvensi internasional tentang pelaksanaan pengarusutamaan gender.

Menyadari masih adanya perbedaan peran, kondisi dan status laki-laki dan perempuan dalam masyarakat, sebagaimana terjadi di banyak negara di dunia, Pemerintah RI berupaya keras untuk menghilangkan atau paling tidak mengurangi perbedaan tersebut. Upaya untuk mewujudkan keadilan dan kesetaraan antara laki-laki dan perempuan, telah ditempuh melalui dua pendekatan penting yang didukung dengan peraturan perundang-undangan, yaitu *affirmative actions* dan pengarusutamaan gender.

Salah satu upaya dalam mengimplemntasikan PUG ini adalah penyediaan data gender. Data gender yang dimaksud adalah data yang menggambarkan kondisi laki-laki dan perempuan dengan berbagai disparitasnya sehingga dapat dirumuskan isu gender. Dalam perspektif gender, penyedia data, analisis dan laporan dibuat terpilah berdasarkan jenis kelamin dimaksudkan dapat menyajikan data dan informasi tentang pengalaman khusus dalam kehidupan sebagai perempuan dan laki-laki sehingga data terpilah ini menjadi inti dalam menghasilkan statistik gender yang dapat menggambarkan analisis isu-isu gender.

Dinas Perhubungan sebagai salah satu penyedia layanan dalam bidang transportasi publik berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* menjamin kesetaraan bagi warga negara di transportasi publik. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang

Hasil Penelitian

Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Peneliti mengkaji dan membahas berbagai fenomena yang terjadi pada masyarakat, terutama dengan mencermati adanya ketidakadilan gender, yakni terjadinya gap atau pembeda maupun kesenjangan dan ketimpangan antara perempuan dan laki-laki. Secara normatif, kedudukan perempuan dan laki-laki adalah sejajar.

Dinas Perhubungan merupakan salah satu dinas pekerjaan dimana lingkungan kerjanya sangat menuntut disiplin kerja yang tinggi dari pegawai untuk menghadapi persaingan dunia. Jumlah pegawai laki-laki lebih dominan pada bidang kerja ini dibanding jumlah pegawai perempuan. Misalnya, pegawai laki-laki lebih banyak ditempatkan pada bagian mekanik dan operasional lapangan sedangkan pegawai perempuan ditempatkan pada bagian keuangan, administrasi, *auditing* dan *controller*. Penelitian ini akan membahas dengan lebih mendalam bagaimana faktor-faktor yang menyebabkan ketimpangan gender serta bagaimana suatu organisasi memperlakukan pegawai perempuan, seperti posisi jabatan struktural dalam unit-unit lalu-lintas dan transportasi publik, sarana dan prasarana untuk laki-laki dan perempuan, fasilitas kerja maupun fasilitas perkantoran dan lain-lain.

Implementasi dari kebijakan pengarusutamaan gender tersebut tidak hanya ingin mengetahui tentang eksistensi perempuan dalam unit-unit lalu-lintas dan

Hasil Penelitian

sarana transportasi publik, melainkan bagaimana unit-unit tersebut mampu memberikan pemikiran dan kebijakan pengarusutamaan gender dalam membangun kesejahteraan untuk meningkatkan kedudukan, peran dan kualitas perempuan, serta upaya untuk mewujudkan terjadinya kesetaraan dan keadilan gender. Kesuksesan yang diraih oleh unit-unit lalu-lintas dan transportasi publik (seperti : Pelabuhan dan Terminal Bus) bergantung pada sumber daya manusianya seberapa banyak partisipasi laki-laki dan perempuan yang bekerja disana. Tetapi, partisipasi antara laki-laki dan perempuan harus seimbang, termasuk pembagian porsi untuk menduduki jabatan struktural di organisasi birokrasi, fasilitas kerja, maupun sarana dan prasarana serta besaran gaji/upah.

Mengingat pentingnya peran transportasi dalam keberlanjutan pembangunan, bahwa diskriminasi gender di sektor transportasi akan meminggirkan salah satu jenis kelamin dalam proses pembangunan yang mengakibatkan kesenjangan akses, partisipasi, kontrol, dan manfaat dalam pembangunan. Beberapa peneliti menyimpulkan diskriminasi gender dalam transportasi publik akan memunculkan kesenjangan gender dalam aspek sosial, budaya, ekonomi, politik, dan akses pada layanan publik.

Kota Bontang merupakan kota yang berada di Provinsi Kalimantan Timur yang menjadi pusat industri strategis dan objek vital nasional yang wajib didukung dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Transportasi merupakan aspek utama dalam arus pergerakan barang, orang, menyangkut tidak saja perekonomian tapi hingga soal lingkungan (efisiensi penggunaan bahan bakar). Dengan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah dan diperbaharui dengan UU No.23 Tahun 2014, yang

didalamnya menekankan tentang otonomi/kewenangan pada pemerintahan Kota dan Kabupaten, maka perlu segera dilakukan pembenahan tentang kebijaksanaan di segala bidang diantaranya adalah tentang angkutan publik baik yang menyangkut aspek kebijakan, kelembagaan maupun manajemen/penataan dan pengelolaan transportasi publik.

Pada tahap ini data terpilah yang terdapat pada instansi/lembaga penyelenggara pelayanan sektor perhubungan menjadi sasaran awal studi penyusunan statistik gender sektor perhubungan ini, data terpilah dan data gender sebagai hasil dari studi ini akan bermanfaat untuk menyusun analisis situasi dan analisis kebijakan. Berdasarkan hal tersebut, maka perlu disusunnya studi penyusunan profil Pengarasutamaan Gender (PUG) di Kota Bontang khususnya dalam bidang transportasi publik.

B. Tujuan Penelitian

Berdasarkan dari latar belakang yang telah di kemukakan, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penyusunan Data Terpilah Bidang Perhubungan yang Responsif Gender untuk menjadi rujukan dalam penyusunan data terpilah menurut jenis kelamin dan statistik gender lingkup Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur di Kota Bontang.
2. Mengetahui kondisi eksiting perkembangan Pengarasutamaan Gender (PUG) ada tidaknya perbedaan atau kesenjangan antar kelompok/objek yang diteliti khususnya pada bidang transportasi publik di Kota Bontang, Provinsi Kalimantan Timur.

3. Mengidentifikasi dan menganalisis perkembangan Pengarasutamaan Gender (PUG) berdasarkan data terpilah dan data gender khususnya dalam bidang transportasi publik di Kota Bontang, Provinsi Kalimantan Timur.

C. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dengan adanya penelitian ini adalah :

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemikiran tentang kondisi kesenjangan dan kesetaraan gender yang sebenarnya terjadi dalam dunia kerja.
2. Hasil penelitian dapat dijadikan referensi untuk pengambilan kebijakan maupun penyusunan program selanjutnya.
3. Mendapatkan data perkembangan Pengarasutaman Gender (PUG) berdasarkan data terpilah dan data gender khususnya pada bidang transportasi publik di Kota Bontang, Provinsi Kalimantan Timur.

D. Sasaran Penelitian

Sasaran yang ingin diperoleh pada kegiatan ini adalah teridentifikasinya data terpilah menurut jenis kelamin dan statistik gender pada lembaga/instansi penyelenggara transportasi publik di Kota Bontang sehingga nantinya dapat dijadikan acuan untuk melakukan perkembangan transportasi publik yang juga berbasis pada Pengarasutamaan Gender (PUG).

TINJAUAN PUSTAKA

BAB 2

A. Konsep Gender

Kata “*Gender*” berasal dari bahasa Inggris, *gender*, berarti “jenis kelamin”. Dalam *Webster’s New World Dictionary*, *Gender* diartikan sebagai “perbedaan yang tampak antara laki-laki dan perempuan dilihat dari segi nilai dan tingkah laku”(Falabiba, 2019)

Pengertian gender menurut Muhtar (2002), bahwa gender dapat diartikan sebagai jenis kelamin sosial atau konotasi masyarakat untuk menentukan peran sosial berdasarkan jenis kelamin. Sementara Fakih (2008) mendefinisikan gender sebagai suatu sifat yang melekat pada kaum laki-laki maupun perempuan yang dikonstruksi secara sosial dan kultural. Istilah gender dibedakan dari istilah seks. Oakley, ahli sosiologi Inggris, merupakan orang yang mula-mula memberikan pembedaan dua istilah itu (Saptari dan Halzner, 1997).

Istilah gender merujuk kepada perbedaan karakter laki-laki dan perempuan berdasarkan konstruksi sosial budaya, yang berkaitan dengan sifat, status, posisi, dan perannya dalam masyarakat. Istilah Seks merujuk kepada perbedaan jenis kelamin laki-laki dan perempuan secara biologis terutama yang berkaitan dengan prokreasi dan reproduksi. Laki-laki dicirikan dengan adanya sperma dan penis serta perempuan dicirikan dengan adanya sel telur, rahim, vagina, dan payudara. Ciri jenis kelamin secara biologis tersebut bersifat bawaan, permanen, dan tidak dapat dipertukarkan (Abdullah, 2004).

Selanjutnya, yang dimaksud dengan gender adalah cara pandang atau persepsi manusia terhadap perempuan atau laki-laki yang bukan didasarkan pada

perbedaan jenis kelamin secara kodrati biologis. Gender dalam segala aspek kehidupan manusia 13 mengkreasikan perbedaan antara perempuan dan laki-laki termasuk kreasi sosial kedudukan perempuan yang lebih rendah dari pada laki-laki.

Misalnya, bahwa perempuan itu dikenal lemah lembut, cantik, emosional, atau keibuan. Sementara laki-laki dianggap kuat, rasional, jantan, perkasa. Ciri dari sifat itu sendiri merupakan sifat-sifat yang dapat dipertukarkan. Artinya ada laki-laki yang emosional, lemah lembut, keibuan, sementara juga ada perempuan yang kuat, rasional dan perkasa (Hadiati, 2010). Dari berbagai pendapat di atas peneliti menyimpulkan bahwa istilah gender merujuk pada nilai-nilai sosial yang berlaku di masyarakat berdasarkan jenis kelamin. Nilai-nilai tersebut dapat berubah sesuai dengan perkembangan zaman dan dapat dipertukarkan. Itu terjadi karena gender tidak melekat pada jenis kelamin tetapi pada pelabelan masyarakat.

Peran gender adalah peran yang dilakukan perempuan dan laki-laki sesuai dengan status lingkungan, budaya dan struktur masyarakat. Peran tersebut diajarkan kepada setiap anggota masyarakat, komunitas dan kelompok sosial tertentu yang dipersiapkan sebagai peran perempuan dan laki-laki, empat jenis peran dalam gender, yaitu : a. Peran Gender Peran gender adalah peran yang dilakukan perempuan dan laki-laki sesuai dengan status, lingkungan, budaya dan struktur masyarakatnya. Peran tersebut diajarkan kepada setiap anggota masyarakat, komunitas dan kelompok sosial tertentu yang dipersepsikan sebagai peran perempuan dan laki-laki. Peran laki-laki dan perempuan dibedakan atas peran produktif, reproduktif dan sosial. b. Peran Produktif Peran Produktif merujuk kepada kegiatan yang menghasilkan barang dan pelayanan untuk konsumsi dan perdagangan (Kamla Bhasin, 2000). Semua pekerjaan di pabrik, kantor, pertanian

dan lainnya yang kategori aktivitasnya dipakai untuk menghitung produksi nasional bruto suatu negara. Meskipun perempuan dan laki-laki keduanya terlibat di dalam ranah publik lewat aktivitas produktif, namun masyarakat tetap menganggap pencari nafkah adalah laki-laki. Contoh di sebuah kantor, bila terjadi PHK maka seringkali perempuanlah yang dikorbankan karena dianggap kegiatan laki-laki yang menghasilkan uang. Bila merujuk pada definisi kerja sebagai aktivitas yang menghasilkan pendapatan baik dalam bentuk uang maupun barang maka aktivitas perempuan dan laki-laki baik di sektor formal maupun informal, di luar rumah atau di dalam rumah sepanjang menghasilkan uang atau barang termasuk peran produktif. Contoh peran produktif perempuan yang dijalankan di dalam rumah misalnya usaha menjahit, catering, salon dan yang lain. Contoh peran produktif yang dijalankan di luar rumah, sebagai guru, buruh, pedagang, pengusaha.

Kerangka teori feminis gerakan kaum perempuan pada kenyataannya adalah gerakan transformasi dan bukan sebagai gerakan untuk membalas dendam kepada kaum laki-laki, dengan demikian dapat dikatakan gerakan transformasi perempuan adalah suatu proses gerakan untuk menciptakan hubungan antara sesama manusia (laki-laki dan perempuan) agar lebih baik. Feminisme tumbuh sebagai suatu gerakan sekaligus pendekatan yang berusaha merombak struktur yang ada karena dianggap telah mengakibatkan ketidakadilan terhadap kaum perempuan. Pendekatan feminisme berusaha merombak cara pandang terhadap dunia dan berbagai aspek kehidupannya. Feminisme justru menganggap bahwa pengintegrasian perspektif dan pengalaman perempuan sebagai salah satu pijakan untuk mengembangkan tingkat kebenaran yang lebih tinggi. Mereka juga beranggapan bahwa konsep objektivitas yang selama ini di dengung-dengungkan

dan dianggap sebagai kebenaran justru amat jauh dari esensi kebenaran sesungguhnya karena konsep itu dibentuk oleh pengalaman dan perspektif kaum laki-laki, berangkat dari pemahaman keadilan gender. Feminisme tumbuh sebagai suatu gerakan sekaligus pendekatan yang berusaha merombak struktur yang ada karena dianggap telah mengakibatkan ketidakadilan terhadap kaum perempuan. Pendekatan feminisme berusaha mengubah pola pikir atau cara pandang kita terhadap dunia dan berbagai aspek kehidupan.

Aliran fungsionalisme struktural atau sering disebut aliran fungsionalisme, adalah aliran arus utama (*mainstream*) dalam ilmu sosial yang dikembangkan oleh Robert Merton dan Talcott Parson. Teori ini secara tidak langsung menyinggung persoalan perempuan. Akan tetapi, penganut aliran ini berpendapat bahwa masyarakat adalah suatu sistem yang terdiri dari atas bagian yang saling berkaitan (agama, pendidikan, struktur politik, sampai keluarga) dan masing-masing bagian selalu berusaha untuk mencapai keseimbangan (*equilibrium*) dan keharmonisan, sehingga dapat menjelaskan posisi kaum perempuan. Teori ini berkembang untuk menganalisis tentang struktur sosial masyarakat yang terdiri dari berbagai element yang saling terkait meskipun memiliki fungsi yang berbeda. Perbedaan fungsi tersebut justru diperlukan untuk saling melengkapi sehingga suatu sistem yang seimbang dapat terwujud. Oleh karena itu, konsep gender, menurut teori struktural fungsional dibentuk menurut pembagian peran dan fungsi masing-masing laki-laki dan perempuan secara dikotomi agar tercipta keharmonisan antara laki-laki dan perempuan.

B. Kestaraan Gender

Gender adalah sifat dan karakteristik seseorang yang membedakan laki-laki dan perempuan mencakup pakaian, sikap, kepribadian, peran dan tanggung jawab yang dikonstruksi secara sosial dan kultural. Gender adalah cara pandang atau persepsi manusia terhadap perempuan atau laki-laki yang bukan didasarkan pada perbedaan jenis kelamin secara kodrati biologis.

Gender merupakan karakteristik kepribadian, seseorang yang dipengaruhi oleh peran gender yang dimilikinya dan dikelompokkan menjadi empat klasifikasi, yaitu: maskulin, feminim, androgini dan tak tergolong.

Istilah gender pertama kali dikenalkan di Amerika pada tahun 1960an sebagai bentuk perjuangan secara radikal, konservatif, secular maupun agama untuk menyuarkan eksistensi perempuan yang kemudian melahirkan kesadaran gender (Mufidah, 2008).

Menurut Sasongko (2009), terdapat beberapa aliran teori yang menjelaskan kesetaraan dan keadilan gender, yaitu: teori nurture, teori nature dan keseimbangan kedua teori tersebut yang dikenal dengan teori equilibrium. Berikut penjelasan ketiga teori kesetaraan gender tersebut:

- a. Teori Nurture. Menurut teori nurture adanya perbedaan perempuan dan laki-laki adalah hasil konstruksi social budaya sehingga menghasilkan peran dan tugas yang berbeda. Perbedaan itu membuat perempuan selalu tertinggal dan terabaikan peran dan kontribusinya dalam kehidupan berkeluarga, bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Konstruksi social menempatkan perempuan dan laki-laki dalam perbedaan kelas. Laki-laki diidentikkan dengan kelas borjuis, dan perempuan sebagai kelas proletar.

- b. Teori Nature. Menurut teori nature adanya perbedaan laki-laki dan perempuan adalah kodrat, sehingga harus diterima. Perbedaan biologis itu memberikan indikasi dan implikasi bahwa diantara kedua jenis kelamin tersebut memiliki peran dan tugas yang berbeda. Ada peran dan tugas yang dapat dipertukarkan, tetapi ada yang tidak bisa karena memang berbeda secara kodrat alamiahnya.
- c. Teori Equilibrium. Di samping kedua aliran tersebut terdapat kompromistis yang dikenal dengan keseimbangan (equilibrium) yang menekankan pada konsep kemitraan dan keharmonisan dalam hubungan antara perempuan dengan laki-laki. Pandangan ini tidak mempertentangkan antara kaum perempuan dan laki-laki, karena keduanya harus bekerjasama dalam kemitraan dan keharmonisan dalam kehidupan keluarga, masyarakat, bangsa dan Negara.

Gender diklasifikasi menjadi empat peran, yaitu: maskulin, feminisme, androgini, dan tidak tergolongkan. Penjelasan keempat peran gender adalah sebagai berikut:

1. Tipe Maskulin, yaitu manusia yang sifat kelaki-lakiannya di atas rata-rata, sifat kewanitaannya kurang dari rata-rata. Ciri-ciri yang berkaitan dengan gender yang lebih umum terdapat pada laki-laki, atau suatu peran atau trait maskulin yang dibentuk oleh budaya. Dengan demikian maskulin adalah sifat dipercaya dan bentuk oleh budaya sebagai ciri-ciri yang ideal bagi laki-laki.
2. Tipe Feminin, yaitu manusia yang sifat kewanitaannya di atas rata-rata, sifat kelaki-lakiannya kurang dari rata-rata. Ciri-ciri atau trait yang umumnya terdapat pada perempuan daripada laki-laki. Ketika dikombinasikan dengan stereotipikal, maka atau mengacu ada trait yang diyakini lebih berkaitan pada perempuan daripada laki-laki secara kultural pada budaya atau subkultur tertentu.

Berarti, feminine merupakan ciri-ciri atau trait yang dipercaya dan dibentuk oleh budaya sebagai ideal bagi perempuan.

3. Tipe Androgin, yaitu manusia yang sifat kelaki-lakian maupun kewanitaannya di atas rata-rata. Selain pemikiran tentang maskulin dan feminitas sebagai berada dalam suatu garis kontinum, dimana lebih pada satu dimensi berarti kurang pada dimensi yang lain, ada yang menyatakan bahwa individu-individu dapat menunjukkan sikap ekspresif dan instrumental. Pemikiran ini memicu perkembangan konsep androgini.
4. Tipe tidak tergolongkan (*Undifferentiated*), yaitu manusia yang sifat kelaki-lakiannya maupun kewanitaannya di bawah rata-rata. Tingginya kehadiran karakteristik maskulin dan feminin yang diinginkan pada satu individu pada saat yang bersamaan. Individu yang androgini adalah seseorang laki-laki yang asertif (sifat maskulin) dan mengasihi (sifat feminin), atau seorang perempuan yang dominan (sifat maskulin) dan sensitif terhadap perasaan orang lain (sifat feminin).

Ketidakadilan gender adalah suatu system dan struktur yang menempatkan laki-laki maupun perempuan sebagai korban dari system tersebut. Ketidakadilan gender terdapat dalam berbagai wilayah kehidupan, yaitu dalam wilayah negara, masyarakat, organisasi atau tempat kerja, keluarga dan diri sendiri.

Menurut Sasongko (2009), bentuk-bentuk ketidakadilan akibat diskriminasi gender antara lain sebagai berikut:

1. *Marginalisasi* (Peminggiran/pemiskinan) perempuan yang mengakibatkan kemiskinan, banyak terjadi dalam masyarakat di negara berkembang seperti pengusuran dari kampung halaman, eksploitasi, banyak perempuan

tersingkir dan menjadi miskin akibat dari program pembangunan seperti intensifikasi pertanian yang hanya memfokuskan pada petani laki-laki.

2. *Subordinasi* pada dasarnya adalah keyakinan bahwa salah satu jenis kelamin dianggap lebih penting atau lebih utama dibanding jenis kelamin lainnya. Ada pandangan yang menempatkan kedudukan perempuan lebih rendah daripada laki-laki.
3. *Stereotype* merupakan pelabelan atau penandaan yang sering kali bersifat negative secara umum selalu melahirkan ketidak-adilan pada salah satu jenis kelamin tertentu.
4. Kekerasan (*violence*), artinya suatu serangan fisik maupun serangan non fisik yang dialami perempuan maupun laki-laki sehingga yang mengalami akan terusik batinnya.
5. Beban Kerja (*double burden*), yaitu sebagai suatu bentuk diskriminasi dan ketidak-adilan gender dimana beberapa beban kegiatan diemban lebih banyak oleh salah satu jenis kelamin.

Kesetaraan dan keadilan gender adalah suatu kondisi dimana porsi dan siklus social perempuan dan laki-laki setara, seimbang dan harmonis. Kesetaraan gender mengupayakan bagaimana laki-laki dan perempuan memiliki kesempatan untuk merealisasikan hak-hak dan potensinya untuk memberikan kontribusi pada perkembangan politik, ekonomi, social, dan budaya, serta sama-sama dapat menikmati hasil dari perkembangan itu.

Bentuk keadilan dan kesetaraan gender dapat dilakukan dengan hal-hal berikut ini:

1. Menerima dan memandang secara wajar perbedaan pada laki-laki dan perempuan, karena adanya penghormatan pada perbedaan termasuk wujud dari ketidakadilan gender.
2. Mendiskusikan bagaimana cara merombak struktur masyarakat yang membedakan peran dan relasi antara laki-laki dan perempuan, serta berupa menyeimbangkannya.
3. Meneliti kemampuan dan bakat masing-masing warga negara, baik laki-laki maupun perempuan, untuk terlibat dalam pembangunan masyarakat, memecahkan problem-problemnya dan mempersiapkan masa depannya.
4. Memperjuangkan secara terus menerus hak asasi manusia, dimana gender merupakan salah satu dari bagiannya yang tak terpisahkan.
5. Mengupayakan perkembangan dan penegakan demokrasi dan pemerintahan yang baik dalam semua institusi masyarakat, dengan melibatkan perempuan dalam semua levelnya.
6. Pendidikan merupakan kunci bagi keadilan gender, karena Pendidikan merupakan tempat masyarakat mentransfer norma-norma, pengetahuan, dan kemampuan mereka.

C. Pengarusutamaan Gender (PUG)

Instruksi Presiden/INPRES No. 9/2000 tentang Pengarusutamaan Gender, yang bertujuan untuk menurunkan kesenjangan antara perempuan dan laki-laki Indonesia dalam mengakses dan memperoleh manfaat pembangunan, serta meningkatkan partisipasi dalam dan penguasaan terhadap proses pembangunan.

INPRES ini memunculkan momentum bagi kemajuan perempuan dan peningkatan kesetaraan gender, yang belakangan ini diperluas hingga mencakup perencanaan dan penganggaran yang inklusif gender. Ada pergeseran norma dan nilai social-budaya untuk lebih melindungi hak-hak perempuan dan laki-laki seperti yang tercermin dalam beberapa undang-undang yang sudah direvisi. Namun, ditingkat local, ada juga tanda-tanda munculnya undang-undang diskriminatif yang diilhami oleh Agama. Tantangan saat ini adalah untuk memperkuat pelaksanaan pengarusutamaan gender dengan memperbaiki kerangka perundang-undangan dan kebijakan, memperkuat koordinasi antar kementerian pusat dan Lembaga public di semua tingkat dalam mengimplementasikan pengarusutamaan gender, serta mereplikasi praktek yang baik.

Indeks Pembangunan Gender (IPG) dibuat untuk menunjukkan ketidaksetaraan antara laki-laki dan perempuan dalam bidang Kesehatan, Pendidikan dan standar hidup. IPG merupakan IPM yang terus menurun jika terjadi ketidaksetaraan gender. Jadi, IPG menurun Ketika disparitas tingkat pencapaian laki-laki dan perempuan meningkat. Jika setara maka IPM dan IPG akan sama nilainya. (UNDP, 2010).

Strategi Nasional Penanggulangan Kemiskinan (SNPK) tahun 2005 secara eksplisit memasukkan gender sebagai elemen dalam pengentasan kemiskinan dan memastikan adanya komitmen untuk mengupayakan kesetaraan gender. Strategi ini dilihat sebagai ‘uji kasus terhadap kemampuan Pemerintah Indonesia mewujudkan janjinya untuk mengarusutamakan gender di berbagai sector pemerintah (Schech dan Mustafa, 2010).

Upaya pemerintah untuk mempertegas mengarusutamakan gender dengan penekanan lebih lanjut pada perbaikan kualitas hidup dan perlindungan terhadap perempuan dan mempertimbangkannya dalam perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, monitoring, dan evaluasi kebijakan dan program pembangunan, baik di tingkat nasional maupun lokal.

Masih ada kurang-pahaman yang mendasar tentang manfaat dan pentingnya pengarusutamaan gender. Upaya pengarusutamaan gender baik di sector pemerintah maupun non-pemerintah terfokus hanya pada peningkatan partisipasi perempuan dan tidak terfokus secara luas pada persoalan hak asasi manusia, kemajuan dan pemberdayaan, dan disparitas peluang ekonomi antara perempuan dan laki-laki. Pemerintah dan mitra pembangunan bilateral sepakat untuk meningkatkan efektivitas bantuan (aid effectiveness) termasuk menelaraskan pendekatan kesetaraan gender.

D. Moda Transportasi

Pengertian dari moda yaitu merupakan sarana yang digunakan untuk memindahkan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Moda transportasi dapat berupa moda transportasi darat, moda transportasi laut, dan moda transportasi udara, di mana masing-masing moda tersebut memiliki ciri dan karakteristik sendiri (Munawar, 2005). Dalam penelitian ini yang akan dibahas adalah moda transportasi darat, khususnya angkutan umum (angkot/bemo) dan angkutan pribadi (sepeda motor).

Menurut Miro 2008 secara umum, ada dua kelompok besar moda transportasi yaitu :

1. Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*), yaitu: moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (mobilnya disimpan di garasi).
2. Kendaraan Umum (*Public Transportation*), yaitu: moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Menurut Andriansyah (2015) dalam buku Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori, yaitu Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Warpani (1990), menyatakan bahwa angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau membayar. Menurut Bangun (1998), pengertian angkutan umum (*Public Transport*) adalah semua jenis model transportasi yang *supply* untuk kebutuhan mobilitas pergerakan barang dan orang, demi kepentingan masyarakat atau umum dalam memenuhi kebutuhannya, jenis angkutan berdasarkan peruntukannya terdiri dari angkutan umum dan angkutan penumpang, masing-masing dengan jenis kendaraan dan fasilitas yang berbeda.

Menurut *ortuza dan willumsen* (2011) factor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda antara lain:

1. Ciri Pengguna Jalan.

Beberapa faktor berikut ini diyakini akan sangat mempengaruhi pemilihan moda yaitu: ketersediaan atau pemilihan kendaraan pribadi, kepemilikan surat, ijin mengemudi (SIM), struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, bujangan dan lain-lain), pendapatan, faktor lain misal keharusan menggunakan mobil ke tempat kerja dan mengantar anak.

2. Ciri pergerakan.

Pemilihan moda juga akan sangat dipengaruhi oleh:

- Tujuan pergerakan. Contohnya, pergerakan ke tempat kerja ataupun ke kampus di negara maju lebih mudah dengan menggunakan angkutan umum, karena ketepatan waktu dan tingkat pelayanan sangat baik dan ongkosnya relatif lebih murah dibandingkan dengan angkutan pribadi. Namun sebaliknya di negara yang sedang berkembang orang lebih memilih kendaraan pribadi seperti mobil maupun sepeda motor menuju tempat kerja, dan perjalanan, pendidikan meskipun lebih mahal karena ketepatan waktu, kenyamanan, dan lain-lainnya tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum.
- Waktu terjadinya pergerakan. Kalau kita ingin bergerak pada tengah malam, kita pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum tidak atau jarang beroperasi.
- Jarak perjalanan. Semakin jauh perjalanan, kita makin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.

3. Ciri fasilitas moda transportasi.

Hal ini dapat dikategorikan menjadi dua kategori, yaitu:

- a. Faktor kuantitatif seperti : waktu perjalanan, biaya transportasi (tarif, biaya, bahan bakar, dan lainnya), ketersediaan ruang dan tarif parkir.
- b. Faktor kualitatif yang cukup sulit untuk dihitung, meliputi: kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan dan lain-lain.

4. Ciri kota atau zona

Ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

Dalam bukunya Sulistyorini (2014) pemilihan moda transportasi sangat tergantung dari: (1). Tingkat ekonomi/income, kepemilikan (2).Biaya transportasi. Orang yang memiliki satu pemilihan moda disebut *captive* terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda, moda yang dipilih biasanya yang mempunyai rute terpendek, tercepat, atau termurah atau bahkan kombinasi ketigannya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah tingkat kenyamanan dan keselamatan.

Beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam model pemilihan moda (Tamin,2000):

a) Biaya

Dalam pemodelan pemilihan moda sangat penting dibedakan antara biaya perkiraan dengan biaya aktual. Biaya perkiraan adalah biaya yang dipikirkan oleh pemakai jalan dan dasar pengambil keputusan, sedangkan biaya aktual adalah biaya sebenarnya yang dikeluarkan setelah proses pemilihan moda dilakukan.

b) Angkutan umum *captive*

Dalam pemodelan pemilihan moda, tahap berikutnya adalah mengidentifikasi pemakai angkutan umum *captive*. Orang seperti ini didefenisikan sebagai

orang yang berangkat dari rumah dan tidak atau mempunyai atau menggunakan kendaraan pribadi (tidak ada pilihan lain kecuali angkutan umum). Diasumsikan bahwa orang tersebut pasti menggunakan angkutan umum.

c) Lebih dari dua moda

Beberapa prosedur pemilihan moda memodel pergerakan dengan hanya dua buah moda transportasi: angkutan umum dan angkutan pribadi. Di beberapa negara Barat terdapat beberapa pilihan lebih dari dua moda; misalnya, London mempunyai kereta api bawah tanah, kereta api, bus dan mobil.

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian pada kajian ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif bertujuan untuk menjelaskan secara deskriptif suatu fenomena dengan menggunakan angka yang menggambarkan karakteristik subjek yang diteliti. Penelitian kualitatif menitik beratkan penelitian pada fonomenologi secara empiris, kesimpulan yang diambil didasarkan proses dan makna secara subjektif. Penelitian ini dibatasi pada pendekatan prespektif responden dan mendeskripsikan karakteristik subjek dan objek penelitian.

B. Sumber Data

Pembuatan data pilah, akan menggunakan data sekunder yang bersumber dari Dinas Perhubungan Kota Bontang, KSOP Kelas II Bontang, Terminal Bontang, dan PT. PELINDO IV Cabang Bontang. Penelitian ini juga melengkapi data yang bersumber dari data primer. Sumber data adalah data primer dari proses wawancara. Data yang langsung (data primer) dikumpulkan oleh peneliti dari sumber pertama. Pengumpulan data akan dilakukan dengan teknik wawancara sesuai instrumen penelitian yang tertuang pada kuisisioner terstruktur. Adapun yang menjadi sumber utama data primer dalam penelitian ini adalah:

1. Pegawai Dinas Perhubungan Bontang,
2. Pegawai KSOP Kelas II Bontang,

3. Pegawai Terminal Bontang,
4. Pegawai PT. PELINDO IV Cabang Bontang,
5. Pengunjung Terminal Bontang,
6. Pengunjung Pelabuhan Lok Tuan,
7. Pengunjung Pelabuhan Tanjung Laut.

C. Teknik Penarikan Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh objek penelitian. Teknik sampel dalam penelitian ditentukan dengan pendekatan teknik nonprobability sampling yaitu snowball sampling. Teknik penarikan sampling dengan snowball sampling akan membantu peneliti untuk menghomogenkan informasi yang diperoleh, peneliti menambah responden hingga informasi yang diperoleh telah memenuhi tujuan penelitian. Sampel yang dipilih adalah pegawai dan pengunjung pada sektor perhubungan transportasi publik di Kota Bontang. Penelitian ini akan melengkapi data dari penelitian sebelumnya (TA.2020) dimana telah dilakukan survey pada Kota Samarinda dan Kota Balikpapan. Kota Bontang adalah kota di Kalimantan Timur selain Kota Samarinda dan Balikpapan, dengan fasilitas sarana transportasi publik dibawah Kementerian Perhubungan, khususnya Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur dan daerah setempat yang penggunaanya terus mengalami peningkatan setiap tahunnya.

D. Prosedur Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan prosedur sebagai berikut:

1. Menentukan permasalahan.
2. Membuat rancangan penelitian.
3. Mengembangkan tujuan penelitian ke instrument penelitian.
4. Menentukan sampel.
5. Melakukan *pre-test* (terkait uji pada instrumen yang digunakan).
6. Mengumpulkan data.
7. Memeriksa data.
8. Melakukan *entry* data.
9. Mengelompokkan data berdasarkan kategori.
10. Melakukan pengolahan dan analisis data.
11. Pembahasan dan interpretasi terhadap hasil pengolahan dan analisis data.
12. Membuat kesimpulan dan rekomendasi.

E. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian dirancang untuk memperoleh informasi akan variabel yang digunakan yang didefinisikan sebagai berikut:

1. *Status kepegawaian*, dibedakan berdasarkan pengangkatan pegawai yaitu pegawai negeri sipil (PNS), Non PNS, dan *Outsourcing*.
2. *Tingkat Pendidikan*, dikelompokkan berdasarkan tamatan akhir jenjang pendidikan pegawai. Dikelompokkan menjadi tamatan (sederajat): SD, SMP, SMA, D3, S1, S2 dan S3.

3. *Unit Kerja*, merupakan tempat/instansi bekerja dari seorang pegawai. Data ini juga akan dipilah berdasarkan bagian/seksi dari masing-masing pegawai, termasuk data jabatan (posisi) saat pengambilan sampel (September 2021).
4. *Pendapatan* adalah jumlah tetap yang diterima oleh seseorang untuk jangka waktu tertentu sebagai balas jasa atas faktor-faktor produksi yang mereka berikan. Pendapatan dihitung dan dikategorikan dalam satuan rupiah.
5. *Pengalaman Kerja*, merupakan akumulasi lama kerja seorang pegawai yang dihitung dalam satuan tahun.
6. *Fasilitas*. Merupakan data daftar fasilitas, ruangan, sarana dan prasarana yang ada pada objek penelitian. Data fasilitas juga akan dilengkapi dengan prespektif pengunjung untuk pengukuran: 1). Kelengkapan; 2). Keamanan; 3). Kenyamanan; dan 4) Kecukupan

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah statistika deskriptif. Statistik deskriptif merupakan teknik analisis dengan menyajikan data dalam bentuk tabel, grafik, diagram dan ukuran data sehingga memberikan informasi mengenai sampel. Kemudian data akan di analisis lebih lanjut menggunakan *crosstabs*. *Crosstabs* atau biasa disebut sebagai tabulasi silang dipergunakan untuk data dalam bentuk kolom dan baris. *Crosstabs* memiliki fungsi melihat apakah terdapat hubungan atau kaitan antara dua variabel atau lebih, atau sampai menghitung seberapa besar (angka relatif) keterkaitan antara baris (sebuah variabel) dengan kolom (sebuah variabel lain).

GAMBARAN UMUM SEKTOR TRANSPORTASI PUBLIK KOTA BONTANG

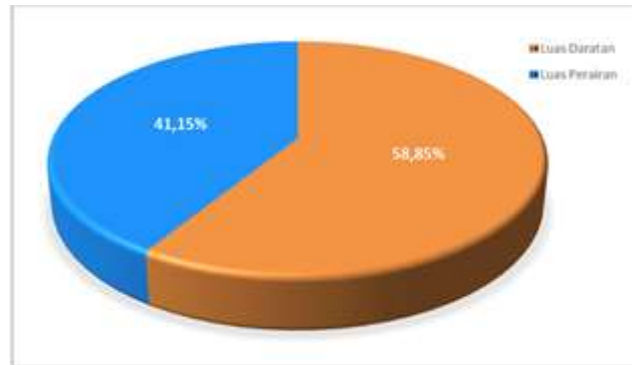
BAB 4

A. Geografis

Secara administrasi, Kota Bontang terbentuk pada Tahun 1999 yang ditetapkan melalui Undang-Undang Nomor 47 Tahun 1999 tentang Pemekaran Provinsi dan Kabupaten, bersama-sama dengan terbentuknya Kabupaten Kutai Timur, Kutai Barat, dan Kabupaten Kutai Kartanegara yang semula tergabung dalam Kabupaten Kutai. Kota Bontang terletak antara 117°23' sampai dengan 117°34' Bujur Timur dan 0°01' sampai dengan 0°12' Lintang Utara di Provinsi Kalimantan Timur. Wilayah Kota Bontang di sebelah utara dan barat berbatasan langsung dengan Kabupaten Kutai Timur, sementara di sebelah timur berbatasan langsung dengan Selat Makassar dan di sebelah selatan berbatasan langsung dengan Kabupaten Kutai Kartanegara.

Kota Bontang mempunyai tiga Kecamatan, yaitu Kecamatan Bontang Utara, Kecamatan Bontang Selatan, dan Kecamatan Bontang Barat. Luas Kota Bontang secara keseluruhan adalah 27.509 km², dengan luas daratan 16.188 km² dan luas perairan 11.321 km². Jika dilihat berdasarkan kecamatan yang ada, Kecamatan Bontang Selatan merupakan kecamatan dengan wilayah daratan terluas, yaitu 68,51 persen dari total luas daratan Kota Bontang (11.091 km²). Sementara Kecamatan Bontang Utara dan Bontang Barat masing-masing persentase luas wilayahnya 20,41 persen dan 11,08 persen dari total luas daratan Kota Bontang.

Hasil Penelitian



Gambar 4.1. Persentase Luas Wilayah Kota Bontang Tahun 2021

Pada Gambar 4.1. Menggambarkan bahwa persentase Luas wilayah Koya Bontang Pada Tahun 2021 dengan luas daratan sebesar 58.85 % lebih besar luas daratan jika dibandingkan dengan Lautan 41.15 %.

Tabel 4.1. Luas Wilayah Daratan Menurut Kelurahan di Kota Bontang Tahun 2020

	Kelurahan	Luas (km ²)	Persentase
1.	Bontang Utara	3.303,	20,4
	Bontang Kuala	894,4	5,5
	Bontang Baru	221,5	1,3
	Lok Tuan	335,0	2,0
	Guntung	1.135,	7,0
	Gunung Elai	501,8	3,1
	Api-api	215,3	1,3
	2.	Bontang Selatan	11.090,82
	Tanjung Laut	143,4	0,8
	Berbas Tengah	85,2	0,5
	Berbas Pantai	57,2	0,3
	Satimpo	1.770,	10,9
	Bontang Lestari	8.782,	54,2
	Tanjung Laut Indah	251,7	1,5
3.	Bontang Barat	1.793,	11,0
	Belimbing	959,1	5,9
	Gunung Telihan	229,4	1,4
	Kanaan	604,9	3,7
Jumlah		16.187,70	100,0

Sumber: Badan Perencanaan, Penelitian, dan Pembangunan Kota Bontang Tahun 2020

B. Klimatologi

Secara klimatologi, Kota Bontang memiliki iklim tropis yang sama dengan wilayah lainnya di Indonesia. Wilayah Kota Bontang termasuk daerah khatulistiwa dan dipengaruhi iklim tropis basah dengan ciri-ciri khas hujan terjadi disepanjang tahun. Oleh karena itu, hampir tidak memiliki perbedaan pergantian musim hujan dan kemarau. Berdasarkan data dari Dinas Ketahanan Pangan, Perikanan, dan Pertanian Kota Bontang, suhu udara di wilayah Kota Bontang berkisar antara 21°C hingga 33°C dengan rata-rata suhu 26,8°C dan kelembaban udara sekitar 73,8 persen.

Berdasarkan tabel 1.2 dan 1.3 dapat dilihat bahwa rata-rata curah hujan di Kecamatan Utara sebanyak 167,06 mm³ dengan rata-rata jumlah hari hujan sebanyak 14 hari, di Kecamatan Bontang Selatan rata-rata curah hujan dan rata-rata hari hujan sebanyak 179,38 mm³ dengan 14 hari hujan, dan di Kecamatan Bontang Barat rata-rata hari hujan sebanyak 176,73 mm³ dengan rata-rata hari hujan sebanyak 15 hari. Dari pantauan sepanjang Tahun 2020, Curah hujan paling sedikit terjadi di Bulan Februari dan April, sementara curah hujan tertinggi terjadi di Bulan September, Juni, dan Desember.

Tabel 4.2. Curah Hujan Menurut Bulan dan Kecamatan di Kota Bontang (mm³), 2020

Bulan	Bontang Utara	Bontang Selatan	Bontang Barat
Januari	146,	137,	159,
Februari	14,	16,	17,
Maret	120,	145,	131,
April	90,	67,	78,
Mei	146,	142,	163,
Juni	273,	305,	199,
Juli	205,	268,	231,
Agustus	100,	85,	231,
September	304,	295,	318,
Oktober	145,	186,	137,
November	208,	241,	162,
Desember	252,	262,	293,
Rata-Rata	167,06	179,38	176,73

Sumber: Dinas Ketahanan Pangan, Perikanan, dan Pertanian Kota Bontang Tahun 2020

C. Administratif

Sejak disahkannya Peraturan Daerah Kota Bontang No. 17 Tahun 2002, secara administratif wilayah Kota Bontang terbagi menjadi tiga (3) kecamatan yaitu Kecamatan Bontang Selatan, Kecamatan Bontang Utara dan Kecamatan Bontang Barat. Selain itu, Kota Bontang terdapat 15 kelurahan dan 499 Rukun Tetangga (RT).



Gambar 4.2. Kecamatan dan Kelurahan di Kota Bontang Tahun 2020

Tabel 4.3. Jumlah Rukun Tetangga (RT) Menurut Kelurahan di Kota Bontang, 2020

Kelurahan		Jumlah Rukun Tetangga (RT)
1.	Bontang Utara	205
	Bontang Kuala	20
	Bontang Baru	28
	Lok Tuan	52
	Guntung	18
	Gunung Elai	45
	Api-api	42
2.	Bontang Selatan	201
	Tanjung Laut	38
	Berbas Tengah	62
	Berbas Pantai	24
	Satimpo	25
	Bontang Lestari	19
	Tanjung Laut Indah	33
3.	Bontang Barat	93
	Belimbing	51
	Gunung Telihan	30

Kanaan	12
Bontang	499

Sumber: Bagian Pemerintahan Kota Bontang Tahun 2020 (Hasil Diolah)

D. Penduduk

Menurut data registrasi kependudukan, jumlah penduduk Kota Bontang pada tahun 2020 adalah sebanyak 184.784 jiwa. Dengan rasio jenis kelamin sebesar 108. Hal ini berarti terdapat sekitar 108 penduduk laki-laki per 100 penduduk perempuan di Kota Bontang. Lebih banyaknya penduduk laki-laki di Kota Bontang ini, salah satunya disebabkan karena keberadaan beberapa perusahaan berskala besar yang menarik minat sejumlah tenaga kerja dari luar daerah Kota Bontang, khususnya pekerja laki-laki. Selanjutnya, jika dilihat dari persebaran penduduknya, sebagian besar penduduk Kota Bontang menempati wilayah Kecamatan Bontang Utara (45,57 persen) dan Kecamatan Bontang Selatan (38,04 persen). Sementara sisanya sekitar 16,39 persen penduduk menempati wilayah Kecamatan Bontang Barat. Banyaknya penduduk yang memilih untuk menempati wilayah Kecamatan Bontang Utara ini erat kaitannya dengan banyaknya fasilitas pendidikan dan perekonomian di wilayah tersebut.

Tabel

Tabel 4.4. Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Bontang, 2020

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Persentase Jumlah Penduduk
Bontang Utara	84.21	45,5
Bontang Selatan	70.29	38,0
Bontang Barat	30.27	16,3
Jumlah	184.78	100,0

Sumber: Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Bontang Tahun 2020

Pada Tabel 4.4. Menggambarkan Jumlah Penduduk di Kota Bontang pada tahun 2020 menurut 3 (Tiga) Kecamatan, yaitu : Bontang Utara Sebanyak 84,21 Jiwa dengan

persentasi 45,5 dan Bontang Selatan sebanyak 70.29 Jiwa dengan persentasi 38,0 serta kecamatan Bontang Barat sebanyak 30.27 Jiwa dengan persentasi sebesar 16.3. Jadi Kecamatan Bontang Utara dengan jumlah penduduk terbanyak jika dibandingkan dengan 2 kecamatan yang lain.

Tabel 4.5. Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin dan Sex Ratio di Kota Bontang, Tahun 2016 – 2020

Karakteristik	Jumlah				
	2016	2017	2018	2019	2020
1. Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin					
1. Laki-Laki	90.664	92.066	93.290	94.583	96.023
Bontang Utara	40.620	41.277	42.192	42.986	43.761
Bontang Selatan	34.964	35.494	35.612	36.027	36.584
Bontang Barat	15.080	15.295	15.486	15.570	15.678
2. Perempuan	83.106	84.449	86.118	87.035	88.761
Bontang Utara	37.152	37.787	38.977	39.640	40.449
Bontang Selatan	32.017	32.539	32.824	33.036	33.713
Bontang Barat	13.937	14.123	14.317	14.359	14.599
2. Sex Ratio	109	109	108	109	108

Sumber: Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Bontang

Tabel. 4.5 Jumlah Penduduk menurut jenis kelamin dan sex ratio di Kota Bontang pada tahun 2016 hingga tahun 2020 mengalami peningkatan dari setiap tahunnya pada angka jumlah penduduk menurut jenis kelamin. Akan tetapi Sex Ratio mengalami penurunan pada tahun 2020 sebesar 108.

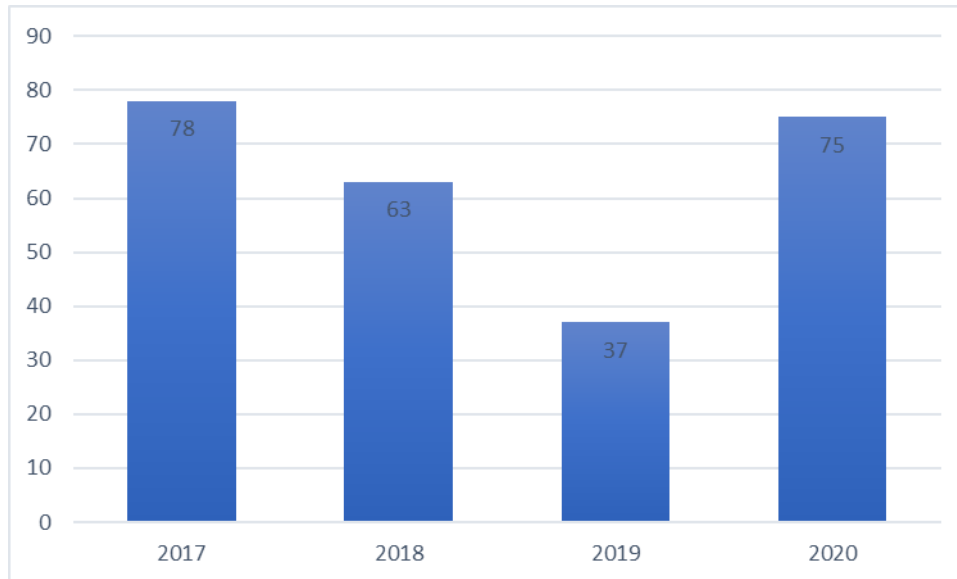
E. Perlindungan Perempuan

Perempuan, sebagaimana laki-laki, memiliki hak asasi yang sama. Sebagai warga negara, perempuan juga berhak hidup tanpa dihantui rasa takut karena kerentanannya menjadi korban kekerasan. Rasa aman dan bebas dari segala bentuk kekerasan merupakan hak dasar. Melalui kekuatan hukum dan sistem perlindungan yang terpadu, harapan terhadap penghapusan segala bentuk kekerasan terhadap

perempuan dapat dikurangi atau dihentikan menuju penghormatan hak asasi perempuan.

Kekerasan adalah setiap perbuatan secara melawan hukum, dengan atau tanpa menggunakan sarana terhadap fisik dan psikis yang menimbulkan bahaya bagi nyawa, badan, atau menimbulkan terampasnya kemerdekaan seseorang. Kekerasan terhadap perempuan merupakan tindak kekerasan yang dialami perempuan dengan pelaku berjenis kelamin perempuan atau laki-laki. Kekerasan terhadap perempuan kerap terjadi karena adanya ketimpangan relasi antara pelaku dan korban, karena itulah kekerasan terhadap perempuan dapat disebut sebagai kekerasan berbasis gender. Kekerasan terhadap perempuan memposisikan perempuan sebagai korban dengan batas usia minimal 18 tahun ke atas atau perempuan dewasa. Kekerasan yang terjadi atau dialami perempuan (dan laki-laki) yang masih berusia di bawah 18 tahun disebut sebagai kekerasan terhadap anak.

Berdasarkan jenisnya, kekerasan dapat dikategorikan sebagai kekerasan fisik, psikis, seksual dan ekonomi. Akan tetapi, dalam undang-undang yang lain dijumpai kategori jenis kekerasan selain empat varian tersebut, yaitu eksploitasi, eksploitasi seksual, dan bentuk kekerasan lainnya, seperti ancaman kekerasan dan pemaksaan. Berdasarkan tempat kejadian, kekerasan dapat dibagi dalam dua tempat kejadian, yaitu di dalam rumah tangga dan di ruang publik. Kekerasan di ruang publik bisa terjadi di sekolah, kampus, rumah sakit, tempat perbelanjaan, terminal, pasar, kantor, dan lainnya.



Sumber: Dinas Pemberdayaan Perempuan dan Keluarga Berencana Kota Bontang

Gambar 4.3. Grafik Jumlah Perempuan yang Mengalami Kekerasan di Kota Bontang Tahun 2017-2020

Kekerasan Di Kota Bontang menunjukkan yang dialami perempuan setiap tahunnya mengalami perubahan jumlahnya. Pada tahun 2016 dan 2017 merupakan jumlah perempuan terbanyak yang mengalami kekerasan sebanyak 78 orang perempuan hingga tahun 2020 sebanyak 75 orang perempuan. Pada tahun 2019 merupakan jumlah perempuan terkecil yang mengalami kekerasan sebesar 37 orang perempuan.

Kenaikan jumlah kasus kekerasan terhadap perempuan di tahun 2020 penting direfleksikan. Naiknya angka kasus terdapat sejumlah faktor yang mempengaruhi angka pelaporan kasus kekerasan terhadap perempuan di tahun 2020, di antaranya karena pandemi COVID-19 yang melanda di kota Bontang. Tekanan ekonomi, psikologi mempengaruhi kondisi ekonomi keluarga yang mengakibatkan emosioanal kejiwaan berada di rumah membuat kenaikan angka kekerasan terhadap perempuan.

Hasil Penelitian

Pandemi Covid-19 merupakan bentuk bahaya (hazard) yang memiliki potensi mengancam segala aspek kehidupan masyarakat termasuk kaum perempuan, seperti sosial, ekonomi, kesehatan, dan psikologis. Kondisi kerentanan sosial (social vulnerability) menjadi realitas nyata yang terjadi pada masyarakat dalam menghadapi pandemi Covid-19. Kerentanan sosial menjadikan posisi ketahanan masyarakat (community resilience) mengalami guncangan (shock) akibat pandemi Covid-19.

Ketahanan setiap individu berkaitan dengan kemampuan dari individu untuk dapat menggunakan sumber daya yang tersedia (seperti, teknologi, makanan, pekerjaan, dan rasa aman-nyaman) dalam memenuhi kebutuhan dasar dan menjalankan fungsi sosialnya. Kerentanan sosial membuat produktivitas menurun, mata pencarian terganggu, dan munculnya gangguan kecemasan sosial di masyarakat (seperti kepanikan) bahkan yang lebih parah lagi menjadi teror sosial yang sangat memprihatikan, semua orang membatasi diri agar tidak tertular.

Tabel 4.6. Jumlah Laporan Pengaduan Perempuan Korban Kekerasan di Kota Bontang, 2016-2020

Uraian	2016	2017	2018	2019	2020
1. Jumlah Laporan Pengaduan Perempuan Korban Kekerasan Ditindak Lanjuti	78	78	63	37	75
Bontang Utara	33	33	21	18	37
Bontang Selatan	21	20	19	13	23
Bontang Barat	24	25	23	6	15
2. Jumlah korban kekerasan terhadap perempuan yang terlayani	78	78	63	37	75

Sumber: Dinas Pemberdayaan Perempuan dan Keluarga Berencana Kota Bontang

Pada saat pandemi COVID-19 isolasi dan pembatasan ruang gerak masyarakat, termasuk perempuan selama pandemik mengakibatkan aktivitas

pendampingan dan layanan korban kekerasan terhadap perempuan tidak semaksimal sebelumnya. Perubahan metode pelaporan dari pelaporan secara langsung menjadi secara dalam jaringan (daring) tidak mudah diadaptasi oleh masyarakat, terutama perempuan korban kekerasan.

Dari sejumlah lembaga baik Lembaga pemerintah maupun non pemerintah telah melaporkan kenaikan kasus kekerasan secara signifikan selama pandemik berlangsung. Jumlah kekerasan yang dominan merupakan kekerasan yang terjadi di rumah domestik atau pada jenis kekerasan dalam rumah tangga. Komnas Perempuan, Lembaga Perlindungan Saksi dan Korban (LPSK), melaporkan kasus kekerasan terhadap perempuan justru cenderung meningkat selama pandemik terjadi di Kota Bontang.

Melihat dari banyaknya jumlah perempuan yang mengalami kekerasan pemerintah Kota Bontang meningkatkan penegakan hukum terhadap pelaku dan melakukan peningkatan pendampingan korban dengan upaya memberikan perlindungan. Pemerintah Kota Bontang telah memberikan layanan kepada korban melalui Komnas Perempuan dan DPPKB, yang ditindaklanjuti dengan membentuk unit layanan dan penanganan kekerasan, seperti Women Crisis Center (WCC), Pusat Pelayanan Terpadu (PPT) dan Pusat Pelayanan Terpadu Perlindungan Perempuan dan Anak (P2TP2A). Selain pemerintah kota, upaya perlindungan dan penanganan kekerasan terhadap perempuan juga dilakukan oleh masyarakat secara individu, LSM, organisasi profesi, organisasi keagamaan, dan Lembaga non pemerintah lainnya. Berbagai macam pelayanan yang telah tersedia di Kota Bontang dapat dilihat pada table dibawah ini.

Tabel 4.7. Lembaga Perlindungan Perempuan dan Anak di Kota Bontang Tahun 2016-2020

Uraian	2016	2017	2018	2019	2020
1. Jumlah Unit Pelayanan Perempuan dan Anak (UPPA)	18	18	18	18	18
2. Jumlah Pusat Krisis	-	-	-	-	-
3. Jumlah Women Crisis	-	-	-	-	-
4. Jumlah Rumah Perlindungan Trauma Center (RPTC)	-	-	-	-	-
5. Jumlah Satgas Perlindungan TKI Bermasalah	-	-	-	-	-
6. Jumlah UPT Dinas Sosial	-	-	-	-	-
7. Persentase Penyelesaian Pengaduan Perlindungan Perempuan dan Anak dari Tindak Kekerasan	100	100	100	100	100

Sumber: Dinas Pemberdayaan Perempuan dan Keluarga Berencana Kota Bontang

Salah satu tempat kejadian kekerasan terhadap perempuan dapat terjadi di dalam rumah tangga. Kekerasan dalam Rumah Tangga adalah setiap perbuatan terhadap seseorang terutama perempuan, yang berakibat timbulnya kesengsaraan atau penderitaan secara fisik, seksual, psikologis, dan/atau penelantaran rumah tangga termasuk ancaman untuk melakukan perbuatan, pemaksaan, atau perampasan kemerdekaan secara melawan hukum dalam lingkup rumah tangga.

Praktik kekerasan selalu melibatkan minimal dua orang, dimana satu menjadi korban dan satu menjadi pelaku, meskipun dimungkinkan pelaku atau korban berjumlah lebih dari satu. Hubungan antara pelaku dan korban dapat dibagi dalam 3 kelompok, yaitu hubungan dalam relasi perkawinan (suami dan istri), hubungan keluarga (orang tua-anak, saudara, paman-ponakan, nenek/kakek-cucu, menantu-

mertua, dan sebagainya), hubungan personal (pacar, sahabat, teman), dan hubungan lain karena pekerjaan, pendidikan, layanan kesehatan atau lainnya.

Pada tahun 2019 rasio KDRT terbesar terjadi sebesar 0,37 %, dan menurun pada tahun 2020 sebesar 0,04%. Rasio KDRT pada tahun 2017 sebesar 0,115% turun pada tahun 2018 rasio KDRT sebesar 0,005%. Meningkatkan derajat kesehatan perempuan berdampak positif tidak hanya pada diri perempuan saja. Meningkatnya kesehatan perempuan akan menguntungkan dan berpengaruh pada derajat kesehatan pihak lain yang berelasi dengan perempuan. Setidaknya, ada tiga kelompok yang akan mendapatkan keuntungan langsung atas status kesehatan perempuan, pertama janin dan bayi yang memiliki kebutuhan biologis secara langsung dari perempuan, kedua keluarga yang memiliki hubungan biologis dengan perempuan, yaitu anak dan orang tua dari perempuan; dan ketiga, laki-laki yang memiliki hubungan ikatan perkawinan dengan perempuan, yaitu suami.

Tingginya ketergantungan kesehatan tiga kelompok ini pada perempuan dikarenakan tanggung jawab kesehatan keluarga masih lebih besar dibebankan kepada perempuan. Selain kepada keluarga, kesehatan perempuan juga berdampak tidak langsung bagi masyarakat sekitarnya, pekerjaannya, serta kemajuan bangsa dan negara. UU Nomor 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan menyatakan bahwa gangguan Kesehatan (termasuk pada perempuan) dapat merugikan ekonomi yang besar bagi negara, dan peningkatan kesehatan yang dilakukan negara sejatinya bermakna investasi bagi pembangunan negara Indonesia.

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan modal yang harus dijaga dan dilindungi dengan baik demi kemajuan suatu negara. Hal mendasar yang harus dilakukan salah satunya adalah menjamin perkembangan anak usia dini sebagai

generasi unggul yang akan menentukan masa depan bangsa. Jika fondasi dasar yang dibutuhkan pada anak sejak usia dini sudah dibangun secara baik, maka akan lebih mudah untuk mengembangkan kemampuan selanjutnya di masa yang akan datang.

F. Transportasi

Transportasi merupakan unsur vital dalam pembangunan suatu daerah. Suatu daerah akan mudah berkembang dan berhasil dalam pencapaian tujuan pembangunan jika mempunyai transportasi yang memadai dalam memenuhi kebutuhan dinamis penduduknya. Pembangunan di Kota Bontang juga tidak luput dari pentingnya peran transportasi. Hal ini disebabkan keadaan geografis Kota Bontang yang tidak hanya memiliki perbatasan darat tetapi juga didominasi oleh lautan. Semakin baik sarana dan prasarana transportasi, maka akan mempercepat laju pertumbuhan ekonomi di Kota Bontang.

Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, khususnya dalam pembangunan akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil.

Pengembangan moda transportasi yang baik perlu didukung oleh data yang menunjang. Data yang akurat memiliki nilai yang sangat tinggi dan menjadi kunci utama kesuksesan pembangunan. Data yang akurat sangat penting untuk membuat keputusan yang tepat dan mengeksekusi program secara tepat sasaran.

1. Transportasi Darat

Transportasi darat merupakan salah satu transportasi utama yang digunakan di Kota Bontang. Jalur darat menjadi penghubung hampir seluruh Kawasan di dalam Kota

Hasil Penelitian

Bontang dan beberapa Kota lain yang berdekatan dengan Kota Bontang. Berdasarkan data dari Dinas perhubungan jumlah moda angkutan umum yang terus mengalami penurunan dari tahun 2016 hingga tahun 2020 hal ini terjadi karena terjadinya meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat sehingga berimbas pada kurangnya minat masyarakat menggunakan angkutan umum untuk berpergian atau melakukan perjalanan. Perkembangan jumlah moda angkutan umum dan kepemilikan kendaraan bermotor dari tahun 2016 hingga tahun 2020 dapat dilihat pada gambar berikut :



Sumber: Polres Bontang dan Dinas Perhubungan Kota Bontang

Gambar 4.4. Grafik Perkembangan Jumlah Moda Transportasi Umum dan Kendaraan Pribadi di Kota Bontang Tahun 2016-2020

Berdasarkan gambar 4.4 jumlah kendaraan pribadi mengalami peningkatan sebanyak 25.952 unit dalam lima tahun terakhir dari 59.656 unit pada tahun 2016 menjadi 85.608 unit pada tahun 2020. Sementara jumlah moda angkutan umum pada tahun 2016 sebanyak 892 unit dan mengalami penurunan sebanyak 768 unit dalam kurun waktu lima tahun terakhir menjadi 124 unit.

Selain jumlah moda angkutan umum, secara keseluruhan moda angkutan barang di Kota Bontang juga mengalami penurunan. Dari tahun 2016 hingga tahun 2020 tercatat terjadi penurunan sebanyak 742 unit moda angkutan barang.

Hasil Penelitian

Penurunan terjadi pada moda angkutan truk barang umum dan mobil tangki, sementara untuk mobil box terjadi peningkatan yang cukup signifikan selama lima tahun terakhir ini. Perkembangan moda angkutan barang di Kota Bontang dapat dilihat pada gambar 4.5 sebagai berikut :



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bontang

Gambar 4.5. Grafik Jumlah Moda Angkutan Barang di Kota Bontang Menurut Jenis Angkutan Tahun 2016-2020

Jika dilihat dari jenis kendaraan yang ada di Kota Bontang, dari tahun 2016 hingga tahun 2020 kendaraan di Kota Bontang didominasi oleh kendaraan roda dua/sepeda motor. Jumlah kendaraan sepeda motor yang terdaftar di Kota Bontang lebih dari 80 persen dari total kendaraan yang terdaftar di SAMSAT Kota Bontang. Selain kendaraan bermotor roda dua kendaraan bermotor yang memiliki jumlah terbanyak adalah mini bus. Jumlah minibus juga terus menunjukkan peningkatan dari tahun 2016 hingga tahun 2020. Mobil pick up menempati posisi ketiga dengan persentase kendaraan yang konsisten di sekitar angka 3 persen. Tabel 4.8 menunjukkan Jumlah Kendaraan Bermotor Terdaftar di Kota Bontang Menurut Jenis Kendaraan Tahun 2016-2020.

Tabel 4.8. Jumlah Kendaraan Bermotor Terdaftar Menurut Jenis Kendaraan di Kota Bontang, 2016-2020

Jenis Kendaraan	2016	2017	2018	2019	2020
Sepeda Motor	95.09	99.05	10.445	10.940	11.312
Sedan	1.48	1.48	1.48	1.48	1.50
Jeep	1.76	1.78	1.83	1.85	1.92
Mini Bus	13.55	14.02	14.75	15.27	15.95
Mikro Bus	320	328	349	357	367
Bus	134	155	167	171	174
Pick Up	3.91	4.05	4.29	4.46	4.67
Truck	1.84	1.86	1.91	1.93	1.97
Jumlah	11.810	12.275	12.924	13.495	13.970

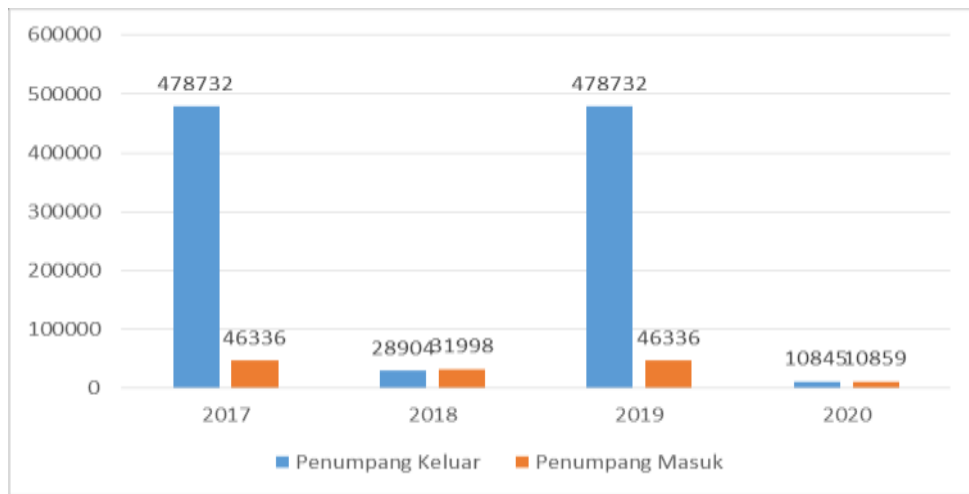
Sumber: Samsat Kota Bontang (Hasil Data Diolah)

2. Transportasi Laut

Transportasi laut di Kota Bontang dimanfaatkan untuk angkutan penumpang maupun angkutan barang. Kota Bontang memiliki satu jumlah Pelabuhan penumpang yang digunakan sebagai sarana untuk keluar masuk penumpang angkutan laut. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan, jumlah penumpang keluar melalui pelabuhan penumpang Kota Bontang lebih banyak dibandingkan dengan penumpang masuk. Dari tahun 2018 ke tahun 2019 jumlah penumpang yang keluar dan masuk kota bontang melalui Pelabuhan penumpang meningkat. Pada tahun 2018 jumlah penumpang masuk sebesar 28904 orang dan meningkat menjadi 478732 orang pada tahun 2019, sementara untuk penumpang keluar meningkat sebesar 44,81 persen dari tahun 2018 ke tahun 2019 menjadi sebesar 46336.

Pada tahun 2020 jumlah penumpang yang keluar dan masuk mengalami penurunan sebesar 97,73 persen dan 76,56 persen. Penurunan penumpang ini disebabkan oleh pandemi COVID-19 yang terjadi sepanjang tahun 2020 yang menyebabkan terjadinya pembatasan perjalanan. Perkembangan penumpang keluar

dan masuk pelabuhan penumpang Kota Bontang dapat dilihat pada gambar 4.6. sebagai berikut :

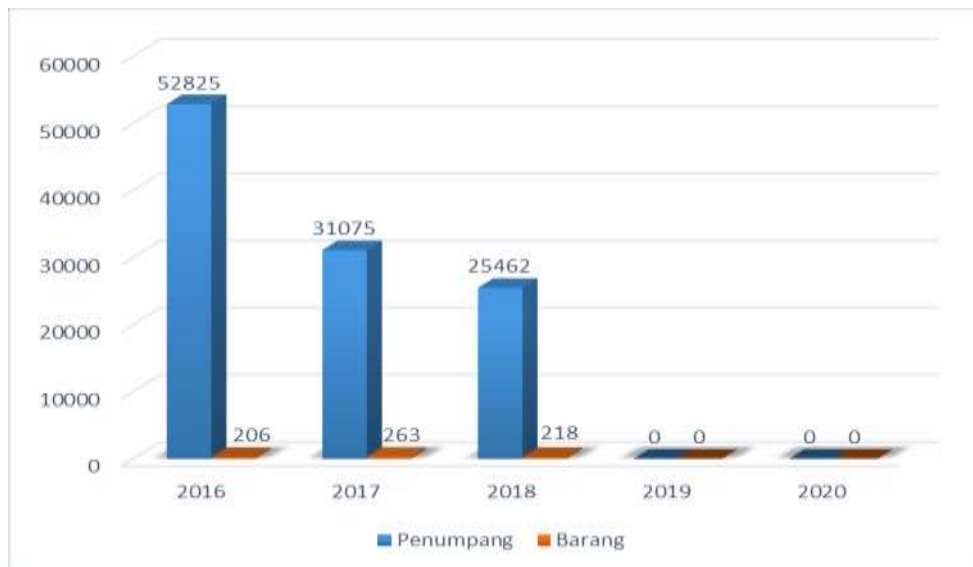


Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bontang (Data Diolah Tahun 2021)

Gambar 4.6. Grafik Jumlah Penumpang Melalui Pelabuhan Penumpang di Kota Bontang Tahun 2017-2020

3. Transportasi Udara

Kota Bontang memiliki satu Bandar Udara yaitu Bandar Udara LNG Badak. Bandar udara ini dimiliki dan dikelola oleh Badak LNG. Bandar udara ini bisa disinggahi oleh pesawat Aerospatiale ATR 42-500 buatan Aerospatiale. Bandar udara ini hanya melayani satu rute tujuan yaitu Kota Balikpapan. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan jumlah penumpang angkutan udara terus mengalami penurunan sejak tahun 2016 hingga tahun 2020. Pada tahun 2016 jumlah penumpang angkutan udara sebesar 52825 orang, dan menurun sebesar 41,12 persen menjadi 31075 pada tahun 2017 dan terus menurun menjadi 25462 orang pada tahun 2018. Sementara untuk jumlah barang menggunakan angkutan udara relatif stabil dari tahun 2016 hingga 2018 pada kisaran 200 ton. Perkembangan penumpang dan barang angkutan udara Kota Bontang dapat dilihat pada gambar 4.7. sebagai berikut :



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bontang (data diolah Tahun 2021)

Gambar 4.7. Grafik Jumlah Penumpang dan Barang Angkutan Udara Kota Bontang Tahun 2016-2020

ANALISIS DATA PILAH PUG SEKTOR TRANSPORTASI PUBLIK KOTA BONTANG

BAB 5

A. Sektor Transportasi Publik Kota Bontang

1. Data Statistik UPTD Terminal Kota Bontang

Tabel 5.1 Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Pegawai

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1	Laki – Laki	6	100
2	Perempuan	0	0
Total		6	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

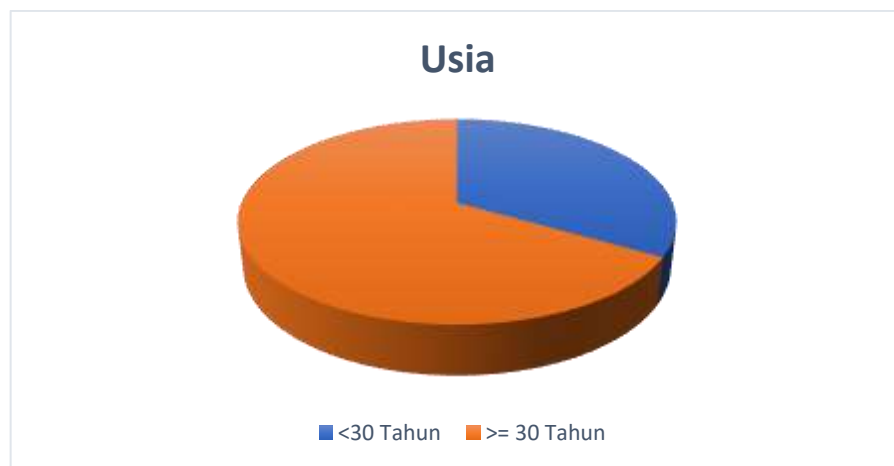
Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya Dinas Perhubungan, pada UPTD Terminal di Kota Bontang didukung oleh sumber daya manusia, komposisi secara gender laki-laki sebanyak 6 orang dan pegawai wanita tidak ada. Hal ini belum menunjukkan adanya perimbangan, dimana pegawai di UPTD Terminal di Kota Bontang hanya di dominasi oleh laki-laki. Secara riil jumlah ini masih kurang memadai bila dibandingkan dengan kebutuhan yang tertera dalam renstra Dinas Perhubungan Prov Kalimantan Timur, dimana prosentasi peningkatan jumlah SDM yang berkompetensi teknis pada tahun 2018 ditargetkan sebanyak 80 persen dan yang terealisasi hanya 35 persen. Gambar 5.1 sebagai berikut :

Hasil Penelitian

Tabel 5.2 Distribusi Frekuensi Usia Pegawai

No	Usia	Frekuensi	Persentase
1	<30 Tahun	2	33.3
2	>= 30 Tahun	4	66.7
Total		6	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

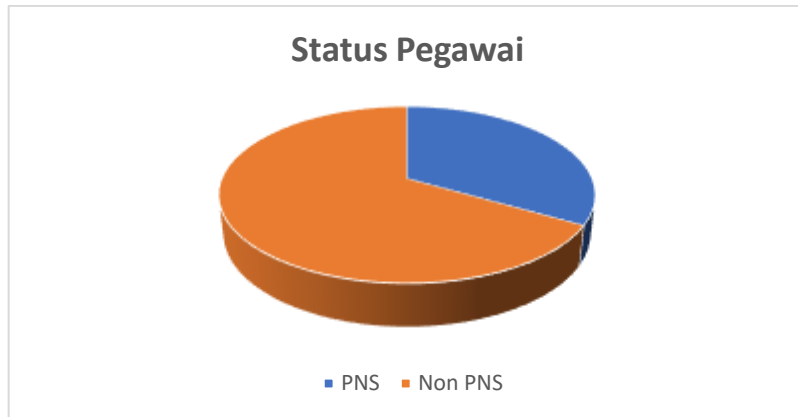


Gambar 5.1 Grafik Usia Pegawai

Tabel 5.3 Distribusi Frekuensi Status Pegawai

No	Status Pegawai	Frekuensi	Persentase
1	Non PNS	4	66.7
2	PNS	2	33.3
Total		6	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.2 Grafik Status Pegawai

Komposisi pegawai berdasarkan status kepegawaian dari 6 pegawai pada terminal di Bontang untuk PNS 33,3 persen atau sebanyak 2 orang pegawai dengan status PNS, sedangkan sisanya 66,7 persen dengan status Non PNS atau sebanyak 4 orang. Dengan komposisi pegawai berdasarkan status kepegawaiannya menunjukkan bahwa pegawai dengan status non PNS lebih banyak dibanding dengan status PNS.

Tabel

Tabel 5.4 Distribusi Frekuensi Tingkat Pendidikan Pegawai

No	Tingkat Pendidikan	Frekuensi	Persentase
1	SD	1	16.7
2	SMA/SMK	4	66.7
3	Sarjana	1	16.7
Total		6	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



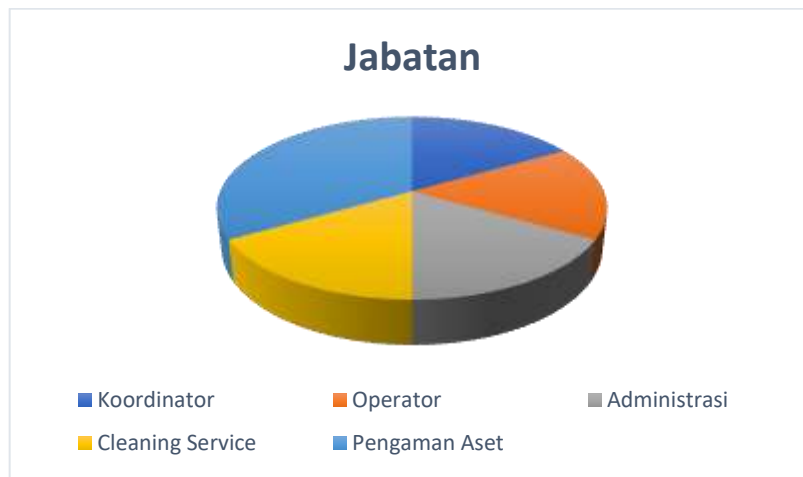
Gambar 5.3 Grafik Tingkat Pendidikan Pegawai

Berdasarkan tabel terlihat bahwa pegawai pada terminal Kota Bontang, 66,7 persen berpendidikan SMA/SMK. Sedangkan yang berpendidikan sarjana sebanyak 16,7 persen (1 orang). Hal ini sudah menjadi permasalahan dan isu-isu strategis perangkat daerah pada Dinas Perhubungan di Provinsi Kalimantan Timur. Dimana masih kurangnya tenaga ASN yang memiliki kompetensi teknis tentang pengelolaan terminal. Masih minimnya tenaga ASN di Terminal Tipe B yang memiliki kualifikasi teknis dan mempunyai kompetensi di bidang pelayaran dan bersertifikasi PPNS. Belum terintegrasinya sistem informasi Angkutan antar Terminal Type B di Kalimantan Timur. Belum adanya Standar Pelayanan Operasional (SOP) di Terminal Type B. Belum optimalnya alokasi anggaran untuk kebutuhan penyediaan fasilitas dan operasional di Terminal. Belum adanya regulasi tentang legalitas aset Terminal Type B. Masih adanya lahan terminal yang dalam penguasaan masyarakat.

Tabel 5.5 Distribusi Frekuensi Jabatan Pegawai

No	Jabatan	Frekuensi	Persentase
1	Koordinator	1	16.7
2	Operator	1	16.7
3	Administrasi	1	16.7
4	Cleaning Service	1	16.7
5	Pengaman Aset	2	33.33
Total		6	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.4. Grafik Jabatan Pegawai

Berdasarkan Tabel A.1.5, terlihat bahwa pegawai pada terminal di Bontang, dari 6 pegawai memiliki jabatan sebagai koordinator, operator, administrasi, cleaning service dan sisanya 2 orang pegawai sebagai pengaman aset.

Tabel 5.6 Distribusi Frekuensi Gaji Pegawai

No	Gaji	Frekuensi	Persentase
1	< Rp. 3.000.000	4	66.7
2	>= Rp. 3000.000	2	33.3
Total		6	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.5. Grafik Gaji Pegawai

Pada tabel A1.6, nampak bahwa gaji pegawai pada terminal Bontang 33,3 persen memiliki pendapatan di atas Rp. 3.000.000 dan ada 66,7 persen tingkat pendapatannya masih dibawah Rp. 3.000.000, Distribusi pendapatan disajikan dalam kurva dibawah ini :

Tabel 5.7. Distribusi Frekuensi Lama Bekerja Pegawai

No	Lama Bekerja	Frekuensi	Persentase
1	< 10 Tahun	4	66.7
2	>= 10 Tahun	2	33.3
Total		6	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.6. Grafik Lama Bekerja Pegawai

Pada tabel, berdasarkan lama bekerja pegawai pada UPTD Terminal di Bontang menunjukkan ada sebanyak 66,7 persen masa kerjanya dibawah 10 tahun dan ada sebanyak 33,3 persen masa kerjanya sudah diatas 10 tahun.

Tabel 5.8 Distribusi Frekuensi Program Peningkatan Kualitas Diri

No	Peningkatan Kualitas Diri	Frekuensi	Persentase
1	Tidak	6	100.0
2	Ya	0	0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Pada tabel 5.8, untuk meningkatkan kualitas kerja pada UPTD Terminal di Bontang diperlukan pengembangan Sumber Daya Manusia melalui program pelatihan, dari data yang diperoleh semua pegawai pada UPTD Terminal di Kota Bontang tidak pernah mengikuti program-program pelatihan dalam peningkatan kualitas pegawai pada UPTD Terminal di Kota Bontang.

Tabel 5.9 Distribusi Frekuensi Kebijakan Gender

No	Kebijakan Gender	Frekuensi	Persentase
1	Ya	6	100.0
2	Tidak	0	0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Apakah di Unit kerja bapak/ibu memiliki kebijakan khusus terkait gender? jika **YA**, sebutkan kebijakan seperti apa? Jika **TIDAK**, langsung ke pertanyaan nomo 3.

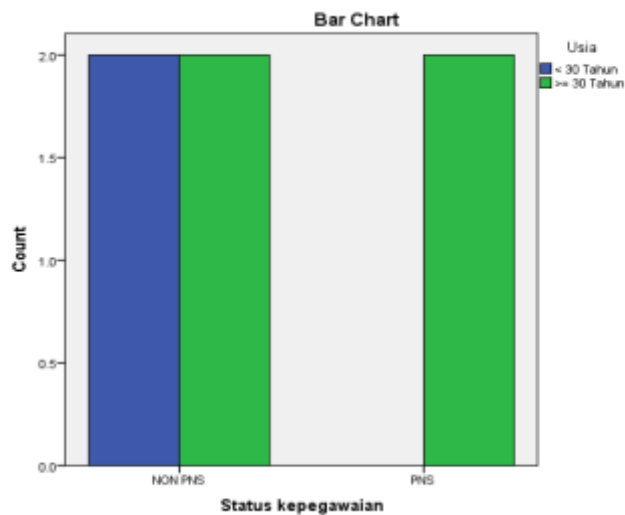
Tabel 5.9, menunjukkan bahwa pada UPTD Terminal di Bontang memiliki kebijakan khusus terkait gender, terdiri dari perlunya ketersediaan khusus menyusui, ketersediaan khusus perempuan, tingkat keamanan dan tingkat pelayanan.

2. Keterkaitan Pilah Gender Pegawai Terminal Kota Bontang

Tabel 5.10 Status Kepegawaian menurut Usia

No	Status Kepegawaian	Usia		Total
		< 30 Tahun	>= 30 Tahun	
1	Non PNS	2	2	4
2	PNS	0	2	2
Total		2	4	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



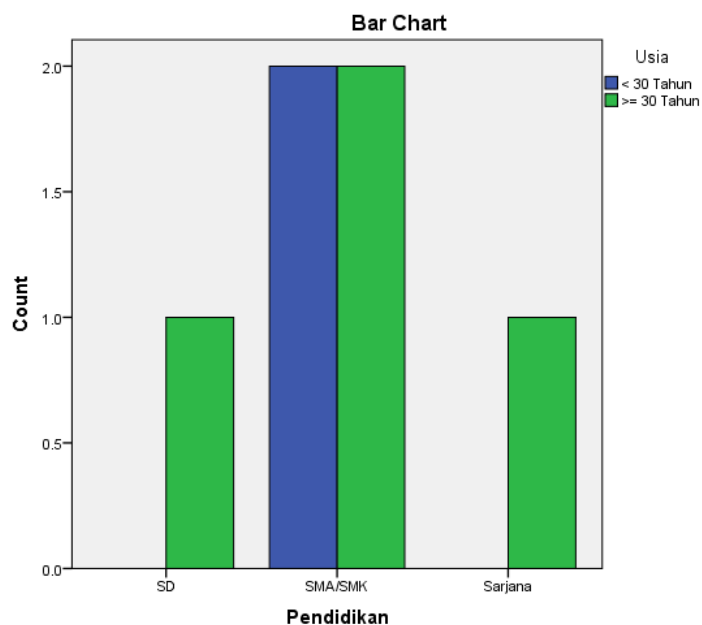
Gambar 5.7. Grafik status kepegawaian menurut usia

Pada Tabel 5.10, terlihat pegawai pada UPTD Terminal di Kota Bontang dengan usia dibawah dan diatas 30 tahun dengan status non PNS. Sementara pegawai dengan status PNS yang berusia dibawah 30 tahun tidak ada, sedangkan diatas berusia diatas 30 tahun sebanyak 33,3 persen (2 orang) pegawai pada UPTD Terminal di Kota Bontang.

Tabel 5.11 Pendidikan Menurut Usia

No	Pendidikan	Usia		Total
		< 30 Tahun	>= 30 Tahun	
1	SD	0	1	1
2	SMA/SMK	2	2	4
3	Sarjana	0	1	1
Total		2	4	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



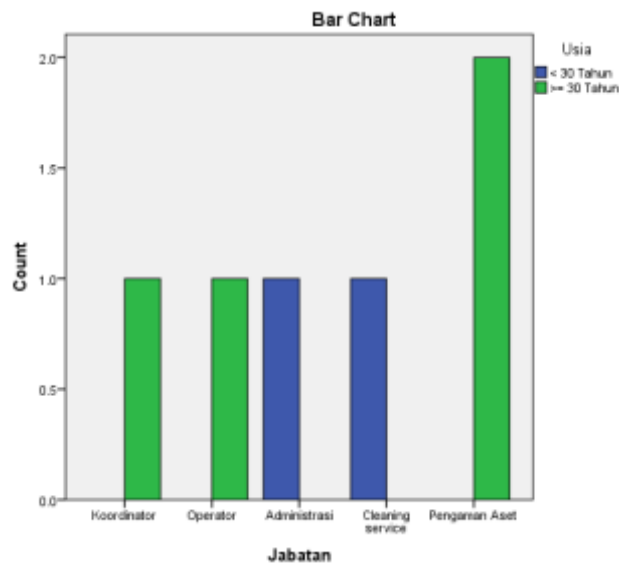
Gambar 5.8. Grafik Pendidikan menurut usia

Pada Tabel 5.11, Terlihat pegawai dengan tingkat pendidikan SD tidak ada yang berusia dibawah 30 tahun, dan terbanyak pegawai usia dibawah dan diatas 30 tahun dengan tingkat pendidikan SMA/SMK pada pegawai di UPTD Terminal di Bontang. Sementara dengan tingkat pendidikan Sarjana hanya ada satu orang pegawai yang berusia di atas 30 tahun.

Tabel 5.12 Jabatan menurut Usia

No	Jabatan	Usia		Total
		< 30 Tahun	>= 30 Tahun	
1	Koordinator	0	1	1
2	Operator	0	1	1
3	Administrasi	1	0	1
4	Cleaning Service	1	0	1
5	Pengaman Aset	0	2	2
Total		2	4	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.9. Grafik jabatan menurut usia

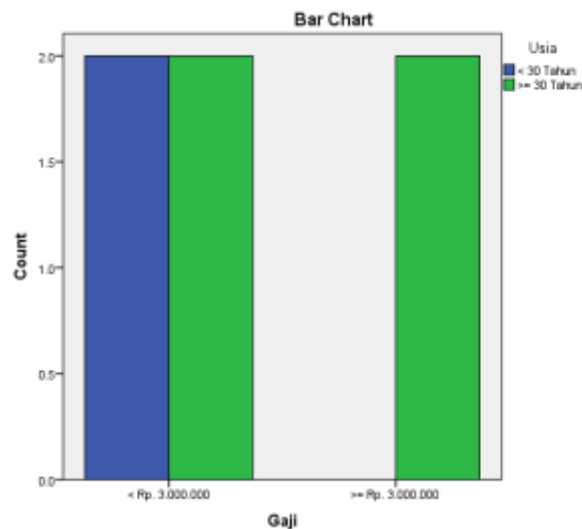
Pada Tabel 5.12, Terlihat pegawai dengan jabatan sebagai Koordinator dan operator dan pengaman aset berusia diatas 30 tahun, jabatan administrasi dan cleaning service berusia dibawah 30 tahun.

Hasil Penelitian

Tabel 5.13 Gaji menurut Usia

No	Gaji	Usia		Total
		< 30 Tahun	>= 30 Tahun	
1	< Rp. 3.000.000	2	2	4
2	>= Rp. 3.000.000	0	2	2
Total		2	4	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



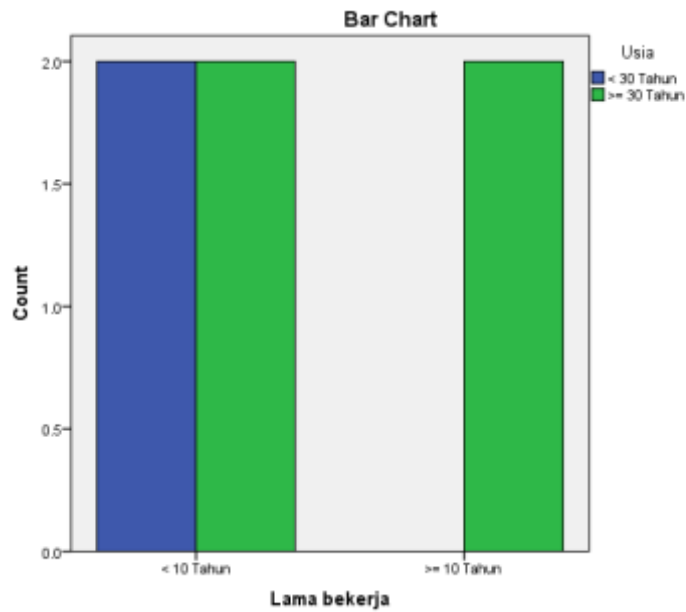
Gambar 5.10. Grafik gaji menurut usia

Pada Tabel 5.13, terlihat bahwa pegawai pada UPTD Terminal di Bontang dengan pendapatan dibawah Rp. 3.000.000 terdapat dua orang pegawai yang berusia dibawah 30 tahun dan ada dua orang (33,3 persen) pegawai yang berusia diatas 30 tahun. Pegawai dengan tingkat pendapatan di atas Rp. 3.000.000 juga terdapat 33,3 persen (dua orang) pegawai yang berusia diatas 30 tahun.

Tabel 5.14 Lama Bekerja menurut Usia

No	Lama Bekerja	Usia		Total
		< 30 Tahun	>= 30 Tahun	
1	< 10 Tahun	2	2	4
2	>= 10 Tahun	0	2	2
Total		2	4	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



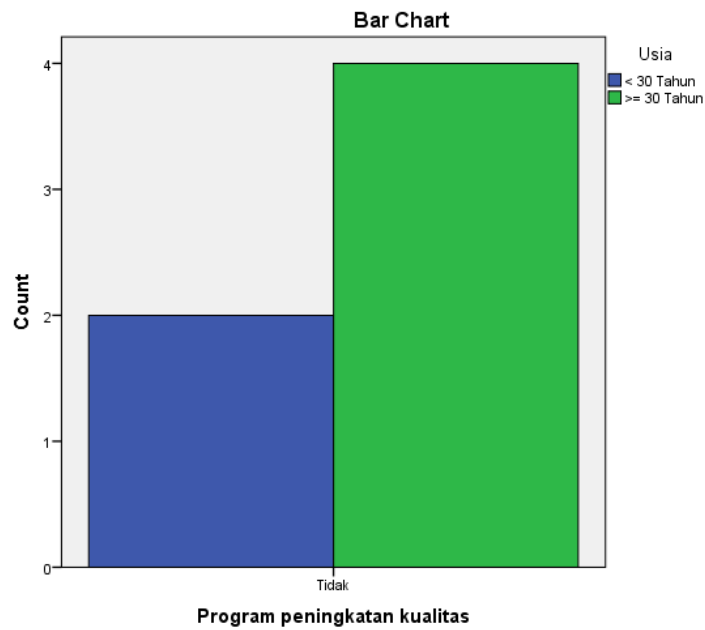
Gambar 5.11. Grafik lama bekerja menurut usia

Pada Tabel 5.14, terlihat pegawai pada UPTD Terminal di Bontang, terdapat 33,3 persen (2 orang) dengan usia di bawah 30 tahun dan dua orang pegawai diatas usia 30 tahun juga memiliki lama kerja di bawah 10 Tahun. Sedangkan 33,3 persen dengan usia diatas 30 tahun memiliki masa kerja diatas 10 tahun.

Tabel 5.15 Program Peningkatan Kualitas menurut Usia Crosstabulation

No	Program Peningkatan Kualitas	Usia		Total
		< 30 Tahun	>= 30 Tahun	
1	Tidak	2	4	6
Total		2	4	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



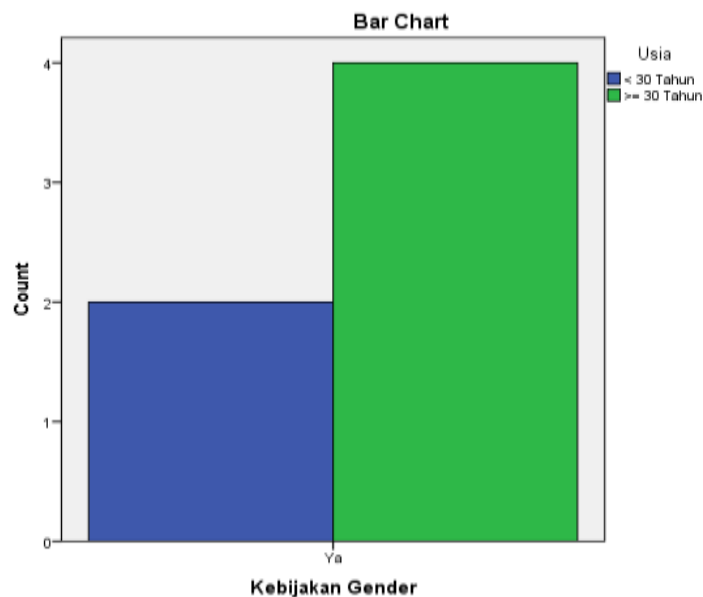
Gambar 5.12. Grafik program peningkatan kualitas menurut usia

Pada Tabel 5.15, terlihat pada tabel diatas pegawai pada UPTD Terminal di Bontang tidak pernah mendapatkan kesempatan untuk mengikuti pelatihan dalam program peningkatan kualitas baik pegawai yang berusia dibawah 30 tahun dan diatas 30 tahun.

Tabel 5.16 Kebijakan Gender menurut Usia Crosstabulation

No	Kebijakan Gender	Usia		Total
		< 30 Tahun	>= 30 Tahun	
1	Ya	2	4	6
Total		2	4	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



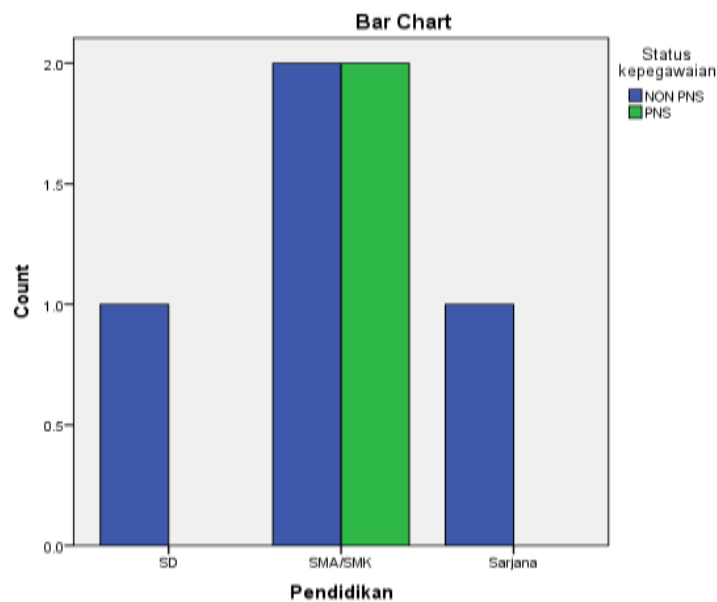
Gambar 5.13. Grafik kebijakan gender menurut usia

Pada Tabel 5.16, terlihat berdasarkan pendapat dari pegawai pada UPTD terminal di Kota Bontang baik yang berusia dibawah 30 tahun dan diatas 30 tahun, menyatakan perlu adanya kebijakan khusus terkait gender, diantaranya perlu adanya ketersediaan ruang khusus menyusui, ketersediaan toilet khusus perempuan, perlu adanya tingkat keamanan bagi gender dan tingkat pelayanan yang lebih mengutamakan gender.

Tabel 5.17 Pendidikan menurut Status Kepegawaian Crosstabulation

No	Pendidikan	Status Kepegawaian		Total
		NON PNS	PNS	
1	SD	1	0	1
2	SMA/SMK	2	2	4
3	Sarjana	1	0	1
Total		4	2	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



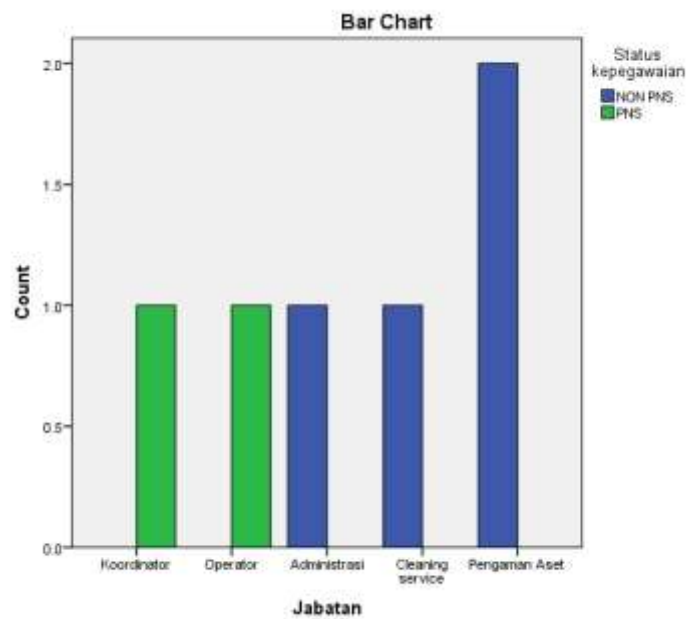
Gambar 5.14. Grafik Pendidikan menurut status kepegawaian

Pada Tabel 5.17, terlihat pegawai pada UPTD Terminal di Bontang dengan status kepegawaian Non PNS memiliki tingkat pendidikan SD dan Sarjana, dan terbanyak dengan status baik Non PNS dan PNS memiliki tingkat pendidikan SMA/SMK .

Tabel 5.18 Jabatan menurut Status Kepegawaian

No	Jabatan	Status Kepegawaian		Total
		NON PNS	PNS	
1	Koordinator	0	1	1
2	Operator	0	1	1
3	Administrasi	1	0	1
4	Cleaning Service	1	0	1
5	Pengaman Aset	2	0	2
Total		4	2	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



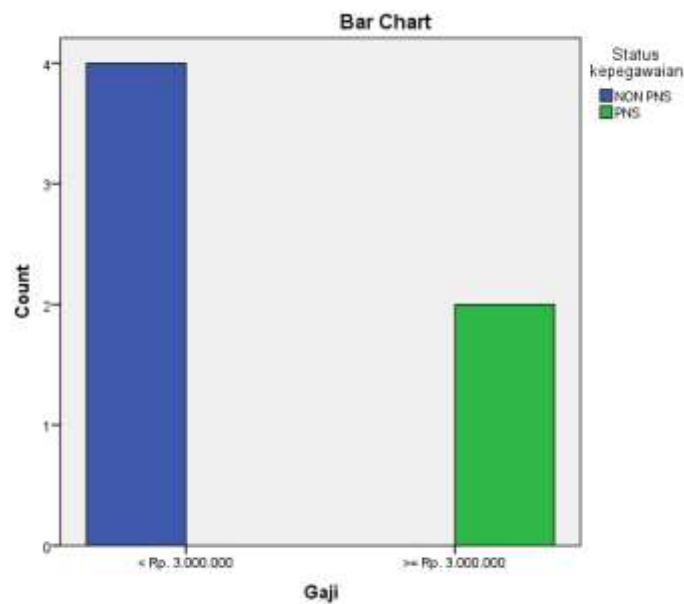
Gambar 5.15. Grafik jabatan menurut status kepegawaian

Pada Tabel 5.18, terlihat pegawai pada UPTD Terminal di Bontang dengan status PNS memiliki jabatan Koordinator dan Operator. Pegawai dengan status Non PNS memiliki jabatan Administrasi, Cleaning Servis, dan Pengamanan Aset.

Tabel 5.19 Gaji menurut Status Kepegawaian Crosstabulation

No	Gaji	Status Kepegawaian		Total
		NON PNS	PNS	
1	< Rp. 3000.000	4	0	4
2	>= Rp. 3000.000	0	2	2
Total		4	2	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.16. Grafik gaji menurut status kepegawaian

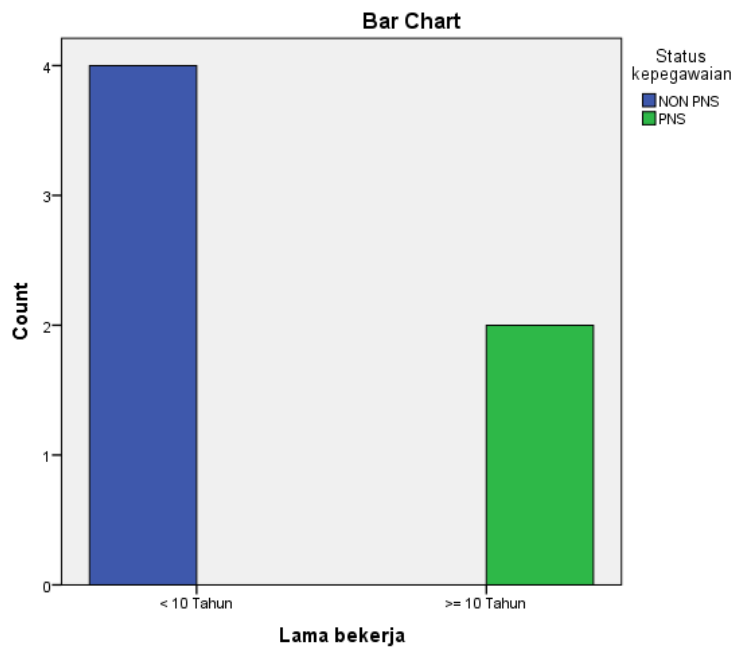
Pada Tabel 5.19, terlihat pada pegawai UPTD Terminal di Kota Bontang terdapat 66,6 persen (4 orang) pegawai dengan status kepegawaian Non PNS memiliki tingkat pendapatan dibawah Rp. 3.000.000. Sedangkan 33,3 persen (2 orang) pegawai dengan status pegawai PNS memiliki tingkat pendapatan di atas Rp. 3.000.000 terdapat dua orang pegawai.

Tabel

Tabel 5.20 Lama Bekerja menurut Status Kepegawaian Crosstabulation

No	Lama Bekerja	Status Kepegawaian		Total
		NON PNS	PNS	
1	< 10 Tahun	4	0	4
2	>= 10 Tahun	0	2	2
Total		4	2	2

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.17. Grafik lama bekerja menurut status kepegawaian

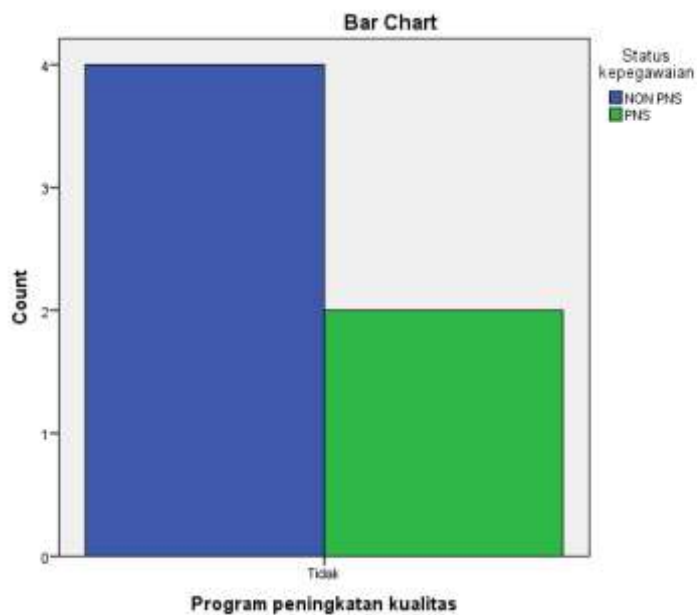
Pada Tabel 5.20, terlihat pada pegawai UPTD Terminal Bontang terbanyak dengan status kepegawaian Non PNS memiliki masa bekerja kurang dari 10 tahun. Sementara pegawai yang terbanyak dengan status PNS memiliki lama kerja diatas 10 tahun.

Tabel 5.21 Program Peningkatan Kualitas menurut Status Kepegawaian

No	Program Peningkatan Kualitas	Status Kepegawaian		Total
		NON PNS	PNS	
1	Tidak	4	2	6
Total		4	2	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Hasil Penelitian



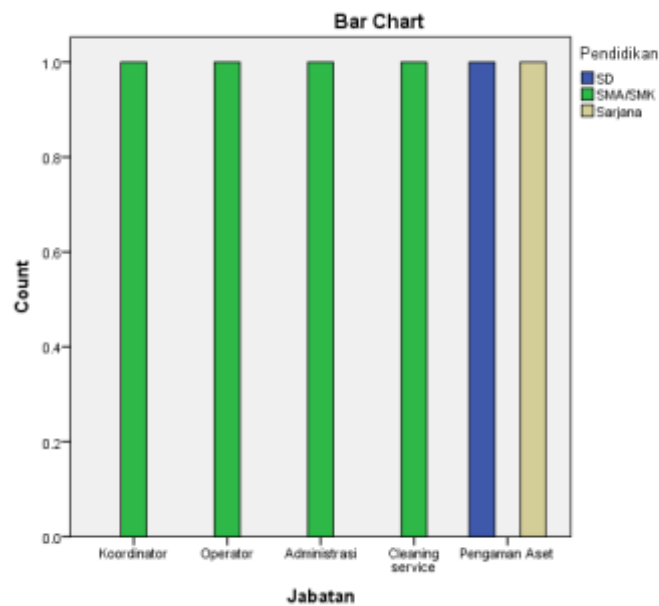
Gambar 5.17. Grafik program peningkatan kualitas menurut status kepegawaian

Pada Tabel 5.21, terlihat pada pegawai UPTD Terminal Bontang secara keseluruhan baik pegawai Non PNS dan PNS belum tersentuh dan mendapatkan pelatihan dalam peningkatan kualitas pengembangan pegawai.

Tabel 5.22 Jabatan menurut Pendidikan

No	Jabatan	Pendidikan			Total
		SD	SMA/SMK	Sarjana	
1	Koordinator	0	1	0	1
2	Operator	0	1	0	1
3	Administrasi	0	1	0	1
4	Cleaning Service	0	1	0	1
5	Pengaman Aset	1	0	1	2
Total		1	4	1	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



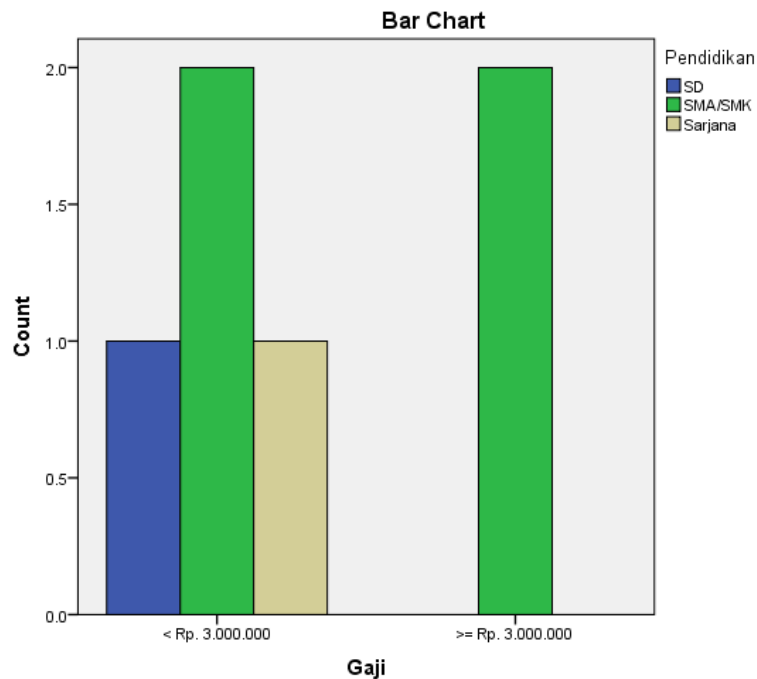
Gambar 5.18. Grafik jabatan menurut pendidikan

Pada Tabel 5.22 terlihat pada pegawai UPTD Terminal Kota Bontang dengan jabatan Koordinator, jabatan Operator, jabatan Administrasi dan cleaning service memiliki tingkat pendidikan SMA/SMK. Sementara dengan jabatan pengaman Aset memiliki tingkat pendidikan SD dan satu pegawai dengan tingkat pendidikan Sarjana.

Tabel 5.23 Gaji menurut Pendidikan

No	Gaji	Pendidikan			Total
		SD	SMA/SMK	Sarjana	
1	< Rp. 3.000.000	1	2	1	4
2	>= Rp. 3.000.000	0	2	0	2
Total		1	4	1	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



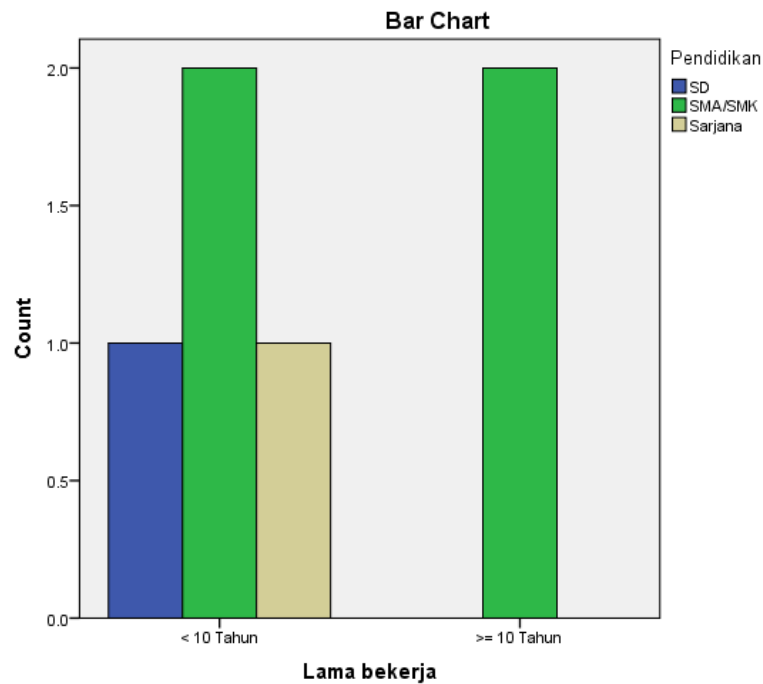
Gambar 5.19. Grafik gaji menurut pendidikan

Pada Tabel 5.23, terlihat bahawa pegawai pada UPTD Terminal Kota Bontang terbanyak berpendidikan SMA/SMK dengan pendapatan kurang dari Rp. 3.000.000 dan di atas Rp. 3.000.000. Sementara tidak ada pegawai dengan pendidikan SD dan Sarjana yang memiliki tingkat pendapatan di atas Rp. 3.000.000.

Tabel 5.24 Lama Bekerja menurut Pendidikan

No	Lama Bekerja	Pendidikan			Total
		SD	SMA/SMK	Sarjana	
1	< 10 Tahun	1	2	1	4
2	>= 10 Tahun	0	2	0	2
Total		1	4	1	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.20. Grafik lama bekerja menurut pendidikan

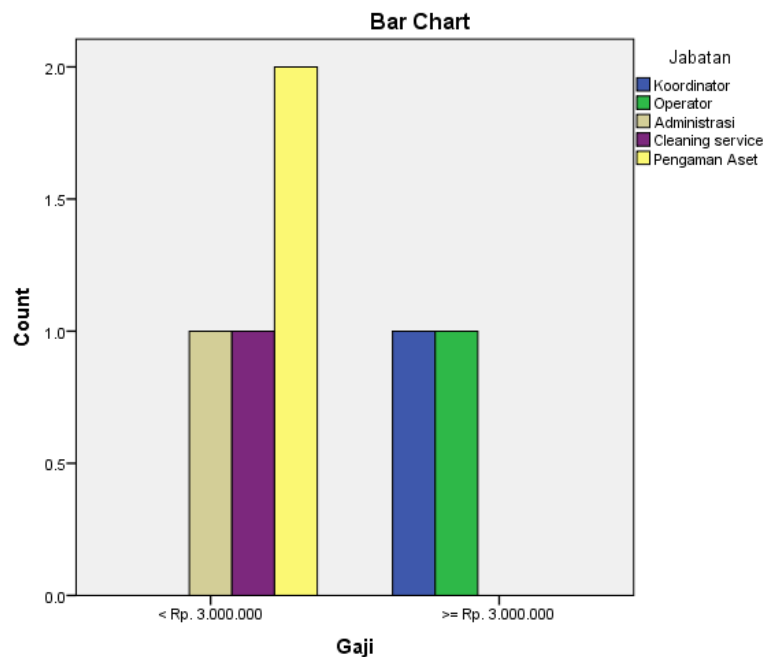
Pada Tabel 5.24, terlihat bahwa pegawai pada UPTD Terminal Kota Bontang terbanyak adalah pegawai yang berpendidikan SMA/SMK memiliki lama kerja kurang dari 10 tahun. Sementara tidak ada pegawai dengan tingkat pendidikan SD yang memiliki masa kerja di atas 10 tahun dan terdapat dua orang pegawai dengan tingkat pendidikan SMA/SMK memiliki lama kerja di atas 10 tahun.

Tabel 5.25 Gaji menurut Jabatan

No	Gaji	Jabatan					Total
		Koordinator	Operator	Administrasi	Cleaning Service	Pengaman Aset	
1	< Rp. 3.000.000	0	0	1	1	2	4
2	≥ Rp. 3.000.000	1	1	0	0	0	2
Total		1	1	1	1	2	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Hasil Penelitian



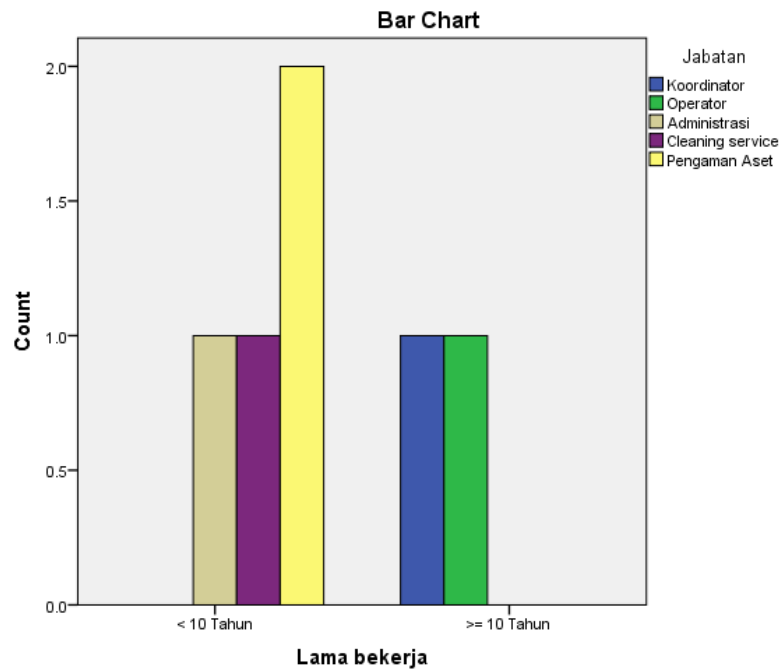
Gambar 5.21. Grafik gaji menurut jabatan

Pada Tabel 5.25 terlihat bahwa pegawai terbanyak dengan jabatan pengaman aset memiliki tingkat pendapatan di bawah Rp. 3.000.000. sedangkan pegawai dengan pegawai dengan jabatan koordinator dan Operator memiliki tingkat pendapatan diatas Rp. 3.000.000.

Tabel 5.26 Lama Bekerja menurut Jabatan

No	Lama bekerja	Jabatan					Total
		Koordinator	Operator	Administrasi	Cleaning Service	Pengaman Aset	
1	< 10 Tahun	0	0	1	1	2	4
2	>= 10 Tahun	1	1	0	0	0	2
Total		1	1	1	1	2	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



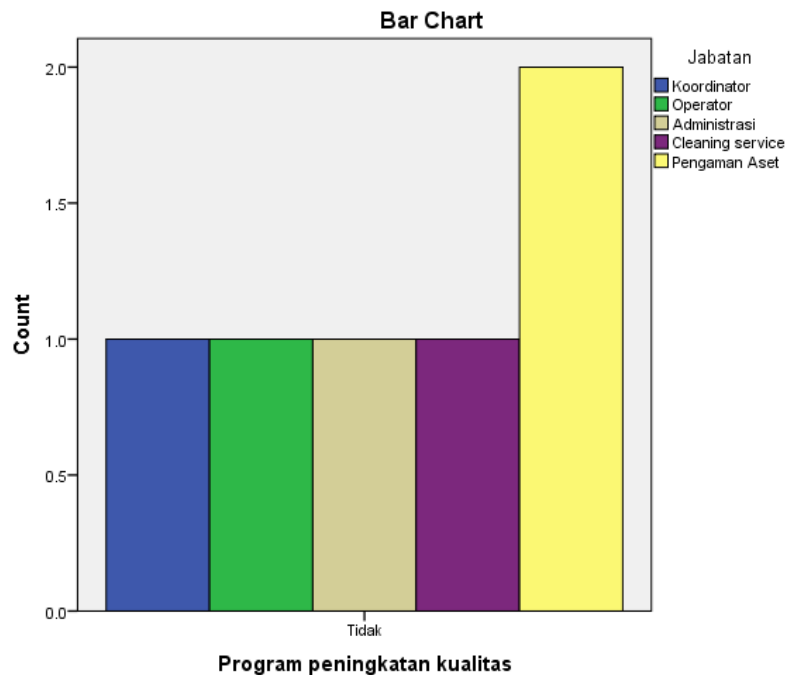
Gambar 5.22. Grafik lama bekerja menurut jabatan

Pada Tabel 5.26, nampak bahwa pegawai dengan jabatan Administrasi memiliki lama kerja kurang dari 10 tahun, sementara pegawai yang dengan jabatan koordinator dan operator memiliki masa kerja lebih dari 10 tahun.

Tabel 5.27 Program Peningkatan Kualitas menurut Jabatan

Program Peningkatan Kualitas	Jabatan					Total
	Koordinator	Operator	Administrasi	Cleaning Service	Pengaman Aset	
Tidak	1	1	1	1	2	6
Total	1	1	1	1	2	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.23. Grafik program peningkatan kualitas menurut jabatan Pada Tabel 5.27, terlihat bahwa semua dari jenjang jabatan yang dimiliki oleh pegawai pada UPTD Terminal kota Bontang tidak mendapatkan kesempatan untuk mendapatkan program peningkatan kualitas.

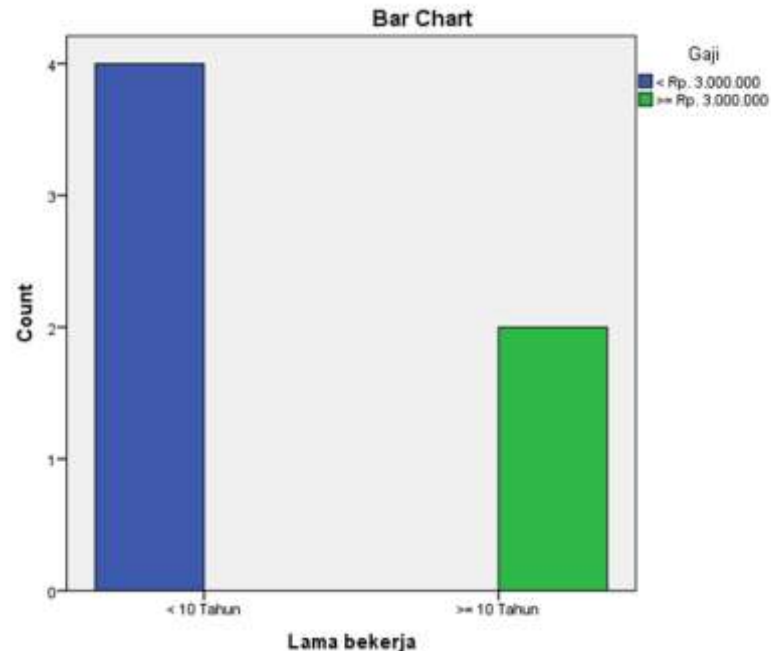
Tabel 5.28 Lama Bekerja menurut Gaji

No	Lama Bekerja	Gaji		Total
		< Rp. 3.000.000	>= Rp. 3000.000	
1	< 10 Tahun	4	0	4
2	>= 10 Tahun	0	2	2
Total		4	2	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Pada Tabel 5.28, nampak bahwa pegawai yang memiliki masa kerja di bawah 10 tahun memiliki tingkat pendapatan sebesar Rp. 3.000.000. Sementara pegawai

dengan masa kerja di atas 10 tahun memperoleh pendapatan sebesar diatas Rp. 3.000.000.



Gambar 5.24. Grafik lama bekerja menurut gaji

3. Fasilitas UPTD Terminal Kota Bontang

Fasilitas dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang dapat memudahkan dan memperlancar pelaksanaan segala sesuatu usaha. Fasilitas terminal, secara khusus pada Terminal Bontang, terbagi atas fasilitas penunjang administrasi perkantoran dan operasional. Fasilitas kantor yang disediakan oleh kantor yang merupakan sarana dan prasarana untuk memudahkan pekerjaan. Jumlah fasilitas administrasi perkantoran yang dimiliki berada pada jumlah terbatas, hal ini dikarenakan pada Terminal Bontang, lebih menitikberatkan pada kegiatan non administrasi. Daftar fasilitas yang dimiliki, disajikan pada tabel 5.29 sebagai berikut :

Tabel 5.29. Fasilitas Perkantoran Terminal Bontang

No	Nama fasilitas	Jumlah
1	Bangunan kantor	1
2	Computer	1
3	Printer	1
4	Kipas angin	2
5	Kursi	9
6	Parkiran bus	1
7	Wc umum	1
8	Wifi kantor	1
9	Meja	7
10	Ruang tunggu	1

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Terminal Bontang memiliki satu perangkat computer dan printer untuk menunjang administrasi perkantoran. Terdapat 6 pegawai administrasi pada terminal bontang, sehingga 1 bangunan kantor, 2 kipas, 1 WC umum dan wifi telah dapat mencukupkan kebutuhan pegawai yang ada. Untuk sarana penunjang, kantor Terminal Bontang memiliki ruang tunggu yang dilengkapi peralatan kursi dan meja dalam keadaan cukup dan bersih. Terminal Bontang juga telah memiliki sarana pencucian tangan pada beberapa titik diterminal untuk peningkatan kebersihan pegawai dan pengunjung.



Gambar 5.25. Kantor Dinas Perhubungan Pada Terminal Bus Kota Bontang

Fasilitas operasional terminal adalah segala sesuatu yang terdapat dalam terminal yang secara khusus dapat digunakan dan dinikmati oleh karyawan dan pengguna (penumpang) untuk kelancaran transportasi. Untuk kelengkapan fasilitas, peneliti melakukan survey terhadap fasilitas terminal yang tersedia kepada 18 responden. Jawaban atas adanya fasilitas operasional ditunjukkan pada tabel berikut:

Tabel 5.30. Fasilitas Terlihat Pada Terminal Bontang

No	Keterangan	Frekuensi	Persen
1	Kursi tunggu	18	100
2	Loket tiket	18	100
3	Ruang AC	0	0
4	Toilet	17	94
5	Mushola	16	89
6	Mesjid	0	0
7	Ruang menyusui	0	0
8	Tempat parkir	16	89
9	Petugas keamanan	15	83
10	Kantin	18	100
11	Ruang informasi	14	78
12	Papan Informasi	15	83
13	Pengeras suara	0	0
14	Fasilitas Kesehatan	0	0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Tabel tersebut menginformasikan bahwa untuk fasilitas kursi tunggu, loket tiket dan kantin telah dilihat oleh seluruh pengunjung. Selanjutnya adanya toilet umum, mushola, tempat parkir, petugas /pos keamanan serta papan dan ruang informasi telah dilihat oleh sebagian besar pengunjung.



Gambar 5.26. Aktifitas Penumpang Terminal Bus Kota Bontang

Fasilitas tersebut adalah fasilitas pendukung yang kelengkapan dan kebersihannya sangat dibutuhkan oleh pengunjung terminal. Responden mengkonfirmasi bawah belum melihat adanya fasilitas tambahan seperti ruang AC, Masjid, Ruang menyusui, pengeras suara dan fasilitas kesehatan yang dapat digunakan pengunjung. Selanjutnya analisis fasilitas terminal, dilengkapi dengan konfirmasi penggunaan fasilitas yang ditampilkan pada tabel berikut :

Tabel 5.31. Fasilitas Digunakan Pada Terminal Bontang

No	Keterangan	Frekuensi	Persen
1	Kursi tunggu	16	89
2	Loket tiket	12	67
3	Ruang AC	0	0
4	Toilet	15	83
5	Mushola	11	61
6	Mesjid	0	0
7	Ruang menyusui	0	0
8	Tempat parkir	12	67
9	Petugas keamanan	10	56
10	Kantin	14	78
11	Ruang informasi	6	33
12	Papan Informasi	11	61
13	Pengeras suara	0	0
14	Fasilitas Kesehatan	0	0

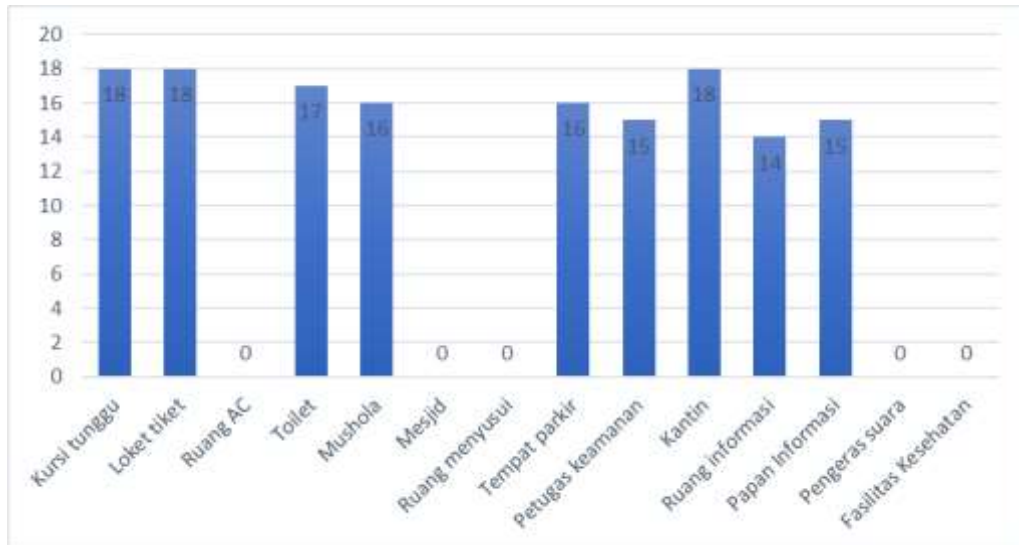
Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Fasilitas terminal yang memadai dengan kondisi yang layak pakai dan terpelihara dengan baik akan membantu kelancaran proses operasional transportasi dan kepuasan pengunjung. Semakin baik fasilitas yang ada, diharapkan semakin banyak pengunjung pada Terminal Bontang.



Gambar 5.27. Kondisi Terminal Angkutan Bus Kota Bontang (saat observasi)

Hasil Penelitian



Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Gambar 5.28. Grafik fasilitas digunakan pada terminal

Data hasil survey menunjukkan bahwa ketersediaan fasilitas operasional pendukung pada Terminal Bontang masih memadai. Hal ini dapat dilihat dengan persentase sebagian besar sarana dan prasarana telah dimanfaatkan (digunakan) oleh responden. Hal ini juga dapat dikarenakan sifat pengunjung yang tidak membutuhkan waktu lama untuk menunggu keberangkatan bus yang ada pada terminal. Penumpang telah memiliki jadwal keberangkatan bus sehingga dapat datang ke Terminal Bontang pada saat jadwal keberangkatan bus. Sedangkan untuk pemanfaatan transportasi darat dengan menggunakan bus masih belum menjadi alternatif utama untuk melakukan perjalanan via darat.

Penggunaan fasilitas operasional pendukung oleh pengunjung masih relative rendah. Semisal, sebesar 61% responden telah menggunakan Mushola, 78% untuk penggunaan kantin, dan untuk ruang informasi sebesar 33%. Selanjutnya, pada terminal telah terdapat fasilitas pilah gender. Dimana penggunaan fasilitas toilet

umum telah dilakukan pemisahan, namun belum dengan fasilitas pelengkap seperti ruang menyusui yang belum tersedia pada Terminal Bontang.



Gambar 5.29 Fasilitas Terminal Bus (Toilet)

4. Data Statistik Persepsi Penumpang Terminal Angkutan Darat Kota Bontang

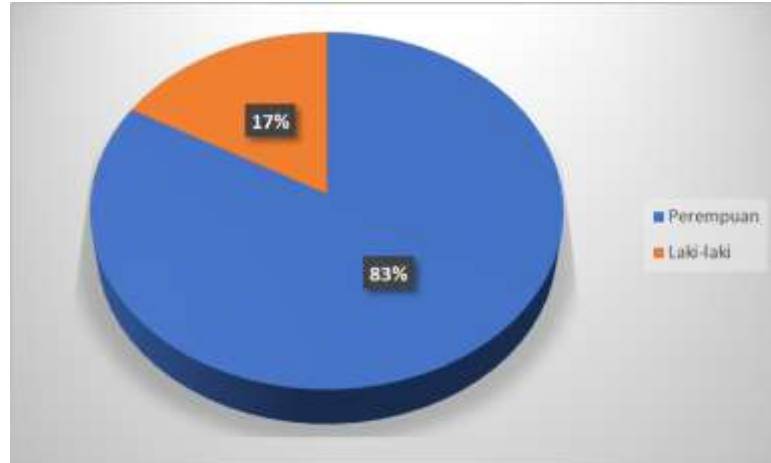
Pada bagian ini, akan ditampilkan dan dijelaskan berkaitan persepsi pengguna atau penumpang angkutan darat khususnya angkutan bus pada terminal bus Kota Bontang.

Tabel 5.32 Distribusi frekuensi jenis kelamin penumpang

Jenis kelamin	Frekuensi	Persentase
Perempuan	15	83.3
Laki-laki	3	16.7
Total	18	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Pada Tabel 5.32 terlihat bahwa banyaknya penumpang terminal bus Kota Bontang adalah sebanyak 18 orang. penumpang laki-laki sebanyak 3 orang (16,7%) dan perempuan sebanyak 15 orang (83,3%). Hasil ini menunjukkan bahwa penumpang perempuan lebih banyak dibanding penumpang laki, oleh karena itu, mementingkan kebutuhan perempuan menjadi hal yang perlu diupayakan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur. Hasil pada tabel tersebut dapat disajikan dalam bentuk gambar seperti pada Gambar grafik.



Gambar 5.30 Grafik Distribusi penumpang menurut jenis kelamin

Tabel 5.33 Distribusi frekuensi usia penumpang

Usia	Frekuensi	Persentase
Dibawah 30 Tahun	8	44.4
Diatas atau sama 30 Tahun	10	55.6
Total	18	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Pada Tabel 5.33, terlihat bahwa penumpang terminal bus Kota Bontang yang berusia dibawah 30 tahun sebanyak 8 orang (44,4%) sedangkan penumpang yang berusia diatas atau sama dengan 30 tahun sebanyak 10 orang (55,6%). Hasil ini menunjukkan bahwa penumpang yang menggunakan sarana transportasi bus untuk perjalanannya adalah lebih banyak yang berusia diatas 30 tahun. Usia penumpang yang menggunakan angkutan bus sebagai sarana transportasi rata-rata dalam rentang usia produktif, dengan kegiatan perjalanan untuk Pendidikan atau bekerja diluar Kota Bontang.

Tabel 5.34. Distribusi frekuensi ketersediaan fasilitas khusus perempuan

Ketersediaan	Frekuensi	Persentase
Ada	18	100.0
Tidak	0	0.0
Total	18	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Pada Tabel terlihat bahwa persepsi penumpang terminal bus Kota Bontang yang menyatakan bahwa terminal menyediakan fasilitas khusus perempuan adalah sebanyak 18 orang (100%), artinya semua penumpang menyatakan ketersediaan fasilitas khusus perempuan pada terminal bus Kota Bontang. Ketersediaan fasilitas terminal khusus perempuan menjadi sebuah kebutuhan yang harus dipenuhi oleh pemerintah, hal ini disebabkan oleh karena penumpang yang menggunakan jasa transportasi angkutan bus lebih banyak berjenis kelamin perempuan

Tabel 5.35 Distribusi frekuensi persepsi keamanan penumpang

Keterangan	Frekuensi	Persentase
Sangat tidak aman	2	11.1
Tidak aman	5	27.8
Cukup aman	4	22.2
Aman	7	38.9
Total	18	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Pada Tabel 5.35, terlihat bahwa persepsi penumpang terminal bus Kota Bontang yang menyatakan bahwa penumpang merasa tidak aman terkait penggunaan fasilitas terminal adalah sebanyak 7 orang (38,9%) sedangkan penumpang yang menyatakan aman adalah sebanyak 7 orang (38,9%) serta ada 4 orang (22,2%) penumpang yang menyatakan cukup aman ketika berada di terminal. Hal ini menunjukkan bahwa secara rata-rata penumpang merasa cukup aman dalam kaitannya menggunakan fasilitas terminal akan tetapi cukup aman disini masih menyiratkan rasa was-was ketika berada diterminal khususnya penumpang perempuan, informasi ini menyebabkan dinas perhubungan harus meningkatkan pelayanan khususnya menjamin keamanan penumpang khususnya perempuan ketika berada diterminal. Hasil pada tabel tersebut dapat disajikan dalam bentuk grafik seperti pada Gambar berikut ini :



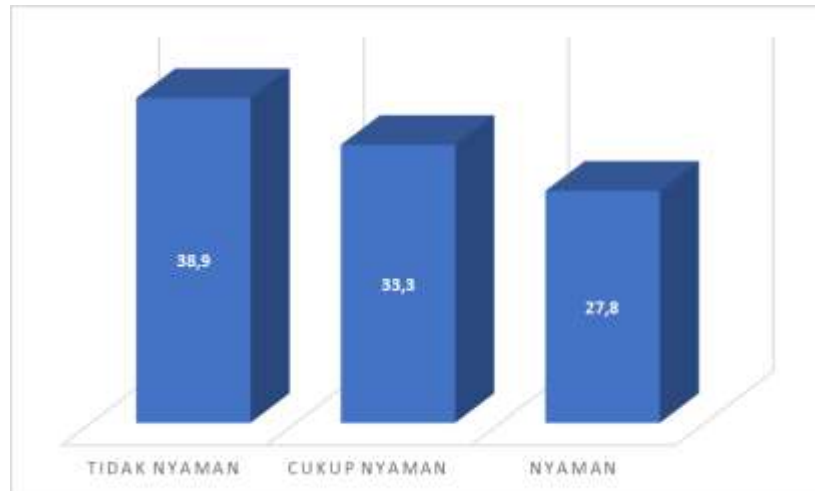
Gambar 5.31 Grafik Distribusi persepsi keamanan menurut penumpang

Tabel 5.36 Distribusi frekuensi persepsi kenyamanan penumpang

Keterangan	Frekuensi	Persentase
Tidak nyaman	7	38.9
Cukup nyaman	6	33.3
Nyaman	5	27.8
Total	18	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Pada Tabel terlihat bahwa persepsi penumpang terminal bus Kota Bontang yang menyatakan bahwa penumpang merasa tidak nyaman terkait penggunaan fasilitas terminal adalah sebanyak 7 orang (38,9%) sedangkan penumpang yang menyatakan nyaman adalah sebanyak 5 orang (33,3%) serta ada 6 orang (33,3%) penumpang yang menyatakan cukup nyaman ketika berada di terminal. Hal ini menunjukkan bahwa kebanyakan penumpang merasa tidak nyaman ketika berada di terminal dalam kaitannya menggunakan fasilitas terminal khususnya fasilitas ruang tunggu dan toilet khusus perempuan. Sehingga dinas perhubungan harus meningkatkan pelayanan khususnya menjamin kenyamanan penumpang ketika berada di terminal khususnya penumpang perempuan. Hasil pada tabel tersebut dapat disajikan dalam bentuk grafik seperti pada Gambar berikut ini :



Gambar 5.32 Grafik Distribusi persepsi kenyamanan menurut penumpang

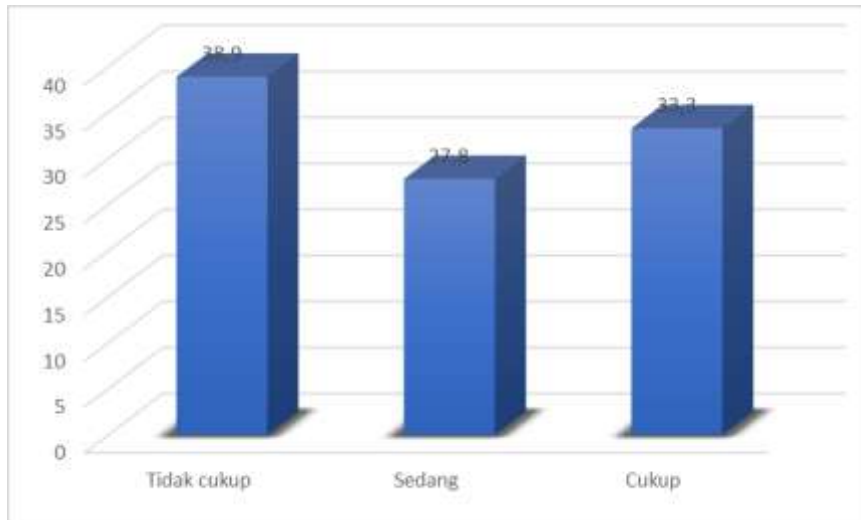
Tabel

Tabel 5.37 Distribusi frekuensi kecukupan toilet perempuan

Keterangan	Frekuensi	Persentase
Tidak cukup	7	38.9
Sedang	5	27.8
Cukup	6	33.3
Total	18	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Berdasarkan tabel 5.37, terlihat gambaran tentang ketersediaan fasilitas toilet pada terminal Bontang dimana penumpang masih merasa bahwa dari sisi jumlah toilet masih kurang hal ini didukung oleh hasil survey lapangan yang menunjukkan bahwa sebanyak 7 orang (38,9%) menyatakan bahwa jumlah toilet masih kurang atau tidak mencukupi sedangkan dari total 18 orang penumpang yang menjadi responden terdapat 6 orang (33,3%) yang menyatakan bahwa jumlah toilet cukup. Hal ini menunjukkan bahwa ketersediaan toilet yang memadai akan memberikan dampak positif bagi kenyamanan penumpang khususnya penumpang perempuan yang relatif memerlukan waktu lama didalam toilet, sehingga penambahan jumlah toilet dirasa penting menjadi bahan pertimbangan dinas perhubungan. Hasil pada tabel tersebut dapat disajikan dalam bentuk grafik seperti pada Gambar berikut ini :



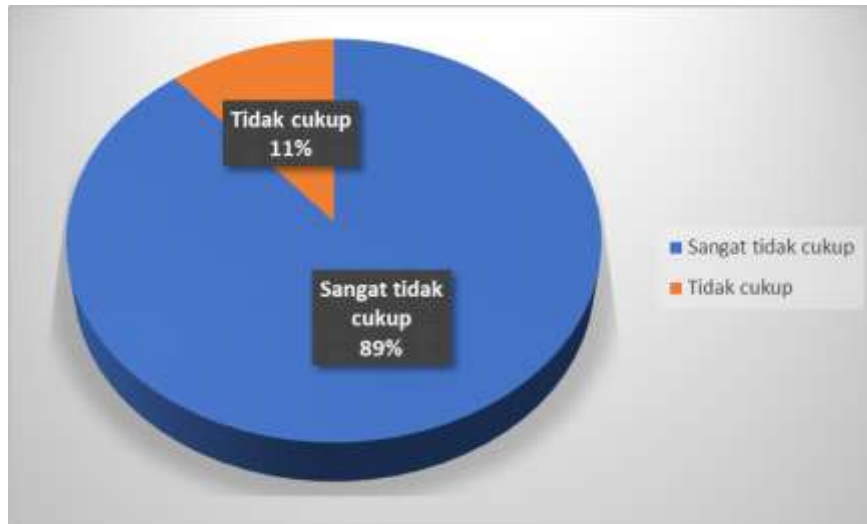
Gambar 5.33 Grafik Distribusi persepsi kecukupan toilet perempuan

Tabel 5.38 Distribusi frekuensi kecukupan ruang AC

Keterangan	Frekuensi	Persentase
Sangat tidak cukup	16	88.9
Tidak cukup	2	11.1
Total	18	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Ketersediaan ruang tunggu yang memadai dan dilengkapi dengan pendingin ruangan (ruang AC) menjadi kebutuhan bagi para penumpang disela-sela menunggu jam keberangkatan bus sesuai jadwal yang sudah ditentukan oleh operator terminal. Hal ini akan memberikan dampak positif untuk meningkatkan animo masyarakat dalam penggunaan transportasi public khususnya bus pada Terminal Bontang. Hal ini berbanding terbalik dengan hasil survey seperti terlihat pada tabel 5.38, dimana dari 18 orang penumpang terminal bus Kota Bontang yang menjadi responden, terdapat 16 (88,9%) penumpang menyatakan bahwa ketersediaan ruang AC sangat tidak mencukupi dengan kata lain fasilitas ruang tunggu berAC tidak tersedia. Hasil pada tabel tersebut dapat pula dilihat dalam bentuk grafik seperti pada Gambar grafik berikut ini :



Gambar 5.34 Grafik Distribusi persepsi kecukupan ruang AC

Tabel 5.39 Distribusi frekuensi kecukupan ruang tunggu

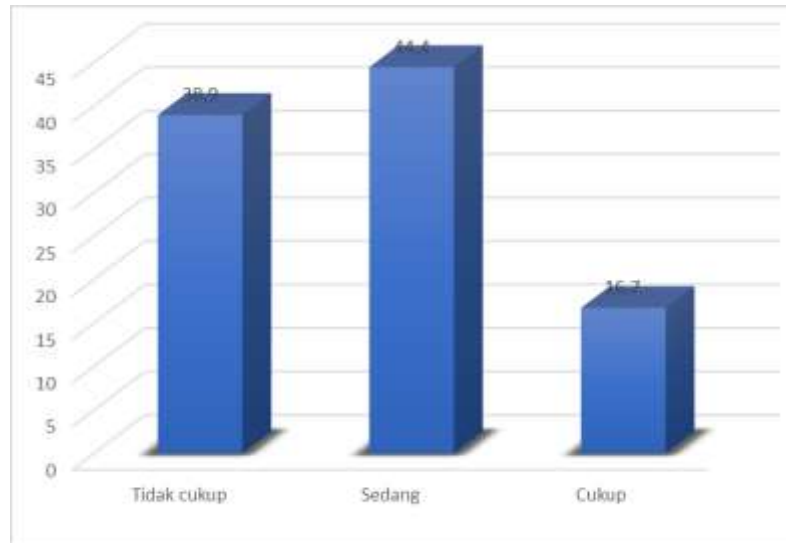
Keterangan	Frekuensi	Persentase
Tidak cukup	7	38.9
Sedang	8	44.4
Cukup	3	16.7
Total	18	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Ketersediaan ruang tunggu yang memadai merupakan hal yang perlu mendapat perhatian khusus bagi pihak operator terminal, ruang tunggu yang representatif dan nyaman bagi penumpang akan memberikan dampak positif bagi masyarakat dalam upaya meningkatkan animo masyarakat dalam menggunakan transportasi publik khususnya bus pada Terminal Bontang. Hasil survey menunjukkan bahwa sebanyak 7 orang (38,9 %) menyatakan bahwa ruang tunggu tidak mencukupi sedangkan 3 orang (16,7%) menyatakan bahwa ruang tunggu sudah mencukupi. Upaya meningkatkan kapasitas ruang tunggu serta dilengkapi dengan pemisah antara calon penumpang laki-laki dan perempuan menjadi harapan yang disematkan disela-sela wawancara dengan calon penumpang yang ditujukan kepada instansi terkait khususnya Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur.

Hasil Penelitian

Hasil pada tabel tersebut dapat pula dilihat dalam bentuk grafik seperti pada gambar berikut :



Gambar 5.35 Grafik Distribusi persepsi kecukupan ruang tunggu

Tabel 5.40. Distribusi frekuensi kecukupan ruang menyusui

Keterangan	Frekuensi	Persentase
Sangat tidak cukup	16	88.9
Tidak cukup	1	5.6
Sedang	1	5.6
Total	18	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.36 Grafik Distribusi persepsi kecukupan ruang menyusui

5. Analisis Statistik Pilah Gender Persepsi Pengguna Terminal

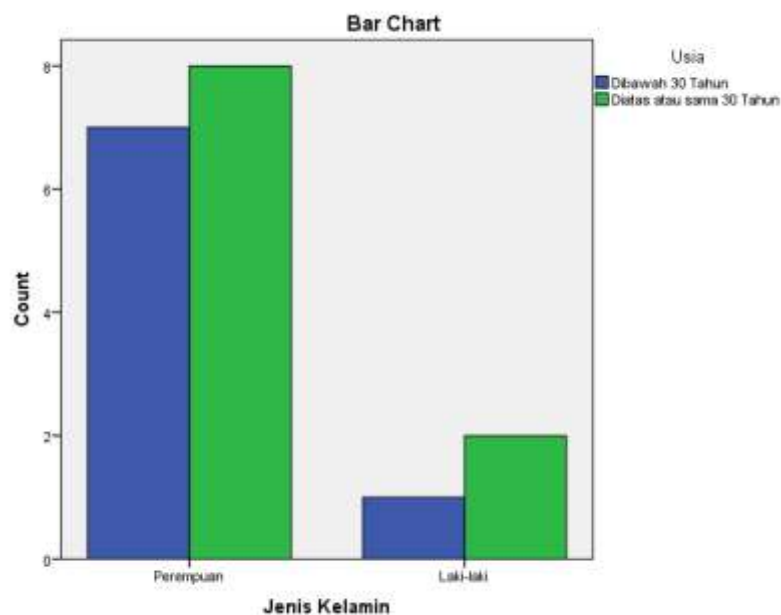
Analisis keterkaitan antar indikator, kami lakukan dengan bantuan tabulasi silang. Tabulasi silang (*crosstab*) atau sering disebut dengan tabel kontingensi adalah penyajian data secara statistik untuk mengidentifikasi dan mengetahui apakah ada hubungan antara satu variable dengan variabel yang lain, tanpa adanya pengujian keeratan secara statistik. Analisis *crosstab* menampilkan tabulasi beberapa variabel yang berbeda ke dalam suatu matriks.

a. Jenis Kelamin dan Usia responden

Tabel 5.41. Distribusi Jenis Kelamin menurut Usia

Keterangan		Usia		Total
		Dibawah 30 Tahun	Diatas atau sama 30 Tahun	
Jenis Kelamin	Perempuan	7	8	15
	Laki-laki	1	2	3
Total		8	10	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.37 Grafik jenis kelamin menurut usia

Hasil Penelitian

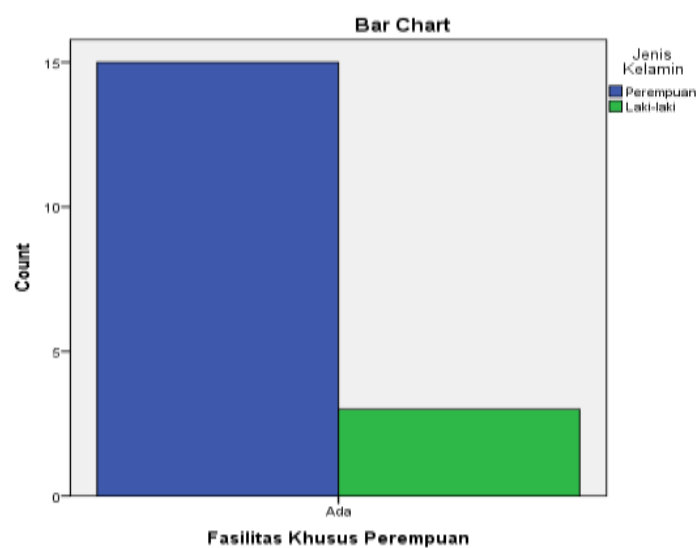
Responden terminal Bontang yang survey adalah sebanyak 18 orang, dimana tersebar pada 83.33% berjenis kelamin perempuan dan 16.67% pengguna terminal berjenis kelamin laki-laki. Jumlah tidak tidak mendeskripsikan bahwa sebagian besar penumpang di Terminal Bontang adalah perempuan. Selanjutnya kami menghubungkan berdasarkan kelompok umur, yaitu diatas dan sama dengan 30 tahun, dan kurang dari 30 tahun. Hasil dari tabel sebelumnya menunjukkan bahwa adanya sebaran yang cukup merata antara perempuan diumur < 30 tahun dan \geq 30 tahun. Begitu juga pada kelompok berjenis kelamin laki-laki, walaupun terdapat kecenderungan jumlah penumpang \geq 30 tahun lebih banyak.

b. Fasilitas Khusus Perempuan dan Jenis Kelamin

Tabel 5.42 Fasilitas Khusus Perempuan menurut Jenis Kelamin

Keterangan		Jenis Kelamin		Total
		Perempuan	Laki-laki	
Fasilitas Khusus Perempuan	Ada	15	3	18
Total		15	3	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.38 Grafik fasilitas perempuan menurut jenis kelamin

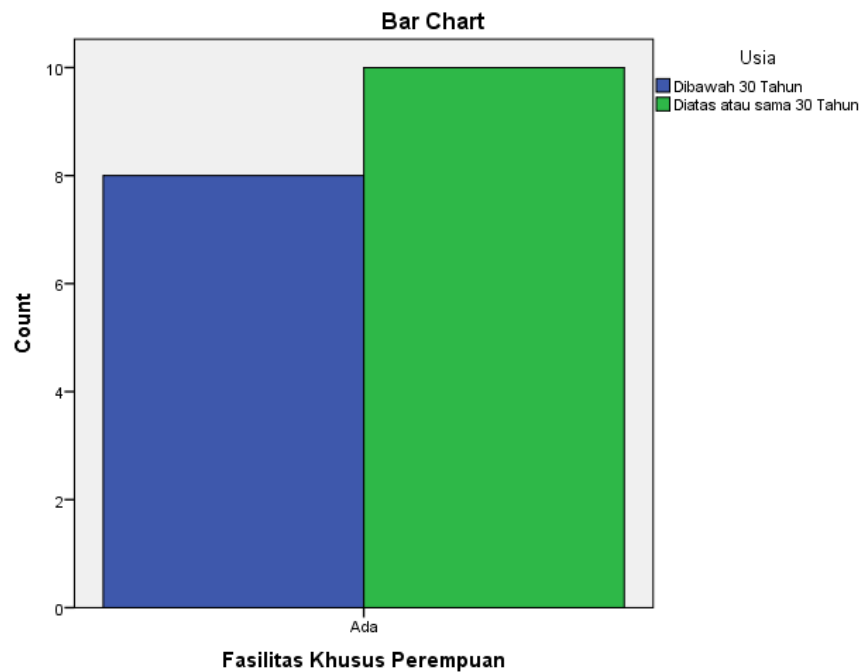
Pada Terminal Bontang, telah terdapat fasilitas pilah gender, walaupun ketersediaannya belum pada seluruh fasilitas yang ada. Fasilitas pilah gender yang tersedia adalah pemisahan toilet laki-laki dan perempuan. Secara konsisten, baik laki-laki maupun perempuan menyatakan hal ini telah tersedia. Pernyataan ini dapat dilihat pada tabel dan bagan diatas.

c. Fasilitas Khusus Perempuan dan Usia

Tabel 5.43. Fasilitas Khusus Perempuan menurut Usia

Keterangan		Usia		Total
		Dibawah 30 Tahun	Diatas atau sama 30 Tahun	
Fasilitas Khusus Perempuan	Ada	8	10	18
Total		8	10	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.39 Grafik fasilitas perempuan menurut usia

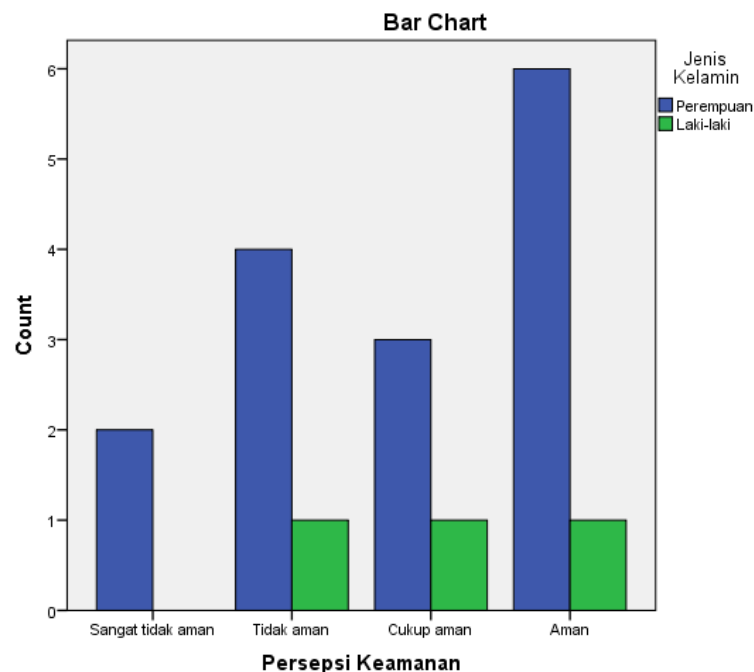
Fasilitas pilah gender yang tersedia di Terminal Bontang adalah pemisahan toilet laki-laki dan perempuan. Sama halnya jika dikaitkan dengan jenis kelamin, kami menghubungkan ketersediaan fasilitas dengan umur responden dan secara konsisten, baik responden <30tahun maupun ≥ 30 tahun juga menyatakan hal ini telah tersedia. Pernyataan ini dapat dilihat pada tabel dan bagan diatas.

d. Kemanan dan Jenis Kelamin

Tabel 5.44. Persepsi Keamanan menurut Jenis Kelamin

Keterangan		Jenis Kelamin		Total
		Perempuan	Laki-laki	
Persepsi Keamanan	Sangat tidak aman	2	0	2
	Tidak aman	4	1	5
	Cukup aman	3	1	4
	Aman	6	1	7
Total		15	3	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.40 Grafik persepsi keamanan menurut jenis kelamin

Pada tabel dan bagan ini, kami menghubungkan persepsi tingkat keamanan yang dirasakan pengunjung Terminal Bontang dengan jenis kelamin. Hasil yang diperoleh menunjukkan pengunjung yang menyatakan “sangat tidak aman” adalah responden berjenis kelamin perempuan. Untuk responden laki-laki, jawaban persepsi tingkat keamanan tersebar pada tingkat tidak aman, cukup aman dan aman.

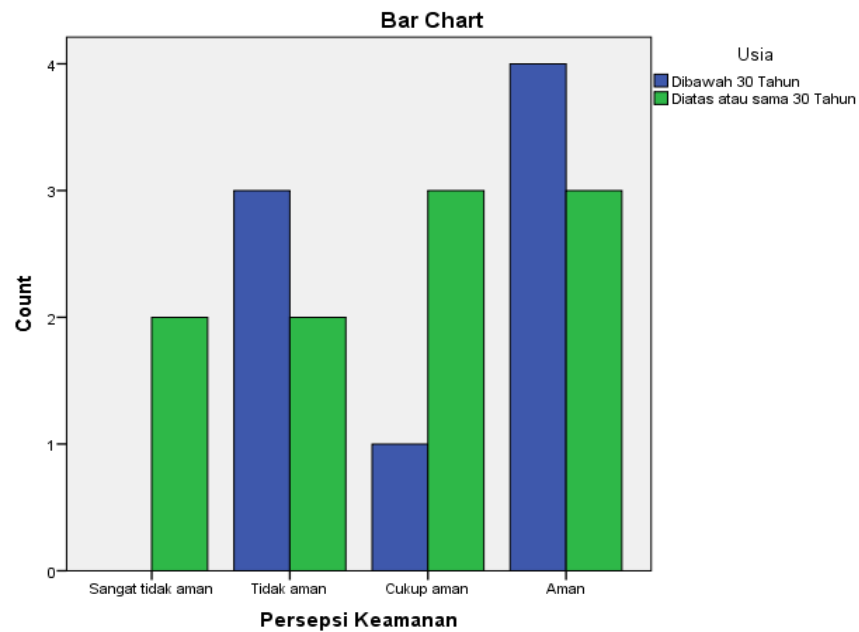
Secara rerata, hanya terdapat 38.88% (7 responden) yang menyatakan persepsi tingkat keamanan dikategori aman. Sejumlah 3 orang responden perempuan menyatakan “cukup aman” dan 4 responden lainnya menyatakan “tidak aman”. Hal ini mengindikasikan bahwa pengelola Terminal Bontang harus terus meningkatkan keamanan pada Terminal Bontang, terutama pada saat penumpang menunggu keberangkatan atau sebelum meninggalkan terminal.

e. Keamanan dan Usia

Tabel 5. 45. Persepsi Keamanan menurut Usia

Keterangan		Usia		Total
		Dibawah 30 Tahun	Diatas atau sama 30 Tahun	
Persepsi Keamanan	Sangat tidak aman	0	2	2
	Tidak aman	3	2	5
	Cukup aman	1	3	4
	Aman	4	3	7
Total		8	10	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.41 Grafik persepsi keamanan menurut usia

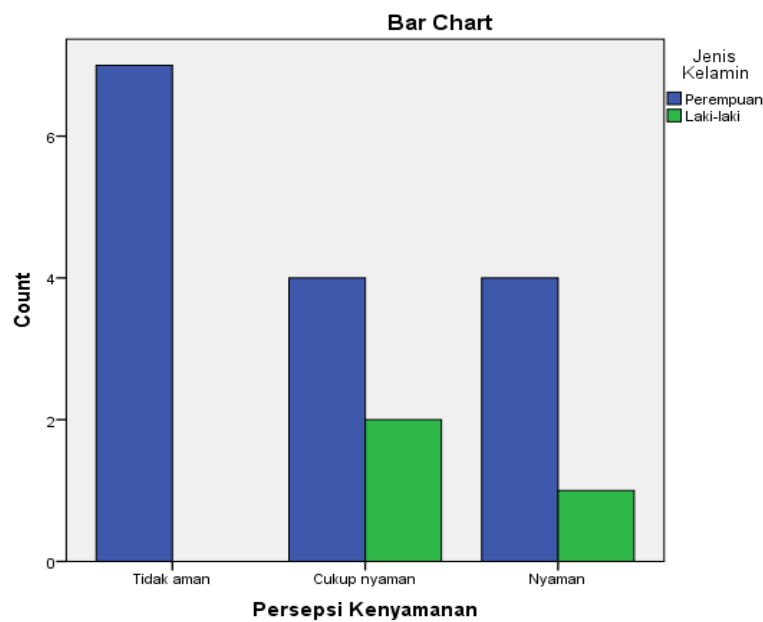
Peneliti menghubungkan persepsi tingkat keamanan dengan kelompok umur responden, terdapat sebaran data untuk jawaban responden. 38.88% (7 responden) untuk jawaban pada kategori “aman” terdiri dari 4 orang berumur < 30 tahun dan 3 responden dengan usia \geq 30 tahun. Untuk responden yang menjawab “cukup aman, terdiri dari 1 orang berumur < 30 tahun dan 3 responden dengan usia \geq 30 tahun. Jumlah ini dapat disebar karena jumlah responden dengan usia \geq 30 tahun lebih banyak. Selanjutnya pada kategori “tidak aman” tersebar pada jawaban 3 orang berumur < 30 tahun dan 2 responden dengan usia \geq 30 tahun.

f. Kenyamanan dan Jenis Kelamin

Tabel 5.46. Persepsi Kenyamanan menurut Jenis Kelamin

Keterangan		Jenis Kelamin		Total
		Perempuan	Laki-laki	
Persepsi Kenyamanan	Tidak aman	7	0	7
	Cukup nyaman	4	2	6
	Nyaman	4	1	5
Total		15	3	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.42 Grafik persepsi kenyamanan menurut jenis kelamin

Pengukuran selanjutnya adalah tingkat kenyamanan responden dengan jenis kelamin. Kenyamanan adalah sebuah kondisi di mana secara psikologis dan pola perilaku seseorang responden merasa dapat beraktivitas dengan baik pada suatu lingkungan. Untuk aktivitas di Terminal Bontang, masih terdapat 7 responden yang berjenis kelamin perempuan menyatakan berada pada kondisi “tidak nyaman”. Sisanya tersebar pada jawaban “cukup nyaman” yaitu 4 perempuan dan 2 laki-laki, serta hanya sebesar 27.78% responden yang menyatakan “nyaman” untuk beraktivitas di Terminal Bontang.

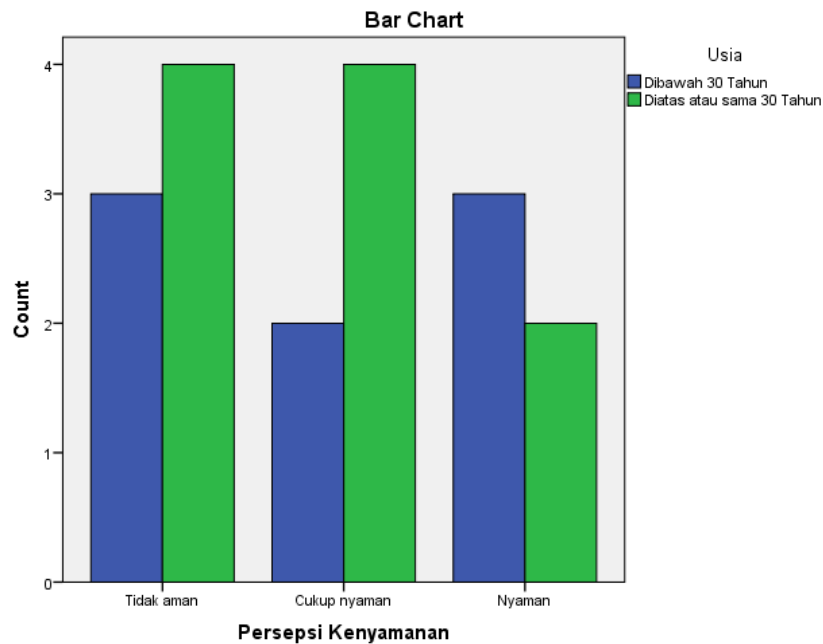
g. Kenyamanan dan Usia

Tabel 5.47. Persepsi Kenyamanan menurut Usia

Keterangan		Usia		Total
		Dibawah 30 Tahun	Diatas atau sama 30 Tahun	
Persepsi Kenyamanan	Tidak aman	3	4	7
	Cukup nyaman	2	4	6
	Nyaman	3	2	5
Total		8	10	18

Hasil Penelitian

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.43 Grafik persepsi kenyamanan menurut usia

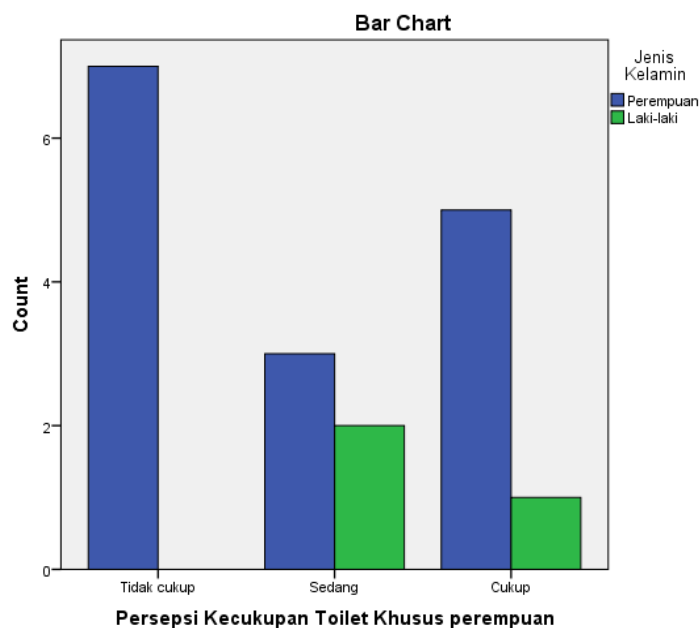
Persepsi tingkat kenyamanan kami kelompokkan menjadi 3 kategori. Jika menghubungkan tingkat kenyamanan dengan usia, terdapat indikasi responden yang berusia ≥ 30 tahun cenderung merasa tidak nyaman dengan kondisi Terminal Bontang. Bagan menyatakan sebaran responden terbesar adalah pada kondisi tidak nyaman, yaitu 38.89%. Data pada bagan dan tabel juga menyatakan bahwa 27.78% responden yang menyatakan pada kategori “nyaman” terdiri atas 3 di usia < 30 tahun dan 2 pada usia ≥ 30 tahun dan 33.33% lainnya tersebar pada 2 responden di usia < 30 tahun dan 4 pada usia ≥ 30 tahun.

h. Kecukupan Toilet dan Jenis kelamin

Tabel 5.48. Persepsi Kecukupan Toilet Khusus perempuan menurut Jenis Kelamin

Keterangan		Jenis Kelamin		Total
		Perempuan	Laki-laki	
Persepsi Kecukupan Toilet Khusus perempuan	Tidak cukup	7	0	7
	Sedang	3	2	5
	Cukup	5	1	6
Total		15	3	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.44 Grafik persepsi kecukupan toilet menurut jenis kelamin

Fasilitas pilah gender yang tersedia di Terminal Bontang adalah pemisahan toilet laki-laki dan perempuan, kami juga melakukan survey atas kecukupan ketersediaan fasilitas pilah gender tersebut. Untuk jenis kelamin laki-laki, cenderung memberikan persepsi bahwa fasilitas tersebut telah cukup. Analisis kami fokuskan kepada responden berjenis kelamin perempuan. Dari 15 responden perempuan, sebagian besar atau 46.67% menyatakan fasilitas khusus perempuan

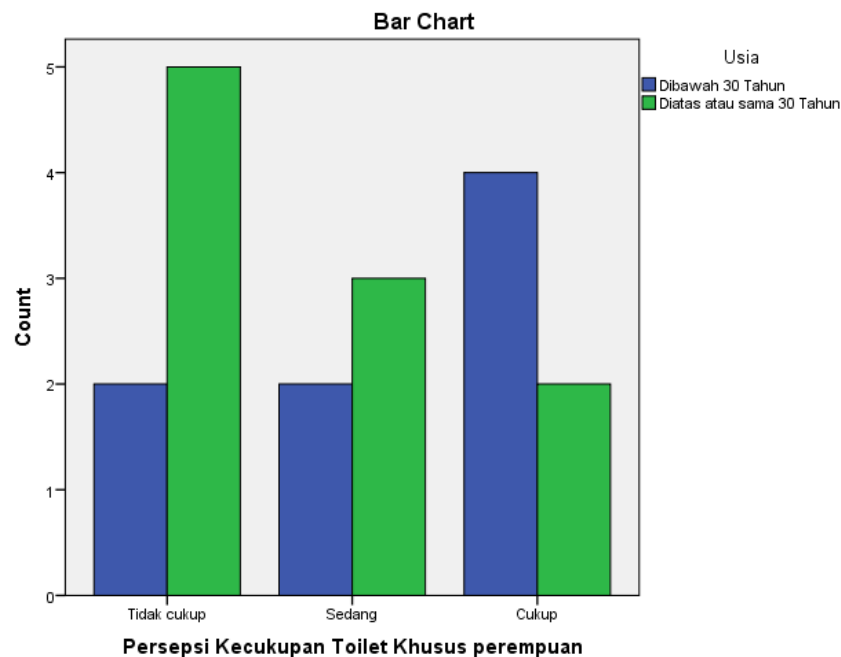
tidak cukup. Sisanya, 3 menyatakan “sedang” dan 5 menyatakan “cukup”. Pentingnya fasilitas khusus perempuan dapat menunjang rasa nyaman dan aman bagi pengguna.

i. Kecukupan Toilet dan Usia

Tabel 5.49. Persepsi Kecukupan Toilet Khusus perempuan menurut Usia

Keterangan		Usia		Total
		Dibawah 30 Tahun	Diatas atau sama 30 Tahun	
Persepsi Kecukupan Toilet Khusus perempuan	Tidak cukup	2	5	7
	Sedang	2	3	5
	Cukup	4	2	6
Total		8	10	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.45 Grafik persepsi kecukupan toilet menurut usia

Sama halnya jika dikaitkan dengan jenis kelamin, kami juga menghubungkan kecukupan fasilitas khusus perempuan dengan umur responden dan secara konsisten mereka yang memiliki umur ≥ 30 tahun lebih banyak menjawab “tidak

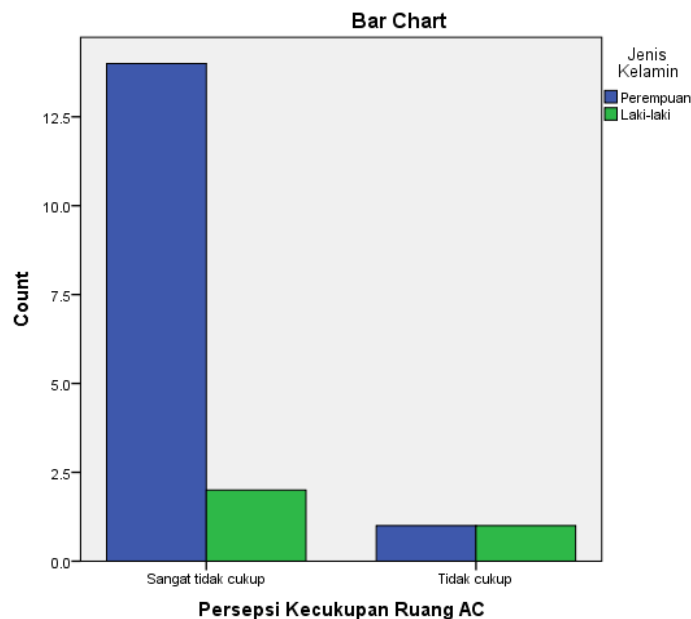
cukup”. Terdapat indikasi semakin mudah usia seseorang, maka tuntutan kebutuhan akan fasilitasnya juga semakin sedikit. Responden <30 tahun sebaran jawabannya adalah 2 orang “tidak cukup” dan “sedang”, dan 50% lainnya menyatakan “cukup”. Berbeda dengan responden dengan usia ≥ 30 tahun dimana 50% menyatakan “tidak cukup”, dan sisanya tersebar pada jawaban “sedang” dan “cukup”.

j. Kecukupan Ruang AC dan Jenis Kelamin

Tabel 5.50. Persepsi Kecukupan Ruang AC menurut Jenis Kelamin

Keterangan		Jenis Kelamin		Total
		Perempuan	Laki-laki	
Persepsi Kecukupan Ruang AC	Sangat tidak cukup	14	2	16
	Tidak cukup	1	1	2
Total		15	3	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.46. Persepsi Kecukupan Ruang AC menurut Jenis Kelamin

Fasilitas pendukung yang tersedia pada terminal Bontang adalah ruang tunggu. Ruang tunggu penumpang perlu disediakan bagi penumpang yang akan melakukan perjalanan sebagai tempat istirahat. Dengan dilengkapi fasilitas AC,

maka ruang tunggu tersebut akan semakin nyaman. Dari 5 kategori pilihan jawaban, responden hanya memilih pada kategori “sangat tidak cukup” dan “tidak cukup”. Untuk jenis kelamin perempuan, cenderung memberikan persepsi bahwa fasilitas tersebut “sangat tidak cukup” yaitu sebesar 93.33%.

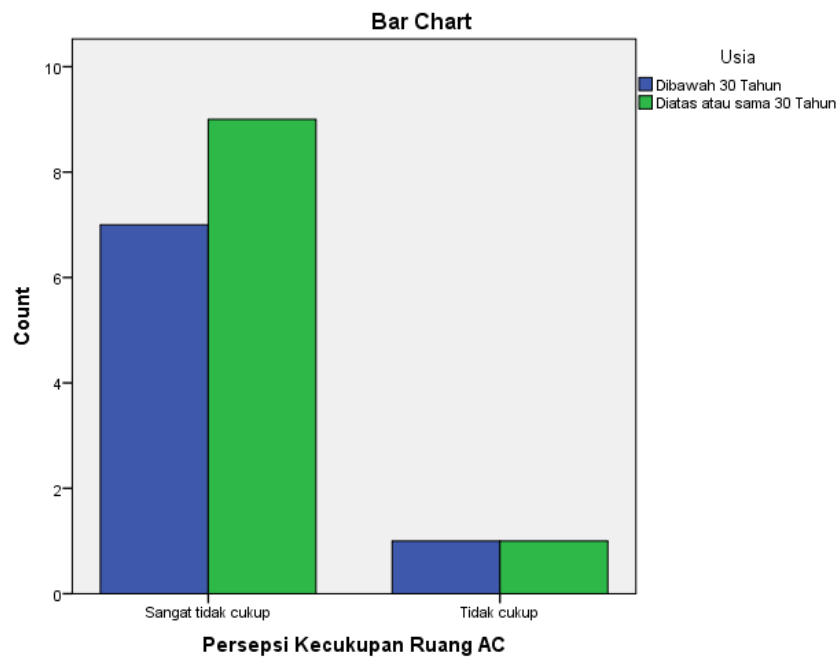
k. Kecukupan Ruang AC dan Usia

Tabel 5.51. Persepsi Kecukupan Ruang AC menurut Usia

Keterangan		Usia		Total
		Dibawah 30 Tahun	Diatas atau sama 30 Tahun	
Persepsi Kecukupan Ruang AC	Sangat tidak cukup	7	9	16
	Tidak cukup	1	1	2
Total		8	10	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Sama halnya jika kecukupan ruang AC dikaitkan dengan usia, secara konsisten mereka yang memiliki umur ≥ 30 tahun lebih banyak menjawab “sangat tidak cukup” yaitu 9 orang dari 10 responden. Dan pada kategori usia < 30 tahun menjawab “sangat tidak cukup” sebanyak 7 dari 8 responden. Hal ini dapat disebabkan, belum adanya fasilitas ruang tunggu ber-AC pada Terminal Bontang. Terminal Bontang menyediakan ruang tunggu terbuka (indoor) untuk penumpang yang ingin beristirahat sebelum dan sesudah perjalanan.



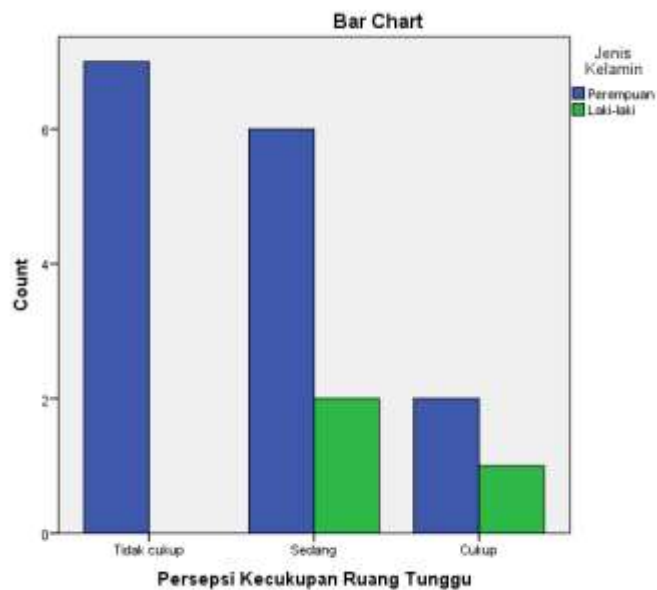
Gambar 5.47. Persepsi Kecukupan Ruang AC menurut usia

1. Kecukupan ruang tunggu dan jenis kelamin

Tabel. 5.52. Persepsi Kecukupan Ruang Tunggu menurut Jenis Kelamin

Keterangan		Jenis Kelamin		Total
		Perempuan	Laki-laki	
Persepsi Kecukupan Ruang Tunggu	Tidak cukup	7	0	7
	Sedang	6	2	8
	Cukup	2	1	3
Total		15	3	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.48. Persepsi Kecukupan Ruang tunggu menurut Jenis Kelamin

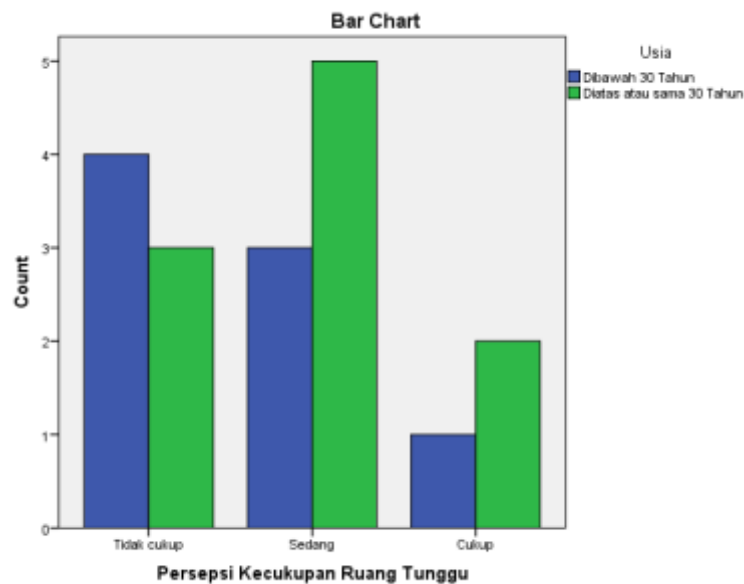
Melanjutkan persepsi sebelumnya, untuk kecukupan ruang tunggu yang merupakan fasilitas pendukung, masih mendapatkan jawaban kurang baik dari responden. Survey atas kecukupan ketersediaan fasilitas ruang tunggu baik ruang tunggu terbuka dan didalam ruangan. Hasilnya tidak terdapat responden yang menyatakan pada kategori “sangat kategori “tidak cukup”, 46.67% responden perempuan menyatakan hal tersebut dan 40% menjawab pada kategori “sedang”. Kami merekomendasikan pengelola Terminal Bontang untuk menyediakan ruang tunggu terlebih khusus untuk perempuan.

m. Kecukupan ruang tunggu dan usia

Tabel 5.53. Persepsi Kecukupan Ruang Tunggu menurut Usia

Keterangan		Usia		Total
		Dibawah 30 Tahun	Diatas atau sama 30 Tahun	
Persepsi Kecukupan Ruang Tunggu	Tidak cukup	4	3	7
	Sedang	3	5	8
	Cukup	1	2	3
Total		8	10	18

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.49. Persepsi Kecukupan Ruang tunggu menurut usia

Menghubungkan ruang tunggu dan usia, untuk responden usia ≥ 30 tahun lebih banyak menjawab “sedang”. Sedangkan untuk responden dengan usia < 30 tahun 50% menjawab pada kategori “tidak cukup”. Kecukupan ruang tunggu sangat bergantung dengan jumlah penumpang, semakin padat penumpang yang datang ke Terminal Bontang, maka semakin kurang daya tampung dari fasilitas terminal yang ada.

n. Ruang menyusui dan jenis kelamin

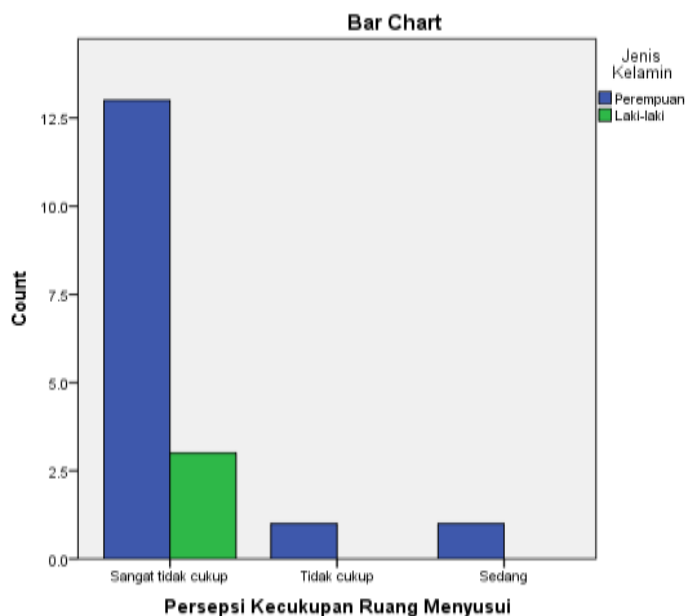
Fasilitas pilah gender yang tersedia di Terminal Bontang belum menyediakan ruang menyusui secara khusus, namun penumpang dapat menggunakan ruang pojok yang tersedia pada kantor terminal. Hal ini didukung dengan jawaban responden laki-laki yang seluruhnya menyatakan ketercukupan ruang menyusui pada kategori “sangat tidak cukup”. Sedangkan untuk jawaban responden perempuan, walaupun terdapat 86.67% dengan jawaban “sangat tidak cukup”,

Hasil Penelitian

masih terdapat satu responden pada jawaban “sedang”. Hal ini dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut.

Tabel 5.54. Persepsi Kecukupan Ruang Menyusui menurut Jenis Kelamin

Keterangan		Jenis Kelamin		Total
		Perempuan	Laki-laki	
Persepsi Kecukupan Ruang Menyusui	Sangat tidak cukup	13	3	16
	Tidak cukup	1	0	1
	Sedang	1	0	1
Total		15	3	18

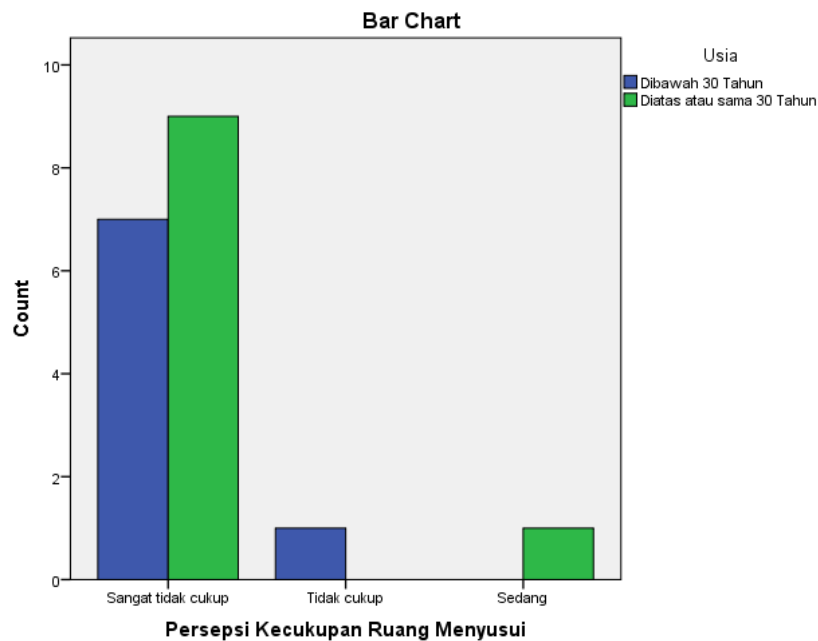


Gambar 5.50. Persepsi Kecukupan Ruang menyusui menurut Jenis Kelamin

o. Ruang menyusui dan usia

Tabel 5.55. Persepsi Kecukupan Ruang Menyusui menurut Usia

Keterangan		Usia		Total
		Dibawah 30 Tahun	Diatas atau sama 30 Tahun	
Persepsi Kecukupan Ruang Menyusui	Sangat tidak cukup	7	9	16
	Tidak cukup	1	0	1
	Sedang	0	1	1
Total		8	10	18



Gambar 5.51. Persepsi Kecukupan Ruang menyusui menurut usia

Sama halnya jika dikaitkan dengan jenis kelamin, kami juga menghubungkan kecukupan fasilitas ruang menyusui dengan usia. Hasil yang diperoleh responden dengan ≥ 30 tahun lebih banyak menjawab “sangat tidak cukup”, hanya satu responden pada kelompok usia ini yang menjawab “sedang”. Sedangkan untuk responden <30 tahun menyatakan fasilitas ini “sangat tidak cukup”. Kami merekomendasikan agar pengelola Terminal Bontang menyediakan fasilitas ini. Ruang pilah gender untuk ruang khusus menyusui akan sangat dibutuhkan oleh pengunjung perempuan, mengingat ruang tunggu yang tersedia di terminal adalah sebagian besar bersifat terbuka (indoor).

6. Analisis Sosial UPTD Terminal Kota Bontang

Jumlah pegawai pada UPTD Terminal di Bontang dimana jumlah pegawai sebanyak 6 pegawai dimana 4 orang pegawai dengan status Non PNS dan 2 orang pegawai dengan status PNS. Pegawai pada UPTD Terminal di dominasi oleh

pegawai laki-laki dari pada perempuan, ini mengindikasikan ketidak seimbangan adanya ketidakseimbangan peran pegawai dalam melaksanakan fungsi pelayanan yang memanfaatkan transportasi darat. Tidak terdapatnya pegawai perempuan pada Terminal Kota Bontang berimplikasi pada kurang maksimalnya manfaat yang dirasakan oleh masyarakat sebagai pengguna transportasi darat. Calon penumpang perempuan yang menggunakan jasa terminal justru dilayani oleh petugas laki-laki, yang pada dasarnya belum tentu mampu memberikan pelayanan yang sesuai dengan status gender mereka. Berdasarkan hasil analisis diatas, maka rekomendasi yang dapat disampaikan

1. UPTD Terminal Kota Bontang perlu melakukan penambahan pegawai khususnya perempuan di semua jenjang jabatan, agar pelayanan bagi pengguna terminal untuk masyarakat (penumpang perempuan) mendapatkan layanan yang sesuai dengan kebutuhan jenis kelamin.
2. UPTD Terminal Kota Bontang perlu melengkapi fasilitas dan keamanan bagi penumpang.

7. Data Statistik UPTD Pelabuhan Kota Bontang

Kota Bontang memiliki dua pelabuhan yaitu Pelabuhan Lok Tuan dan Pelabuhan Tanjung Laut. Secara hierarki peran dan fungsi, dua pelabuhan tersebut merupakan pelabuhan pengumpul. Berdasarkan data yang dipublikasikan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur (<https://dishubkaltim.web.id/datapelabuhanlist>) pelabuhan dikelola oleh Kepala Kantor Unit Pengelola Pelabuhan (KUPP) dan terdapat Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) di Pelabuhan Tanjung Laut.

Operasional Pelabuhan Lok Tuan dilaksanakan oleh Pelindo IV Cabang Bontang, pelabuhan ini melayani rute domestik ke berbagai wilayah di Indonesia untuk angkutan orang, seperti wilayah Sulawesi Selatan, Sulawesi Barat hingga ke Nusa Tenggara Timur. Sedangkan pelabuhan Tanjung Laut tidak melayani penumpang. Oleh sebab itu, studi penyusunan data gender statistik sektor perhubungan di Kalimantan Timur hanya berfokus pada Pelabuhan Lok Tuan. Sub bab ini menjelaskan tiga hal utama, yaitu: 1) Sumber daya manusia pengelola dan operator, 2) fasilitas untuk penumpang, dan 3) persepsi pengguna pelabuhan khususnya penumpang dalam melihat dan memanfaatkan fasilitas umum yang ada di pelabuhan. Hal-hal tersebut dapat diuraikan menurut poin sebagai berikut:

a. Data Statistik Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang

Tabel 5.56. Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin

No	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	Laki Laki	34	81
2	Perempuan	8	19
Total		42	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Berdasarkan analisis distribusi frekuensi yang disajikan pada Table 5.56, menunjukkan bahwa pegawai pada UPTD Pelabuhan Kota Bontang berjumlah 42 pegawai. Pegawai yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 34 orang dan pegawai perempuan berjumlah 8 orang. Hal ini menunjukkan bahwa pegawai pada UPTD Pelabuhan Kota Bontang masih didominasi oleh pegawai laki-laki dengan persentase 81%, sedangkan untuk pegawai perempuan hanya sebesar 19%. Hasil table distribusi frekuensi dapat disajikan dalam bentuk Gambar berikut.



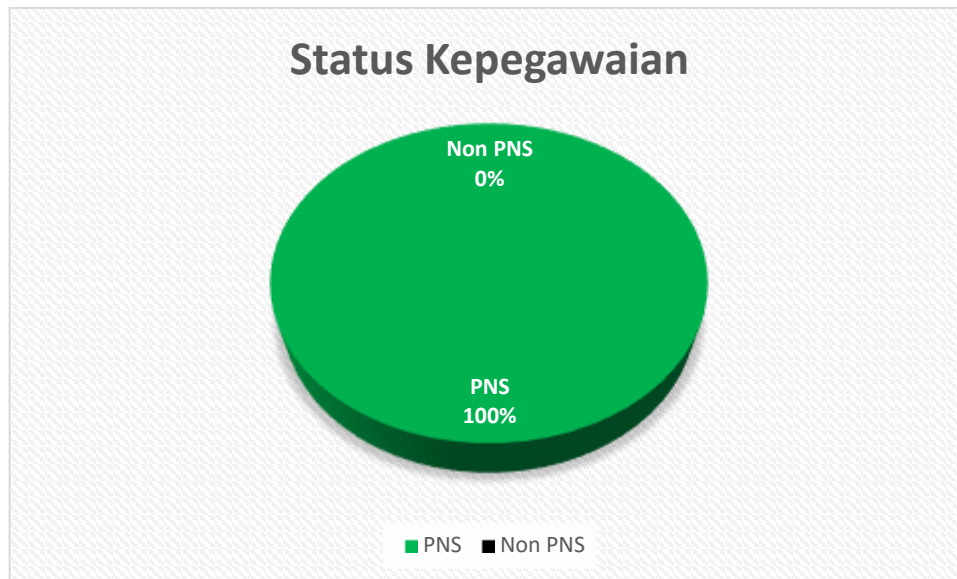
Gambar 5.52. Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin

Tabel 5.57. Distribusi Frekuensi Status Pegawai

No	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	PNS	42	100
2	Non PNS	0	0
Total		42	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Berdasarkan analisis data distribusi frekuensi yang ada pada Tabel 5.57 menunjukkan bahwa semua pegawai UPTD Pelabuhan kota Bontang berstatus PNS aktif, dimana Jumlah PNS pada UPTD Pelabuhan kota Bontang sebanyak 42 orang sedangkan yang berstatus Non PNS Tidak ada. Terlihat pada Gambar 5.53, status PNS menunjukkan angka persentase sebesar 100%, dan Non PNS sebesar 0%.



Gambar 5.53. Distribusi Frekuensi Status Pegawai

Tabel 5.58. Distribusi Frekuensi Pendidikan Terakhir Pegawai

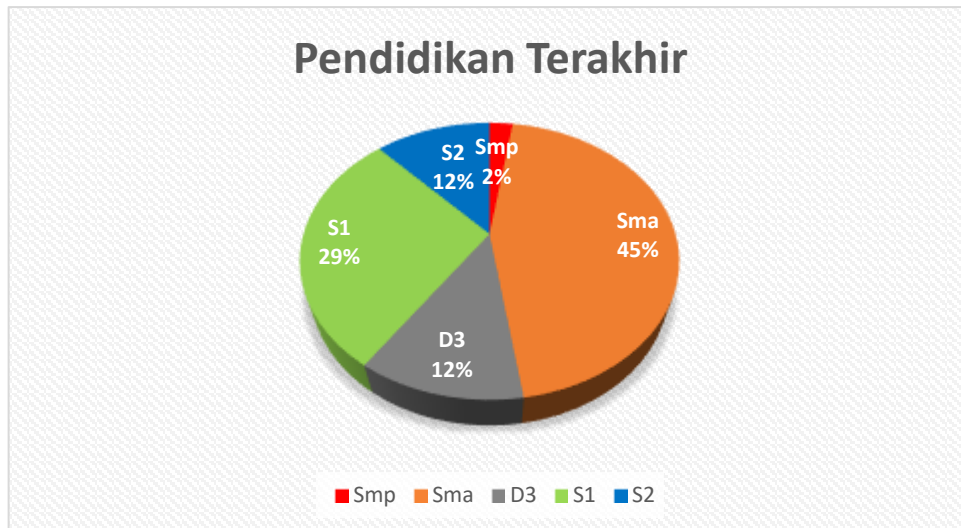
No	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	SMP	1	2
2	SMA	19	45
3	D3	5	12
4	S1	12	29
5	S2	5	12
Total		42	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Pada Tabel 5.58 terdapat 5 tingkatan Pendidikan Terakhir Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang. Tingkat Pendidikan tertinggi pegawai adalah S2 dan tingkat Pendidikan terendah adalah SMP. Tingkat pendidikan terakhir yang frekuensinya terbanyak di UPTD Pelabuhan Kota Bontang pada tingkat SMA dengan jumlah pegawai sebanyak 19 orang (45%). Sedangkan tingkat Pendidikan terakhir yang terendah frekuensinya di UPTD Pelabuhan Kota Bontang pada tingkat SMP dengan jumlah pegawai 1 orang (2%). Adapun gambaran persentase

Hasil Penelitian

Pendidikan terakhir pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang dengan rincian sebagai berikut SMP sebesar 2%, SMA sebesar 45%, D3 sebesar 12%, S1 sebesar 29%, dan S2 sebesar 15% tergambar pada gambar berikut.



Gambar 5.54. Distribusi Frekuensi Pendidikan Terakhir Pegawai

Tabel 5.59. Distribusi Frekuensi Struktur Jabatan Pegawai

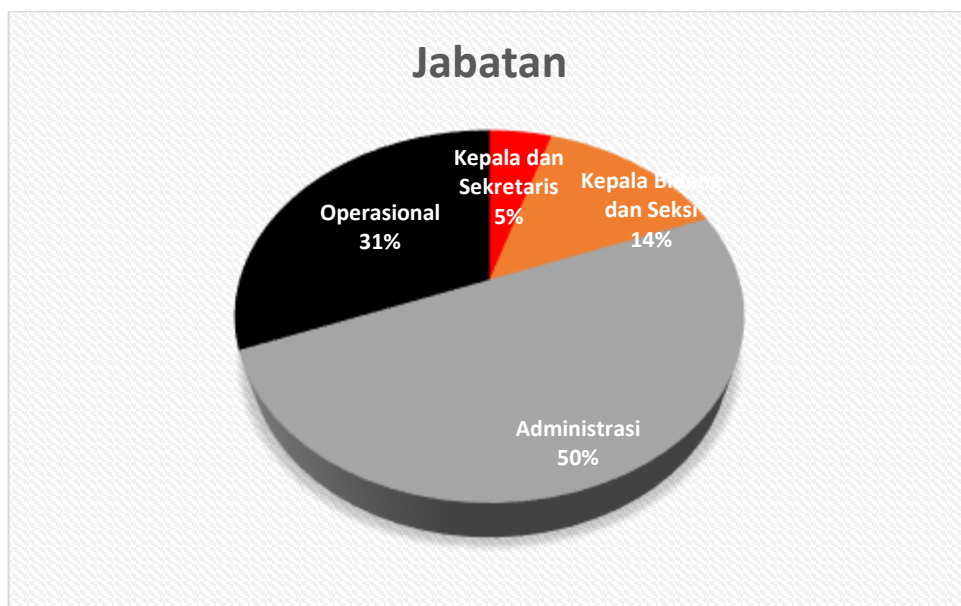
No	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	Kepala dan Sekretaris DISHUB	2	5
2	Kepala Bidang dan Seksi	6	14
3	Adminstrasi	21	50
4	Operasional	13	31
Total		42	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Pada Tabel 5.59, distribusi frekuensi struktur jabatan pegawai pada UPTD Pelabuhan Kota Botang terdiri dari empat bagian yang antara lain: Kepala dan Sekretaris DISHUB, Kepala Bidang dan Seksi, Administrasi, dan Operasional. Pada struktur jabatan lebih banyak didominasi pada jabatan administrasi berjumlah

Hasil Penelitian

21 orang (50%). Struktur Jabatan lainnya memiliki distribusi frekuensi yakni Operasional berjumlah 13 orang (31%), Kepala bidang dan Seksi berjumlah 6 orang (14%). UPTD Pelabuhan kota Bontang dipimpin oleh 1 Kepala UPTD yang memiliki Sekretaris sejumlah 1 orang dengan perentase 5 %. Gambaran persentase bisa dilihat dari gambar 5.55.



Gambar 5.55. Distribusi Frekuensi Struktur Jabatan Pegawai

Tabel 5.60. Distribusi Frekuensi Gaji Pegawai

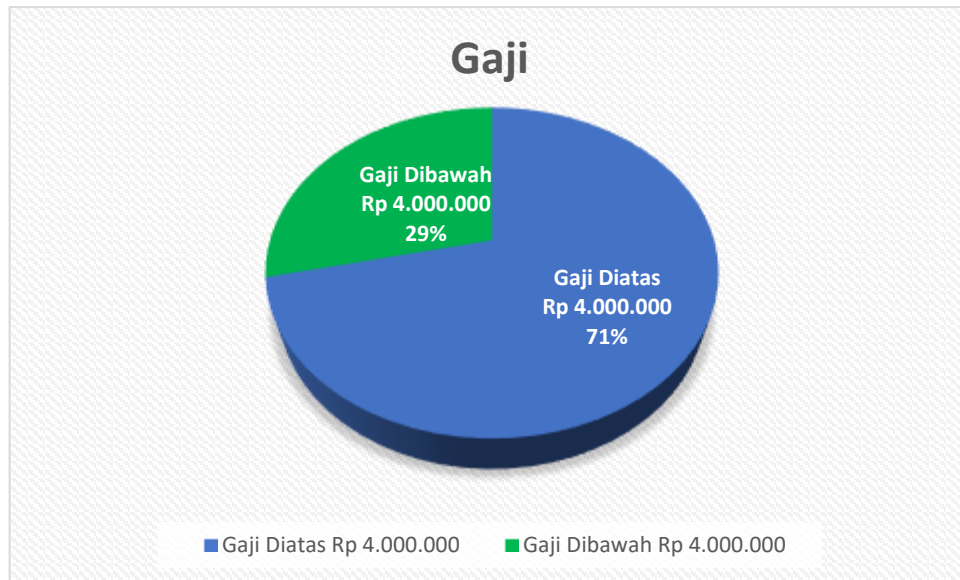
No	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	Gaji di bawah Rp 4.000.000	12	29
2	Gaji di atas Rp 4.000.000	30	71
Total		42	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Tabel 5.60 Menyajikan distribusi frekuensi gaji pegawai pada UPTD Pelabuhan Kota Bontang dalam dua bagian yaitu gaji dibawah Rp 4.000.000 sebanyak 12 orang pegawai (29%) sedangkan gaji di atas Rp 4.000.000 sebanyak 30 orang

Hasil Penelitian

pegawai (71%). Hal ini menunjukkan bahwa lebih banyak pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang memperoleh gaji diatas Rp 4.000.000. Besaran persentase gaji pegawai ditunjukkan pada diagram pie berikut:



Gambar 5.56. Distribusi Frekuensi Gaji Pegawai

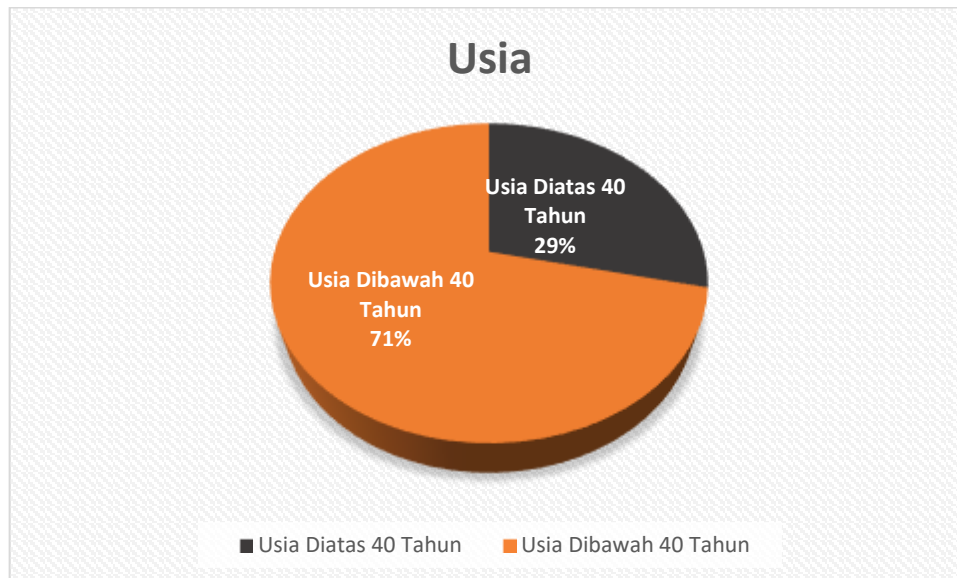
Tabel 5.61. Distribusi Frekuensi Usia Pegawai

No	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	Usia di atas 40 Tahun	12	29
2	Usia di bawah 40 Tahun	30	71
Total		42	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Tabel 5.61 menyajikan usia pegawai pada UPTD Pelabuhan Kota Bontang terdiri dari usia di atas 40 Tahun sebanyak 12 pegawai atau 29% sedangkan usia di bawah 40 Tahun sebanyak 30 pegawai atau 71%. Hal ini berarti bahwa 30 orang pegawai pada UPTD Pelabuhan Kota Bontang memiliki usia dibawah 40 Tahun, dengan besaran persentase yang ditunjukkan oleh diagram pie sebesar 71% sisanya 29 %

atau sebanyak 12 pegawai berusia di atas 40 Tahun. Persentase usia pegawai dapat tergambar pada Gambar



Gambar 5.57. Distribusi Frekuensi Usia Pegawai

b. Analisis data pilah gender UPTD Pelabuhan Kota Bontang

Tabel 5.62. jenis Kelamin menurut Status Kepegawaian

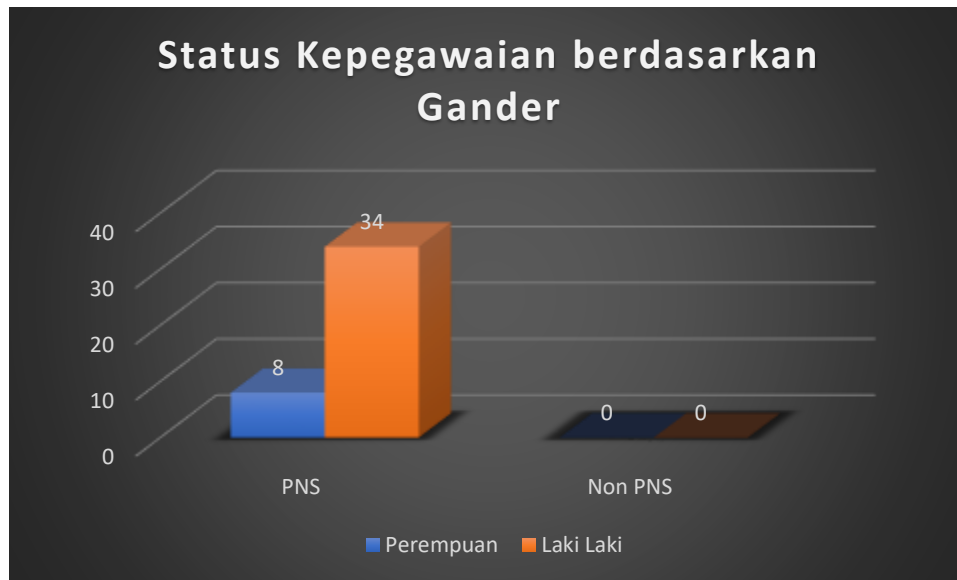
No	Keterangan	Status Kepegawaian		Total
		PNS	Non PNS	
1	Perempuan	8	0	8
2	Laki-laki	34	0	34
Total		42	0	42

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Berdasarkan Tabel 5.62, analisis crosstab menggambarkan bahwa status kepegawaian UPTD Kota Bontang mayoritas pegawai laki-laki sebanyak 34 orang. Artinya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya UPTD Pelabuhan Kota Bontang didominasi pegawai laki-laki. Tetapi disini masih terdapat pegawai perempuan berjumlah 8 orang. Status pegawai laki-laki dan pegawai perempuan di UPTD Pelabuhan Kota Bontang semuanya adalah PNS. Hal ini berarti sudah ada

Hasil Penelitian

kesetaraan gender di UPTD Pelabuhan Kota Bontang dimana adanya pegawai laki-laki dan perempuan. Walaupun perbandingannya lebih banyak pegawai laki-laki. Gambaran analisis ini juga dapat dilihat pada Gambar berikut:



Gambar 5.58. Status Kepegawaian Berdasarkan Gender

Tabel 5.63. Jenis Kelamin menurut Pendidikan Terakhir

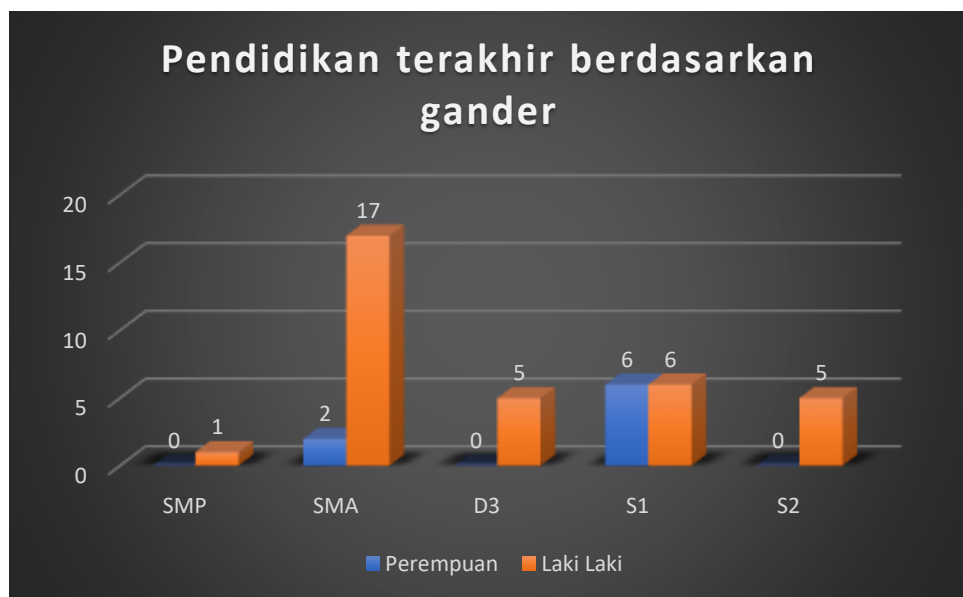
No	Keterangan	Pendidikan Terakhir					Total
		SMP	SMA	D3	S1	S2	
1	Perempuan	0	2	0	6	0	8
2	Laki-laki	1	17	5	6	5	34
Total		1	19	5	12	5	42

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Pendidikan terakhir berdasarkan gender pada tabel di atas tergambar bahwa tingkat pendidikan tertinggi S2 berjenis kelamin laki-laki sebanyak 5 orang pegawai. Untuk pendidikan pegawai laki-laki mayoritas di tingkat SMA untuk sebanyak 17 orang pegawai. Tingkat pendidikan pegawai laki-laki yang jumlahnya sedikit ada pada tingkat SMP sebanyak 1 orang pegawai. Sedangkan pegawai perempuan pada

Hasil Penelitian

UPTD Pelabuhan Kota Bontang mayoritas pendidikan tertingginya berada pada tingkat pendidikan S1 sebanyak 6 orang pegawai sisanya di tingkat SMA 2 orang pegawai perempuan. Pada analisis *crosstab* ini memiliki arti sudah ada kesetaraan gender pada pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang dalam hal menempuh pendidikan baik itu laki-laki dan perempuan.



Gambar 5.59. Pendidikan Terakhir Berdasarkan Gender

Tabel 5.64 Jenis Kelamin menurut Jabatan

No	Keterangan	Jabatan				Total
		Kepala dan Sekretaris Dishub	Kepala Bidang dan Seksi	Administrasi	Operasional	
1	Perempuan	0	1	7	0	8
2	Laki-laki	1	17	5	6	34
Total		1	19	5	12	42

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Hasil Penelitian

Jabatan berdasarkan gender di UPTD Kota Bontang untuk pegawai laki-laki berada di setiap tingkatan jabatan, baik itu Kepala dan Sekretaris Dishub, Kepala Bidang dan Seksi, Administrasi, dan Operasional. Mayoritas pekerja laki-laki berada pada tingkat jabatan Administrasi dan operasional. Sedangkan pegawai perempuan mayoritas berada pada posisi jabatan administrasi. Ada 1 orang pegawai perempuan yang sudah berada pada posisi jabatan sebagai Kepala Bidang dan Seksi. Pegawai perempuan pada UPTD Pelabuhan Kota Bontang masih belum ada yang menempati jabatan Kepala dan Sekretaris Dishub serta bagian administrasi. Hal ini menjelaskan bahwa masih adanya ruang jabatan yang belum diisi oleh pegawai perempuan di UPTD Pelabuhan Kota Bontang. Gambaran pegawai berdasarkan jenis kelamin dan jabatan dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 5.60 Jabatan Berdasarkan Gender

Tabel 5.65. Jenis Kelamin menurut Gaji

No	Keterangan	Gaji		Total
		>Rp 4.000.000	<Rp 4.000.000	
1	Perempuan	7	1	8
2	Laki-laki	23	11	34
Total		30	12	42

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Tabel 5.65 menampilkan besaran gaji berdasarkan gender di UPTD Pelabuhan Kota Bontang. Berdasarkan hasil analisis mayoritas gaji pegawai di atas Rp 4.000.000 adalah pegawai laki-laki sebanyak 23 pegawai. Sedangkan untuk pegawai perempuan gaji di atas Rp 4.000.000 sebanyak 7 pegawai. Untuk gaji pegawai laki-laki di bawah Rp 4.000.000 ada 11 pegawai dan gaji pegawai perempuan di bawah Rp 4.000.000 sebanyak 1 orang pegawai. Sebenarnya besaran gaji berdasarkan gender ini mengikuti data dari jabatan pegawai. Artinya gaji pegawai mengikuti komposisi jabatan bukan dikarenakan adanya perbedaan gender tetapi mengarah kepada tugas dan fungsi jabatan pada UPTD Pelabuhan Kota Bontang. Hal ini berarti bahwa tidak ada pengaruh besaran gaji terhadap jenis kelamin (gender). Penjelasan ini dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 5.60. Besaran Gaji Berdasarkan Gender

Tabel 5.66. Jenis Kelamin menurut Usia Crosstabulation

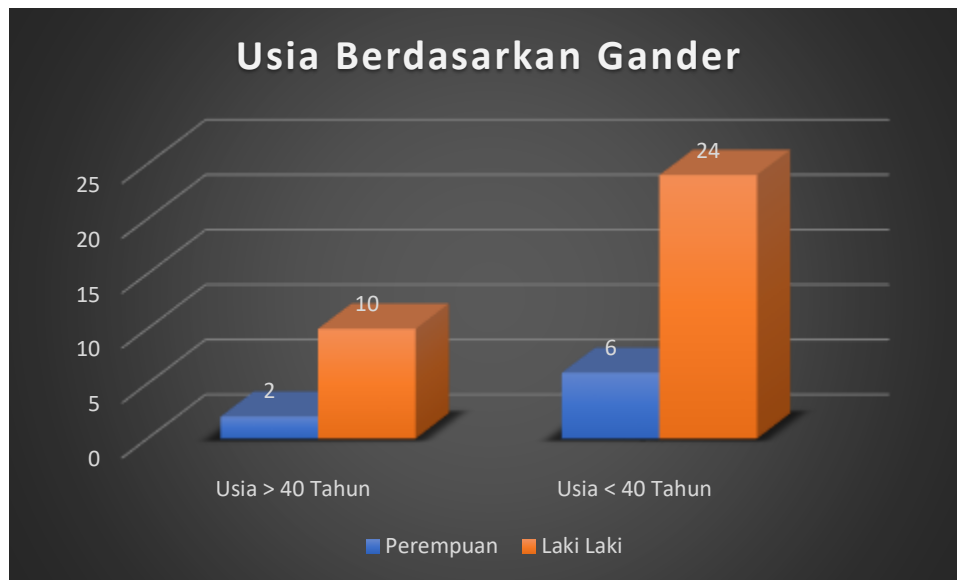
No	Keterangan	Usia		Total
		>40 Tahun	<40 Tahun	
1	Perempuan	2	6	8
2	Laki-laki	10	24	34
Total		12	30	42

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Usia berdasarkan gender pada Tabel 5.66, mayoritas adalah pegawai laki-laki untuk usia lebih dari 40 Tahun sebanyak 10 orang pegawai begitu juga untuk usia < 40 Tahun sebanyak 24 orang pegawai. Hal ini dikarenakan pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang mayoritas lebih banyak laki-laki. Sehingga mempengaruhi terbanyaknya pegawai ditingkatan usia. Apabila dilihat dari tingkatan usia pegawai laki-laki mayoritas di usia di bawah 40 Tahun. Senada dengan pegawai laki-laki, begitu juga pegawai perempuan mayoritas berada pada tingkat usia di bawah 40 Tahun. Hal ini menjelaskan bahwa pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang baik

Hasil Penelitian

itu laki-laki dan perempuan sama-sama masih banyak yang berusia < 40 tahun. Hal ini menggambarkan bahwa produktivitas pegawai di UPTD Pelabuhan Kota Bontang produktif dengan didukung banyaknya pegawai yang bekerja dibawah usia 40 tahun.



Gambar 5.61. Usia Berdasarkan Gender

Tabel 5.67. Status Kepegawaian menurut Pendidikan Terakhir

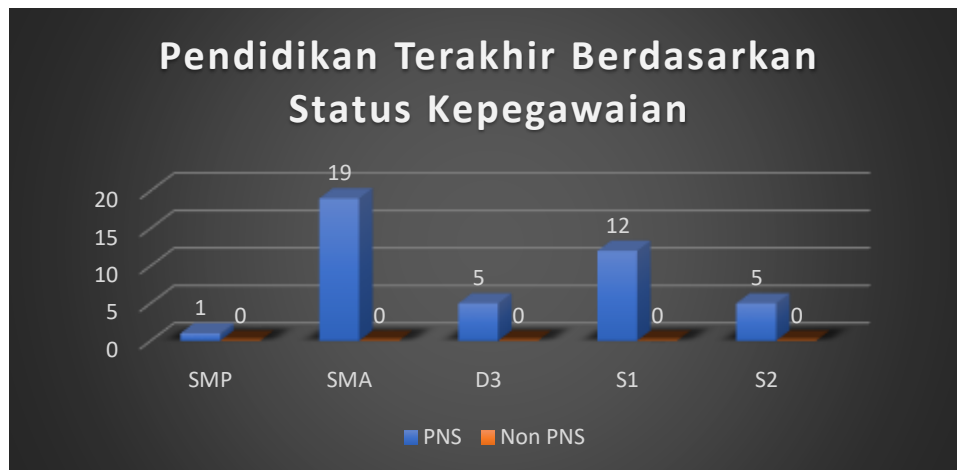
No	Keterangan	Pendidikan Terakhir					Total
		SMP	SMA	D3	S1	S2	
1	PNS	1	19	5	12	5	42
2	Non PNS	0	0	0	0	0	0
Total		1	19	5	12	5	42

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Tabel 5.67, terlihat bahwa pendidikan terakhir pegawai UPTD Kota Bontang baik S2, S1, D3, SMA, maupun SMP memiliki status kepegawaian PNS. Artinya pada UPTD Pelabuhan Kota Bontang seluruh pegawainya berstatus PNS dan tidak ada yang berstatus non PNS. Mayoritas Pendidikan terakhir pegawai di UPTD

Hasil Penelitian

Pelabuhan Kota Bontang adalah berada pada tingkat SMA. Tetapi sudah ada sebanyak 22 pegawai yang berada pada tingkat Pendidikan terakhir lebih dari SMA yakni pada tingkat D3, S1, dan S2. Berikut gambar status kepegawaian dan Pendidikan terakhir.



Gambar 5.62. Pendidikan Terakhir Berdasarkan Status Kepegawaian

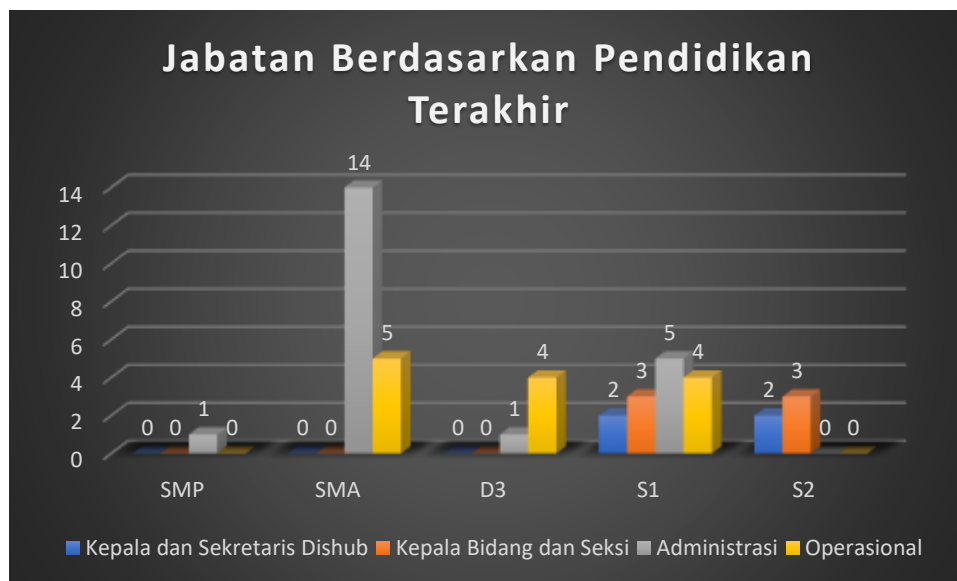
Tabel 5.68. Jabatan menurut Pendidikan Terakhir

No	Keterangan	Pendidikan Terakhir					Total
		SMP	SMA	D3	S1	S2	
1	Kepala dan Sekretaris Dishub	0	0	0	0	2	2
2	Kepala Bidang dan Seksi	0	0	0	3	3	6
3	Administrasi	1	14	1	5	0	21
4	Operasional	0	5	4	4	0	13
Total		1	19	5	12	5	42

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Hasil Penelitian

Jabatan berdasarkan pendidikan terakhir di UPTD Pelabuhan Kota Bontang menggambarkan tingkat pendidikan SMP menempati jabatan administrasi 1 orang pegawai, tingkat pendidikan SMA dan D3 menempati jabatan administrasi dan operasional, tingkat pendidikan S1 mayoritas pegawai menempati jabatan sebagai administrasi, operasional, Kepala bidang dan seksi. Pada tingkat Pendidikan S2 menempati jabatan Kepala Bidang dan Seksi serta Kepala dan Sekretaris Dishub. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi tingkatan jabatan dipengaruhi oleh Pendidikan terakhir pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang. Hal ini berarti bahwa pendidikan pegawai dapat menunjang karir serta jabatan pekerjaan. Gambaran keterkaitan antara Pendidikan dan jabatan dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 5.63. Jabatan Berdasarkan Pendidikan Terakhir

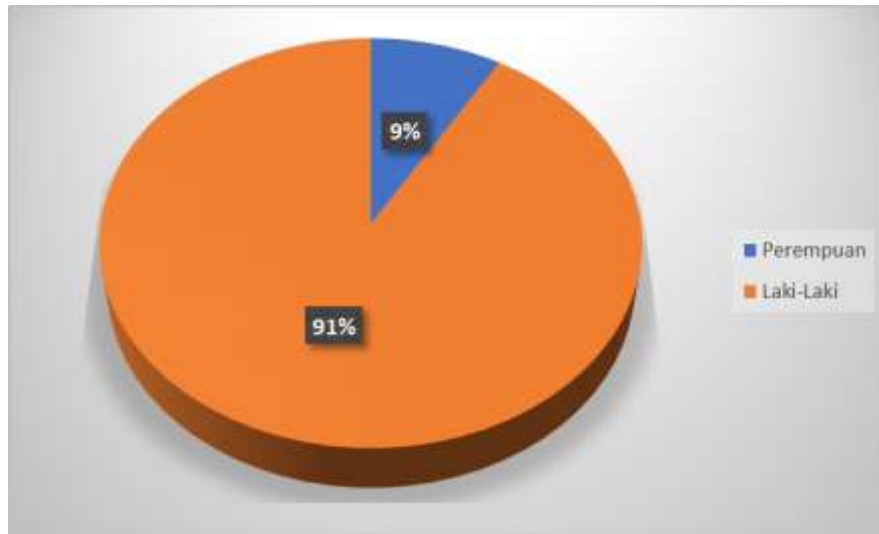
b. Data Statistik PT Pelindo Cabang Kota Bontang

Tabel 5.69. Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Pegawai

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1	Perempuan	3	8.6
2	Laki-laki	32	91.4
Total		35	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Sebagai operator Pelabuhan dalam menjalankan tugas dan fungsinya sebagai operator Pelabuhan, PT Pelindo didukung oleh sumber daya manusia dengan komposisi gender sebagai berikut dimana komposisi pegawai dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 32 orang (91,4%) dan pegawai perempuan sebanyak 3 orang (8,6%). Hal ini belum menunjukkan adanya perimbangan, dimana pegawai Pelindo cabang Kota Bontang hanya di dominasi oleh laki-laki. Secara riil jumlah ini masih kurang memadai bila dibandingkan dengan kebutuhan yang tertera dalam renstra Dinas Perhubungan Prov Kalimantan Timur, dimana prosentasi peningkatan jumlah SDM yang berkompetensi teknis pada tahun 2018 ditargetkan sebanyak 80 persen dan yang terealisasi hanya 35 persen.



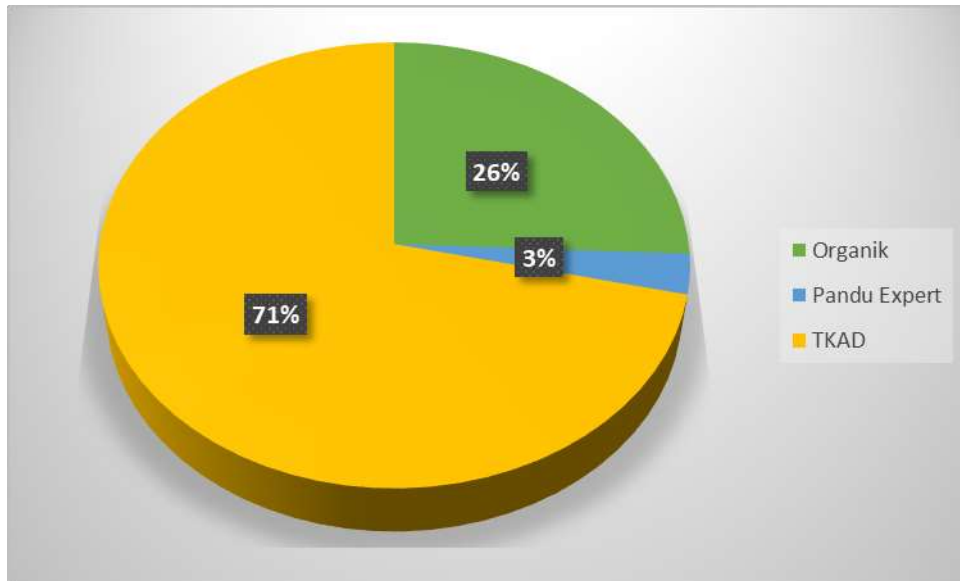
Gambar 5.64. Grafik pegawai Pelindo menurut gender

Tabel 5.70. Distribusi Frekuensi Status Pegawai

No	Status Pegawai	Frekuensi	Persentase
1	Organik	9	25.7
2	Pandu Expert	1	2.9
3	TKAD	25	71.4
Total		35	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Komposisi pegawai berdasarkan status, dari 35 pegawai pada PT Pelindo cabang Bontang untuk terlihat bahwa pegawai dengan status TKAD (tenaga kerja alih daya) atau *outsourcing* sebanyak 25 orang (71,4%) kemudian disusul oleh pegawai dengan status organik sebanyak 9 orang (25,7%) dan sisanya pegawai dengan status pandu expert sebanyak 1 orang (2,9%). Hal ini menunjukkan bahwa pegawai dengan status TKAD/tidak tetap lebih banyak dibanding pegawai dengan status organik/tetap seperti terlihat dalam gambar berikut.



Gambar 5.65. Grafik pegawai Pelindo menurut Status

Tabel 5.71. Distribusi Frekuensi Jabatan Pegawai

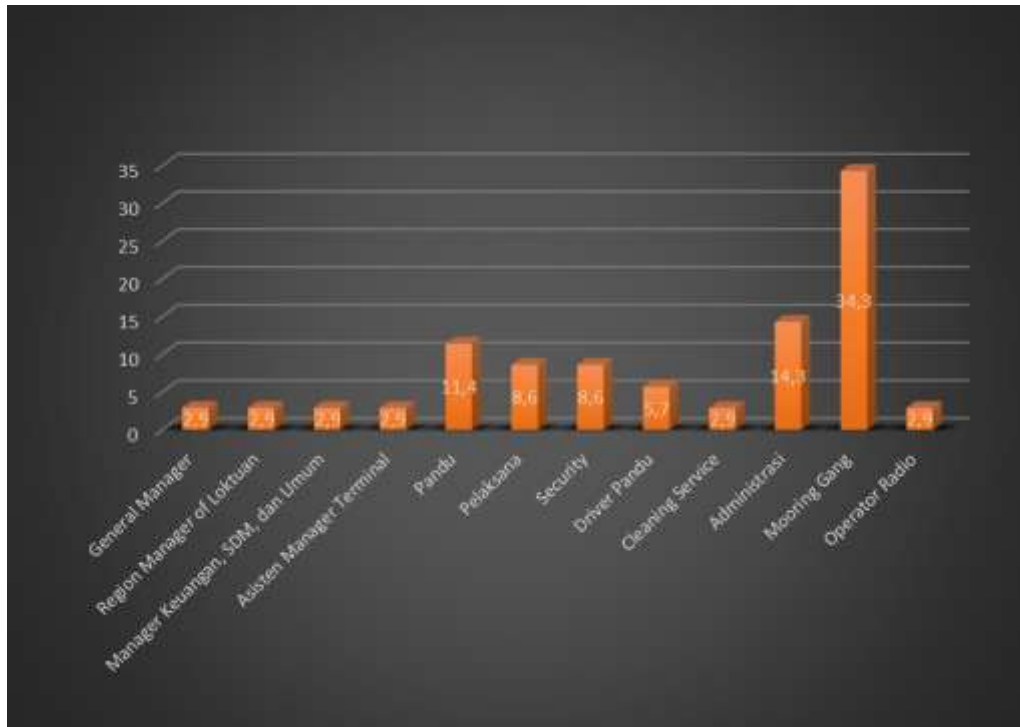
No	Jabatan	Frekuensi	Persentase
1	General Manager	1	2.9
2	Region Manager of Loktuan	1	2.9
3	Manager Keuangan, SDM, dan Umum	1	2.9
4	Asisten Manager Terminal	1	2.9
5	Pandu	4	11.4
6	Pelaksana	3	8.6
7	Security	3	8.6
8	Driver Pandu	2	5.7
9	Cleaning Service	1	2.9
10	Administrasi	5	14.3
11	Mooring Gang	12	34.3
12	Operator Radio	1	2.9
Total		35	100.0

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Komposisi pegawai berdasarkan jabatan dari 35 pegawai pada PT Pelindo cabang Bontang untuk terlihat bahwa pegawai dengan jabatan manager sebanyak 4 orang (11,6%), kemudian jabatan mooring gang merupakan jabatan dengan jumlah

Hasil Penelitian

pegawai terbanyak yaitu sebanyak 12 orang (34,3%) yang disusul oleh jabatan administrasi sebagai jabatan dengan jumlah pegawai terbanyak kedua. lebih lanjut bisa dilihat pada gambar grafik berikut.



Gambar 5.66. Grafik pegawai Pelindo menurut Jabatan

d. Analisis data pilah gender PT Pelindo Cabang Kota Bontang

Tabel 5.72. Jabatan menurut Jenis Kelamin

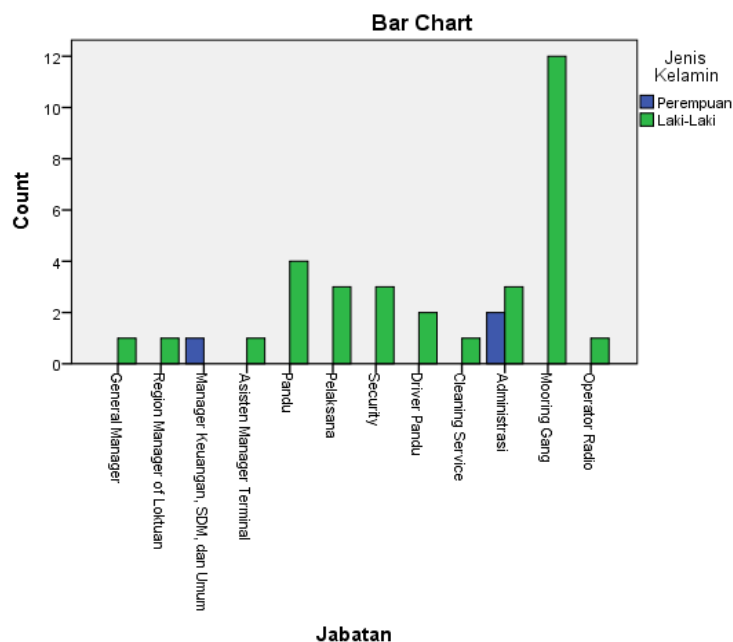
No	Jabatan	Jenis Kelamin		Total
		Perempuan	Laki-Laki	
1	General Manager	0	1	1
	Region Manager of Loktuan	0	1	1
2	Manager Keuangan, SDM, dan Umum	1	0	1
3	Asisten Manager Terminal	0	1	1
4	Pandu	0	4	4
5	Pelaksana	0	3	3

Hasil Penelitian

No	Jabatan	Jenis Kelamin		Total
		Perempuan	Laki-Laki	
6	Security	0	3	3
7	Driver Pandu	0	2	2
8	Cleaning Service	0	1	1
9	Administrasi	2	3	5
10	Mooring Gang	0	12	12
11	Operator Radio	0	1	1
Total		3	32	35

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Komposisi jabatan berdasarkan gender seperti terlihat pada tabel 5.72, menunjukkan bahwa jabatan top manager rata-rata dijabat oleh pegawai dengan jenis kelamin laki-laki, sedangkan secara umum komposisi jabatan dengan jumlah pegawai berjenis kelamin perempuan terbesar berada dalam jabatan administrasi dimana dari 5 orang tenaga administrasi, 2 diantaranya diisi oleh pegawai dengan jenis kelamin perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa, komposisi jabatan pegawai berdasarkan gender pada Pelindo belum seimbang bahkan cenderung timpang seperti terlihat pada gambar berikut.



Gambar 5.67. Grafik jabatan pegawai Pelindo berdasarkan gender

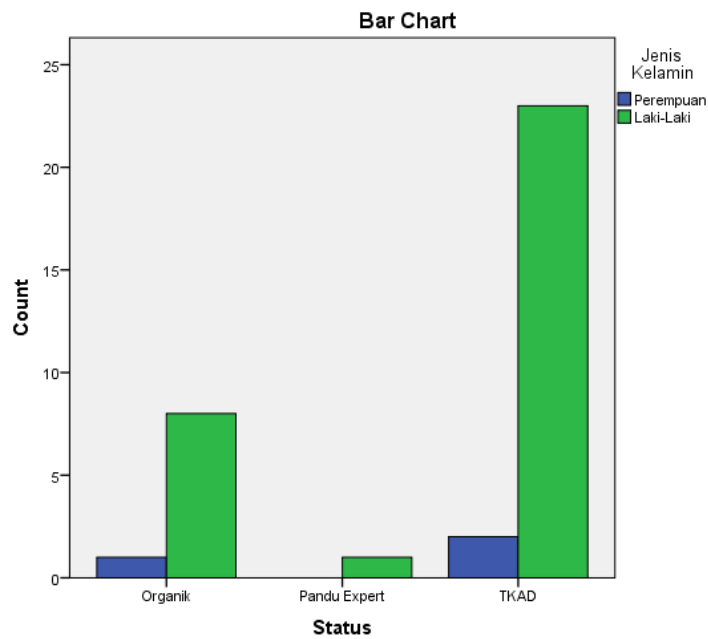
Tabel 5.73. Status Pegawai menurut Jenis Kelamin

No	Status Pegawai	Jenis Kelamin		Jabatan
		Perempuan	Laki-Laki	
1	Organik	1	8	9
2	Pandu Expert	0	1	1
3	TKAD	2	23	25
4	Total	3	32	35
Total		2	4	6

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Komposisi status pegawai berdasarkan gender seperti terlihat pada tabel 5.73, yang menunjukkan bahwa pegawai dengan status organik atau pegawai tetap rata-rata berjenis kelamin laki-laki, dimana dari total 9 orang pegawai organik, hanya 1 orang pegawai organik dengan jenis kelamin perempuan. Disisi lain jika kita melihat komposisi pegawai tidak tetap atau TKAD, terlihat bahwa hal senada juga terjadi dalam komposisi status pegawai TKAD, dimana dari total 25 orang pegawai dengan status tidak tetap/TKAD hanya sebanyak 2 orang pegawai TKAD berjenis kelamin perempuan sedangkan sebanyak 23 orang pegawai TKAD berjenis kelamin laki-laki. Hal ini menunjukkan bahwa, komposisi status pegawai tetap dan tidak tetap berdasarkan gender pada Pelindo belum seimbang karena lebih banyak pegawai laki-laki dibandingkan pegawai perempuan seperti terlihat pada gambar berikut.

Hasil Penelitian



Gambar 5.68 Grafik status pegawai Pelindo berdasarkan gender

Tabel 5.74. Jabatan menurut Status Pegawai Crosstabulation

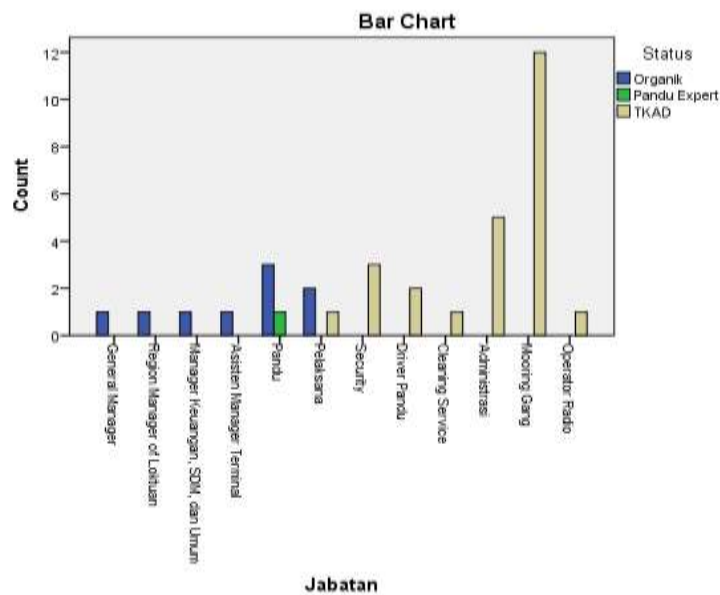
Jabatan	Status			Total
	Organik	Pandu Expert	TKAD	
General Manager	1	0	0	1
Region Manager of Loktuan	1	0	0	1
Manager Keuangan, SDM, dan Umum	1	0	0	1
Asisten Manager Terminal	1	0	0	1
Pandu	3	1	0	4
Pelaksana	2	0	1	3
Security	0	0	3	3
Driver Pandu	0	0	2	2
Cleaning Service	0	0	1	1

Hasil Penelitian

Jabatan	Status			Total
	Organik	Pandu Expert	TKAD	
Administrasi	0	0	5	5
Mooring Gang	0	0	12	12
Operator Radio	0	0	1	1
Total	9	1	25	35

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Komposisi status pegawai berdasarkan jabatan seperti terlihat pada tabel 5.74, yang menunjukkan bahwa pegawai dengan status organik atau pegawai tetap rata-rata ditempatkan oleh pegawai dengan jabatan top manager, pandu dan pelaksana. Disisi lain jika kita melihat komposisi pegawai tidak tetap atau TKAD rata-rata berada jabatan mooring gang, administrasi security dan terlihat bahwa pegawai dengan hal senada juga terjadi dalam komposisi status pegawai TKAD, dimana dari total 25 orang pegawai dengan status tidak tetap/TKAD hanya sebanyak 2 orang driver pandu. Hal ini menunjukkan bahwa, komposisi status pegawai tetap dan tidak tetap berdasarkan jabatan pada Pelindo belum seimbang seperti terlihat pada gambar berikut.



Gambar 5.69. Grafik status pegawai Pelindo berdasarkan jabatan

8. Data Fasilitas Pelabuhan Lok Tuan

Fasilitas kerja merupakan suatu bentuk komitmen tempat kerja terhadap pegawai (SDM) agar menunjang kinerja dalam penyelesaian tugas dan tanggungjawab, sehingga dapat meningkatkan produktifitas kerja karyawan dan pelayanan secara khusus pada transportasi laut pada Pelabuhan Lok Tuan. Adanya fasilitas kerja yang disediakan oleh kantor sangat mendukung dalam bekerja. Berbeda dengan fasilitas administrasi perkantoran pada Terminal Bontang, fasilitas pada Pelabuhan Lok Tuan lebih kompleks dengan jumlah SDM yang lebih banyak pula. Daftar fasilitas kantor pada Pelabuhan, disajikan pada tabel berikut.

Tabel 5.75. Daftar Fasilitas Kantor Pelabuhan Lok Tuan

No	Fasilitas	Jumlah	Satuan
1	Gedung	1	Unit
2	Ruang Rapat	1	Unit
3	Ruang Rapat Seksie	Nihil	-
4	Ruang Kepala Dinas	1	Unit
5	Ruang Sekretaris	Nihil	-

Hasil Penelitian

No	Fasilitas	Jumlah	Satuan
6	Ruang Kerja Staff	24	Unit
7	Mushollah/Mesjid	1	Unit
8	Lapangan Parkir Mobil	1	Unit
9	Lapangan Parkir Motor	1	Unit
10	Toilet Khusus Perempuan	2	Unit
11	Toilet Khusus Laki-laki	2	Unit
12	Post Satpam	1	Unit
13	Ruang Piket	Nihil	-
14	Ruang Tunggu Pelayanan Surat	1	Unit
15	Loket Pelayanan Surat	1	Unit
16	Ruang Baca	-	-
17	Pusat Informasi	1	Unit
18	Ruang Menyusui	-	-

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Tabel diatas menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan (dishub) Kota Bontang, Pelabuhan Lok Tuan memiliki 1 gedung kantor. Gedung tersebut terbagi atas: 1) lantai satu (dasar) sebagai ruang tunggu pengunjung; 2) lantai 2 dan 3 sebagai kantor dan ruang pendukung lainnya. Ruang kantor terdiri dari ruang rapat, ruang Kepala Dinas Perhubungan Bontang, 24 unit ruang staff, 2 dapur, ruang tunggu tamu, ruang rapat yang luas dan terdapat beberapa ruangan yang digunakan sebagai gudang dan ruang multi fungsi lainnya. Dengan adanya fasilitas kerja



Gambar 5.70. fasilitas dapur dan kantor

karyawan tersebut, karyawan akan merasa nyaman dalam bekerja dan menimbulkan semangat kerja untuk mendapatkan hasil yang diharapkan oleh perusahaan.

Selain fasilitas dalam Gedung, terdapat fasilitas administrasi kantor diluar Gedung seperti ketersediaan tempat parkir mobil dan motor yang memadai, post keamanan (satpam), masjid, serta ruang pelayanan dan pusat informasi. Pada kantor Dishub Bontang juga telah memiliki fasilitas pilah gender untuk toilet, namun belum



Gambar 5.71. fasilitas dapur dan ruang tunggu tamu

memiliki ruang menyusui.

Fasilitas operasional yang dimiliki Dishub Bontang (Pelabuhan Lok Tuan), dioperasikan dengan bekerjasama dengan PT. Pelindo. Perawatan dan pengelolaan fasilitas berada dibawa PT.Pelindo. Sama halnya dengan sarana untuk pegawai, telah tersedia toilet pilah gender untuk penumpang. Adanya fasilitas pendukung yang dimiliki diharapkan dapat digunakan untuk memperlancar aktivitas pengguna transportasi laut. Data survey yang diperoleh menunjukkan bahwa adanya fasilitas kursi tunggu, loket tiket, toilet, dan tempat parkir telah dikonfirmasi keberadaannya oleh semua pengunjung. Hal ini dapat dilihat dengan persentase 100% pada tabel fasilitas yang terlihat. Secara rinci disajikan pada tabel berikut.

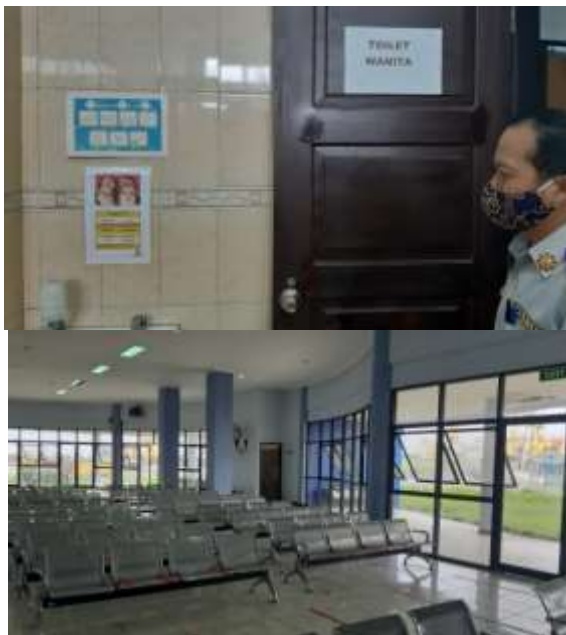
Tabel 5.76. Persepsi Fasilitas Terlihat Pelabuhan Lok Tuan

No	Keterangan	Frekuensi	Persen
1	Kursi tunggu	19	100
2	Loket tiket	19	100

Hasil Penelitian

No	Keterangan	Frekuensi	Persen
3	Ruang AC	12	63
4	Toilet	19	100
5	Mushola	18	95
6	Mesjid	0	0
7	Ruang menyusui	6	32
8	Tempat parkir	19	100
9	Petugas keamanan	15	79
10	Kantin	18	95
11	Ruang informasi	17	89
12	Papan Informasi	18	95
13	Pengeras suara	15	79
14	Fasilitas Kesehatan	13	68

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

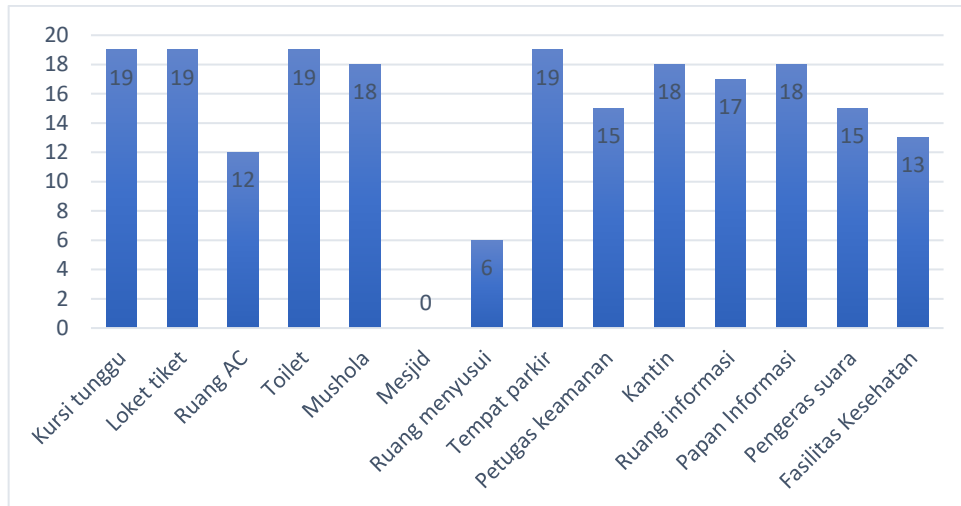


Gambar 5.72. fasilitas toilet dan ruang tunggu penumpang

aktivitas sebelum keberangkatan kapal dan setelah kapal tiba di Pelabuhan Lok Tuan.

Pelabuhan Lok Tuan merupakan salah satu pintu gerbang untuk masuk dan keluar dari wilayah Bontang (Kalimantan Timur) ke suatu daerah tertentu dan sebagai penghubung antar daerah dan antar pulau. Pelabuhan Loak Tuan adalah tempat dalam penyediaan jasa transportasi, sehingga adanya fasilitas pendukung sangat diperlukan untuk mendatangkan pengguna. Fasilitas operasional yang tersedia semestinya dapat diakses dan dimanfaatkan dengan baik oleh pengunjung dalam melakukan

Hasil Penelitian



Gambar 5.73. fasilitas Pelabuhan terlihat

Tabel 5.77. Persepsi Fasilitas Digunakan Pada Pelabuhan Lok Tuan

No	Keterangan	Frekuensi	Persen
1	Kursi tunggu	18	95
2	Loket tiket	18	95
3	Ruang AC	8	42
4	Toilet	19	100
5	Mushola	14	74
6	Mesjid	0	0
7	Ruang menyusui	6	32
8	Tempat parkir	17	89
9	Petugas keamanan	14	74
10	Kantin	17	89
11	Ruang informasi	15	79
12	Papan Informasi	17	89
13	Pengeras suara	14	74
14	Fasilitas Kesehatan	7	37

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Hasil Penelitian



Gambar 5.74. fasilitas ruang informasi

Kepada 19 pengguna fasilitas Pelabuhan Lok Tuan, ditanyakan keberadaan fasilitas pendukung, dengan pertanyaan “apakah responden melihat fasilitas tersebut tersedia pada Pelabuhan Lok Tuan?” Pada tabel diatas, terlihat bahwa terdapat beberapa responden belum mengetahui keberadaan Mushola, pos keamanan, pengeras suara dan fasilitas kesehatan pada lingkungan Pelabuhan. Akses terhadap ruang berpendingin ruangan dan ruang menyusui dinilai masih sangat kurang. Dengan nilai pengetahuan terhadap fasilitas tersebut sebesar 63% dan 32% untuk ruang menyusui.

Untuk kelancaran kegiatan di Pelabuhan Lok Tuan Bontang, tentunya dibutuhkan beberapa fasilitas atau saran pendukung. Fasilitas operasional pendukung yang peneliti survey adalah fasilitas pada Pelabuhan sebelum penumpang menaiki kapal. Pada tabel diatas diketahui bahwa fasilitas yang disediakan oleh Dishub Bontang telah digunakan seluruhnya oleh penumpang. Untuk fasilitas kursi tunggu, loket tiket, toilet, tempat parkir, kantin dan papan informasi telah digunakan/dimanfaatkan oleh hampir seluruh pengunjung.

Fasilitas ruang informasi dan loket pemesanan tiket telah dilengkapi dengan tali pembatas untuk mengatur antrian penumpang yang ingin membeli tiket dan/atau mencari informasi jadwal keberangkatan kapal. Sedangkan untuk ruang tunggu, telah diberikan jalur



Gambar 5.75. Fasilitas loket penjualan tiket

masuk dan keluar bagi pengunjung. Hal ini ditujukan untuk memudahkan dan mengatur ketertiban pengunjung.

Selanjutnya untuk ruang tunggu ber-AC, masih dimanfaatkan oleh sekitar 42% responden. Hal ini disebabkan oleh sebagian pengunjung yang menunggu



Gambar 5.76. Fasilitas ruang tunggu

keberangkatan kapal lebih memilih menunggu disekitar Pelabuhan dan bukan pada wilayah gedung. Selain itu, pengunjung yang ada juga lebih

senang untuk duduk lesehan

sambil bercengkrama dengan keluarga dan kerabat seperjalanan. Fasilitas yang kurang digunakan selanjutnya adalah ruang menyusui dengan penggunaan 32% dan fasilitas kesehatan sebesar 37%. Ketidaklengkapan fasilitas tersebut merupakan faktor utama pengunjung tidak menggunakannya.

9. Data Statistik Persepsi Penumpang Pelabuhan Kota Bontang

Informasi karakteristik dan persepsi pengguna pelabuhan diperoleh berdasarkan survei lapangan. Responden merupakan penumpang kapal dan menggunakan fasilitas pelabuhan, wawancara dilakukan secara terstruktur dengan menggunakan kuesioner. Hasil wawancara dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Jenis Kelamin

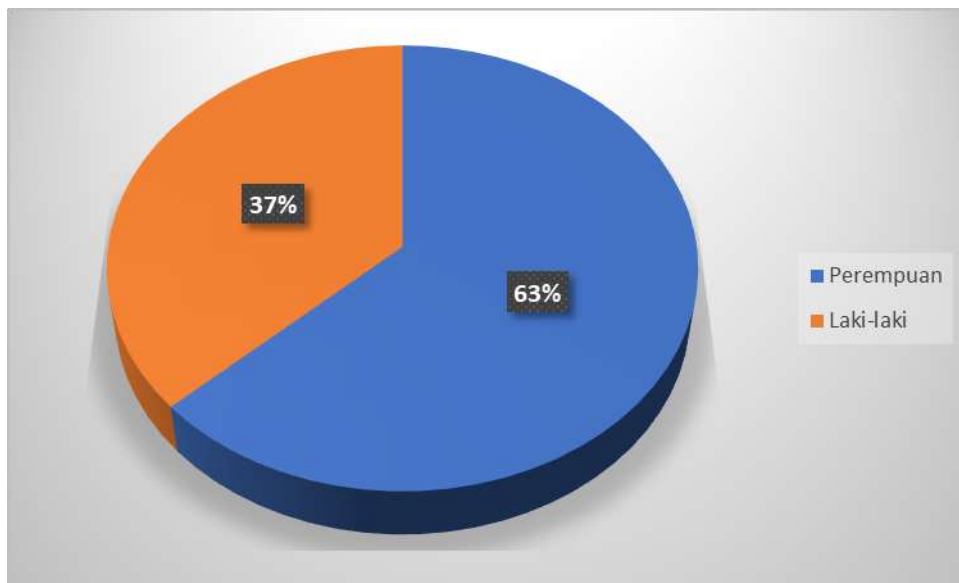
Masyarakat yang akan melakukan perjalanan mempunyai banyak pilihan untuk menggunakan angkutan pribadi atau angkutan umum. Untuk perjalanan antar pulau, saat ini terdapat dua alternatif yaitu perjalanan melalui udara dan perjalanan melalui laut. Perjalanan melalui laut, penumpang akan menggunakan fasilitas yang terdapat pada pelabuhan. Kota bontang memiliki beberapa pelabuhan diantaranya adalah Lok

Tuan, dalam proses pemilihan pengambilan keputusan untuk menggunakan transportasi laut menjadi pilihan masyarakat untuk melakukan perjalanan keluar kota. Untuk pengelompokan **penggunaan alat transportasi di Pelabuhan loak tuan Kota Bontang didominasi oleh perempuan sebanyak 63,2 % dan laki – laki 36,8%**, didapat dilihat pada gambar presentase jenis kelamin responden dapat dilihat pada table dan gambar

Tabel 5.78. Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin responden

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1	Perempuan	12	63.2
2	Laki-laki	7	36.8
Total		19	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.77. Grafik jenis kelamin responden

b. Usia

Faktor pemenuhan kebutuhan masyarakat dalam melakukan perjalanan melalui transportasi laut terutama di Lok Tuan Kota Bontang secara operasional telah mempengaruhi persepsi dalam pelayanan pada masyarakat. Para penumpang

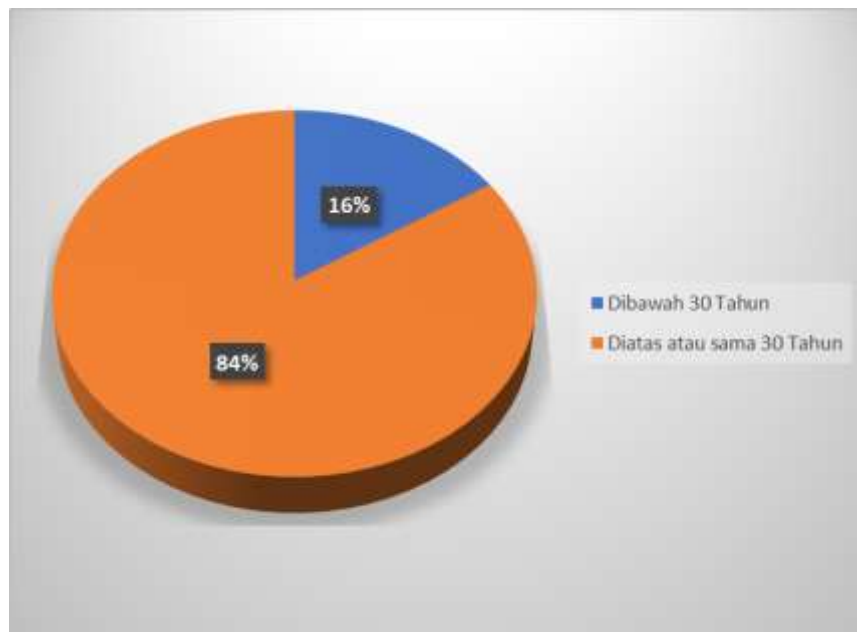
Hasil Penelitian

yang sering menggunakan fasilitas transportasi laut yang dilihat dari usianya diketahui dari jumlah responden sebanyak 84,2% berusia diatas atau sama 30 tahun, sedangkan yang berusia dibawah 30 tahun sebanyak 15,8%. Kebutuhan masyarakat dalam melakukan perjalanan keluar kota masih di dominasi usia diatas atau sama 30 tahun, yang dikarena mobilitas keperluan pekerjaan antara kota ataupun urusan pribadi. Hal ini keranakan didapat dilihat pada gambar presentase jenis kelamin responden dapat dilihat pada table dan gambar

Tabel 5.79. Distribusi Frekuensi usia responden

No	Usia	Frekuensi	Persentase
1	Dibawah 30 Tahun	3	15.8
2	Diatas atau sama 30 Tahun	16	84.2
Total		19	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.78. Grafik usia responden

c. Pembagian Fasilitas Khusus Perempuan

Gender sebagai bagian dari pranata social dimaknai sebagai pembagian tanggung jawab berdasarkan pada kontruksi social. Setiap manusi laki-laki dan

perempuan tentunya memiliki kedudukan yang sama dalam menjalankan hakikat, tujuan kehidupan serta peran manusia.

Pelabuhan Loak Tuan fasilitas pendukung khusus perempuan masih sangat minim dimana pembedaan toilet perempuan laki-laki masih belum ada, pembatas atrian saat membeli tiket, jalur menuju ruang tunggu untuk membedakan perempuan dan laki-laki juga belum tersedia. Fasilitas yang sangat membedakan gender adalah adanya ruangan laktasi ibu dan bayi, kenyamanan yang harusnya diberikan kondisinya masih belum memenuhi standar. Fasilitas operasional yang tersedia semestinya dapat dibedakan agar mudah diakses dan dimanfaatkan dengan baik oleh pengunjung dalam melakukan aktivitas sebelum keberangkatan kapal dan setelah kapal tiba di Pelabuhan Lok Tuan.

Tabel 5.80. Distribusi Frekuensi fasilitas khusus perempuan

No	Fasilitas khusus perempuan	Frekuensi	Persentase
1	Ada	19	100.0
2	Tidak	0	0
Total		19	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

d. Persepsi Keamanan

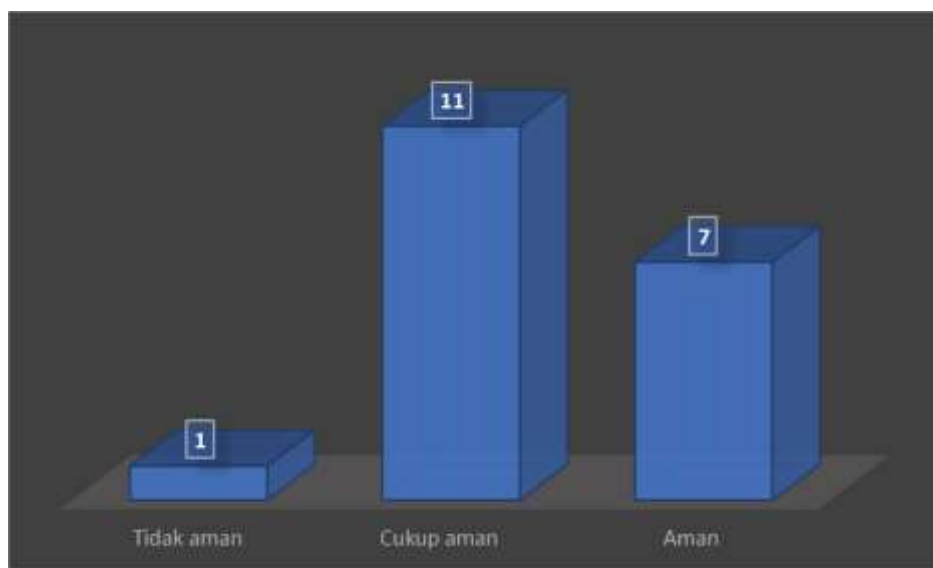
Transportasi yang aman, nyaman dapat diandalkan merupakan alasan masyarakat memilih transportasi laut yang digunakan dalam mencapai tujuan. Perkembangan transportasi selama ini dianggap netral untuk gender karena sarana dan prasaran yang dianggap menguntungkan bagi laki-laki maupun perempuan secara merata. Transportasi yang ramah gender seringkali menjadi alasan responden dalam pemilihan alat transportasi. Kebutuhan masyarakat kota botang terutama untuk transportasi laut sangat mempertimbangkan rasa aman dan nyaman. Pada table terlihat bahwa responden merasa cukup merasa aman untuk menggunakan transportasi kapal laut yang disediakan pemerintah kota bontang dipelabuhan loa tuan.

Faktor keamanan akan mempengaruhi persepsi seseorang terhadap pemilihan alat transportasi. Hasil dari penilaian responden terdapat 5,3% merasa tidak aman, 57,9% merasa cukup aman dan sebesar 36,8% merasa aman terhadap lingkungan sekitar pelabuhan serta sudah merasa nyaman dengan fasilitas serta pelayanan yang berikan pihak Pelabuhan lok tuan kota bontang, berikut hasil tersaji pada table da gambar.

Tabel 5.81. Distribusi Frekuensi persepsi keamanan

No	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	Tidak aman	1	5.3
2	Cukup aman	11	57.9
3	Aman	7	36.8
Total		19	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.79. Grafik persepsi keamanan

e. Persepsi Kenyamanan

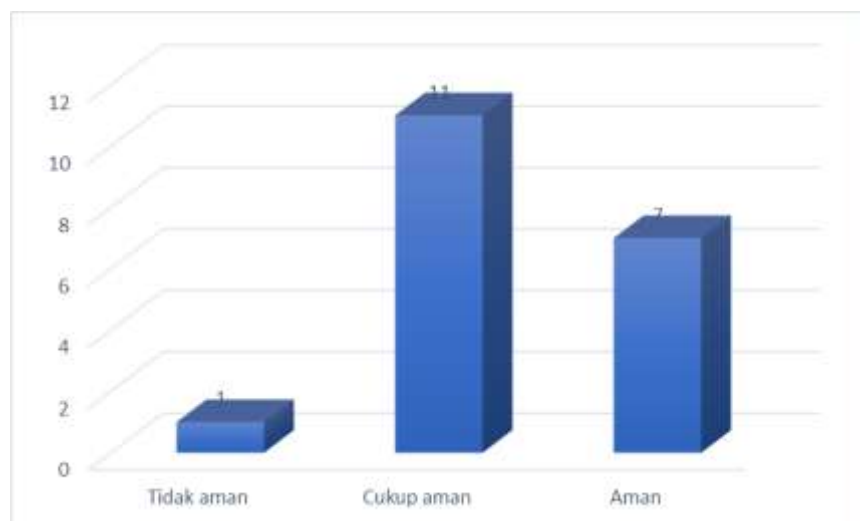
Kenyamanan adalah suatu keadaan terpenuhi kebutuhan dasar manusia, sehingga mengakibatkan perasaan senang, enjoy serta sejahtera. Kenyamanan merupakan kondisi perasaan berdasarkan persepsi masing-masing individu pada

suatu hal yang nyaman. Beberapa Fasilitas atau sarana pendukung yang disediakan pihak Pelabuhan Lok Tuan Kota Bontang sudah digunakan seluruhnya oleh penumpang. Pada table diketahui bahwa tingkat kenyamanan penumpang berada pada presentasi 36,8% dan sebesar 57,9% penumpang cukup nyaman dengan fasilitas yang disediakan pihak Pelabuhan diantaranya fasilitas kursi tunggu, loket tiket, toilet, tempat parkir, kantin dan papan informasi telah digunakan/dimanfaatkan oleh hampir seluruh pengunjung.

Tabel 5.82. Distribusi Frekuensi persepsi kenyamanan

No	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	Tidak aman	1	5.3
2	Cukup nyaman	11	57.9
3	Nyaman	7	36.8
Total		19	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.80. Grafik persepsi kenyamanan

f. Persepsi Kecukupan Toilet Khusus perempuan

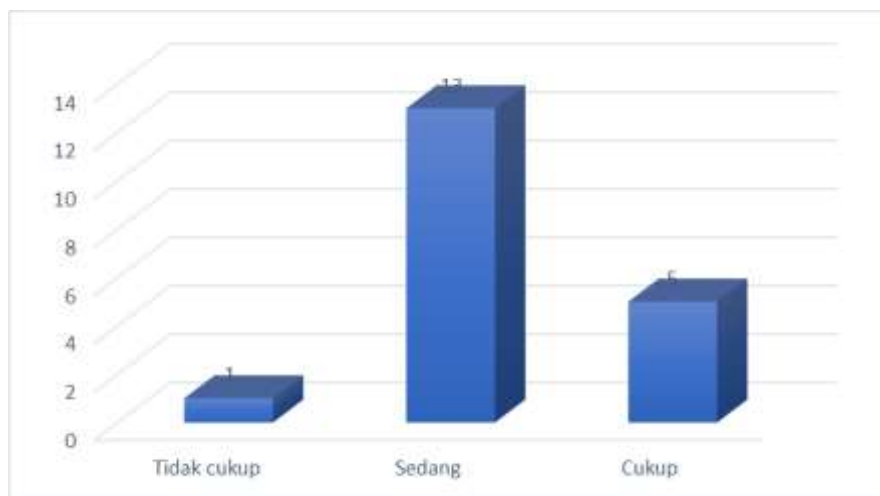
Pada persepsi Pembagian Fasilitas Khusus Perempuan telah disampaikan bahwa belum ada pembedaan toilet perempuan dan laki-laki. Fasilitas operasional

yang tersedia semestinya dapat dibedakan agar mudah diakses dan dimanfaatkan dengan baik oleh pengunjung dalam melakukan aktivitas sebelum keberangkatan kapal dan setelah kapal tiba di Pelabuhan Lok Tuan. Hasil tersaji pada table dan gambar berikut :

Tabel 5.83. Distribusi Frekuensi persepsi kecukupan toilet khusus perempuan

No	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	Tidak cukup	1	5.3
2	Sedang	13	68.4
3	Cukup	5	26.3
Total		19	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.81. Grafik persepsi kecukupan toilet khussu perempuan

g. Persepsi Kecukupan Ruang Menyusui

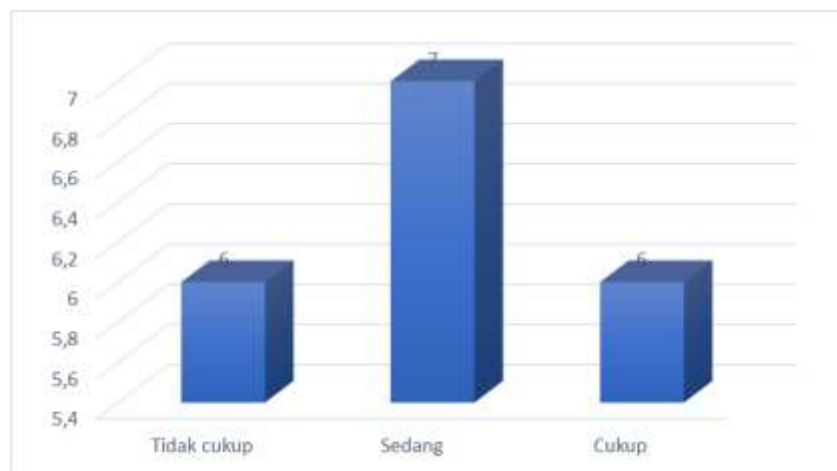
Fasilitas untuk ibu – ibu menyusui memang telah disediakan diruang tunggu namun sangat minin fasilitas yang disediakan ruang terlalu kecil, dan kurang nyaman untuk ibu – ibu yang ingin menyusui anak, dimana tidak tersedia meja untuk mengganti popok untuk bayi. Jd ibu – ibu yang melakukan perjalanan sambil membawa bayi ataupun balita tidak menggunakan ruang menyusui secara maksiamal

banyakan lebih memilih untuk duduk lesehan atau sambil menggendong anak untuk menyusui bergabung bersama penumpang lain. Dilihat dari hasil survey nilai kecukupan ruang menyusui ibu yang menggunakan fasilitas yang merasa tidak cukup dan cukup sebesar 31,6% dan merasa nyaman sebesar 36,8%. Hasil tersaji pada table dan gambar berikut :

Tabel 5.84. Distribusi Frekuensi persepsi kecukupan ruang menyusui

No	Keterangan	Frekuensi	Persentase
1	Tidak cukup	6	31.6
2	Sedang	7	36.8
3	Cukup	6	31.6
Total		19	100

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.82. Grafik persepsi kecukupan ruang menyusui

8. Analisis Data Pilah Gender Persepsi Pengguna Pelabuhan Kota Bontang

a. Karakteristik Responden Menurut Umur dan Jenis Kelamin

Total responden adalah 19 orang, tujuh orang berjenis kelamin laki-laki dan 12 orang berjenis kelamin perempuan. Mayoritas pengguna pelabuhan adalah kelompok umur diatas 30 tahun. Perempuan diatas umur 30 tahun sebanyak 10

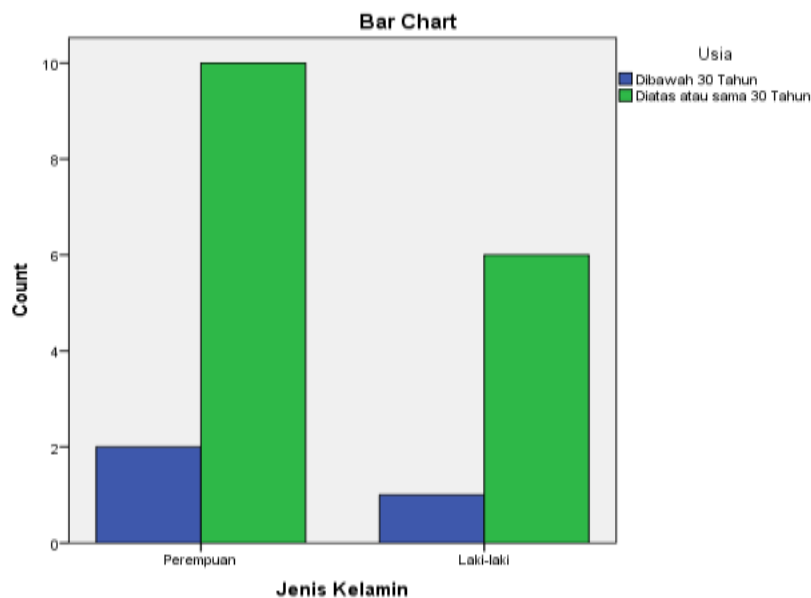
orang, dan laki-laki sebanyak 6 orang, sedangkan kelompok umur dbawah 30 tahun, masing-masing 2 orang perempuan dan 1 orang laki-laki.

Tabel 5.85. Jenis Kelamin menurut Usia

Keterangan		Usia		Total
		Dibawah 30 Tahun	Diatas atau sama 30 Tahun	
Jenis Kelamin	Perempuan	2	10	12
	Laki-laki	1	6	7
Total		3	16	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Secara grafis dapat dilihat pada Gambar 5.83. sebagai berikut



Gambar 5.83. Grafik jenis kelamin menurut usia

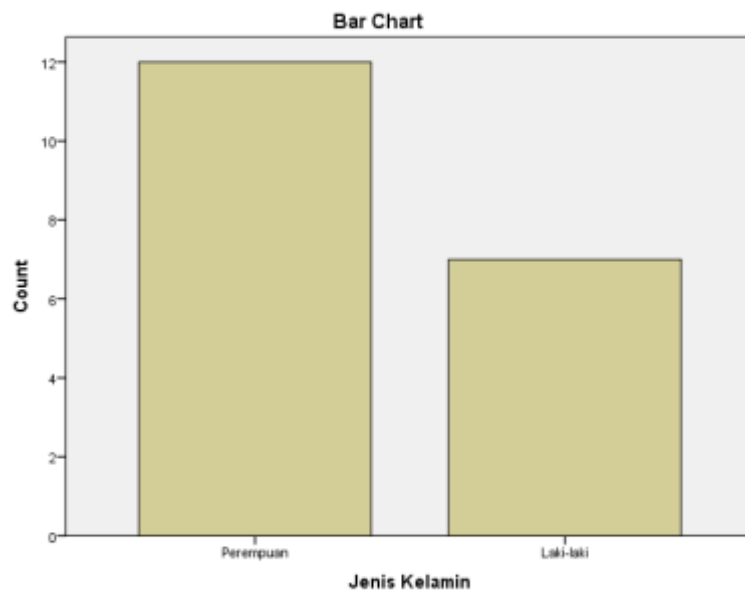
b. Fasilitas Khusus Perempuan

Dari total jumlah responden tersebut, secara keseluruhan mengungkapkan terdapat fasilitas khusus perempuan di wilayah terminal pelabuhan, data disajikan sebagai berikut:

Tabel 5.86. Jenis Kelamin menurut Fasilitas Khusus Perempuan

Keterangan		Fasilitas Khusus Perempuan	Total
		Ada	
Jenis Kelamin	Perempuan	12	12
	Laki-laki	7	7
Total		19	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.84. Grafik jenis kelamin menurut fasilitas khusus perempuan

c. Persepsi Terhadap Keamanan dan Kenyamanan

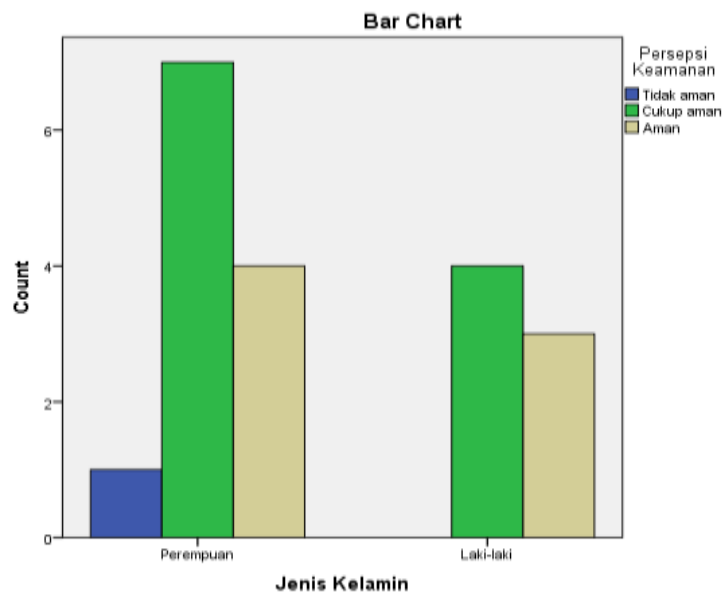
Terdapat perbedaan persepsi terhadap keamanan di wilayah pelabuhan. Persepsi keamanan dikelompokkan dalam tiga yaitu tidak aman, cukup aman dan aman. Berdasarkan hasil wawancara, lebih dari 50% atau setara 7 orang responden menyatakan bahwa pelabuhan cukup aman, dan 4 orang menyatakan aman, dan terdapat satu responden yang menyatakan tidak aman. Untuk laki-laki, 4 orang menyatakan cukup aman dan 3 orang menyatakan aman. Tabel dan grafik data silang disajikan sebagai berikut:

Hasil Penelitian

Tabel 5.87. Jenis Kelamin menurut Persepsi Keamanan

Keterangan		Persepsi Keamanan			Total
		Tidak aman	Cukup aman	Aman	
Jenis Kelamin	Perempuan	1	7	4	12
	Laki-laki	0	4	3	7
Total		1	11	7	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



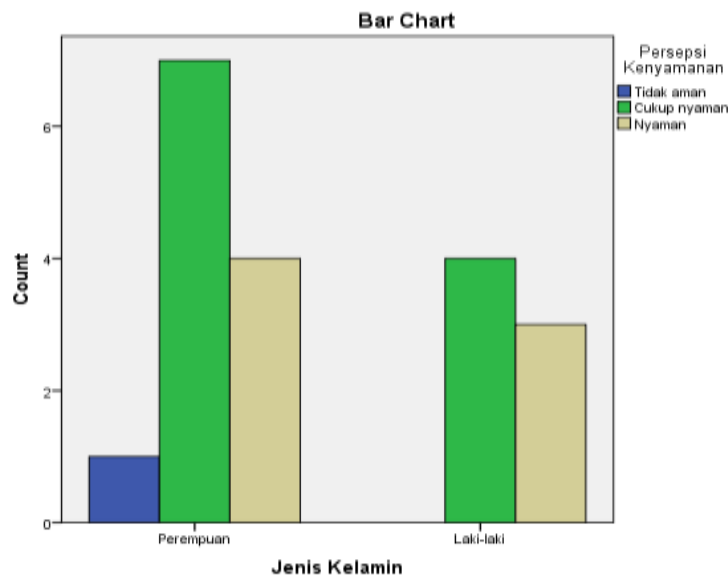
Gambar 5.85. Grafik jenis kelamin menurut persepsi keamanan

Untuk kenyamanan, juga dikelompokkan dalam tiga kriteria, tidak nyaman, cukup nyaman dan nyaman. Hasilnya sama dengan persepsi responden terhadap kondisi keamanan. Data silang disajikan pada tabel dan grafik sebagai berikut:

Tabel 5.88. Jenis Kelamin menurut Persepsi Kenyamanan

Keterangan		Persepsi Kenyamanan			Total
		Tidak Nyaman	Cukup nyaman	Nyaman	
Jenis Kelamin	Perempuan	1	7	4	12
	Laki-laki	0	4	3	7
Total		1	11	7	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.86. Grafik jenis kelamin menurut persepsi kenyamanan

d. Persepsi Terhadap Kecukupan Fasilitas Fisik

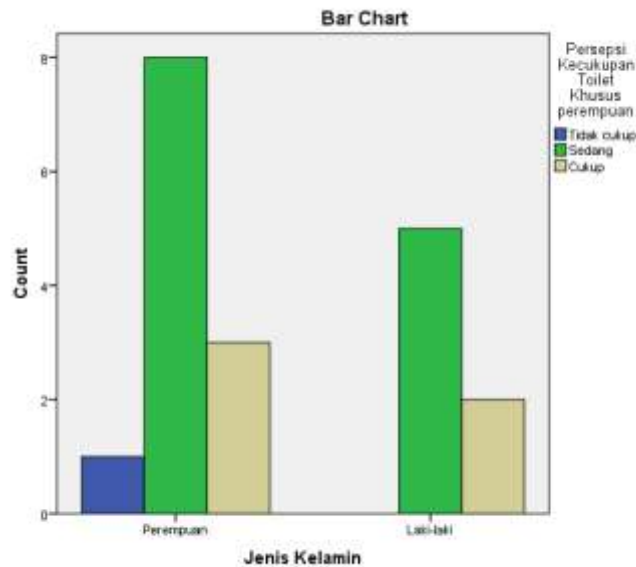
Pada fasilitas umum seperti toilet sangat penting melakukan pemisahan berdasarkan gender. Berdasarkan hasil pengamatan, pemisahan toilet di Pelabuhan Lok Tuan sudah dilakukan. Sehingga pada kuesioner ditanyakan, apakah pemisahan tersebut sudah cukup. Kecukupan dibagi dalam tiga kelompok yaitu: tidak cukup, sedang dan cukup. Berdasarkan hasil wawancara, diperoleh untuk responden berjenis kelamin perempuan, 8 dari 12 menyatakan sedang, 3 cukup dan 1 tidak cukup. Sedangkan responden laki-laki 5 dari 7 menyatakan sedang dan 2 cukup. Data Silang disajikan pada tabel dan grafik sebagai berikut:

Tabel 5.89. Jenis Kelamin menurut Persepsi Kecukupan Toilet Khusus perempuan

Keterangan		Persepsi Kecukupan Toilet Khusus perempuan			Total
		Tidak cukup	Sedang	Cukup	
Jenis Kelamin	Perempuan	1	8	3	12
	Laki-laki	0	5	2	7
Total		1	13	5	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



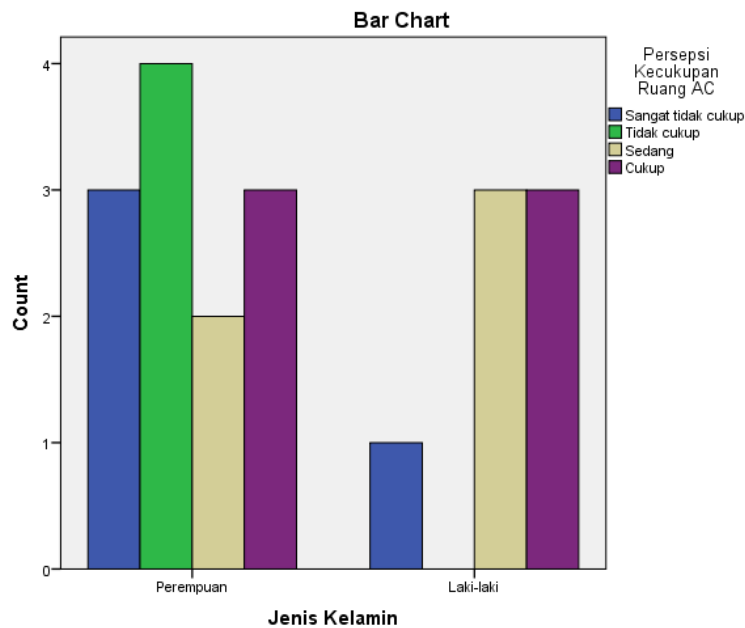
Gambar 5.87. Grafik jenis kelamin menurut persepsi kecukupan toilet khusus perempuan

Selain toilet, sebagai upaya meningkatkan kenyamanan ruang tunggu terminal, juga tersedia fasilitas pendingin ruangan. Persepsi kecukupan ruang berpendingin dibagi dalam 4 kelompok yaitu: Sangat tidak cukup, tidak cukup, sedang dan Cukup. Untuk responden perempuan, 3 menyatakan sangat tidak cukup, 4 tidak cukup, 2 sedang dan 3 cukup. Sedangkan laki-laki 1 sangat tidak cukup, sedang dan cukup masing-masing 3 responden. Data silang disajikan pada tabel dan grafik sebagai berikut:

Tabel 5.90. Jenis Kelamin menurut Persepsi Kecukupan Ruang AC

Keterangan		Persepsi Kecukupan Ruang AC				Total
		Sangat tidak cukup	Tidak cukup	Sedang	Cukup	
Jenis Kelamin	Perempuan	3	4	2	3	12
	Laki-laki	1	0	3	3	7
Total		4	4	5	6	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



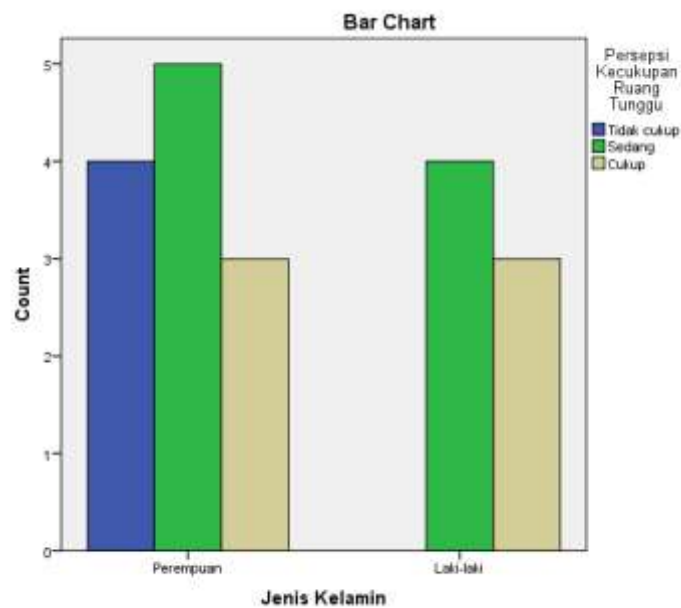
Gambar 5.88. Grafik jenis kelamin menurut persepsi kecukupan ruang AC

Selanjutnya persepsi terhadap kecukupan ruang tunggu, yang dikelompokkan ke dalam tiga kelompok yaitu: tidak cukup, sedang dan cukup. Berdasarkan hasil wawancara, responden perempuan, 4 orang menyatakan tidak cukup, 5 orang sedang dan 3 orang cukup. Sedangkan laki-laki, 4 orang sedang dan 3 orang cukup. Data silang disajikan menurut tabel dan gambar sebagai berikut:

Tabel 5.91. Jenis Kelamin menurut Persepsi Kecukupan Ruang Tunggu

Keterangan		Persepsi Kecukupan Ruang Tunggu			Total
		Tidak cukup	Sedang	Cukup	
Jenis Kelamin	Perempuan	4	5	3	12
	Laki-laki	0	4	3	7
Total		4	9	6	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



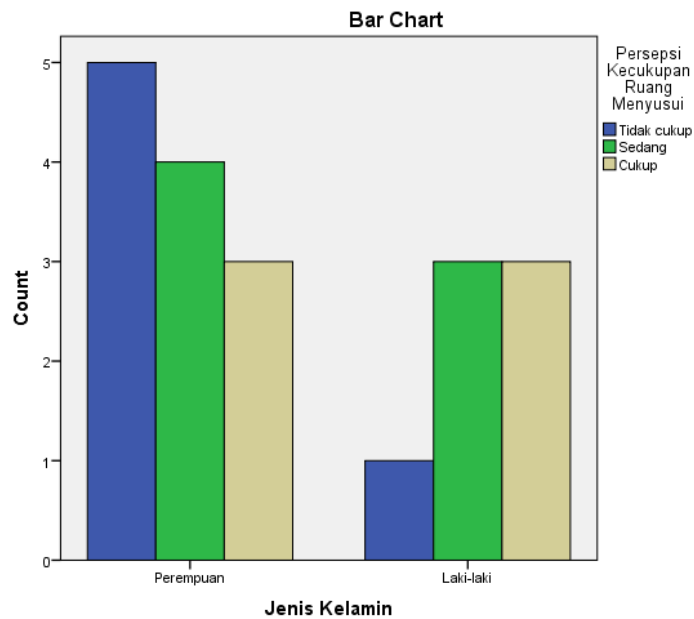
Gambar 5.89. Grafik jenis kelamin menurut persepsi kecukupan ruang tunggu

Kemudian, persepsi terhadap fasilitas ruang menyusui. Persepsi ini dibagi dalam tiga kriteria yaitu tidak cukup, sedang dan cukup. Berdasarkan hasil survey, untuk responden perempuan, 5 orang menyatakan tidak cukup, 4 orang sedang dan 3 cukup. Sedangkan laki-laki 1 orang menyatakan tidak cukup, sedang dan cukup masing-masing 3 orang. Data silang disajikan pada tabel dan grafik sebagai berikut:

Tabel 5.92. Jenis Kelamin menurut Persepsi Kecukupan Ruang Menyusui

Keterangan		Persepsi Kecukupan Ruang Menyusui			Total
		Tidak cukup	Sedang	Cukup	
Jenis Kelamin	Perempuan	5	4	3	12
	Laki-laki	1	3	3	7
Total		6	7	6	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.90. Grafik jenis kelamin menurut persepsi kecukupan ruang menyusui

e. Persepsi Responden terhadap keamanan dan kenyamanan menurut umur

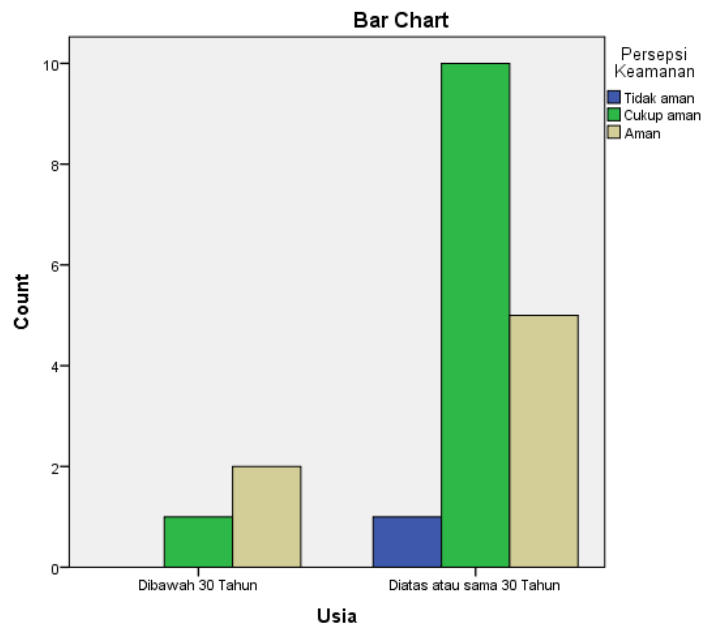
Sama dengan sebelumnya, kelompok umur dibagi dalam dua kelompok yaitu kelompok kurang dari 30 tahun dan kelompok diatas atau sama dengan 30 tahun. keamanan dan kenyamanan disajikan sebagai berikut:

Tabel 5.93. Usia menurut Persepsi Keamanan

Keterangan		Persepsi Keamanan			Total
		Tidak aman	Cukup aman	Aman	
Usia	Dibawah 30 Tahun	0	1	2	3
	Diatas atau sama 30 Tahun	1	10	5	16
Total		1	11	7	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)

Berdasarkan data yang tersaji pada tabel, dapat dilihat mayoritas bahwa kelompok umur 30 menyatakan cukup aman. Dapat dilihat pada grafik sebagai berikut:



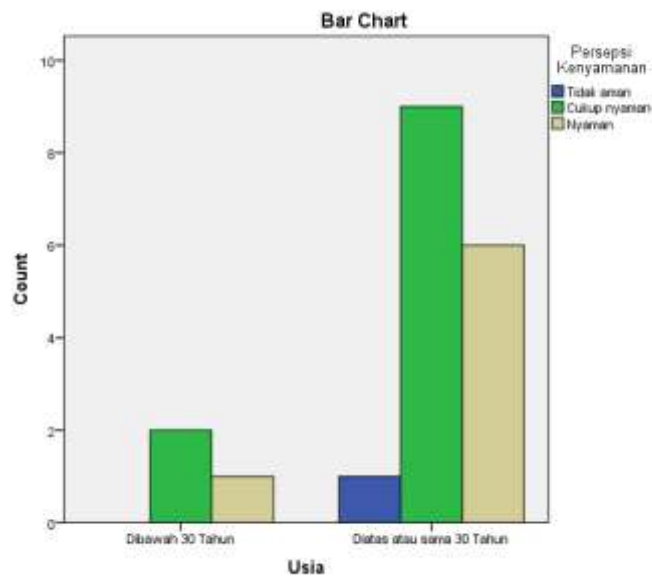
Gambar 5.91. Grafik usia menurut persepsi keamanan

selanjutnya untuk persepsi kenyamanan, pada kelompok usia diatas atau sama dengan 30 tahun, 1 orang menyatakan tidak aman, 9 orang nyaman dan 7 orang nyaman.sisanya, pada kelompok usia kurang dari 30 tahun, 2 menyatakan tidak nyaman dan 1 orang menyatakan nyaman. Data silang disajikan pada tabel dan gambar sebagai berikut:

Tabel 5.94. Usia menurut Persepsi Kenyamanan

Keterangan		Tidak aman	Cukup nyaman	Nyaman	Total
Usia	Dibawah 30 Tahun	0	2	1	3
	Diatas atau sama 30 Tahun	1	9	6	16
Total		1	11	7	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.92. Grafik usia menurut persepsi kenyamanan

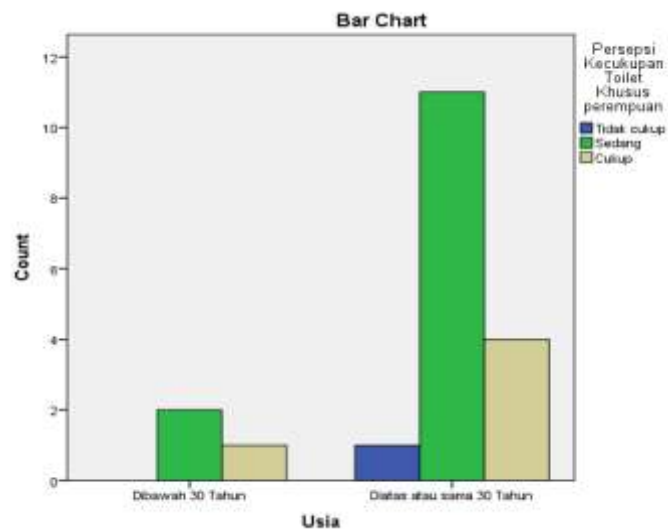
f. Data Silang Fasilitas Fisik Menurut Kelompok Umur

Secara berurut, akan dijelaskan mulai dari toilet, ruang AC, ruang tunggu, dan ruang menyusui. Kecukupan toilet khusus perempuan, berdasarkan hasil pengolahan data untuk usia diatas atau sama dengan 30 tahun terdapat 1 orang responden menyatakan tidak cukup, 11 orang sedang dan 4 cukup. Sedangkan sisanya usia di bawah 30 tahun 2 orang menyatakan sedang dan satu orang cukup. tabel data dan grafik dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 5.95. Usia menurut Persepsi Kecukupan Toilet Khusus perempuan

Keterangan		Persepsi Kecukupan Toilet Khusus perempuan			Total
		Tidak cukup	Sedang	Cukup	
Usia	Dibawah 30 Tahun	0	2	1	3
	Diatas atau sama 30 Tahun	1	11	4	16
Total		1	13	5	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



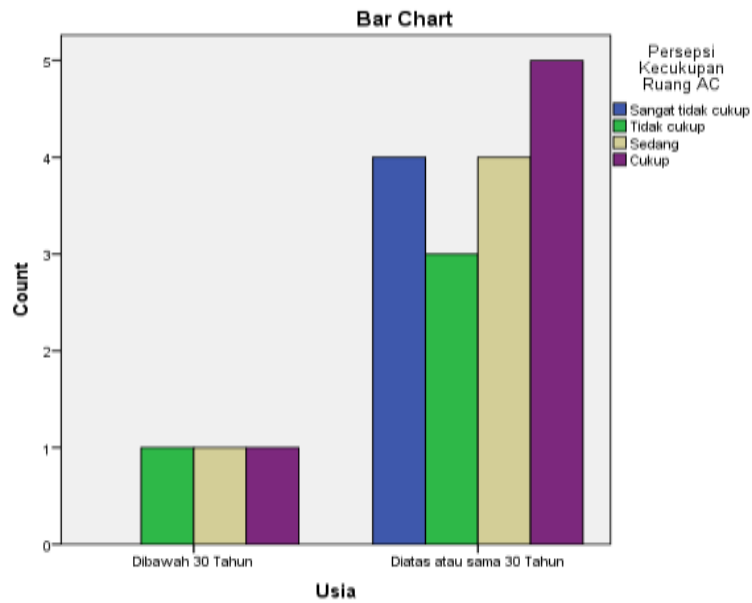
Gambar 5.93. Grafik usia menurut persepsi kecukupan toilet khusus perempuan

Selanjutnya, untuk ruangan yang memiliki AC, kecukupannya dibagi dalam empat kelompok, yaitu sangat tidak cukup, tidak cukup, sedang, dan cukup. Berdasarkan hasil pengolahan data ditemukan pada usia diatas sama atau diatas 30 tahun 4 orang menyatakan sangat tidak cukup, 3 orang tidak cukup, 4 orang sedang dan 5 orang cukup. Sedangkan usia dibawah 30 tahun untuk kelompok tidak cukup, sedang dan cukup masing-masing 1 orang. Data silang disajikan pada tabel dan grafik.

Tabel 5.96. Usia menurut Persepsi Kecukupan Ruang AC

Keterangan		Persepsi Kecukupan Ruang AC				Total
		Sangat tidak cukup	Tidak cukup	Sedang	Cukup	
Usia	Dibawah 30 Tahun	0	1	1	1	3
	Diatas atau sama 30 Tahun	4	3	4	5	16
Total		4	4	5	6	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



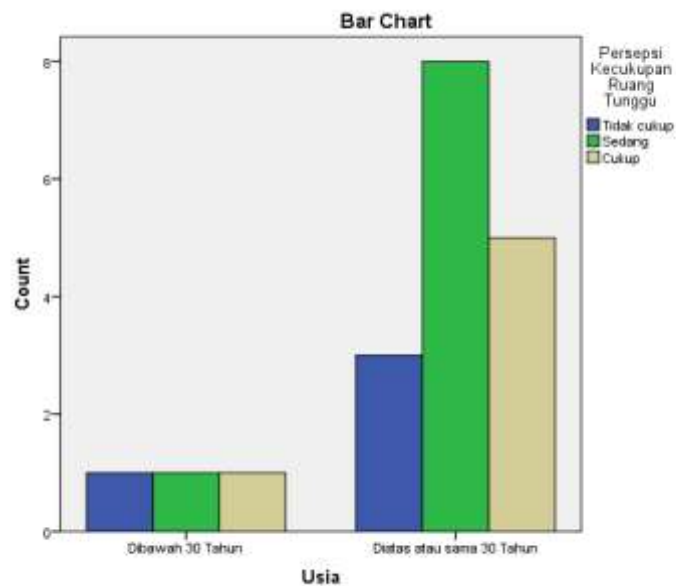
Gambar 5.94. Grafik usia menurut persepsi kecukupan ruang AC

Kemudian untuk kecukupan fasilitas ruang tunggu, dibagi dalam 3 kelompok yaitu tidak cukup, sedang dan cukup. Untuk usia diatas sama atau diatas 30 tahun, 3 orang menyatakan tidak cukup, 8 orang sedang, dan 5 orang cukup. Sedangkan usia dibawah 30 tahun tidak cukup, sedang, dan cukup masing-masing 1 orang. Data silang disajikan melalui tabel dan grafik sebagai berikut.

Tabel 5.97. Usia menurut Persepsi Kecukupan Ruang Tunggu

Keterangan		Persepsi Kecukupan Ruang Tunggu			Total
		Tidak cukup	Sedang	Cukup	
Usia	Dibawah 30 Tahun	1	1	1	3
	Diatas atau sama 30 Tahun	3	8	5	16
Total		4	9	6	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



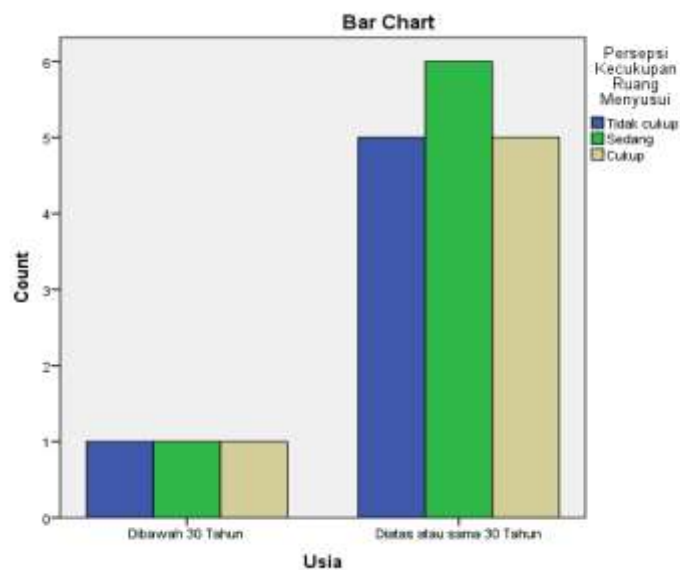
Gambar 5.95. Grafik usia menurut persepsi kecukupan ruang tunggu

Terakhir, untuk fasilitas ruang menyusui dibagi dalam tiga kelompok kecukupan, yaitu: tidak cukup, sedang dan cukup. Usia diatas atau sama dengan 30 tahun, 5 orang menyatakan tidak cukup, 6 orang sedang dan 5 orang cukup. Sedangkan untuk usia kurang dari 30 tahun pada kelompok persepsi tidak cukup, sedang dan cukup masing-masing 1 orang. Data silang disajikan pada tabel dan gambar sebagai berikut:

Tabel 5.98. Usia menurut Persepsi Kecukupan Ruang Menyusui

Keterangan		Persepsi Kecukupan Ruang Menyusui			Total
		Tidak cukup	Sedang	Cukup	
Usia	Dibawah 30 Tahun	1	1	1	3
	Diatas atau sama 30 Tahun	5	6	5	16
Total		6	7	6	19

Sumber Data : Hasil Observasi (diolah tahun 2021)



Gambar 5.96. Grafik usia menurut persepsi kecukupan ruang menyusui

9. Analisis Sosial UPTD Pelabuhan Kota Bontang

Jumlah pegawai pada UPTD Pelabuhan Kota Bontang ada 42 pegawai. Pegawai laki-laki sebanyak 34 orang dan pegawai perempuan berjumlah 8 orang dengan keseluruhan pegawai berstatus PNS dan tidak ada pegawai yang berstatus non PNS. Masih adanya pegawai perempuan di UPTD Pelabuhan Kota Bontang hanya saja perbandingannya lebih dominan laki-laki daripada perempuan. Sedikitnya jumlah pegawai perempuan berimplikasi pada kurang maksimalnya manfaat yang dirasakan masyarakat, terutama yang membutuhkan pelayanan dari pegawai perempuan.

Terdapat 5 tingkat Pendidikan Terakhir Pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang, yakni SMP sebesar 2%, SMA sebesar 45%, D3 sebesar 12%, S1 sebesar 29%, dan S2 sebesar 15%. Tingkat Pendidikan tertinggi pegawai mayoritas didominasi oleh laki-laki sebanyak 5 orang pegawai. Sedangkan pegawai perempuan pada UPTD Pelabuhan Kota Bontang mayoritas pada tingkat pendidikan S1 sebanyak 6 orang pegawai sisanya di tingkat SMA

Hasil Penelitian



2 orang pegawai perempuan. Sudah ada kesetaraan gender pada pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang dalam hal menempuh pendidikan baik itu laki-laki dan perempuan. Hanya saja masih perlu peningkatan pendidikan pada pegawai perempuan karena belum ada yang sampai pada tingkat S2.

Mayoritas pekerja laki-laki berada pada tingkat jabatan Administrasi dan operasional. Sedangkan pegawai perempuan mayoritas berada pada posisi jabatan administrasi. Ada 1 orang pegawai perempuan yang sudah berada pada posisi jabatan sebagai Kepala Bidang dan Seksi. Kepala dan sekretaris Dishub posisinya ada tempati oleh laki-laki. Hal ini menunjukkan bahwa sudah adanya kesetaraan gender di UPTD Pelabuhan Kota Bontang.

Mayoritas pegawai UPTD Pelabuhan Kota Bontang berusia < 40 Tahun. Baik laki-laki maupun perempuan. Artinya masih ada kesempatan yang lebih lama untuk menjalankan tugas dan fungsi serta untuk mengembangkan karir jabatan dan meningkatkan pendidikan baik untuk pegawai laki-laki maupun perempuan.

PENUTUP

BAB 6

A. Kesimpulan Umum

1. Berdasarkan analisis statistik pengarusutamaan gender (PUG) sektor transportasi publik Kota Bontang Kalimantan Timur secara umum menunjukkan bahwa persentase pegawai laki-laki lebih dominan jika dibandingkan dengan pegawai perempuan.
2. Persentase pegawai (ASN/Tetap) dan *outsourcing* (Non ASN) juga menunjukkan bahwa pegawai laki-laki lebih dominan jika dibandingkan dengan pegawai perempuan.
3. Distribusi jabatan berdasarkan bidang kerjanya juga masih didominasi oleh pegawai yang berjenis kelamin laki-laki dari pada perempuan.
4. Akses terhadap peningkatan sumber daya manusia (SDM) pegawai masih menunjukkan bahwa laki-laki lebih diprioritaskan dibandingkan dengan perempuan.
5. Fasilitas penunjang di kantor juga menunjukkan bahwa kebutuhan perempuan belum diakomodasi secara keseluruhan.
6. Berdasarkan analisis statistik PUG menurut persepsi penumpang, menunjukkan bahwa fasilitas ruang tunggu, loket tiket dan toilet merupakan fasilitas yang sering digunakan penumpang.
7. Fasilitas sarana dan prasarana transportasi publik relatif aman dan nyaman bagi penumpang khususnya perempuan.

8. Sarana transportasi publik khusus perempuan relatif tersedia meskipun dirasa belum cukup seperti ruang tunggu dan toilet, serta belum tersedia fasilitas ruang laktasi.

B. Rekomendasi Umum

1. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur perlu meninjau secara khusus keseimbangan jumlah pegawai laki-laki dan perempuan di sektor transportasi publik. Dengan argumentasi bahwa semua jenis kelamin memiliki hak dan kesempatan yang sama dalam profesionalisme kerja dan kesempatan berkarir.
2. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur segera membenahi ketimpangan komposisi jabatan pegawai laki-laki dan perempuan disemua bidang kerja. Karena hampir semua bidang kerja didominasi oleh jenis kelamin laki-laki.
3. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur perlu segera membenahi fasilitas penunjang untuk menjamin keamanan dan kenyamanan kerja pegawai perempuan disektor transportasi publik, seperti: penambahan fasilitas toilet khusus perempuan, menyediakan ruang laktasi untuk pegawai perempuan yang memiliki anak usia menyusui, fasilitas ruangan yang memadai untuk menunjang kenyamanan kerja pegawai perempuan.
4. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur perlu membuka ruang seluas-luasnya akses pengembangan sumber daya manusia (SDM) kepada pegawai perempuan di sektor transportasi publik. Karena, melihat bahwa dari beberapa promosi/pelatihan yang dilakukan oleh instansi-instansi

yang terkait pada sektor transportasi publik, masih mengutamakan pegawai yang berjenis laki-laki dibanding dengan pegawai jenis kelamin perempuan.

5. Pegawai keamanan di instansi-instansi sektor transportasi publik, perlu dilakukan penambahan pegawai dengan jenis kelamin perempuan, karena transportasi publik bukan saja memberikan layanan kepada penumpang laki-laki tetapi juga penumpang perempuan guna memberikan menjamin keamanan dan kenyamanan bagi penumpang.
6. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur perlu menambah beberapa fasilitas transportasi publik seperti ruang tunggu dengan pembatas penumpang laki-laki dan perempuan, toilet khusus perempuan dan ruang laktasi.
7. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur perlu meninjau secara khusus terkait perlunya aturan yang mengatur tentang gender disektor transportasi publik.
8. Untuk mendapatkan gambaran yang lebih komprehensif terkait pengarusutamaan gender (PUG) di seluruh instansi yang berperan dalam memberikan layanan publik bidang transportasi di Provinsi Kalimantan Timur, maka perlu diadakan penelitian lanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad Munawar. (2005). *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Beta Offset. Yogyakarta.
- Andriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr Moestopo Beragama. Jakarta Pusat.
- Bangun. (1998). *Manajemen Transportasi dalam kajian dan teori*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Dadand S. Anshori; Engkos Kosasih; dan Farida Sarimaya. (1997). *Membicarakan Feminisme: Refleksi Muslimah Atas Peran Sosial Kaum Wanita*. Pustaka Hidayah. Bandung.
- F Miro. (2005). *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Erlangga. Jakarta.
- Fakih, Mansour. (2008). *Analisis Gender dan Transformasi Sosial*. INSIST Press. Yogyakarta.
- Hadiati Soeroso, Moerti. (2010). *Kekerasan Dalam Rumah Tangga Dalam Perspektif Yuridis-Viktimologis*. Sinar Grafika. Jakarta.
- Haspels, Nelien dan Suriyasarn, Busakorn. (2005). *Meningkatkan Kesetaraan Gender dalam Aksi Penanggulangan Pekerja Anak serta Perdagangan Perempuan dan Anak*. Perburuhan Internasional. Jakarta.
- Inpres Nomor 9 Tahun 2000 *tentang Pengarusutamaan Gender (PUG)*.
- Kementerian Perhubungan RI, *Panduan Pengintegrasian Aspek Gender dalam Perencanaan dan Penganggaran Kementerian Perhubungan*, 2010.
- Keputusan Gubernur Kalimantan Timur *tentang Peggerak Pangarusutamaan Gender Provinsi Kalimantan Timur*.
- Mosse, Julia Cleves. (2007). *Gender dan Pembangunan*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Mufidah. (2008). *Psikologi Keluarga Islam Berwawasan Gender*. UIN Malang Press. Malang.
- Muhtar, Yanti. (2002). *Makalah "Pendidikan Berprespektif Keadilan Gender" dalam rangka seminar pengarusutamaan Gender*. Depdiknas. Jakarta.
- Ninla Elmawati Falabiba. (2019). *Studi Gender* 3. 36–58.
- Ortuzar, J. D. and Willumsen, L. G. (2011). *Modelling Transport*, 4th Ed, John Wiley.

Ratna Saptari dan Brigitte Holzner. (1997). *Perempuan, Kerja, dan Perubahan Sosial*. Pustaka Utama Grafiti. Jakarta.

Sasongko, Sundari S. (2009). *Konsep dan Teori Gender*. BKKBN. Jakarta.

Sulistiyorini, Rahayu. (2014). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Graha Ilmu. Yogyakarta.

Surat Edaran 4 Menteri tentang Strategi Nasional Percepatan Pengarusutamaan Gender melalui PPRG Nomor SE 270/M.PPN/11/2012, Nomor SE.33/MK.02/2012, Nomor 050/4379A/SJ, Nomor SE 46/MPP-PA/11/2012 tanggal 1 Nopember 2012

Tamin, Ofyar, Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Penerbit ITB. Bandung.

Warpani, P. Suwardjoko. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. ITB. Bandung.

<https://bontangkota.bps.go.id>

<https://kompaspedia.kompas.id>

<http://e-arsip.bontangkota.go.id>

<http://dishub.bontangkota.go.id>

<https://dishubkaltim.web.id>

LAMPIRAN

DOKUMENTASI



**RAPAT KOORDINASI DENGAN DINAS PERHUBUNGAN PROPINSI
KALIMANTAN TIMUR (DI PIMPIN OLEH SEKRETARIS DISHUB
PROPINSI KALTIM BPK. H. HASBI.,M.Si**



Rapat Koordinasi Dan Kunjungan Ke Dinas Perhubungan Kota Bontang (Dipimpin Oleh Sekretaris Dishub Bontang Bpk. H. Zainuddin.,M.Si





**FOTO BERSAMA DENGAN JAJARAN DINAS PERHUBUNGAN
KOTA BONTANG**



**Kunjungan dan Observasi Lapangan dengan Pihak KSOP
Kota Bontang**



**Kunjungan dengan Pihak Pelindo Kota Bontang
Validasi data dengan General Manajer Pelindo
(Bapak ANSYHARI AMIN.,MM) di damping Sekretaris Dinas
Perhubungan (Bapak Zainuddin, M,Si)**

Hasil Penelitian

OBSERVASI LAPANGAN DI PELABUHAN LOKTUAN KOTA BONTANG



**Wawancara dan observasi TIM lapangan dengan Penumpang
(pengguna pelabuhan LokTuan Kota Bontang)**



**Wawancara dan observasi TIM lapangan dengan Penumpang
(pengguna pelabuhan LokTuan Kota Bontang)**

Wawancara dan observasi TIM lapangan dengan Penumpang (pengguna pelabuhan LokTuan Kota Bontang)



Hasil Penelitian



**Penumpang
Pelabuhan Loktuan
yang rela menunggu
hingga 2 hari di
Pelabuhan Loktuan**



**Wawancara dengan salah
satu penumpang Pelabuhan
Loktuan seorang Wanita
dengan anaknya yang akan
berangkat menuju Labuan
Bajo dari Kota Bontang**



Tim Wawancara dengan salah satu penumpang di Pelabuhan Loktuan yang rata-rata penumpang dengan tujuan yang sama yaitu Labuan bajo dan Bima

Observasi Lapangan Tim pada Terminal Bus Kota Bontang



**Terminal Bus
Kota Bontang**



Fasilitas Suttle Bus (atau tempat menunggu Bus)



Terminal Bus dan Armada Bus yang siap berangkat



Ruang Tunggu Penumpang Bus Terminal Bontang



Jadwal Keberangkatan Penumpang (Tentative)



Penumpang menunggu keberangkatan

Bus Bontang



Kantor Dinas Perhubungan Sub Unit Terminas Bus Kota Bontang

Tim Observasi Lapangan pada Terminal Bus Kota Bontang



Tim Observasi Lapangan pada Terminal Bus Kota Bontang



Fasilitas Terminal Bus Kota Bontang



Hasil Penelitian

Tim Observasi Lapangan pada Terminal Bus Kota Bontang



Wawancara dan observasi TIM lapangan dengan Penumpang (pengguna Terminal Bus Kota Bontang)



Wawancara dan observasi TIM lapangan dengan Penumpang (pengguna Terminal Bus Kota Bontang)



Wawancara dan observasi TIM lapangan dengan Penumpang (pengguna Terminal Bus Kota Bontang)



Fasilitas Kamar Mandi dan Toilet Terminal Bus Kota Bontang





**Fasilitas Mushola
Terminal Bus Bontang**



**Wawancara Tim dengan Kepala Terminal Bus Kota Bontang dan
Ruang Kerja Staf Administrasi**

Hasil Penelitian



Wawancara dan Validasi TIM lapangan dengan Penumpang (pengguna Terminal Bus Kota Bontang)



Wawancara dengan Petugas Perhubungan Sub Unit Terminal Bus Kota Bontang

Salah Satu Fasilitas Terminal Bus Kota Bontang untuk ruang tunggu Penumpang (Suttle Buss)



Hasil Penelitian



Salah Satu Tim Lagi Melakukan wawancara dengan Penumpang Terminal Bus Tujuan Bontang ke Samarinda (Validasi Data Lapangan)



Hasil Penelitian



**Fasilitas Kantor Dinas
Perhubungan Kota
Bontang**



FASILITAS PELABUHAN LOKTUAN KOTA BONTANG



Ruang Tunggu Penumpang Pelabuhan Loktuang



Loket
Penjualan
Tiket Pelni



Ruang Informasi untuk Penumpang Pelabuhan Loktuan



Ruang Tunggu dan antrian Penumpang sebelum naik kapal di Pelabuhan Loktuan Kota Bontang



TIM PENYUSUN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MULAWARMAN
