

## **PERILAKU PELAYANAN ANGKUTAN KOTA SEBAGAI DAMPAK ADANYA PELAYANAN ANGKUTAN OJEK *ONLINE* (OJOL) DI KOTA BOGOR**

**Eka Wardo, Ruchyat Deni, Umar Mansyur**

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK), Indonesia

Prodi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pakuan, Indonesia

Email: wartoeka903@gmail.com, ruchyat.djakapermana@unpak.ac.id,

umarmansyur@unpak.ac.id

### **Abstrak**

Dalam perkembangannya, seiring dengan kemajuan teknologi online, layanan transportasi umum online (Ojol) mulai dirasakan yaitu Grab/Gojek. Pengaruh perkembangan Ojol di Kota Bogor tentunya akan berdampak pada tingkat pelayanan transportasi umum dan akan berdampak pada kondisi lingkungan dan kehidupan. Tujuan penelitian: 1. Mengidentifikasi kondisi perkembangan angkutan umum perkotaan tahun 2016-2021 dan pengaruhnya setelah adanya layanan ojek online di Kota Bogor; 2. Menganalisis besarnya nilai dan pengaruh perkembangan angkutan ojek online terhadap perilaku pelayanan angkutan umum perkotaan pasca walikota Kota Bogor dan mengkaji aspirasi masyarakat terhadap dampak ojol terhadap perilaku angkutan umum perkotaan; dan 3. Mengembangkan perilaku angkutan umum perkotaan di Kota Bogor dan dampaknya pasca beroperasinya ojek online. Metode analisis menggunakan analisis deskriptif dan crosstab. Hasil kajian: 1) tahun 2016-2021 menunjukkan data jumlah angkutan umum kota menunjukkan data yang menurun yaitu pada tahun 2017-2020 terjadi penurunan jumlah angkutan umum kota secara drastis yaitu sebanyak 2.897 unit; 2) Hasil analisis tabulasi silang menunjukkan bahwa sebelum adanya layanan ojek online, layanan angkutan umum kota memang lebih buruk; dan 3) Kinerja perilaku pelayanan angkutan umum perkotaan akibat layanan ojek online.

**Kata Kunci:** Perilaku, Dampak, Ojol, Transportasi Umum, Layanan.

### **Abstract**

*In its development, along with advances in online technology, online public transportation services (Ojol) are starting to be felt, namely Grab/Gojek. The influence of the development of Ojol in Bogor City will certainly have an impact on the level of public transportation services and will have an impact on environmental and living conditions. Research objectives: 1. To identify the conditions for the*

<b>How to cite:</b>	Eka Wardo, Ruchyat Deni, Umar Mansyur (2022) Perilaku Pelayanan Angkutan Kota Sebagai Dampak Adanya Pelayanan Angkutan Ojek Online (OJOL) di Kota Bogor, (7) 10, <a href="http://dx.doi.org/10.36418/syntax-literate.v7i10.12995">http://dx.doi.org/10.36418/syntax-literate.v7i10.12995</a>
<b>E-ISSN:</b>	2548-1398
<b>Published by:</b>	Ridwan Institute

*development of urban public transportation in 2016-2021 and their effects after the existence of online motorcycle taxi services in the city of Bogor; 2. Analyze the magnitude of the value and influence of the development of online ojek transportation on the behavior of urban public transport services after the mayor of Bogor City and examine community aspirations for the impact of ojol on urban public transport behavior; and 3. Developing the behavior of urban public transportation in Bogor City and its impact after the operation of online motorcycle taxis. Methods of analysis using descriptive analysis and crosstab. The results of the study: 1) 2016-2021 shows data on the number of city public transportation shows declining data, namely in 2017-2020 there was a drastic decrease in the number of city public transportation, namely as many as 2,897 units; 2) The results of the cross tabulation analysis show that before the existence of online motorcycle taxi services, city public transportation services were indeed worse; and 3) The performance of the behavior of urban public transport services as a result of online motorcycle taxi services.*

**Keyword:** Behaviour, Impact, Ojol, Public Transportation, Service

## **Pendahuluan**

Permasalahan lalu lintas jalan raya dan penyediaan pelayanan moda angkutan umum (*public transportation*) merupakan suatu permasalahan yang kompleks dalam dunia transportasi darat terutama untuk transportasi perkotaan. Kompleksitas tersebut karena angkutan umum perkotaan akan melibatkan banyak elemen-elemen yang terkait, yaitu masyarakat kota yang tergantung pada jasa angkutan umum, masyarakat pemilik kendaraan pada umumnya, pemilik perusahaan angkutan umum, kebijakan pemerintah terkait pengaturan transportasi kota dan ketentuan teknis sistem lalu lintas kota. Setiap diselesaikan satu permasalahan elemen kota tersebut, mungkin akan muncul permasalahan berikutnya dan tidak menutup kemungkinan bahwa masalah yang berhasil diselesaikan dikemudian hari akan menimbulkan permasalahan baru. Untuk itu, informasi, permasalahan dan pengaturan mengenai pergerakan arus lalu lintas sangat penting untuk diketahui di daerah perkotaan (Aminah, 2018).

Pengelolaan sistem transportasi di Kota Bogor merupakan kendala yang sedang dihadapi pemerintah kota Bogor saat ini. Menurut data dari Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) Kota Bogor, saat ini jumlah angkutan kota di Bogor yang tercatat adalah 3.412 kendaraan pada tahun 2017 dengan rute keberangkatan sebanyak 23 trayek, jauh menurun jumlahnya dari tahun-tahun sebelumnya. Tak heran bila pada tahun 2001-an terdapat stigma negatif yang melekat untuk Kota Bogor selama itu yaitu “kota sejuta angkot“. Stigma ini masih melekat sampai sekarang bersamaan dengan berbagai perkembangan kegiatan perkotaan dan permasalahan transportasi yang muncul lainnya seperti kemacetan dan isu lainnya seperti transportasi ramah lingkungan.

Berdasarkan Peraturan Wali Kota Bogor Nomor 21 Tahun 2017, Kendaraan roda 2 (dua) yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi yang selanjutnya

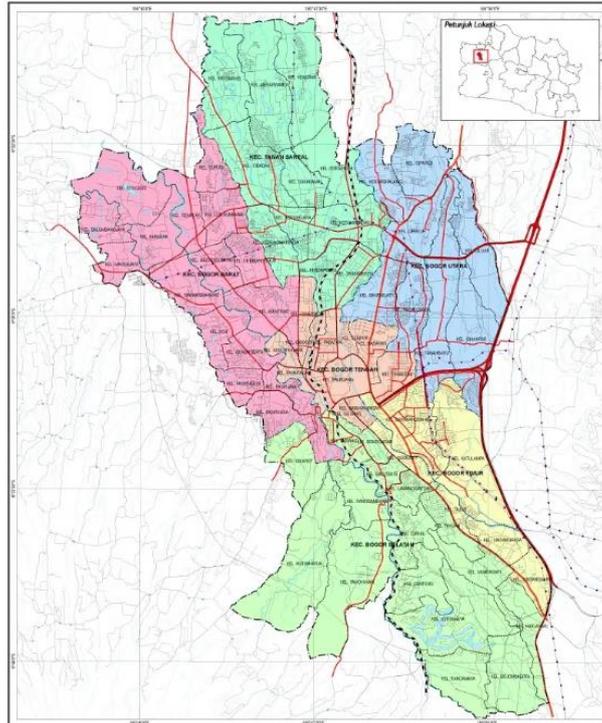
disebut ojek online adalah sepeda motor yang digunakan untuk mengangkut orang dan/ atau barang dengan pembayaran secara tunai atau menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi. Maksud ditetapkan peraturan wali kota ini adalah dalam rangka pengawasan dan pengendalian penyelenggaraan ojek online, dengan tujuan agar terpeliharanya ketentraman dan ketertiban masyarakat.

Permasalahan dan dinamika angkutan umum kota serta dengan masuknya kebijakan angkutan umum ojol akan memberikan pengaruh interferensi satu dengan yang lainnya. Pengaruh interferensi ini menjadi penting untuk dibuat perilaku sistem transportasi secara umum baik yang terkait angkutan umum kotanya dan angkutan ojolnya. Selanjutnya dapat saja nanti dibuat rekomendasi atau usulan kebijakan ruang kota secara menyeluruh. Analisis terkait perilaku angkutan kota dan masuknya kebijakan angkutan umum ojol perlu dilakukan. Atas dasar itu perlu dilakukan riset seberapa besar pengaruh ojek online ini kepada perilaku (behaviour) pelayanan angkutan umum kota, pada tingkat rute yang dioperasikan, pada tingkat ekonomi pengelola dan supir angkutan umum kota serta juga perlu di kaji aspirasi pengelola, pengguna angkutan umum kota dan ojek online. Untuk itulah diperlukan riset tentang perilaku pelayanan angkutan umum kota sebagai dampak adanya pelayanan angkutan ojek online di Kota Bogor.

Tujuan dari penelitian ini adalah 1) Mengidentifikasi kondisi perkembangan angkutan umum kota sejak 2016-2021 dan pengaruhnya setelah adanya angkutan ojek online di Kota Bogor. 2) Menganalisis besaran nilai dan pengaruh perkembangan angkutan ojek online pada perilaku kehidupan pelayanan angkutan umum kota pasca perwali Kota Bogor serta menilai aspirasi masyarakat terhadap dampak adanya ojol terhadap perilaku angkutan umum kota. 3) Menyusun perilaku angkutan umum kota di Kota Bogor dan dampaknya setelah operasional ojek *online*.

### **Metode Penelitian**

Penelitian dilakukan di Kota Bogor. Secara geografis Kota Bogor terletak di antara 106° 48' BT dan 6° 26' LS, luas Wilayah Kota bogor sebesar 11.850 Ha terdiri dari 6 kecamatan dan 68 kelurahan. Penelitian dilaksanakan selama 8 (delapan) bulan yang dimulai pada Mei 2022 sampai dengan Desember 2022. Lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.



**Gambar 1**  
Lokasi Penelitian

Peralatan dalam penelitian ini menggunakan lembar kuesioner, alat tulis dan laptop. Metode penelitian menggunakan data sekunder dari dinas perhubungan dan Bapeda Kota Bogor dan data primer dengan questioner dan wawancara yang meliputi masyarakat yang sering menggunakan angkutan umum di Kota Bogor. Teknik pengambilan sampel menggunakan rumus slovin yang menghasilkan jumlah sampel sebanyak 156 sampel.

1. Metode pengumpulan data untuk mengidentifikasi kondisi perkembangan angkutan umum kota sejak 2016-2021 dan pengaruhnya setelah adanya angkutan ojek online di Kota Bogor adalah melalui pengumpulan data sekunder.
2. Metode pengumpulan data untuk menganalisis besaran nilai dan pengaruh perkembangan angkutan ojek online pada perilaku kehidupan pelayanan angkutan umum kota pasca perwali Kota Bogor serta menilai aspirasi masyarakat terhadap dampak adanya ojol terhadap perilaku angkutan umum kota, adalah melalui pengumpulan data primer dengan menggunakan kuesioner dan wawancara dan survey sekunder ke instansi terkait.
3. Metode Pengumpulan data menyusun perilaku angkutan umum kota di Kota Bogor dan dampaknya setelah operasional ojek online, adalah melalui pengumpulan data sekunder dan data primer seperti kuesioner terkait kebijakan, persepsi pengguna angkutan umum, karakteristik pengguna angkutan umum.

### Teknik Analisis Data

1. Analisa mengidentifikasi kondisi perkembangan angkutan umum kota sejak 2016-2021 dan pengaruhnya setelah adanya angkutan ojek online di Kota Bogor memakai analisa deskriptif.
2. Analisa untuk mengetahui besaran nilai dan pengaruh perkembangan angkutan ojek online pada perilaku kehidupan pelayanan angkutan umum kota dengan menggunakan model analisis deskriptif dan analisis tabulasi silang/crosstab.
3. Analisa untuk menyusun perilaku angkutan umum kota di Kota Bogor. Analisis ini memberikan gambaran yang dapat mendukung kebijakan-kebijakan pemerintah daerah yang sekarang ada maupun yang akan datang.

### Hasil dan Pembahasan

#### A. Analisa Kondisi Perkembangan Angkutan Umum Kota Sejak 2016-2021 Dan Pengaruhnya Setelah Adanya Angkutan Ojek Online Di Kota Bogor

Kondisi pelayanan angkot sebelum adanya pelayanan Ojol berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Bogor tahun 2020, bahwa jumlah armada angkot (angkutan kota) adalah sekitar 3.299 unit atau berkurang dalam kurung waktu 2018-2019 yang sebelumnya berjumlah 3.412 unit. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 1.

**Tabel 1**  
**Jumlah Armada Angkutan Umum Kota Periode Tahun 2008-2020**

Tahun	Unit
2008-2019	3412
2020	3299

Sumber: Dishub Kota Bogor, 2021

**Tabel 2**  
**Jumlah Perkembangan Angkutan Umum Kota Tahun 2015-2020 di Kota Bogor**

No	Jenis Angkutan	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Mobil Penumpang Umum	4649	6732	6673	6239	3835	2652

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bogor

Pada tabel 2 disajikan time series angkutan umum Kota Bogor dari tahun 2016-2021 menunjukkan data yang menurun. Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan dan wawancara dengan Organda, mengatakan bahwa pada tahun 2016-2017 meningkat sebesar 2.083 unit karena ada kebijakan kemudahan perizinan operasional angkot. Pada tahun 2017-2020 terjadi penurunan angkutan umum kota secara drastis yaitu 2.897 unit. Hal ini karena adanya kebijakan pengurangan angkutan kota menjadi Bus Umum Trans Pakuan, karena adanya kebijakan SK Perwali No. 21 Tahun 2017 tentang Pengawasan dan Pengendalian Kendaraan Roda Dua Menggunakan Aplikasi

Berbasis Teknologi Informasi di Kota Bogor dan sekaligus untuk menjawab tanggapan masyarakat dan para ahli.

SK Perwali ini tentu saja akan semakin mempengaruhi kondisi jumlah operasional angkutan umum kota dengan mulai berpindahnya penggunaan jasa angkutan umum kota ke angkutan ojol. Angkutan ojol mulai berkembang karena lebih memberikan jaminan pelayanan yang lebih baik karena sifatnya *door to door service*, dari manapun kita berada bisa sampai kemanapun kita akan berada.

## **B. Besaran Nilai Dan Pengaruh Perkembangan Angkutan Ojek Online Pada Perilaku Kehidupan Pelayanan Angkutan Umum Kota Pasca Perwali Kota Bogor Serta Menilai Aspirasi Masyarakat Terhadap Dampak Adanya Ojol Terhadap Perilaku Angkutan Umum Kota**

### **1. Pekerjaan Dengan Pilihan Moda Transportasi Angkutan Umum Kota Atau Ojek *Online* (Ojol);**

**Tabel 3**  
**Tabulasi Silang Pekerjaan Dengan Pilihan Moda Transportasi Angkutan Umum Kota Atau Ojek *Online* (Ojol)**

<b>No</b>	<b>Pekerjaan</b>	<b>Angkutan Umum Kota (Angkot)</b>	<b>Ojek <i>Online</i> (Ojol)</b>
1	Pelajar/ Mahasiswa	<b>14%</b>	8%
2	Karyawan Swasta	8%	<b>18%</b>
3	Wiraswasta/ Pedagang	8%	<b>15%</b>
4	Pegawai Negeri Sipil (PNS)/ TNI/ Polri	6%	7%
5	Ibu Rumah Tangga	13%	3%
<b>Jumlah</b>		<b>49%</b>	<b>51%</b>

Berdasarkan hasil analisa, responden yang memilih antara naik ojek online dan angkutan umum di dominasi karyawan swasta sebesar 18% dan wiraswasta/pedagang sebesar 15 % yang cenderung untuk memilih transportasi ojek online. Hal ini karena Karyawan Swasta masih memiliki kemampuan untuk mengatasi biaya transportasi ojek *online* tersebut. Dibandingkan dengan pelajar/mahasiswa yang relatif hanya 8% hal ini dimungkinkan karena pelajar/mahasiswa relatif memiliki keterbatasan dalam uang saku atau uang bulannya untuk biaya transportasi ojek *online*, seperti juga terlihat pada tabel 3. Untuk ibu rumah tangga yang cenderung memilih angkutan umum karena lebih praktis dan mudah dibandingkan harus menggunakan aplikasi ojek *online* (hanya 3%).

### **2. Pilihan Moda Transportasi Ojek *Online* (Ojol) Beserta Alasannya**

**Tabel 4**  
**Pilihan Moda Transportasi Ojek Online (Ojol) Beserta Alasannya**

No	Alasan Memilih Menggunakan Ojek Online (Ojol)	Persentase
1	Waktu Pemesanan Cepat	19%
2	Antar dan Jemput Sesuai Pesanan	<b>25%</b>
3	Lebih Murah	8%
4	Kenyamanan	0
<b>Jumlah</b>		<b>51%</b>

Dari hasil analisis ini, yaitu 51% responden memilih menggunakan ojek *online*. Hal ini karena sistem angkutan ojek *online* memberikan jaminan yang terbaik terutama pelayanan antar dan jemput sesuai pesanan persentasenya sebesar 25%. Data ini menunjukkan bahwa tingkat kepercayaan responden lebih kepada ojek *online* dalam antar jemput penumpang. Alasan kenyamanan tidak menjadikan pilihan responden, mungkin dikarenakan bagi responden rata-rata semua ojek *online* sama saja.

### 3. Bepergian Seharian Dengan Menggunakan Angkutan Umum Kota Beserta Alasannya

**Tabel 5**  
**Bepergian Seharian Dengan Menggunakan Angkutan Umum Kota Beserta Alasannya**

No	Alasan Memilih Menggunakan Angkutan Umum Kota (Angkot)	Persentase
1	Lokasi Asal Berada Dalam Trayek/ Rute	13%
2	Lokasi Tujuan Berada Dalam Trayek/ Rute	<b>21%</b>
3	Lebih Murah	12%
4	Kenyamanan	3%
<b>Jumlah</b>		<b>49%</b>

Analisis ini menunjukkan bahwa bagi responden yang memilih moda transportasi angkutan umum kota mereka beralasan karena pemilihan menggunakan angkutan kota yang bersifat pelayanan rute *point to point* yaitu lokasi tujuan berada dalam trayek/ rute yang jelas dan terukur dan jelas menjadi tujuan pergerakannya. Responden lebih memilih bepergian sehari-hari dengan menggunakan angkutan umum dengan alasan lokasi tujuan berada dalam trayek/rute sebesar 21%. Data ini menunjukkan bahwa responden umumnya naik angkot hanya sekali dan tujuan lokasinya berada di dalam trayek. Selain itu ada data yang menunjukkan alasan responden memilih nyaman relatif kecil sebesar

3%, hal ini dikarenakan fasilitas angkot di Kota Bogor belum memberikan kenyamanan baik dari segi kebersihan dan keamanan.

#### 4. Penghasilan Dengan Pilihan Moda Transportasi Angkutan Umum Kota Atau Ojek *Online* (Ojol)

**Tabel 6**  
**Penghasilan Dengan Pilihan Moda Transportasi Angkutan Umum Kota Atau Ojek *Online* (Ojol)**

No	Penghasilan (per-bulan)	Angkutan Umum Kota (Angkot)	Ojek <i>Online</i> (Ojol)
1	< Rp.500.000	14%	0
2	Rp.500.000- Rp.1.000.000	13%	8%
3	Rp.1.000.000 - Rp.2.500.000	19%	8%
4	> Rp.2.500.000	3%	35%
<b>Jumlah</b>		<b>49%</b>	<b>51%</b>

Analisis tabulasi silang antara tingkat pendapatan dengan pemilihan moda angkutan yang dipilih dimaksudkan untuk menilai kisaran pendapatan responden dalam memilih moda transportasi. Dari hasil tabulasi silang didapatkan bahwa tingkat penghasilan > Rp. 2.500.000 lebih memilih naik Ojek online sebesar 35% dan hanya 3% yang memilih naik angkutan umum. Sedangkan untuk tingkat penghasilan Rp. 1.000.000-Rp. 2.500.000 lebih memilih naik angkutan umum sebesar 19%. Dengan demikian tingkat ekonomi masyarakat Kota Bogor yang memilih angkutan ojek *online* sebagai kegiatan kesehariannya untuk kegiatan pergerakan bila tingkat ekonominya masih memberikan jaminan penghasilan rata-rata > Rp.2.500.000 per bulan.

#### 5. Setelah Adanya Ojek *Online* (Ojol), Bagaimana Pelayanan Angkutan Umum Kota

**Tabel 7**  
**Setelah Adanya Ojek *Online* (Ojol), Bagaimana Pelayanan Angkutan Umum Kota Dengan Pilihan Moda Transportasi Dalam Bepergian Sehari-Hari**

No	Setelah Adanya Ojek <i>Online</i> (Ojol), Bagaimana Pelayanan Angkutan Umum Kota (Angkot)	Persentase
1	Jam Operasional Angkot Berkurang	23%
2	Waktu Tunggu Lebih Lama	21%
3	Waktu Keberangkatan Lebih Lama	34%
4	Berkurangnya Rute Angkutan Umum Kota (Angkot)	20%

Tabel diatas dibuat untuk meminta aspirasi responden dari 100% responden, terkait penilaian dioperasionalkannya ojek *online* dan dampaknya terhadap kinerja

angkutan umum kota. Analisis ini memberikan gambaran penilaian konsekuensi dari perkembangan ojek *online* terhadap angkutan umum kota di Kota Bogor. Hasil responden memilih waktu keberangkatan lebih lama sebesar 34 %. Hal ini dikarenakan alasan waktu kedatangan dan keberangkatan (*headway*) antar angkot lebih lama. Dengan demikian waktu menunggu angkot bagi penumpang lebih lama yang menyebabkan ketidaknyamanan. Selanjutnya responden memilih berkurangnya rute angkutan umum kota sebesar 20% hal ini disebabkan dihapusnya rute angkutan umum karena penumpang yang sepi dan ada kebijakan.

#### 6. Pekerjaan Dengan Setelah Adanya Ojek *Online* (Ojol), Bagaimana Pelayanan Angkutan Umum Kota

**Tabel 8**  
**Pekerjaan Dengan Setelah Adanya Ojek *Online* (Ojol), Bagaimana Pelayanan Angkutan Umum Kota**

<b>Pekerjaan</b>	<b>Setelah Adanya Ojek Online (Ojol), Bagaimana Pelayanan Angkutan Umum Kota (Angkot)</b>	<b>Jumlah Persentase</b>
Pelajar/ Mahasiswa	Berkurangnya Rute Angkutan Umum Kota (Angkot)	0
	Jam Operasional Angkot Berkurang	0
	Waktu Keberangkatan Lebih Lama	<b>46%</b>
	Waktu Tunggu Lebih Lama	<b>54%</b>
Pegawai Negeri Sipil (PNS)/ TNI/ POLRI	Berkurangnya Rute Angkutan Umum Kota (Angkot)	0
	Jam Operasional Angkot Berkurang	25%
	Waktu Keberangkatan Lebih Lama	<b>75%</b>
	Waktu Tunggu Lebih Lama	0
Karyawan Swasta	Berkurangnya Rute Angkutan Umum Kota (Angkot)	25%
	Jam Operasional Angkot Berkurang	<b>40%</b>
	Waktu Keberangkatan Lebih Lama	15%
	Waktu Tunggu Lebih Lama	20%
Ibu Rumah Tangga	Berkurangnya Rute Angkutan Umum Kota (Angkot)	<b>48%</b>
	Jam Operasional Angkot Berkurang	28%
	Waktu Keberangkatan Lebih Lama	0
	Waktu Tunggu Lebih Lama	24%
Wiraswasta/Pedagang	Berkurangnya Rute Angkutan Umum Kota (Angkot)	25%
	Jam Operasional Angkot Berkurang	22%
	Waktu Keberangkatan Lebih Lama	<b>28%</b>

Pekerjaan	Setelah Adanya Ojek Online (Ojol), Bagaimana Pelayanan Angkutan Umum Kota (Angkot)	Jumlah Persentase
	Waktu Tunggu Lebih Lama	25%
<b>Jumlah</b>		

Analisis tabulasi silang berdasarkan jenis pekerjaan responden dan pelayanan angkutan umum kota setelah adanya pelayanan angkutan ojek *online* menunjukkan tiga karakteristik responden yaitu: pelajar/ mahasiswa, Pegawai Negeri Sipil (PNS)/ TNI/ POLRI dan Wiraswasta/Pedagang aspirasinya bahwa pelayanan angkutan umum kota itu sangat buruk dibandingkan ojek *online* dalam hal: 1) Pelajar/ Mahasiswa mengatakan waktu keberangkatan lebih lama sebanyak 46% dan waktu tunggu lebih lama sebanyak 54%; 2) Pegawai Negeri Sipil (PNS)/ TNI/ POLRI mengatakan waktu keberangkatan lebih lama sebanyak 75%; 3) Wiraswasta/ pedagang mengatakan waktu keberangkatan lebih lama sebanyak 28%. Sementara itu, aspirasi responden dengan karakteristik pekerjaannya sebagai Karyawan Swasta dan Ibu Rumah Tangga mengatakan tingkat pelayanan angkutan umum kota kurang baik dibandingkan dengan angkutan ojek *online* karena hal: 1) aspirasi Karyawan Swasta mengatakan pelayanan yang buruk tersebut dikarenakan Jam Operasional Angkot Berkurang sebanyak 40%; 2) aspirasi Ibu Rumah Tangga mengatakan buruknya pelayanan angkot dibandingkan ojek *online* karena berkurangnya rute angkutan umum kota (angkot) sebanyak 48%. Dari total kesimpulan tabel ini menunjukkan bahwa sebelum adanya angkutan ojek *online* memang angkutan umum kota pelayanannya lebih buruk. Seterusnya setelah adanya angkutan ojek *online* angkutan umum kota justru kinerjanya lebih parah lagi selain angkutannya memang berkurang karena kalah bersaing juga karena tingkat pelayanannya buruk.

### C. Perilaku Angkutan Umum Kota Di Kota Bogor Dan Dampaknya Setelah Operasional Ojek Online

Berdasarkan hasil analisis dari tujuan 1 dan tujuan 2 dapat dirangkum analisis integratif yang menilai perilaku perkembangan jasa pelayanan angkutan umum dan karakteristik persepsi dan aspirasi masyarakat terhadap angkutan ojol di Kota Bogor. Sebagaimana juga di uraikan dalam analisa sebelumnya angkutan umum kota sangat di pengaruhi oleh adanya kebijakan pelayanan angkutan ojol yang beroperasi sejak tahun 2017. Pengoperasian angkutan ojol di Kota bogor ini mengikuti suatu ketentuan peraturan perundangan baik berupa Perwali maupun ketentuan Perhub. Peraturan Wali Kota Bogor tahun 2017 diikuti oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat; Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang dilakukan dengan Aplikasi.

Ketiga peraturan tersebut memang tidak memberikan status hukum yang jelas bagi ojek *online*, bahkan penjelasan mengenai status ojek *online* disamakan dengan kendaraan angkutan umum yang mana bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan akan tetapi pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, diatur mengenai perusahaan penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang harus bekerja sama dengan perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan dalam trayek. Data yang diambil dari website resmi Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia menunjukkan bahwa survey yang dilakukan pada tanggal 5-16 April 2017 yang melibatkan 4.668 (empat ribu enam ratus enam puluh delapan) responden, lebih memilih transportasi online daripada transportasi konvensional. Data perkembangan transportasi online secara nasional dari tahun 2017-2022 cukup meningkat berkembang dan hal itu juga terjadi di Kota Bogor, setelah tahun 2017 ada penurunan angkutan kota sebanyak 2.897 unit.

Selanjutnya mengenai alasan responden memilih atau menggunakan transportasi *online* secara umum beranggapan bahwa transportasi online lebih baik pelayanannya angkutan umum kota. Dari total kesimpulan analisis tabulasi silang seperti ditunjukkan mulai dari Tabel 3-Tabel 8 menunjukkan bahwa sebelum adanya angkutan ojek *online* memang angkutan umum kota pelayanannya lebih buruk. Seterusnya setelah adanya angkutan ojek *online* angkutan umum kota justru kinerjanya lebih parah lagi, selain total armada angkutan umum kotanya berkurang karena kalah bersaing dengan angkutan ojek *online*, juga karena kinerja tingkat pelayanannya buruk.

### **Kesimpulan**

Angkutan umum kota eksisting hanya melayani koridor dari kawasan Laladon dan Bubulak (Barat Laut Kota Bogor) ke kawasan Sukasari (Tenggara Kota Bogor), dari koridor kawasan Cilebut sampai ke kawasan Pasar Ramayana serta sirkulasi angkutan umum di dalam Kota Bogor. Angkutan umum kota ini lebih berperan melayani *point to point* sesuai trayek yang sudah ditetapkan dan tidak bisa melayani *door to door service*, tidak bisa menjangku kawasan yang lebih luas lagi dalam bentuk pelayanan untuk mencapai lokasi akhir dan awal seperti zona perumahan. Untuk melayani yang lebih luas lagi hanya dapat dilayani oleh angkutan ojol.

Dari tahun 2016-2017 angkutan kota meningkat sebesar 2.083 kendaraan karena ada kebijakan kemudahan perizinan operasional angkot sehingga banyak investor dan individual berlomba-lomba ikut terlibat dalam operasional angkot hal inilah yang terkenal sebagai Kota Bogor “sejuta angkot”, bukan Bogor sebagai Kota Hijau tapi Bogor sebagai Kota Hijau oleh angkot (warna angkot semua hijau). Pada tahun 2017-2020 terjadi penurunan angkutan umum kota secara drastis yaitu 2.897 unit. Hal ini karena adanya kebijakan pengurangan angkutan kota menjadi Bus Umum Trans Pakuan, karena adanya

kebijakan SK Perwali No. 21 Tahun 2017 tentang Pengawasan dan Pengendalian Kendaraan Roda Dua Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi di Kota Bogor dan sekaligus untuk menjawab tanggapan masyarakat dan para ahli.

Kesimpulan analisis tabulasi silang bahwa sebelum adanya angkutan ojek *online* memang angkutan umum kota pelayanannya lebih buruk. Seterusnya setelah adanya angkutan ojek *online* angkutan umum kota justru kinerjanya lebih parah lagi, selain total armada angkutan umum kotanya berkurang karena kalah bersaing dengan angkutan ojek *online*, juga karena kinerja tingkat pelayanannya buruk.

Kondisi ini memberikan indikasi atau kemungkinan akan menyebabkan pergeseran pola atau perilaku pelayanan angkutan umum secara keseluruhan di Kota Bogor baik itu yang menyangkut sistem moda bus, angkutan umum kota dan pindah ke angkutan transit ojek *online* (Ojol). Faktor utamanya dikarenakan ojek *online*: 1) lebih memberikan pelayanan *door to door service*; 2) relatif lebih murah; 3) antar dan jemput sesuai pesanan; 4) waktu tunggu dan waktu keberangkatan lebih cepat; 5) total waktu perjalanan lebih cepat dibandingkan dengan waktu tempuh moda transportasi lain dengan jarak *point to point* yang dituju. Hal ini tentu pengaruhnya tidak hanya bagi kehidupan pengguna jasa angkutan umum kota, tetapi juga akan berpengaruh pada perilaku (*behaviour*) kehidupan pengelola moda angkutan umum kota dan termasuk kondisi sosial ekonomi supir angkutan umum kota. Bukan tidak mungkin pengelola angkutan umum kota perlu juga berfikir untuk membuat kebijakan yang bersifat terobosan lainnya untuk mempertahankan pelayanan bagi pengguna jasa yang tetap masih menghendaki adanya angkutan umum kota.

Kinerja perilaku pelayanan angkutan umum kota sebagai dampak adanya pelayanan angkutan ojek *online* (Ojol): 1) bahwa pelayanan angkutan umum kota tidak memberikan pelayanan maksimal karena bersifat pelayanan yang terbatas dan terikat pada sistem rute trayek yang sudah ditetapkan, tidak bisa melayani jangkauan *door to door service* khususnya pelayanan dari lokasi awal dan lokasi tujuan pergerakan; 2) pelayanan angkutan umum kota sejak awal (2016 dan sebelumnya) memang memiliki kinerja yang buruk khususnya dalam hal pelayanan *headway* yang baik, waktu menunggu kedatangan angkutan yang cukup lama dan tidak pasti (*uncertainty*), waktu perjalanan yang cukup lama dan jauh untuk jangkauan suatu maksud perjalanan (*purpose of trips*). Lebih-lebih ketika ada kebijakan pemberlakuan angkutan ojek *online* (2017) kinerja angkutan umum kota semakin lebih buruk lagi terutama dalam hal jumlah armada yang mulai berkurang dan ketidakpastian tingkat pelayanan yang disebutkan di atas; 3) namun masih tetap masih diperlukan terobosan kebijakan baru untuk kebijakan pelayanan angkutan umum kota bagi masyarakat Kota Bogor yang sebagian masih menghendaki pelayanan angkutan kota.

## BIBLIOGRAFI

- Aminah, S. (2018). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil*, 9(1), 1142-1155.
- Anonymous, 2017, SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek tetap dan Teratur.
- Aswari, Aan., Qamar Nurul. 2018. Healing Or Hurting: Development Of Highway Public Transportation Technology. *Jurnal Dinamika Hukum*, 18 (3), 319-328.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor
- Djakapermana., RD., Mansyur Umar. 2019. Perilaku (Behaviour) Pelayanan Angkutan Kota Sebagai Dampak Adanya Pelayanan Angkutan Ojek Online (Ojol) Di Kota Bogor: Laporan Penelitian Sekolah Pascasarjana Universitas Pakuan. Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota
- Gray, George E. and Lester A. Hoel. 1992. Public transportation: 2nd ed. editors. Prentice Hall, Englewood Cliffs, NJ, U.S.A.
- Hazian, M. 2008. Analisis Kinerja Angkutan Kota di Kota Jambi. Departemen Teknik Sipil. Universitas Sumatra Utara
- Indratno Imam., Irwinsyah Rahmat (1998). Aplikasi Analisis Tabulasi Silang (Crosstab) Dalam Perencanaan Wilayah dan Kota. *Jurnal PWK-48*. 9 (2), 48-59
- Kota Bogor Dalam Angka, Tahun 2022. BPS Kota Bogor
- Miro, Fidel. 2012. Pengantar Sistem Transportasi. Jakarta. Erlangga.
- Munawar, A. 2005. Dasar-Dasar Teknik Transportasi. Beta Offset. Jogjakarta.
- Nazir. Mohamad. 1988. Metodologi Penelitian. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Pemerintah Republik Indonesia. 1992a. Undang-Undang No.14/1992 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Pemerintah Kota Bogor. 2015. SK Walikota Bogor Nomor 551.45-118 tahun 2015 tanggal 30 Maret 2015 tentang Ketentuan Tarif Angkutan Kota Bogor. Bogor.
- Peraturan Daerah Kota Bogor No. 6 Tahun 2008 tentang Retribusi di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Daerah Kota Bogor No.10 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Sugiyono. 2005. Memahami Penelitian Kualitatif. Bandung: CV. Alfabeta.

Sholihin, T. (2018). *Analisis Pendapat Sopir Angkutan Kota (Angkot) Sesudah Dan Sebelum Adanya Jasa Transportasi Ojek Online Di Kota Malang* (Doctoral dissertation, University of Muhammadiyah Malang).

Tahir. Ahmad, 2017. Model Perjalanan Siswa Sma Negeri Berbasis Spasial Di Kota Makasar, Makasar : Universitas Hasanuddin

Tamin, Ofyar, Z. 2000. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Bandung, Indonesia: Penerbit ITB

Warpani, S. 2002. Pengelolaan Lalulintas dan Angkutan Jalan. ITB. Bandung.

Widayanti. Rina, 2019. Formulasi Model Pengaruh Perubahan Tata Guna Lahan Terhadap Angkuta Kota di Kota Depok, Depok.

---

**Copyright holder:**

Eka Wardo, Ruchyat Deni, Umar Mansyur (2022)

**First publication right:**

Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia

**This article is licensed under:**

