

## IDENTIFIKASI INTENSITAS PENGGUNAAN DAN STRATEGI PENGEMBANGAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM

Desthio Andrawinata<sup>1</sup>, Jajan Rohjan<sup>2</sup>, Reza Martani Surdia<sup>3</sup>

Universitas Pasundan, Bandung, Indonesia<sup>1,2,3</sup>

E-mail: desthioa@mail.unpas.ac.id

### ABSTRAK

*Pertumbuhan penduduk pada Kota Bandung yang sangat tinggi menjadikan tingginya dukungan sektor transportasi dalam memfasilitasi pertumbuhan. Penambahan ruas jalan dan jumlah kendaraan tiap tahun di Kota Bandung tidak seimbang, hal ini mengakibatkan penurunan kinerja jalan yang berdampak terhadap terjadinya kemacetan lalu lintas. Penelitian ini untuk mengidentifikasi intensitas penggunaan serta strategi pengembangan angkutan penumpang umum Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi. Variabel yang dipergunakan, yaitu tarif moda, waktu perjalanan, dan kualitas pelayanan menggunakan indikator keamanan, keselamatan, kenyamanan, kemudahan, murah, waktu tempuh yang singkat, dan waktu menunggu kendaraan datang yang tidak lama. Metode yang digunakan dalam penelitian ini, ialah kuantitatif dan kualitatif yang terdiri analisis uji statistik, analisis deskriptif, dan analisis SWOT. Berdasarkan hasil penelitian, ditemukan bahwa intensitas penggunaan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum - Sarijadi berada pada kurun waktu 2 -3 hari dalam seminggu yang ditentukan oleh variabel – variabel yang dipergunakan. Kemudian terdapat strategi pengembangan yang perlu dilakukan sehingga intensitas penggunaan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi pada kurun waktu seminggu bisa semakin tinggi.*

**Kata Kunci:** *Intensitas Penggunaan, Faktor – Faktor Berpengaruh , Strategi Pengembangan*

### ABSTRACT

*The very high population growth in the city of Bandung makes the transportation sector support high in facilitating growth. The addition of roads and the number of vehicles each year in the city of Bandung is not balanced, this results in a decrease in road performance which has an impact on traffic jams. This study is to identify the intensity of use and the strategy for developing public passenger transportation for the Bandung Trans Metro Bus Corridor III Cicaheum - Sarijadi Terminal. The variables used are mode fare, travel time, and service quality using indicators of security, safety, comfort, convenience, cheapness, short travel time, and short waiting time for vehicles to arrive. The method used in this research is quantitative and qualitative which consists of statistical test analysis, descriptive analysis, and SWOT analysis. Based on the results of the study, it was found that the intensity of*

*using the Trans Metro Bandung Bus Corridor III Cicaheum - Sarijadi Terminal was in the period of 2 -3 days a week which was determined by the variables used. Then there is a development strategy that needs to be done so that the intensity of using the Trans Metro Bandung Bus Corridor III Terminal Cicaheum - Sarijadi within a week can be higher.*

**Keywords:** *Intensity of Use, Influential Factors, Development Strategy*

## PENDAHULUAN

Pertumbuhan penduduk, mobilitas, serta transportasi umum ialah tantangan besar yang wajib dihadapi oleh banyak kota. Kebutuhan akan transportasi semakin meningkat sehingga menjadi bagian yang tidak bisa dipisahkan dari kehidupan masyarakat. Dalam memilih moda angkutan umum penumpang, ada dua kelompok pelakuperjalanan, yaitu kelompok *choice* dan *captive*. kelompok *choice*, yaitu kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya serta mempunyai akses kendaraan pribadi. Sedangkan kelompok *captive*, yaitu kelompok yang tergantung angkutan umum dalam melakukan mobilitasnya. Pengguna *captive* (*captive users*) angkutan umum didefinisikan sebagai orang yang berangkat dari rumah (asal) tidak memiliki atau tidak menggunakan kendaraan langsung atau tidak memiliki pilihan lain kecuali angkutan umum (Raina Dwi Riyanto 2002).

Kota Bandung adalah kota terbesar di Jawa Barat dan menjadi Ibukota Provinsi Jawa Barat. Kota Bandung memiliki luas sebesar 167,31 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk sebanyak 2.490.622 jiwa (BPS Kota Bandung dalam angka 2016). Pertumbuhan penduduk pada Kota Bandung sangat

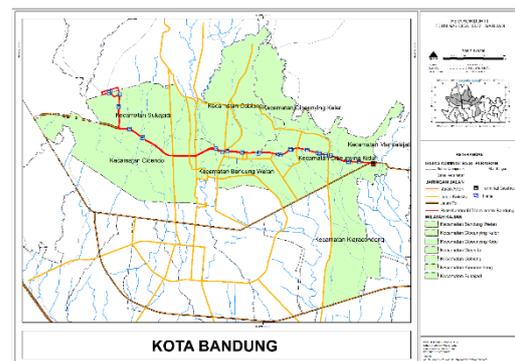
tinggi, sebagai akibatnya memerlukan dukungan sektor transportasi untuk memfasilitasi pertumbuhan tersebut. Penambahan ruas jalan dan jumlah kendaraan tiap tahun pada Kota Bandung tidak seimbang, hal ini mengakibatkan penurunan kinerja jalan yang berdampak terhadap terjadinya kemacetan lalu lintas. kondisi transportasi pada Kota Bandung saat ini untuk jumlah kendaraan bermotor mencapai dua juta (roda dua 1,3 juta dan roda empat 700 ribu), meningkat 11% per tahun, sedangkan penambahan ruas jalan hanya 1% per tahun. Rasio jumlah kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum ialah 98% banding 2% (Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2016).

Pada Bandung *Urban Mobility Project*, syarat angkutan umum di Kota Bandung di evaluasi masih belum memuaskan warga sebagai akibatnya taraf penggunaannya kalah jauh dibandingkan dengan penggunaan sepeda motor. dengan begitu, Pemerintah Kota Bandung bertujuan melakukan pengembangan moda Trans Metro Bandung supaya terciptanya angkutan umum perkotaan yang aman, nyaman, praktis, tepat waktu, tarif yang terjangkau menggunakan standar pelayanan prima. untuk itu perlu

diketahui intensitas masyarakat dalam menggunakan angkutan umum. Intensitas penggunaan angkutan umum sendiri ialah taraf keseringan seorang dalam menggunakan angkutan umum sesuai dengan bentuk minat atau ketertarikannya dengan mempertimbangkan faktor – faktor tertentu sesuai durasi dan frekuensinya. Permintaan dan pemilihan pengguna jasa angkutan akan jenis jasa transportasi sangat dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut: sifat – sifat asal muatan (physical characteristic), biaya transportasi, tarif transportasi, pendapatan pemakai jasa angkutan, kecepatan angkutan, dan kualitas pelayanan (M. Nur Nasution 2004).

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung Tahun 2011 – 2031, Pemerintah Kota Bandung berencana melakukan strategi dalam pengembangan serta peningkatan kualitas pelayanan sarana dan prasarana transportasi berbasis transportasi publik yang terpadu serta terkendali dengan penyediaan sarana serta prasarana angkutan umum pemuat moda (*busline*). Selain itu, terdapat rencana pengembangan industri rumah tangga berupa pusat Kaos Surapati yang merupakan salah satu kawasan Strategis Kota yang dilewati Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum - Sarijadi. dengan begitu, penelitian ini untuk meneliti intensitas penggunaan Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi yang ditinjau dari dampak

variabel tarif moda, waktu perjalanan, dan kualitas pelayanan serta strategi pengembangan Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi. Strategi pengembangan yang dilakukan dengan menggunakan SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, and Threat*) yang mempertahankan kekuatan dan memanfaatkan peluang yang ada serta mengurangi kelemahan dan menghindari ancaman yang menjadi permasalahannya sehingga diharapkan bisa mengatasi kemacetan lalu lintas serta mendorong masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi umum dengan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Periode penelitian dilakukan pada bulan Juli-Oktober 2021 di Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi Kota Bandung pada koordinat 6°51'24" - 6°56'42" LS dan 107°33'24" – 107°39'56" BT yang ditunjukkan pada Gambar 1.



**Gambar 1. Peta Administrasi Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi**

## KAJIAN PUSTAKA

### Permintaan Jasa Transportasi

Permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan (*users*) akan jenis jasa transportasi sangat ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu (M. Nur Nasution 2004):

- 1) Sifat – sifat dari muatan (*physical characteristics*)
- 2) Biaya transportasi
- 3) Tarif transportasi
- 4) Pendapatan pemakai jasa angkutan (*users*)
- 5) Kecepatan angkutan
- 6) Kualitas pelayanan

Kualitas pelayanan terdiri dari :

- a. Frekuensi
- b. Pelayanan baku (*standart of service*)
- c. Kenyamanan (*comfortibility*)
- d. Ketepatan (*reliability*)
- e. Keamanan dan keselamatan

### Intensitas Penggunaan Angkutan Umum

Intensitas dalam bahasa Inggris adalah *intensity* yang berarti aspek kuantitatif perasaan di mana didalamnya terlibat minat dan perhatian yang disertai kesadaran yang menyertai suatu aktivitas atau pengalaman seseorang (Suryabrata dalam Saifuddin Zuhri, 2021: 40). Lebih lanjut, menurut Del Bario (dalam Saifuddin Zuhri, 2021: 40) intensitas atau banyaknya kegiatan yang dilakukan dapat dilihat dari frekuensinya. Sehingga dapat disimpulkan bahwa intensitas penggunaan angkutan umum adalah tingkat keseringan seseorang dalam

menggunakan angkutan umum sesuai dengan bentuk minat atau ketertarikannya dengan mempertimbangkan faktor – faktor tertentu berdasarkan durasi dan frekuensinya.

### Pelayanan Angkutan Penumpang Umum

Tujuan dasar dari penyediaan angkutan umum, (Tamin 2000) mengatakan bahwa menyediakan pelayanan angkutan yang baik, handal, nyaman, aman, cepat dan murah untuk umum. Beberapa kriteria angkutan umum ideal, antara lain:

- 1) Keandalan ( setiap saat tersedia, waktu singkat);
- 2) Kenyamanan (pelayanan yang sopan, terlindung dari cuaca buruk, mudah turun naik kendaraan, tersedia tempat duduk setiap saat, tidak bersesak-sesak, interior yang menarik, tempat duduk yang enak;
- 3) Keamanan (terhindar dari kecelakaan, bebas dari kejahatan);

Waktu perjalanan (waktu di dalam kendaraan singkat).

## METODE

### Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan secara primer dan sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan dengan observasi lapangan dan kuisioner. Jumlah responden kuisioner ialah sebesar 100 orang, dilakukan kepada penumpang Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal

Cicaheum - Sarijadi. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan studi literatur dan survei instansi diantaranya Dinas Perhubungan Kota Bandung dan Dinas Bina Marga Kota Bandung untuk memperoleh data berupa dokumen dan SHP yang berkaitan dengan penelitian.

#### **Analisis Data**

Penelitian dilakukan dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini:

#### **Karakteristik Eksisting Intensitas Penggunaan**

Untuk mengetahui karakteristik eksisting intensitas penggunaan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum - Sarijadi dilakukan menggunakan uji statistik berupa Uji Signifikansi Individual dengan menggunakan persamaan regresi linier berganda :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \dots + b_nX_n$$

Keterangan:

Y : variabel dependen (nilai yang akan diprediksi)

a : konstanta

b<sub>1</sub>, b<sub>2</sub>, b<sub>3</sub>,..., b<sub>n</sub> = koefisien regresi

X<sub>1</sub>, X<sub>2</sub>, X<sub>3</sub>,..., X<sub>n</sub> = variable bebas

#### **Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Intensitas Penggunaan**

Untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi intensitas penggunaan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum - Sarijadi menggunakan metode deskriptif.

#### **Strategi Pengembangan**

Untuk mengetahui menentukan strategi pengembangan yang dapat diterapkan pada Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi dengan menggunakan metode SWOT. Matrik SWOT dapat menghasilkan 4 (empat) set kemungkinan alternatif strategis, yaitu (Fazlina and Veranita 2018):

- 1) Strategi Strengths – Opportunities  
Strategi ini dibuat berdasarkan jalan pikiran perusahaan/ organisasi, yaitu dengan memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.
- 2) Strategi Strengths – Threats  
Strategi dalam menggunakan kekuatan yang dimiliki perusahaan/ organisasi untuk mengatasi ancaman.
- 3) Strategi Weaknesses – Opportunities  
Strategi ini diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.
- 4) Strategi Weaknesses – Threats  
Strategi ini didasarkan pada kegiatan yang bersifat defensif dan berusaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kebijakan Angkutan Penumpang Umum Trans Metro Bandung Rencana Tata Ruang Kota Bandung**

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung Tahun 2011 – 2031, adanya pengembangan dan peningkatan kualitas pelayanan sarana dan prasarana transportasi berbasis transportasi publik yang terpadu dan terkendali. Berkaitan dengan Trans Metro Bandung Koridor III yang menjadi wilayah kajian, pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung Tahun 2011 – 2031 terdapat pengembangan angkutan umum dengan penyediaan sarana dan prasarana angkutan umum pemadu moda (*bus line*). Selain itu, terdapat rencana pengembangan industri rumah tangga berupa Sentra Kaos Surapati yang merupakan salah satu Kawasan Strategis Kota yang dilewati Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum - Sarijadi. Dengan adanya rencana pengembangan ini, Trans Metro Bandung diharapkan dapat melayani pergerakan orang di kawasan tersebut dengan menggunakan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi.

### **Keputusan Walikota Bandung Tentang Pengoperasian Trans Metro Bandung Koridor III**

Dalam upaya menaikkan pelayanan serta penyediaan jasa angkutan umum yang terpadu, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, handal dan efisien, maka Pemerintah Kota Bandung akan

mengoperasionalkan Trans Metro Bandung pada Koridor Cicaheum – Sarijadi. pada Keputusan Walikota Bandung No. 551/Kep.273-DisHub/Tahun 2015 tentang Pengoperasian Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum - Sarijadi, bahwa pelaksanaan pengoperasian sebagai berikut:

- 1) Jalur busline dipisahkan dari lalu lintas lainnya dengan menggunakan marka dan /atau separator;
- 2) Jalur busline menggunakan jalur sebelah kiri;
- 3) Shelter/halte dirancang khusus sesuai kebutuhan;
- 4) Bus dirancang khusus sesuai kebutuhan;
- 5) Pintu utama keluar masuk penumpang berada disisi kanan serta kiri kendaraan;
- 6) Jalur busline dilengkapi rambu serta marka jalan; dan
- 7) Sistem pembayaran menggunakan tiket.

Dari 13 usulan prioritas pembangunan koridor TMB tersebut terdapat 5 rencana koridor yang akan dibangun di Kota Bandung. Adapun 5 rencana pembangunan koridor tersebut ialah sebagai berikut :

- Koridor I : Elang (Cibeureum ) – Jl. Soekarno Hatta – Cibiru
- Koridor II : Cibeureum (Jl. Elang) – Jalur Tengah – Cicaheum
- Koridor III : Cicaheum – Sarijadi
- Koridor IV : Antapani – Laswi – Lingkar Selatan – Leuwi Panjang

Koridor V : Antapani – Laswi – ST. Hall

Dari kelima rencana pembangunan koridor TMB, kelima koridor sudah beroperasi. Dan yang akan menjadi kajian peneliti ialah koridor 3 Cicaheum – Sarijadi.

### **Kondisi Sarana Dan Prasarana Bus Trans Metro Bandung**

Bus TMB Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi merupakan bus yang berukuran besar yang memiliki desain menarik bercorak biru terang dengan gambar bunga matahari di bagian sisinya. Berdasarkan hasil observasi lapangan dan data sekunder, kondisi fisik Bus TMB Koridor III saat ini masih dalam kondisi baik dan layak digunakan. Akan tetapi, alat pembayaran secara non – tunai yang berada di dalam bus tidak berfungsi sebagaimana mestinya sehingga pembayaran hanya bisa dilakukan secara tunai sebesar Rp. 4.000,00 untuk penumpang umum yang dimana naik Rp. 1.000,00 dari ketentuan sebelumnya sejak 2019 dan tarif tetap untuk pelajar. Untuk kapasitas penumpang Bus TMB Koridor III sebanyak 70 penumpang yang terdiri dari 30 penumpang duduk dan 40 penumpang berdiri dengan jumlah armada yang beroperasi sebanyak 10 unit dengan panjang trayek 11 km. Jumlah rit armada Bus TMB dengan jumlah keseluruhan dalam satu hari sebanyak 28 rit. Untuk jarak waktu kedatangan antara bus satu dengan bus selanjutnya sekitar 25 menit. Adapun jadwal beroperasinya Bus TMB ini di mulai dari Terminal Cicaheum dengan

awal operasi jam 05.30 wib dan berakhir pada jam 19.00 wib di Terminal Cicaheum.

### **Halte**

Halte dalam kondisi kurang baik, seperti lantai kotor, coretan – coretan pada dinding, sebagian halte tidak memiliki kursi, kurangnya papan informasi yang tersedia dan hanya satu halte memiliki petugas yang berjaga. Terdapat 14 halte pada rute Sarijadi – Terminal Cicaheum dan 11 halte pada rute Terminal Cicaheum – Sarijadi.

### **Terminal**

Terminal adalah simpul transportasi yang berfungsi sebagai tempat untuk naik – turun penumpang, atau tempat bongkar muat barang, mengatur jadwal perjalanan serta sebagai tempat terjadinya perpindahan antar moda. Berdasarkan hasil observasi lapangan, kondisi Terminal Cicaheum yang menjadi salah satu titik dalam trayek Trans Metro Bandung Koridor III dapat dikatakan baik dengan kondisi antara kendaraan yang satu dengan yang lainnya terparkir dengan rapi.

### **Karakteristik Eksisting Intensitas Penggunaan**

Karakteristik eksisting intensitas penggunaan menjadi dasar dalam mengetahui hubungan antara variabel – variabel independen yang digunakan terhadap variabel dependen. Metode yang digunakan adalah metode uji statistik, berupa uji signifikansi individual (uji statistik t). Berikut hasil karakteristik eksisting intensitas penggunaan Bus Trans Metro Bandung

Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi.

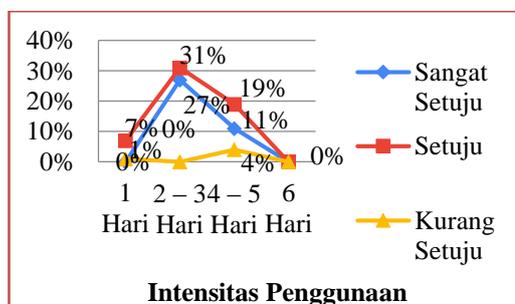
penggunaan tertinggi berada dalam kurun waktu 2 -3 hari dalam seminggu.

### Tarif Moda

Berdasarkan hasil analisis, diketahui intensitas penggunaan Trans Metro Bandung berdasarkan tarif yang berlaku saat ini, yaitu sebagai berikut:

**Tabel 1. Klasifikasi Intensitas Penggunaan TMB Berdasarkan Tarif Moda**

Intensitas	Klasifikasi				Total
	1 Hari	2-3 Hari	4-5 Hari	6 Hari	
Sangat Setuju	-	27	11	-	38
Setuju	7	31	19	-	57
Kurang Setuju	1	-	4	-	5
Tidak Setuju	-	-	-	-	-
Tidak Setuju	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>58</b>	<b>34</b>		<b>100</b>



**Gambar 2. Grafik Klasifikasi Intensitas Penggunaan TMB Berdasarkan Tarif Moda**

Hasil tertinggi responden berpendapat setuju bahwa tarif yang ditawarkan Trans Metro Bandung lebih murah dibandingkan dengan angkutan lain dan tarif yang ditawarkan sesuai dengan pelayanan yang diberikan sebesar 57% dengan intensitas

**Tabel 2. Pengaruh Hubungan Antara Variabel Tarif Moda Terhadap Intensitas Penggunaan**

Model	Coefficients <sup>a</sup>				
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
	B	Error Std.	Beta	t	Sig.
1 (Constant)	4.922	.520		9.459	.000
Tarif	.192	.063	.295	3.055	.003

a. Dependent Variable: Intensitas Penggunaan

Dari hasil analisis seperti pada tabel 3, nilai t - hitung didapatkan sebesar 3,055 dengan tingkat signifikan sebesar 0,003. Dan nilai t – tabel didapatkan sebesar 1,985. Dikarenakan t – hitung ( 3,055 ) > t – tabel ( 1,985 ) dengan tingkat signifikan < 0,05, maka Ho ditolak dan Ha diterima yang berarti variabel tarif moda secara individual mempengaruhi variabel intensitas penggunaan secara signifikan.

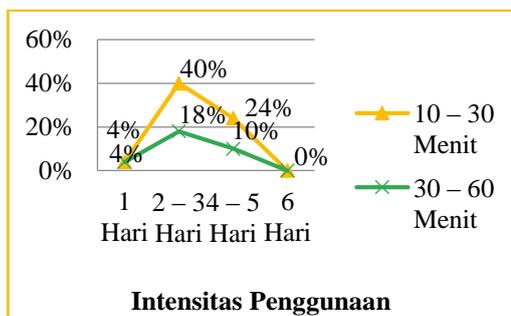
Jika diasumsikan tarif yang ditawarkan Trans Metro Bandung lebih murah dari harga yang berlaku saat ini dengan kondisi pelayanan yang tetap, maka kemungkinan akan terjadi kenaikan intensitas dalam penggunaan Trans Metro Bandung menjadi 4 – 5 hari dalam seminggu.

### Waktu Perjalanan

Berdasarkan hasil analisis, diketahui intensitas penggunaan Trans Metro Bandung berdasarkan waktu perjalanan, yaitu sebagai berikut:

**Tabel 3. Klasifikasi Intensitas Penggunaan TMB Berdasarkan Waktu Perjalanan**

Intensitas Klasifikasi	Intensitas				Total
	1 Hari	2-3 Hari	4-5 Hari	6 Hari	
< 10 Menit	-	-	-	-	-
10 – 30 Menit	4	40	24	-	68
30 – 60 Menit	4	18	10	-	32
60 – 90 Menit	-	-	-	-	-
> 90 Menit	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>58</b>	<b>34</b>	<b>-</b>	<b>100</b>



**Gambar 3. Grafik Intensitas Penggunaan TMB Berdasarkan Waktu Perjalanan**

Hasil tertinggi responden berpendapat bahwa waktu perjalanan yang ditempuh Trans Metro Bandung dari halte asal menuju halte tujuan berada diantara waktu 10 – 30 menit sebesar 68% dengan intensitas penggunaan tertinggi berada pada kurun waktu 2 – 3 hari dalam seminggu. Akan tetapi walaupun waktu tempuh tertinggi berada diantara 10 – 30 menit, rata – rata responden berpendapat bahwa Trans Metro Bandung tidak lebih cepat dibandingkan dengan angkutan lain.

**Tabel 4. Pengaruh Hubungan Antara Variabel Waktu Perjalanan Terhadap Intensitas Penggunaan**

Model	Coefficients <sup>a</sup>				
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
	B	Error Std.	Beta	t	Sig.
1 (Constant)	4.967	.594		8.360	.000
Waktu Perjalanan	.221	.085	.254	2.595	.011

a. Dependent Variable: Intensitas Penggunaan

Dari hasil analisis seperti pada tabel 5, nilai t - hitung didapatkan sebesar 2,595 dengan tingkat signifikan sebesar 0,011. Dan nilai t – tabel didapatkan sebesar 1,985. Dikarenakan t – hitung ( 2,595 ) > t – tabel ( 1,985 ) dengan tingkat signifikan < 0,05, maka Ho ditolak dan Ha diterima yang berarti variabel waktu perjalanan secara individual mempengaruhi variabel intensitas penggunaan secara signifikan.

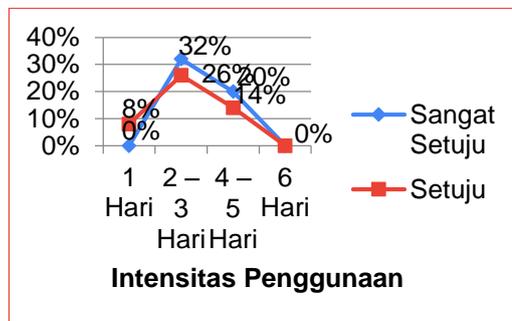
Jika diasumsikan waktu perjalanan untuk sampai tujuan menggunakan Trans Metro Bandung lebih cepat dibandingkan dengan waktu perjalanan saat ini, maka kemungkinan akan terjadi kenaikan intensitas dalam penggunaan Trans Metro Bandung menjadi 4 – 5 hari dalam seminggu dikarenakan orang – orang yang sebelumnya tidak berminat menggunakan Trans Metro Bandung karena waktu tempuh yang masih kalah cepat dibandingkan dengan angkutan lain, akan beralih menggunakan Trans Metro Bandung.

### Kualitas Pelayanan

Berdasarkan hasil analisis, diketahui intensitas penggunaan Trans Metro Bandung berdasarkan tarif yang berlaku saat ini, yaitu sebagai berikut:

**Tabel 5. Klasifikasi Intensitas Penggunaan TMB Berdasarkan Kualitas Pelayanan**

Intensitas Klasifikasi	Intensitas					Total
	1 Hari	2-3 Hari	4-5 Hari	6 Hari		
Sangat Setuju	-	32	20	-		52
Setuju	8	26	14	-		48
Kurang Setuju	-	-	-	-		-
Tidak Setuju	-	-	-	-		-
Sangat Tidak Setuju	-	-	-	-		-
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>58</b>	<b>34</b>	<b>-</b>		<b>100</b>



**Gambar 4. Grafik Intensitas Penggunaan TMB Berdasarkan Kualitas Pelayanan**

Hasil tertinggi responden berpendapat sangat setuju bahwa kualitas pelayanan yang diberikan Trans Metro Bandung sudah cukup baik sebesar 52% dengan intensitas penggunaan tertinggi berada dalam kurun waktu 2 - 3 hari dalam seminggu.

**Tabel 6. Hasil Hubungan Antara Variabel Kualitas Pelayanan Terhadap Intensitas Penggunaan**

Model	Coefficients <sup>a</sup>				
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
	B	Error Std.	Beta	t	Sig.
1 (Constant)	2.111	.821		2.571	.012
Tingkat Pelayanan	.263	.049	.476	5.360	.000

a. Dependent Variable: Intensitas Penggunaan

Dari hasil analisis seperti pada tabel 7, nilai t - hitung didapatkan sebesar 5,360 dengan tingkat signifikan sebesar 0,000. Dan nilai t - tabel didapatkan sebesar 1,985. Dikarenakan  $t - \text{hitung} ( 5,360 ) > t - \text{tabel} ( 1,985 )$  dengan tingkat signifikan  $< 0,05$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima yang berarti variabel kualitas pelayanan secara individual mempengaruhi variabel intensitas penggunaan secara signifikan.

Jika diasumsikan kualitas pelayanan yang diberikan Trans Metro Bandung bisa lebih baik lagi, maka kemungkinan akan terjadi kenaikan intensitas dalam penggunaan Trans Metro Bandung menjadi 4 - 5 hari dalam seminggu.

**Tabel 7. Koefisien Regresi**

Model	Coefficients <sup>a</sup>				
	Unstandardized		Standardized		
	Coefficients		Coefficients		
	B	Error Std.	Beta	t	Sig.
1 (Constant)	.104	.965		.108	.914
Tarif	.109	.063	.168	1.738	.085
Waktu Perjalanan	.254	.075	.292	3.383	.001
Tingkat Pelayanan	.224	.052	.405	4.272	.000

a. Dependent Variable: Intensitas Penggunaan

Dari hasil analisis seperti pada tabel 8 didapatkan persamaan regresi linier berganda, sebagai berikut:

$$Y = 0,104 + 0,109 X_1 + 0,254 X_2 + 0,224 X_3$$

Konstanta sebesar 0,104 mengandung arti bahwa nilai konstanta variabel intensitas penggunaan adalah 0,104. Selanjutnya, koefisien regresi X1 sebesar 0,109 yang menyatakan bahwa setiap kenaikan 1% nilai tarif moda, maka nilai intensitas penggunaan akan bertambah sebesar 0,109. Koefisien regresi tersebut bernilai positif sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh variabel X1 terhadap Y adalah positif. Apabila tarif moda lebih murah dari angkutan lain dan sesuai dengan pelayanan yang diberikan maka intensitas penggunaan akan ikut meningkat. Untuk koefisien regresi X2 sebesar 0,254 yang menyatakan bahwa setiap kenaikan 1% nilai waktu perjalanan, maka nilai intensitas penggunaan akan bertambah sebesar

0,254. Koefisien regresi tersebut bernilai positif sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh variabel X2 terhadap Y adalah positif. Apabila waktu perjalanan lebih cepat dibandingkan dengan angkutan lain maka intensitas penggunaan akan ikut meningkat. Dan untuk koefisien X3 sebesar 0,224 yang menyatakan bahwa setiap kenaikan 1% nilai kualitas pelayanan, maka intensitas penggunaan akan bertambah sebesar 0,224. Koefisien regresi tersebut bernilai positif sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh variabel X3 terhadap Y adalah positif. Apabila kualitas pelayanan semakin baik maka intensitas penggunaan akan ikut meningkat.

### Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Intensitas Penggunaan

Berdasarkan hasil analisis karakteristik eksisting intensitas penggunaan Trans Metro Bandung sebelumnya, sehingga didapatkan faktor – faktor apa saja yang berpengaruh terhadap intensitas penggunaan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum - Sarijadi. Dari ketiga faktor yang telah dianalisis, baik variabel tarif moda, waktu perjalanan, maupun kualitas pelayanan, semua memiliki pengaruh terhadap intensitas penggunaan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum - Sarijadi. Hal ini dapat dilihat bahwa ketiga variabel tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap intensitas penggunaan Bus Trans Metro Bandung

Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi.

Jika ditingkatkan dari seberapa penting faktor – faktor diatas berpengaruh terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Bandung, berdasarkan nilai koefisien setiap variabel, maka dapat disimpulkan bahwa faktor waktu perjalanan memiliki nilai pengaruh paling tinggi terhadap intensitas penggunaan yang kemudian di ikuti faktor kualitas pelayanan dan tarif moda. Apabila intensitas penggunaan dalam menggunakan Trans Metro Bandung ingin mengalami peningkatan, maka perlu ditingkatkan waktu perjalanan Trans Metro Bandung menjadi lebih cepat dibandingkan dengan angkutan lain. Selanjutnya dengan meningkatkan kualitas pelayanan Trans Metro Bandung menjadi semakin baik dengan tarif yang tetap murah agar dapat dijangkau semua kalangan, maka dapat membantu meningkatkan intensitas penggunaan dalam menggunakan Trans Metro Bandung.

### Strategi Pengembangan

Strategi pengembangan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi dilakukan dengan menggunakan metode SWOT. Berikut hasil strategi pengembangan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi.

#### Strengths

- 1) Tarif yang murah dan tetap baik untuk jarak dekat maupun jauh;
- 2) Melewati salah satu Kawasan Strategis Kota;

- 3) Penggunaan angkutan umum dapat membantu mengurangi kemacetan;
- 4) Termasuk moda angkutan umum yang nyaman, aman, tertib dan teratur.

#### Weaknesses

- 1) Halte yang kurang terawat dan kurangnya papan informasi mengenai jadwal kedatangan bus dan peta rute TMB;
- 2) Waktu perjalanan yang masih kalah cepat dengan transportasi lain;
- 3) Waktu kedatangan antara bus satu dengan bus selanjutnya terlalu lama sekitar 25 menit.

#### Opportunities

- 1) Rencana penyediaan 20 bus untuk setiap koridor dari ketersediaan saat ini sebanyak 10 bus;
- 2) Pemerintah Kota Bandung ingin meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa angkutan umum yang terpadu, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, handal dan efisien;
- 3) Jalur busline direncanakan akan dipisahkan dari lalu lintas lainnya dengan menggunakan marka dan/atau separator.

#### Threats

- 1) Penggunaan kendaraan pribadi yang masih tinggi.

Dari strategi SWOT diatas, dapat menghasilkan 4 set kemungkinan alternatif strategis, yaitu:

#### Strategi Strengths – Opportunities

- 1) Penyediaan 20 bus yang direncanakan dari ketersediaan

- saat ini sebanyak 10 bus diharapkan dapat melayani wilayah sekitar Koridor III TMB dengan pertimbangan tarif yang tetap dan murah untuk jarak dekat maupun jauh (S1,O1);
- 2) Meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa pada angkutan umum TMB dalam terciptanya keterpaduan antar TMB yang teratur dan efisien sehingga menjadikan TMB angkutan umum yang aman, nyaman, cepat, tertib, lancar, dan dapat diandalkan dengan pertimbangan tarif yang tetap dan murah untuk jarak dekat maupun jauh (S1,O2);
  - 3) Penerapan jalur buslane yang dipisahkan dari lalu lintas lainnya dengan menggunakan marka dan/atau separator diharapkan dapat menunjang keterpaduan antar TMB yang efisien dengan pertimbangan tarif yang ditawarkan tetap dan murah untuk jarak dekat maupun jauh (S1,O3);
  - 4) Penyediaan 20 bus yang direncanakan dari ketersediaan saat ini sebanyak 10 bus diharapkan dapat melayani pergerakan orang yang berasal atau menuju Kawasan Strategis Kota dan sekitarnya (S2,O1);
  - 5) Meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa pada angkutan umum TMB sehingga terciptanya keterpaduan antar TMB yang teratur dan efisien dalam melayani Kawasan Strategis Kota dan sekitarnya (S2,O2);
  - 6) Penerapan jalur buslane yang dipisahkan dari lalu lintas lainnya dengan menggunakan marka dan/atau separator diharapkan dapat menunjang keterpaduan antar TMB yang efisien dalam melayani Kawasan Strategis Kota dan sekitarnya (S2,O3);
  - 7) Penyediaan 20 bus yang direncanakan dari ketersediaan saat ini sebanyak 10 bus diharapkan dapat melayani pergerakan orang di wilayah sekitar Koridor III TMB sehingga mengurangi kemacetan lalu lintas yang disebabkan penggunaan kendaraan pribadi (S3,O1);
  - 8) Meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa pada angkutan umum TMB sehingga terciptanya keterpaduan antar TMB yang teratur dan efisien sehingga menjadikan TMB angkutan umum yang cepat, lancar, tertib, aman, nyaman, dan dapat diandalkan dalam mengurangi kemacetan lalu lintas yang disebabkan penggunaan kendaraan pribadi (S3,O2);
  - 9) Penerapan jalur buslane yang dipisahkan dari lalu lintas lainnya dengan menggunakan marka dan/atau separator diharapkan dapat menunjang kinerja TMB yang cepat dan efisien sehingga dapat diandalkan dalam mengurangi kemacetan lalu lintas yang disebabkan penggunaan kendaraan pribadi (S3,O3);

- 10) Penyediaan 20 bus yang direncanakan dari ketersediaan saat ini sebanyak 10 bus dengan tetap mempertahankan pelayanan yang cukup baik pada moda dari segi nyaman, aman, tertib, dan teratur (S4,O1);
- 11) Meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa TMB dari segi cepat, lancar, handal, dan efisien dengan mempertahankan pelayanan yang cukup baik saat ini pada moda dari segi nyaman, aman, tertib, dan teratur (S4,O2);
- 12) Penerapan jalur buslane yang dipisahkan dari lalu lintas lainnya dengan menggunakan marka dan/atau separator diharapkan dapat meningkatkan kinerja TMB yang cepat, lancar, dan handal dengan mempertahankan pelayanan yang cukup baik saat ini dari segi nyaman, aman, tertib, dan teratur (S4,O3).

#### Strategi Strengths – Threats

- 1) Mempertahankan tarif yang murah dan tetap untuk jarak dekat maupun jauh diikuti peningkatan pelayanan agar masyarakat dapat beralih menggunakan TMB dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi (S1,T1);
- 2) Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan beralih menggunakan TMB untuk membantu mengurangi kemacetan pada Kawasan Strategis Kota dan sekitarnya (S2,T1);
- 3) Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan beralih menggunakan TMB untuk membantu mengurangi kemacetan (S3,T1);
- 4) Mempertahankan pelayanan pada moda angkutan umum yang sudah cukup baik dari segi nyaman, aman, tertib, dan teratur dan meningkatkan pelayanan dari segi lainnya sehingga masyarakat dapat tertarik menggunakan TMB yang diharapkan dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi (S4,T1).

#### Strategi Weaknesses – Opportunities

- 1) Penyediaan 20 bus yang direncanakan dari ketersediaan saat ini sebanyak 10 bus dalam menunjang keterpaduan antar TMB diikuti dengan pemeliharaan dan penambahan papan informasi mengenai jadwal kedatangan dan peta rute TMB pada halte (W1,O1);
- 2) Meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa pada angkutan umum TMB dalam terciptanya keterpaduan antar TMB yang teratur dan efisien diikuti dengan pemeliharaan dan penambahan papan informasi mengenai jadwal kedatangan dan peta rute TMB pada halte sehingga menjadikan TMB angkutan umum yang aman, nyaman, cepat, tertib, lancar, dan dapat diandalkan (W1,O2);
- 3) Penerapan jalur buslane yang dipisahkan dari lalu lintas lainnya dengan menggunakan marka

- dan/atau separator diharapkan dapat menunjang keterpaduan antar TMB yang efisien diikuti dengan pemeliharaan dan penambahan papan informasi mengenai jadwal kedatangan dan peta rute TMB pada halte (W1,O3);
- 4) Penyediaan 20 bus yang direncanakan dari ketersediaan saat ini sebanyak 10 bus diharapkan dapat menunjang peningkatan waktu perjalanan lebih cepat lagi sehingga dapat diandalkan setiap saat dan bersaing dengan transportasi lain (W2,O1);
  - 5) Meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa pada angkutan umum TMB dalam terciptanya keterpaduan antar TMB yang efisien diharapkan dapat meningkatkan waktu perjalanan lebih cepat lagi sehingga dapat diandalkan dan bersaing dengan transportasi lain (W2,O2);
  - 6) Penerapan jalur buslane yang dipisahkan dari lalu lintas lainnya dengan menggunakan marka dan/atau separator diharapkan dapat menunjang keterpaduan antar TMB yang efisien dalam meningkatkan waktu perjalanan lebih cepat lagi sehingga dapat diandalkan dan bersaing dengan transportasi lain (W2,O3);
  - 7) Penyediaan 20 bus yang direncanakan dari ketersediaan saat ini sebanyak 10 bus diharapkan dapat meningkatkan frekuensi waktu kedatangan bus menjadi lebih sering dari sebelumnya sehingga menjadi angkutan umum yang dapat diandalkan oleh masyarakat (W3,O1);
  - 8) Meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa pada angkutan umum TMB sehingga terciptanya keterpaduan antar TMB yang efisien dalam meningkatkan frekuensi waktu kedatangan bus menjadi lebih sering dari sebelumnya sehingga menjadi angkutan umum yang dapat diandalkan oleh masyarakat (W3,O2);
  - 9) Penerapan jalur buslane yang dipisahkan dari lalu lintas lainnya dengan menggunakan marka dan/atau separator diharapkan dapat meningkatkan frekuensi waktu kedatangan bus menjadi lebih sering dari sebelumnya sehingga menjadi angkutan umum yang dapat diandalkan oleh masyarakat (W3,O3).
- Strategi Weaknesses – Threats
- 1) Melakukan pemeliharaan dan penambahan papan informasi mengenai jadwal kedatangan dan peta rute TMB pada halte diharapkan dapat menarik minat masyarakat dalam menggunakan TMB yang dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi (W1,T1);
  - 2) Meningkatkan waktu perjalanan TMB menjadi lebih cepat lagi agar dapat diandalkan setiap saat

sehingga masyarakat dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan beralih menggunakan TMB (W2,T1);

- 3) Meningkatkan frekuensi waktu kedatangan bus yang lebih sering lagi sehingga menjadi angkutan umum yang dapat diandalkan oleh masyarakat setiap saat masyarakat dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan beralih menggunakan angkutan umum (W3,T1).

Berdasarkan hasil analisis SWOT terhadap angkutan penumpang umum Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum - Sarijadi, maka diperoleh suatu kesimpulan strategi yang dapat digunakan untuk pengembangan Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi, yaitu:

- 1) Meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa angkutan umum TMB dalam terciptanya keterpaduan antar TMB yang efisien, cepat, handal, aman, nyaman, tertib, dan teratur dengan kondisi tarif yang ditawarkan murah dan tetap baik jarak dekat maupun jauh sehingga semakin banyak masyarakat yang tertarik untuk menggunakan angkutan umum TMB yang dapat membantu mengurangi kemacetan lalu lintas yang disebabkan penggunaan kendaraan pribadi yang tinggi;
- 2) Perlu dilakukannya pemeliharaan pada halte agar penumpang yang

menunggu kedatangan bus merasa nyaman serta penambahan papan informasi mengenai jadwal kedatangan bus dan peta rute TMB karena berdasarkan kondisi eksisting bahwa halte TMB dalam keadaan kotor dan beberapa halte tidak memiliki kursi serta informasi – informasi mengenai TMB yang masih kurang;

- 3) Penyediaan 20 bus yang direncanakan dari ketersediaan saat ini sebanyak 10 bus diharapkan dapat meningkatkan frekuensi waktu kedatangan antara bus satu dengan bus selanjutnya tidak terlalu lama, seperti saat ini yang masih sekitar 25 menit sehingga menjadikan angkutan umum TMB yang dapat diandalkan oleh masyarakat setiap saat karena berdasarkan teori pelayanan angkutan penumpang umum, sebuah angkutan penumpang umum dapat dikatakan andal apabila tersedia setiap saat dengan frekuensi ideal 6 kendaraan/jam;

Penerapan jalur buslane yang dipisahkan dari lalu lintas lainnya dengan menggunakan marka dan/atau separator diharapkan dapat meningkatkan waktu perjalanan yang ditempuh menjadi lebih cepat dari sebelumnya dan menghindari kepadatan lalu lintas yang mengakibatkan kemacetan di salah satu Kawasan Strategis Kota dan sekitarnya yang dilewati TMB.

## KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa intensitas penggunaan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi berada di tingkat keseringan penggunaan antara 2 - 3 hari dalam seminggu. Intensitas penggunaan Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi ditentukan oleh faktor tarif moda, waktu perjalanan, serta kualitas pelayanan menggunakan tingkat kepentingan berdasarkan hasil koefisien regresi, yaitu faktor waktu perjalanan mempunyai nilai pengaruh paling tinggi terhadap intensitas penggunaan yang lalu diikuti faktor kualitas pelayanan serta tarif moda. Terdapat strategi pengembangan yang dapat diterapkan terhadap Bus Trans Metro Bandung Koridor III Terminal Cicaheum – Sarijadi untuk menaikkan intensitas penggunaan dalam kurun waktu seminggu, diantaranya dengan cara menaikkan waktu perjalanan yang lebih cepat lagi dibandingkan dengan angkutan lain serta meningkatkan frekuensi waktu kedatangan bus dan menawarkan kualitas pelayanan yang semakin baik dengan mempertimbangkan tarif yang berlaku.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_, Badan Pusat Statistik Kota Bandung Tahun 2016.
- \_\_\_\_\_, Bandung Urban Mobility Project
- \_\_\_\_\_, Dinas Perhubungan Kota Bandung Tahun 2016.

- Fazlina, Rita. Veranita. (2018). *Strategi Pengembangan Transportasi Umum Di Kota Meulaboh Dengan Metode Analisis SWOT*. Universitas Teuku.
- Nasution, M Nur. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- \_\_\_\_\_, Keputusan Walikota Bandung Nomor 551/Kep. 273-Dishub/2015 Tentang Pengoperasian Trans Metro Bandung Pada Koridor 3 Cicaheum – Sarijadi Dan Koridor 4 Antapani – Leuwipanjang Via Lingkar Selatan Di Kota Bandung.
- \_\_\_\_\_, Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 18 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung Tahun 2011 – 2031.
- \_\_\_\_\_, Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Dan Retribusi Di Bidang Perhubungan.
- Riyanto, Raina Dwi. 2002. *Segmentasi Pasar dan Elastisitas Permintaan Angkutan Umum (Studi Kasus Bus Perkotaan Yogyakarta)*. Tesis. Universitas Gadjah Mada.
- Zuhri, Saifuddin. 2021. *Pengaruh Intensitas Mengakses Online Shop Di Media Sosial Dan Intensitas Menggunakan Pelayanan Transportasi Online Go-Jek Terhadap Perilaku Konsumtif Masyarakat Di Kota Surakarta*. Pendidikan Sosiologi Antropologi. Fakultas Keguruan

**Jurnal MODERAT**, Volume 8, Nomor 1

Website: <https://ojs.unigal.ac.id/index.php/modrat>

Submitted 2 February 2022, Reviewed 9 February 2022, Publish 28 February 2022 (page 116-133)

ISSN: 2442-3777 (cetak)

ISSN: 2622-691X (online)

Dan Ilmu Pendidikan. Universitas  
Sebelas Maret. Jurnal Pendidikan  
Sosiologi Dan Atropologi Volume  
5 Nomor 1.