

## PENGGUNAAN DAN PERSEPSI MASYARAKAT TENTANG LAYANAN ANGKUTAN KOTA (STUDI KASUS: KECAMATAN PARONGPONG)

K. Sandy<sup>1)</sup>, dan R. Syafriharti<sup>2)</sup>

<sup>1,2)</sup> Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer Universitas  
Komputer Indonesia, Jl. Dipati Ukur No. 102-116 Bandung 40132

e-mail: [kurniawansny23@gmail.com](mailto:kurniawansny23@gmail.com)<sup>1)</sup>, [romeiza.syafriharti@email.unikom.ac.id](mailto:romeiza.syafriharti@email.unikom.ac.id)<sup>2)</sup>

### ABSTRAK

*Transportasi merupakan unsur yang penting dalam menunjang pembangunan suatu daerah dan merupakan sarana penting untuk menggerakkan roda perekonomian, serta mempengaruhi hampir seluruh aspek dalam kehidupan masyarakat. Transportasi yang handal, aman dan nyaman merupakan alasan masyarakat dalam memilih moda transportasi yang akan mempermudah mereka dalam mencapai tempat tujuannya. Di lihat dari penggunaan angkutan kota di kecamatan Parongpong yang semakin menurun maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana karakteristik masyarakat dalam melakukan perjalanannya, dan bagaimana penggunaan angkutan kota di kecamatan parongpong, serta bagaimana persepsi masyarakat tentang layanan angkutan kota di kecamatan parongpong. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif menggunakan kuesioner dengan skala likert. Hasil dari penelitian ini bahwa dapat disimpulkan masyarakat kecamatan parongpong melakukan perjalanan sehari – hari nya untuk bekerja dan sekolah dan mereka lebih memilih menggunakan moda transportasi pribadi seperti sepeda motor, dan masyarakat minat untuk menggunakan angkutan kota nya semakin menurun dapat dilihat juga dari persepsi masyarakat tentang layanan angkutan kota bahwa masyarakat berpersepsi kualitas pelayanan angkutan kota kurang baik, maka dari itu masyarakat lebih memilih menggunakan moda transportasi pribadi.*

**Kata Kunci:** karakteristik perjalanan, persepsi masyarakat, transportasi

### I. PENDAHULUAN

Moda transportasi dari zaman dahulu sudah diciptakan oleh manusia dari yang sederhana hingga di gerakan oleh hewan dan sampai kemunculan mesin uap hingga energinya bisa dipakai menjadi moda angkutan, dari zaman ke zaman keinginan manusia untuk proses pemindahan barang dan manusia dari suatu lokasi ke lokasi lainnya agar lebih efisien, maka dari itu manusia banyak menciptakan moda transportasi untuk menunjang kebutuhan manusia. Transportasi adalah sarana kendaraan atau moda angkutan yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. [1] Setelah terciptanya sarana transportasi, maka mulai dipikirkan oleh manusia bagaimana agar sarana transportasi atau angkutan ini selain dinikmati oleh kepentingan perjalanan pribadi, juga di jadikan sarana pengangkutan untuk

orang lain, dan terjadilah pemikiran – pemikiran komersil untuk mencari keuntungan dalam pen- ciptaan kendaraan atau angkutan yang bisa mengangkut lebih dari satu atau dua orang.[2] Transportasi merupakan aspek yang sangat penting untuk menunjang berkembang nya suatu wilayah dan merupakan sarana penting untuk menggerakkan roda perekonomian, dan mempengaruhi hampir seluruh aspek dalam kehidupan masyarakat. Kebutuhan akan transportasi adalah hal pokok dalam kehidupan sehari – hari. Dalam aktivitas sehari – harinya masyarakat memerlukan alat dalam mempermudah perjalanannya. [3] Pemerintah memiliki peranan penting dalam pelayanan kepada masyarakat diantaranya pengadaan alat transportasi. [4] Transportasi yang handal, aman dan nyaman merupakan beberapa alasan masyarakat dalam memilih moda transportasi yang ingin digunakannya guna mempermudah untuk mencapai tempat tujuannya. Dalam kesehariannya masyarakat memerlukan sarana transportasi yang baik. [5] Persepsi pengguna tentang kualitas pelayanan, driver, keberlanjutan dan dampak sosial dan lingkungan. [6] Per- sepsi masyarakat terhadap moda transportasi angkutan kota pada dasarnya menghendaki kinerja pelayan- an angkutan kota yang sesuai dengan harapan mereka. [7] Kinerja pelayanan angkutan umum meliputi tingkat pelayanan yang memadai, baik waktu tempuh, waktu tunggu, maupun keamanan dan kenyamanan yang terjamin dalam perjalanan. Berdasarkan hal diatas maka penulis tertarik untuk mengetahui bagaimana karakteristik perjalanan masyarakat dalam melakukan perjalanan mereka, bagaimana penggunaan angkutan kota di kecamatan parongpong, serta bagaimana persepsi masyarakat tentang layanan angkutan kota. Karena melihat penggunaan angkutan kota yang semakin menurun di wilayah studi kasus karena hadir nya moda – moda transportasi yang pelayanannya lebih baik.

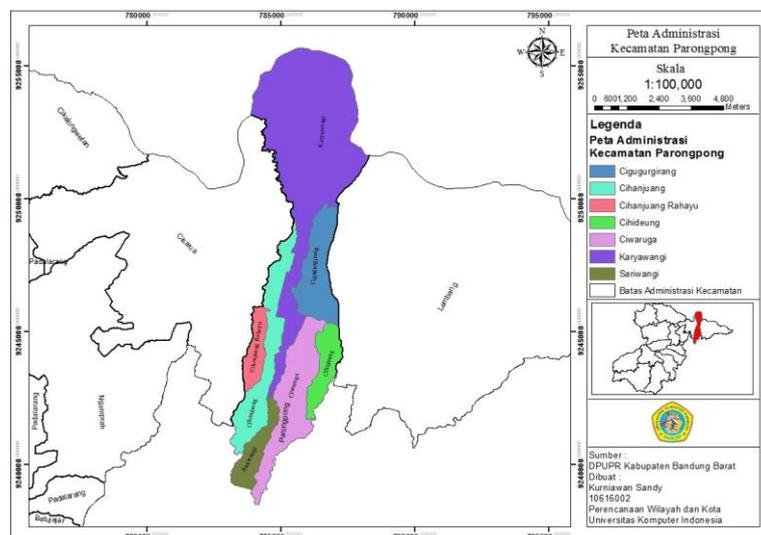
## II. METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini data yang di butuhkan adalah data sekunder dan data primer dengan metode pengumpulan data menggunakan kuesioner dan survey lapangan untuk kebutuhan data primer dan survey ke instansi instansi terkait untuk melengkapi data sekunder. Untuk kebutuhan data primer dalam penelitian ini yang menggunakan kuesioner dengan jumlah responden sebanyak 111 responden. Dalam analisis nya dalam penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif kuantitatif. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- Bagaimana karakteristik perjalanan penduduk Kecamatan Parongpong ?
- Bagaimana penggunaan angkutan kota di Kecamatan Parongpong ?
- Bagaimana persepsi penduduk kecamatan parongpong tentang layanan angkutan kota ?

Berdasarkan metode tersebut dan rumusan masalahnya penelitian ini berfokus pada satu kecamatan yaitu Kecamatan Parongpong yang memiliki luas wilayah 45.15 km<sup>2</sup>. Kecamatan Parongpong berada di daerah perbukitan dengan ketinggian yang beragam dari 822 mdpl sampai dengan 2300 mdpl. Kecamatan Parongpong memiliki 7 desa diantaranya. Desa Karyawangi, Desa Cihanjuang, Desa Cihanjuang Rahayu, Desa Ciwaruga, Desa Cihideung, Desa Sariwangi, Desa Cigugur Girang. Dengan terdiri dari 7 desa berikut

kecamatan parongpong memiliki jumlah RT 445 dan RW 120. Dengan jumlah penduduk sebesar 113211 jiwa dengan jumlah laki – laki sebesar 57519 jiwa dan penduduk perempuan dengan jumlah 55692 jiwa. Berikut ini merupakan peta administrasi Kecamatan Parongpong



Gambar 1. Peta Wilayah Administrasi Tempat Kajian Wilayah Studi

- **Karakteristik Responden**

Berdasarkan uraian diatas jumlah responden 111 responden di bagi menjadi beberapa karakteristik yaitu. Berdasarkan jenis kelamin, umur, pekerjaan utama, pendidikan terakhir, kepemilikan kendaraan keluarga, dan pendapatan pribadi per bulan. Dari hasil kuesioner yang telah di sebar di ketahui bahwa 61% responden merupakan laki – laki sedangkan responden perempuan presentase nya sebesar 49% dengan jumlah 68 orang laki – laki dan 43 perempuan. Adapun karakteristik berdasarkan umur yaitu, umur 12 – 25 tahun dengan jumlah 69 responden, umur 26 – 45 tahun 39 responden, dan umur 46 – 65 tahun 3 responden. Adapun karakteristik berdasarkan tingkat pendidikan yaitu untuk tingkat SLTA dengan jumlah responden sebanyak 51 responden dan tingkat pendidikan sarjana (d4/s1) dengan jumlah responden sebesar 33 responden. Adapun karakteristik responden berdasarkan pekerjaan utama yaitu, pelajar / mahasiswa merupakan responden yang paling banyak dengan jumlah 38 responden, dan pegawai swasta sebesar 34 responden. Adapun karakteristik responden berdasarkan kepemilikan kendaraan keluarga yaitu, sepeda motor dengan jumlah 106, sepeda dengan jumlah 78, dan 63 mobil dari seluruh responden ada yang memiliki kendaraan sepeda motor dari 1 – 3, mobil dari 1 – 3, dan sepeda 1 – 3. Adapun karakteristik responden berdasarkan pendapatan pribadi per bulan yaitu, < 2.000.000 dengan jumlah responden sebesar 38 responden 2.000.000 – 3.999.999 dengan jumlah 37 responden.

- Karakteristik Terminal Parongpong

Terminal parongpong merupakan terminal yang berada di Jalan Kolonel Masturi, Kecamatan Parongpong, Kabupaten Bandung Barat. Terminal ini merupakan terminal tipe C yang melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan sebagaimana di maksud dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 132 Tahun 2015.

Terminal ini memiliki 5 trayek angkutan kota, diantaranya :

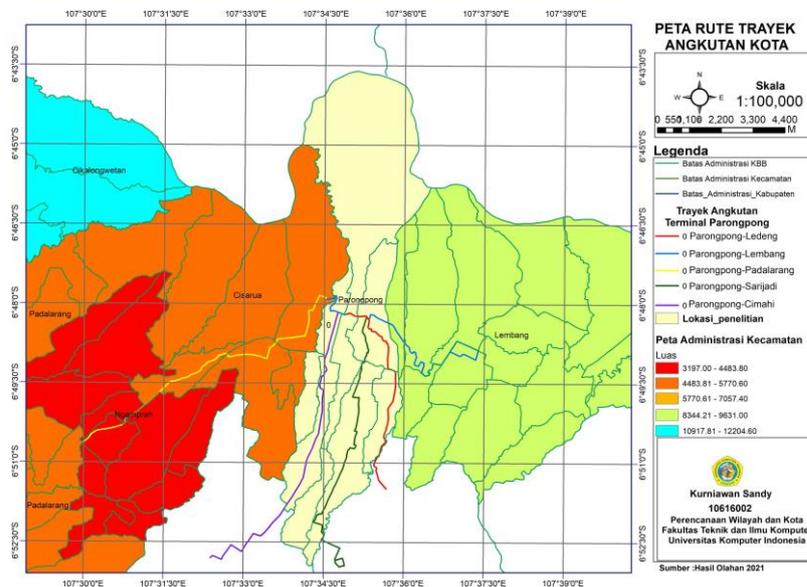
- 1.Parongpong – Ledeng
- 2.Parongpong – Sarijadi
- 3.Parongpong – Cimahi
- 4.Parongpong – Padalarang
- 5.Cisarua – Parongpong – Lembang

Jumlah armada yang ada di terminal parongpong ini cukup banyak, diantaranya dapat di lihat pada tabel berikut :

**Tabel I. Jumlah Armada Per Trayek**

| No | Nama Trayek                    | Jumlah Armada | Jumlah Armada Aktif |
|----|--------------------------------|---------------|---------------------|
|    | Parongpong – Ledeng            | 17 unit       | 3 unit              |
|    | Parongpong – Sarijadi          | 16 unit       | 4 unit              |
|    | Parongpong – Cimahi            | 150 unit      | 30 unit             |
|    | Parongpong – Padalarang        | 19 unit       | 5 unit              |
|    | Cisarua – Parongpong – Lembang | 70 unit       | 30 unit             |

Berikut ini adalah peta rute trayek angkutan yang berada di terminal parongpong. Untuk lebih jelas nya dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 2. Peta Jaringan Trayek Angkutan Kota

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

- Karakteristik Perjalanan

Karakteristik perjalanan dibagi menjadi beberapa bagian yaitu informasi perjalanan rutin harian, frekuensi perjalanan rutin harian, dan informasi moda transportasi yang biasa digunakan untuk perjalanan rutin harian.

## 1. Perjalanan Rutin Harian

Tabel II. Informasi Perjalanan Rutin Harian

| No | Informasi Perjalanan                            | Pilihan |         |         |         |
|----|---|---------|---------|---------|---------|
|    |   | Bekerja | Sekolah | Belanja | Lainnya |
| 1  | Perjalanan rutin harian yang biasa anda lakukan | 63      | 27      | 14      | 7       |

Berdasarkan tabel di atas maka dapat disimpulkan bahwa rata rata penduduk kecamatan pa- rongpong melakukan perjalanan rutin harian mereka untuk bekerja dapat dilihat diatas bahwa responden yang melakukan perjalanan rutin harian nya untuk bekerja sebesar 63 responden, sedangkan jumlah ter- endah adalah pilihan lainnya degan jumlah 7 responden.

## 2. Frekuensi Perjalanan Rutin Harian

Tabel III. Informasi Frekuensi Perjalanan Rutin Harian

| No | Informasi Perjalanan       | Pilihan     |               |               |             |         |
|----|----------------------------|-------------|---------------|---------------|-------------|---------|
|    |                            | Setiap Hari | 4-5X Seminggu | 2-3X Seminggu | 1X Seminggu | Lainnya |
| 1  | Frekuensi perjalanan rutin | 41          | 39            | 20            | 20          | 2       |

## 3. Pemilihan Moda Transportasi

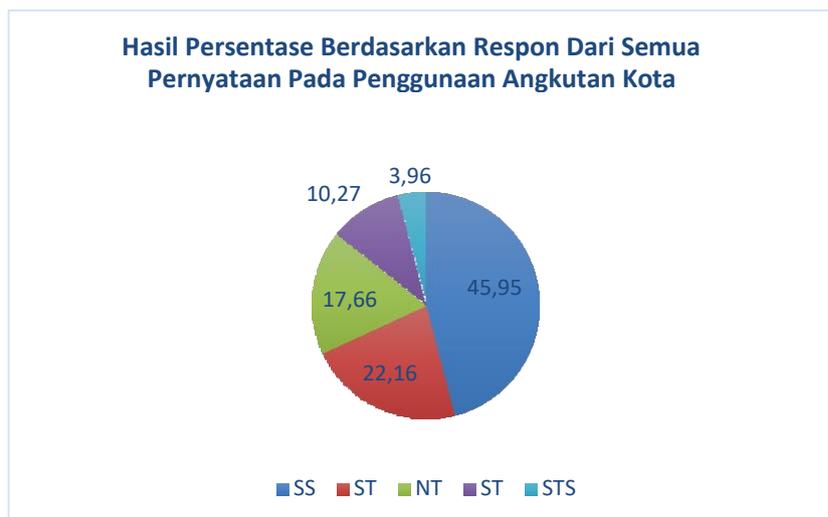
Tabel IV. Informasi Moda Transportasi Yang Digunakan

| No | Informasi Perjalanan   | Pilihan   |        |        |                      |               |             |              |         |
|----|--|-----------|--------|--------|----------------------|---------------|-------------|--------------|---------|
|    |  | Ber-jalan | Sepeda | Angkot | Sepeda Motor Pribadi | Mobil Pribadi | Ojek Online | Taksi Online | Lainnya |
| 1  | Moda Transportasi Yang Biasa Digunakan Untuk Perjalanan Rutin Harian | 5         | 2      | 5      | 81                   | 10            | 8           | 0            | 0       |

Berdasarkan tabel di atas maka dapat disimpulkan bahwa rata rata penduduk kecamatan pa- rongpong lebih memilih memakai sepeda motor pribadi dalam melakukan perjalanan rutin harian mereka. Dapat dilihat pada tabel bahwa nilai tertinggi adalah penggunaan kendaraan pribadi dengan jumlah 81 orang responden yang memilih. Penggunaan angkot memiliki hasil 5 orang responden yang memilih, dan yang memilih memakai sepeda paling sedikit dengan jumlah 2 responden.

- Penggunaan Angkutan Kota

Pada pembahasan ini masyarakat sebagai responden ditanyakan bagaimana tentang penggunaan moda transportasi angkutan kota. Untuk melihat seberapa besar peluang masyarakat yang masih menggunakan angkutan kota untuk menunjang kegiatan mereka sehari – hari. Berikut ini merupakan hasil dari seluruh pernyataan berdasarkan respon yang diberikan responden dapat di lihat pada diagram berikut ini :



Gambar 3. Hasil Persentase Berdasarkan Respon Dari Semua Pernyataan Pada Penggunaan Angkutan Kota

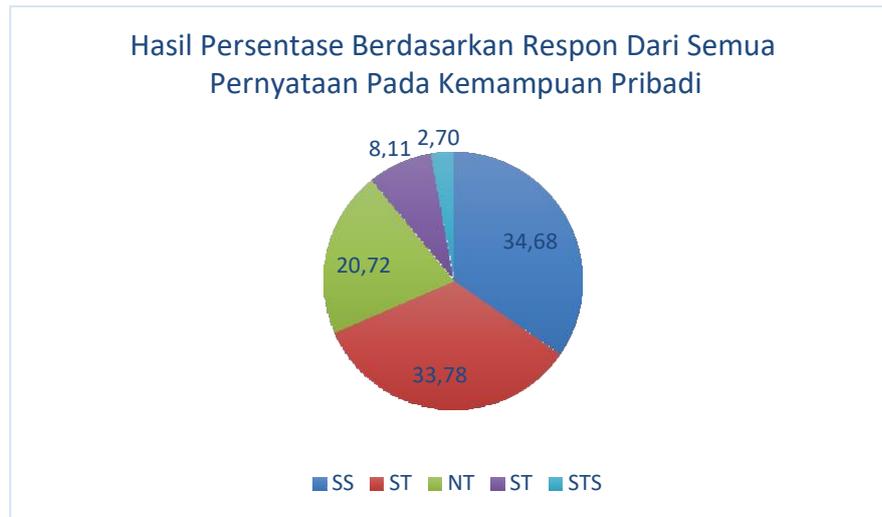
Berdasarkan hasil dari persentase diatas dapat dilihat bahwa persentase yang memiliki nilai paling tinggi dari semua pernyataan adalah respon sangat setuju dengan persentase 45,95% sedangkan persentase yang paling kecil adalah respon sangat tidak setuju dengan persentase 3,95%. Maka dapat disimpulkan bahwa minat masyarakat dalam menggunakan angkutan kota di kecamatan parongpong sudah menurun dilihat dari respon masyarakat yang mengisi kuesioner responden yang rata rata sangat setuju terhadap pernyataan di kuesioner.

- Persepsi Penduduk Tentang Layanan Angkutan Kota

Pada hal ini masyarakat sebagai responden ditanyakan bagaimana persepsi mereka tentang kualitas pelayanan.

1. Kemampuan Pribadi

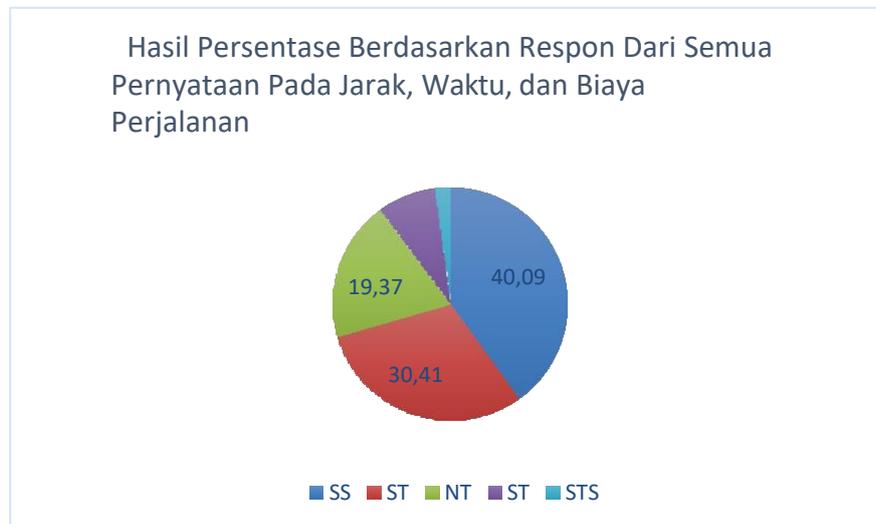
Pada hal ini masyarakat sebagai responden ditanyakan tentang kemampuan pribadi mereka menggunakan moda transportasi yang mereka ingin gunakan.



Gambar 4. Hasil Persentase Berdasarkan Respon Dari Semua Pernyataan Pada Kemampuan Pribadi

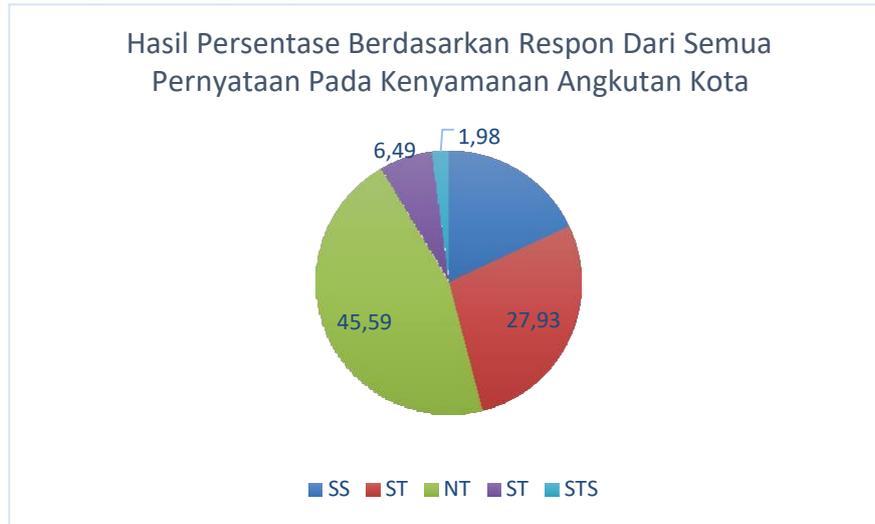
Berdasarkan hasil dari persentase diatas dapat dilihat bahwa persentase yang memiliki nilai paling tinggi dari semua pernyataan adalah respon sangat setuju dan setuju dengan persentase 45,95% dan 33,78% sedangkan persentase yang paling kecil adalah respon sangat tidak setuju dengan persentase 2,70%. Maka dapat disimpulkan bahwa rata – rata responden tidak memiliki keterbatasan fisik maupun keuangan dalam memilih moda transportasi yang mereka inginkan.

2. Persepsi Tentang Jarak, Waktu, dan Biaya Perjalanan



Gambar 5. Hasil Persentase Berdasarkan Respon Dari Semua Pernyataan Pada Jarak, Waktu, dan Biaya Perjalanan

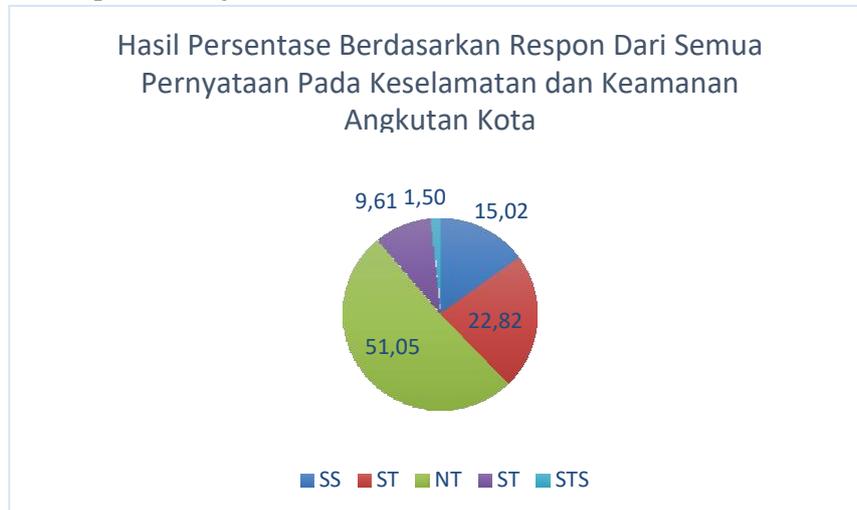
3. Persepsi Tentang Kenyamanan



Gambar 6. Hasil Persentase Berdasarkan Respon Dari Semua Pernyataan Pada Kenyamanan Angkutan Kota

Berdasarkan hasil dari persentase diatas dapat dilihat bahwa persentase yang memiliki nilai paling tinggi dari semua pernyataan adalah respon netral yang memiliki persentase sebesar 45,59% sedangkan persentase yang paling kecil adalah respon sangat tidak setuju dengan persentase 1,98%. Maka dapat disimpulkan bahwa kebanyakan responden berpersepsi netral atau antara setuju atau tidak setuju pada layanan kenyamanan layanan angkutan kota.

4. Persepsi Tentang Keselamatan dan Keamanan



Gambar 7. Hasil Persentase Berdasarkan Respon Dari Semua Pernyataan Pada Keselamatan dan Keamanan Angkutan Kota

Berdasarkan hasil dari persentase diatas dapat dilihat bahwa persentase yang memiliki nilai paling tinggi dari semua pernyataan adalah respon netral dengan persentase 51,05% sedangkan persentase yang paling kecil adalah respon sangat tidak setuju dengan persentase 1,50%. Maka dapat disimpulkan bahwa kebanyakan responden memilih netral antara setuju atau tidak setuju pada layanan keselamatan dan keamanan angkutan kota.

#### IV. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa. Karakteristik perjalanan penduduk kecamatan parongpong di lihat dari hasil di atas mereka lebih banyak melakukan perjalanannya untuk kebutuhan bekerja dan sekolah dengan rentang waktu 4 – 5 hari dalam seminggu dan mereka lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Lalu penggunaan angkutan kota di kecamatan parongpong dapat disimpulkan dari hasil diatas bahwa kebanyakan responden minat untuk menggunakan angkutan kotanya sudah menurun. Sedangkan untuk persepsi tentang layanan angkutan kota dapat disimpulkan penduduk kecamatan parongpong memiliki persepsi tentang kualitas layanan angkutan kota kurang baik dari segi jarak, waktu, dan biaya perjalanan, sedangkan pada kenyamanan, keselamatan dan keamanan layanan angkutan kota banyak memilih netral antara setuju atau tidak setuju.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Wulandari, S. A., & Widiyastuti, D. (2016). Persepsi Penumpang terhadap Kenyamanan dan Keamanan Angkutan Umum di Kota Pekanbaru (Kasus: Trans Metro Pekanbaru, Bus Kota dan Angkot). *Jurnal Bumi Indonesia*, 5(3).
- [2] Merfazi, M., Sugiarto, S., & Anggraini, R. (2019). Persepsi masyarakat terhadap kebijakan Trans Koetaradja pada koridor pusat Kota–Mata Ie dan pusat Kota–Ajun–Lhoknga menggunakan indikator variabel laten. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan*, 2(1), 58-67.
- [3] Taufikurrahman, T. (2016). ANALISIS PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PELAYANAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA MALANG. *Prosiding Semnas Hasil Penelitian*.
- [4] ASTUTI, I. D. (2016). PERSEPSI PENGGUNA ANGKUTAN KOTA TERHADAP KEBERADAANNYA DI KOTA MOJOKERTO. *Swara Bhumi*, 3(3).
- [5] Syafriharti, R., Kombaitan, B., Kusumantoro, I. P., & Syabri, I. (2018, August). Characteristics of Population, Employment, and Paratransit Service as Factors That Influence Paratransit Ridership: The Case in Bandung City. In *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* (Vol. 407, No. 1, p. 012145). IOP Publishing.
- [6] Fazlina, R. (2018). TINGKAT LAYANAN DAN PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP ANGKUTAN UMUM DI KOTA MEULABOH. *Jurnal Teknik Sipil dan Teknologi Konstruksi*, 3(2).
- [7] Sudarno, A. (2020, October). EVALUASI TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PEDESAAN KABUPATEN MAGELANG. In *SENASTER" Seminar Nasional Riset Teknologi Terapan"* (Vol. 1, No. 1).