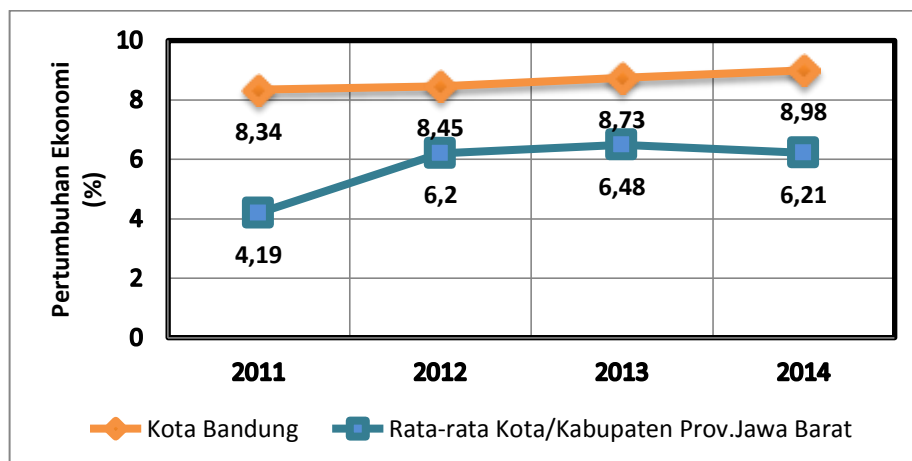


# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Penelitian

Kota Bandung dikenal sebagai salah satu wilayah Metropolitan sekaligus ibukota dari Provinsi Jawa Barat yang mempunyai aktifitas Kota cukup besar, hal ini disebabkan Kota Bandung merupakan pusat perdagangan bisnis, pusat pendidikan, ataupun pusat pariwisata di Jawa Barat sehingga menarik minat banyak orang berdatangan. Dilihat dari aspek perekonomian Bandung merupakan salah satu Kota dengan pertumbuhan ekonomi paling tinggi diantara Kota/Kabupaten lainnya di Jawa Barat, seperti yang terlihat dari gambar di bawah ini :

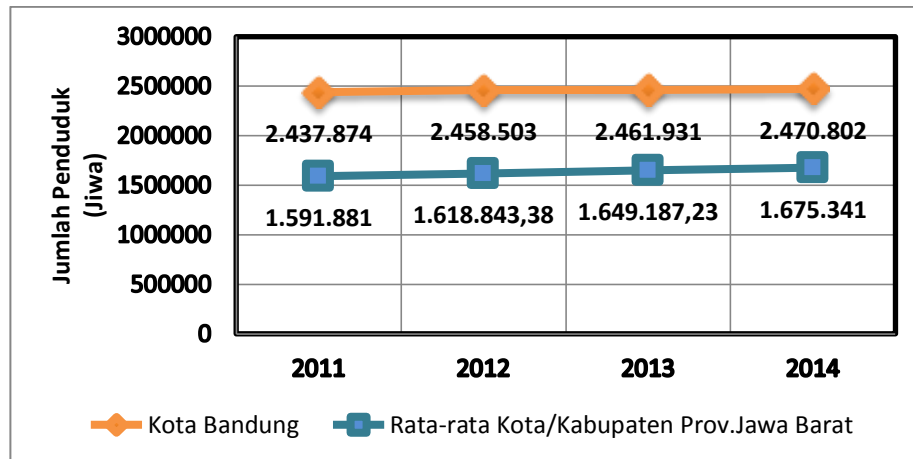


Sumber : Pusat Data dan Analisa pembangunan Jawa Barat

**Gambar 1.1**  
Grafik Perbandingan Laju Pertumbuhan Ekonomi  
Kota Bandung dengan Kota/Kabupaten lain di Provinsi Jawa Barat  
Tahun 2011-2014

Dilihat dari aspek kependudukan, jumlah penduduk yang ada di Kota Bandung setiap tahunnya terus mengalami peningkatan, hal ini disebabkan

oleh angka kelahiran dan perpindahan penduduk dengan berbagai tujuan (pendidikan, perdagangan, dan peningkatan perekonomian keluarga), sehingga Bandung menjadi salah satu daerah dengan jumlah penduduk tertinggi di Jawa Barat.



Sumber : BPS, Jawa Barat dalam angka 2015

**Gambar 1.2**  
Grafik Perbandingan Jumlah Penduduk  
Kota Bandung dengan Kota/Kabupaten lain di Provinsi Jawa Barat  
Tahun 2011-2014

Dua aspek inilah yang menggambarkan bahwa kota Bandung memiliki aktivitas Kota dengan intensitas yang tinggi, seiring dengan tumbuhnya perekonomian dan penambahan jumlah penduduk mendorong tingginya pergerakan/mobilitas masyarakat untuk bepergian baik dalam rangka kegiatan bisnis, keperluan keluarga, rekreasi ataupun kegiatan sosial lainnya, sehingga meningkatkan kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi sebagai penunjang pergerakan masyarakat. Putra (2013), menjelaskan bahwa semakin tingginya aktifitas perkotaan, maka akan meningkatkan mobilitas manusia maupun barang sehingga akan meningkatkan kebutuhan akan salah satu sarana dan prasarana Kota, yaitu angkutan atau Transportasi.

Kota Bandung sebagai Kota besar di Jawa barat memiliki kebutuhan akan alat transportasi yang tinggi seiring dengan padatnya penduduk dan tumbuhnya perekonomian, sehingga menyebabkan meningkatnya penggunaan kendaraan, perkembangan jumlah kendaraan di Kota Bandung dapat dilihat pada tabel 1.1, yaitu sebagai berikut :

**Tabel 1.1**  
Perkembangan Kendaraan Bermotor Di Kota Bandung  
Tahun 2011-2013

No	Jenis Kendaraan	Tahun (unit)		
		2011	2012	2013
1	Sepeda motor	703.827	784.726	859.411
2	Mobil penumpang			
	Umum	1.582	1.768	1.977
	Pribadi	71.014	72.777	74.445
3	Mobil barang			
	Umum	1.409	1.503	1.560
	Pribadi	61.440	61.887	63.314

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung

Berdasarkan pada tabel di atas terlihat bahwa Penggunaan kendaraan bermotor, baik kendaraan umum ataupun kendaraan pribadi di Kota Bandung dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan, dimana penggunaan kendaraan pribadi terutama sepeda motor mendominasi jumlah kendaraan yang ada di Kota Bandung.

Pertumbuhan jumlah kendaraan yang Semakin tinggi, sementara kapasitas infrastruktur jalan sebagai sektor penunjang sangat terbatas, kondisi ini dapat berakibat timbulnya permasalahan transportasi yaitu kemacetan lalu lintas. Kemacetan Menimbulkan inefisiensi ekonomi dimana kerugian yang sangat besar dialami oleh pemakai jalan, terutama dalam hal pemborosan waktu, pemborosan bahan bakar, pemborosan tenaga sehingga biaya

transportasi semakin besar, hal ini pula akan berdampak rendahnya kenyamanan berlalu lintas serta meningkatnya polusi baik suara maupun polusi udara (Atika, 2013).

Di Kota Bandung sendiri kemacetan merupakan kejadian yang sering dijumpai setiap harinya, apalagi pada akhir pekan dan hari libur nasional yang panjang, kemacetan merata di seluruh bagian wilayah Kota, penyebab utamanya adalah pertumbuhan kendaraan yang tinggi, terutama kendaraan pribadi, tidak diimbangi dengan prasarana dan sarana pendukung transportasi yang memadai yaitu jaringan jalan. Berikut adalah beberapa kawasan atau jalan yang merupakan titik kemacetan tertinggi di Kota Bandung yang dilihat berdasarkan tingkat pelayanan jalan :

**Tabel 1.2**  
Tingkat Kepadatan Lalulintas di Kota Bandung  
Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan (*Level of Service*) pada Tahun 2013

No	Ruas Jalan	Volume	Kapasitas	V/C ratio (smp/jam)	Kategori
1	Jl. Dr. Djundjuran	5176,25	5750,16	0,900	E
2	Jl. Sukajadi	3090,40	5015,09	0,618	C
3	Jl. HOS Cokroaminoto	3169,95	6015,09	0,527	C
4	Jl. Purnawarman	3625,80	4167,82	0,869	E
5	Jl. Merdeka	5347,25	7610,80	0,703	D
6	Jl. Ibrahim Adjie	5199,00	8006,17	0,639	C
7	Jl. Gatot Soebroto	4714,65	5928,00	0,795	D
8	Jl. Cihampelas	3264,30	5337,70	0,612	C
9	Jl. Setiabudi	3765,40	6015,09	0,626	C
10	Jl. Ahmad Yani	4141,10	6320,80	0,650	C
11	Jl. Ir. Juanda	4161,75	6525,09	0,637	C
12	Jl. Asia Afrika	5133,25	7907,33	0,649	C
13	Jl. LL Re Martadinata	3726,90	5397,89	0,690	C

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung (2013)

Keterangan :

0,0-0,19 : Kategori A : Arus bebas, volume rendah, kecepatan tinggi

0,20-0,44 : Kategori B : Arus stabil dan mulai ada pembatasan kecepatan

0,45-0,69 : Kategori C : Arus stabil kenyamanan berkendara turun dan pergerakan dibatasi

0,70-0,84 : Kategori D : Arus mendekati tidak stabil, kecepatan mulai terganggu jalan

0,86-100,00: Kategori E : Terjadi kemacetan lalu lintas

Pemerintah Daerah dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas, melakukan berbagai langkah, seperti menyusun kebijakan, menyusun tindakan, maupun menggarap aspek hukum, hasilnya berupa pembangunan dan pengembangan prasarana, optimalisasi penggunaan ruang jalan, serta penerapan peraturan dan hukum. Walaupun demikian, terlepas dari penilaian terhadap efisiensi dan efektifitas kebijakan serta langkah yang diambil, tampaknya kondisi kemacetan di wilayah perkotaan tidak menunjukkan perubahan yang berarti, karena pada dasarnya tingginya penggunaan kendaraan pribadi lah yang menjadi penyebab utama terjadinya kemacetan, menurut Susantono (2014:68), masalah kemacetan hanya dapat dipecahkan dengan beralihnya masyarakat menggunakan kendaraan umum. Jika semakin banyak masyarakat menggunakan kendaraan umum, maka akan semakin efektif pula penggunaan jalan raya. Dengan kata lain, kendaraan umum merupakan solusi utama dalam mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas. Oleh karenanya kebijakan pengembangan angkutan umum harus diarahkan kepada pembangunan transportasi publik berbasis massal yang aman, cepat, nyaman, dan terjangkau oleh daya beli seluruh kelompok masyarakat.

Penyenggaraan angkutan umum (massal) diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, dimana setiap Pemerintah Daerah wajib menjamin tersedianya pelayanan angkutan umum di setiap wilayahnya masing-masing. Di Bandung sendiri sudah ada beberapa moda transportasi massal yang melayani pergerakan lokal dalam kota, seperti mobil angkutan umum yang dikenal dengan sebutan Angkot ataupun moda

angkutan umum berbentuk bis seperti TMB (Trans Metro Bandung) dan Perum Damri.

**Tabel 1.3**  
Angkutan Umum bersifat massal di Kota Bandung Tahun 2013

No	Nama	Jenis Angkutan
1	Angkutan Perkotaan (Angkot)	Mobil Penumpang
2	TMB (Trans Metro Bandung)	Bis Khusus
3	Perum Damri	Bis

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung

Transportasi publik berbasis angkutan massal memiliki ciri khas yaitu mengangkut penumpang sebanyak mungkin dengan mengedepankan layanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman (Susantono, 2014:72), Moda transportasi publik utama dan menjadi andalan Kota Bandung saat ini adalah Bis Damri, Faktor biaya yang relatif murah, dan jarak tempuh yang cukup jauh serta kapasitasnya yang cukup banyak menjadikan angkutan umum bis Kota Damri lebih unggul daripada jenis angkutan umum lainnya, contohnya bila dibandingkan dengan moda transportasi Angkot, yang kapasitasnya lebih kecil dimana hanya dapat mengangkut maksimal 17 penumpang, kemudian hal ini diperparah dengan sikap negatif para pengemudi dan juga rendahnya kualitas pengelolaan dan pelayanan Angkutan kota. Untuk lebih jelasnya berikut adalah kesimpulan perbandingan kualitas layanan antara Angkot dengan bis Damri yang dapat dilihat pada tabel 1.4 :

**Tabel 1.4**  
Kesimpulan Penelitian Kualitas Pelayanan Angkutan Umum  
di Kota Bandung pada Tahun 2014

No	Variabel	Bis Damri	Angkutan Kota
1	Kualitas Layanan	Cukup rendah	Sangat rendah
2	Sikap awak armada	Rendah	Sangat rendah
3	Kenyamanan	Baik	Rendah
4	Kondisi keselamatan dan kesehatan armada	Cukup baik	Sangat rendah
5	Tarif berdasarkan persepsi Masyarakat	Cukup mahal	Mahal
6	persyaratan yang belum terpenuhi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard yang dikeluarkan oleh perusahaan</li> <li>- Kotak obat dan isinya</li> <li>- Pemakaian seragam yang memenuhi syarat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nama perusahaan atau nomor urut perusahaan masih sedikit yang sudah memenuhi syarat</li> <li>- Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard yang dikeluarkan oleh perusahaan</li> <li>- Kotak obat dan isinya</li> <li>- Pemakaian kartu pengenalan karyawan yang dikeluarkan pegawai oleh perusahaan</li> <li>- Pemakaian seragam yang memenuhi syarat</li> </ul>

Sumber : Sony Herdiana ( 2014)

Moda transportasi publik lainnya di Kota Bandung yaitu TMB (Trans Metro Bandung), yang baru mulai beroperasi pada tahun 2009. TMB merupakan transportasi publik berbasis angkutan massal yang berkonsep bis khusus atau *Bus Rapid Transit* (BRT), untuk saat ini terdapat tiga koridor layanan TMB, dimana koridor 1 (Cibiru-Elang) dan koridor 2 (Cicaheum-Cibeureum) operator penyelenggaranya adalah Perum Damri sementara yang menjadi operator koridor 3 (Cicaheum-Sarijadi) adalah PT. Trans Metro Bandung. Menurut UPT TMB Dinas Perhubungan alasan keluarnya Perum Damri sebagai pemenang tender operator TMB adalah berpengalamannya Damri sebagai perusahaan jasa transportasi yang sudah sejak lama beroperasi

di Kota Bandung, selain itu Perum Damri juga mampu menjaga situasi kondusif dengan moda transportasi lainnya seperti Angkot. Oleh karena itu sangat wajar apabila Perum Damri dikatakan sebagai Transportasi Publik berbasis angkutan massal yang paling baik di Kota Bandung untuk saat ini.

PERUM DAMRI (Perusahaan Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia) cabang Bandung merupakan Salah satu perusahaan milik Pemerintah (BUMN) penyedia jasa angkutan umum berbasis angkutan massal berbentuk bis yang sudah lama ada dan berperan dalam menunjang pergerakan penduduk di Kota Bandung, terbitnya surat Keputusan Walikota Bandung No. 10/85/1978/, menjadi cikal bakal beroperasinya Perum Damri di Kota Bandung. Ada beberapa Jenis pelayanan yang dilayani oleh Perum damri, yaitu terdiri dari layanan UABK (Unit Angkutan Bis Kota), layanan antar Kota dalam Provinsi dan juga layanan angkutan pariwisata atau borongan. Untuk layanan pergerakan lokal atau dalam Kota Bandung sendiri saat ini dilayani oleh layanan bis Kota yang terdiri dari beberapa trayek yaitu sebagai berikut :

**Tabel 1.5**  
Trayek Bis Damri yang Melayani Pergerakan Lokal  
Kota Bandung pada Tahun 2015

Kode Bis	Lintasan Trayek	Jumlah Armada	Panjang trayek (Km)	Tarif (Rp)
01	Cicaheum – Cibeureum	23	13	3000
02	Ledeng – Leuwipanjang	15	14,5	5000
05	Dipati Ukur – Leuwipanjang	11	10	5000
09	Cicaheum – Leuwipanjang	32	13,5	5000
11	Cibiru – Kebon Kalapa	17	15,3	5000

Sumber : Perum Damri UABK Bandung



Damri sebagai Perusahaan penyelenggara jasa angkutan umum milik Pemerintah (BUMN) berbentuk bis kota, diharapkan dapat mendukung kebijakan pemerintah dalam pengembangan perekonomian daerah, melayani mobilitas masyarakat dengan frekuensi pelayanan yang cukup tinggi sehingga kegiatan bisnis dan sosial masyarakat di Kota Bandung dapat diakomodasikan dengan baik. Peranan Perum Damri juga diharapkan mendukung kebijakan Pemerintah terkait penyelesaian masalah kemacetan lalu lintas yakni menyerap pengguna transportasi pribadi beralih menggunakan transportasi umum dalam hal ini yaitu bis Damri.

Kondisi yang terjadi pada Kenyataannya adalah Kinerja Perum Damri tidak sesuai dengan apa yang diharapkan, alih-alih menjadi solusi dalam pemecahan masalah kemacetan, justru yang terjadi adalah dihadapkan kepada permasalahan yaitu menurunnya jumlah jasa yang diminta terhadap bis Damri yang dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

**Tabel 1.6**  
Perkembangan Jumlah Penumpang Perum Damri UABK Bandung  
Periode 2008-2015

No	Tahun	Jumlah Penumpang	(%) Penurunan
1	2008	28.837.875	
2	2009	20.966.785	27,3 %
3	2010	19.632.700	6,4 %
4	2011	18,714.889	4,7 %
5	2012	18.046.569	3,6 %
6	2013	16.934.255	6,2 %
7	2014	16.130.022	4,7 %
8	2015	15.553.806	3,6 %

Sumber : Perum Damri UABK Bandung

Berdasarkan tabel 1.6, tercatat pada tahun 2008 jumlah penumpang yang memakai Bis Damri yaitu 28.837.875 orang, angka ini terus mengalami penurunan hingga hanya 15.553.806 orang pada tahun 2015 yang memakai bis Damri, kondisi ini menunjukkan menurunnya minat masyarakat untuk menggunakan Transportasi umum dalam hal ini adalah bis Damri, oleh karena itu perlunya analisis guna mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi permintaan masyarakat sebagai pengguna dalam memakai jasa angkutan umum bis Damri, agar diketahui penyebab menurunnya pengguna bis Damri, sehingga dapat ditemukan jawaban yang dapat dijadikan dasar pengambilan kebijakan baik bagi Perum Damri maupun pemerintah mengingat pentingnya peran Damri sebagai transportasi massal yaitu menyerap pengguna kendaraan pribadi beralih menggunakan kendaraan umum guna mengatasi kemacetan.

Penurunan jumlah permintaan jasa angkutan umum disebabkan oleh beberapa hal, menurut Aprilyani (2013) menurunnya jumlah pengguna angkutan umum disebabkan oleh faktor mudah dan murah akses masyarakat untuk mendapatkan kendaraan pribadi, selain itu faktor rendahnya kualitas layanan transportasi umum semakin membuat para pengguna lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Menurut Rudi Azis (2014) pada dasarnya permintaan dan pemilihan pemakai jasa transportasi di pengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu sifat – sifat dari muatan (*physical characteristics*), determinan harga jasa angkutan itu sendiri, harga jasa angkutan lain, tingkat pendapatan (*users*), dan karakteristik pelayanan. Sementara itu menurut Nasution dalam Aprilyani (2013) faktor-faktor yang

mempengaruhi permintaan jasa angkutan adalah harga jasa angkutan, tingkat pendapatan pengguna, dan citra atau *image* dari moda transportasi tersebut.

Penelitian ini akan menganalisis dan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa pada moda transportasi umum bis Damri, dimana objek studi penelitian ini dilakukan pada salah satu trayek Unit Angkutan Bis Kota (UABK) Damri Bandung yang melayani pergerakan lokal dalam kota, yaitu pada trayek 09 jurusan Cicaheum-Leuwipanjang. Trayek ini memiliki beberapa karakteristik sebagai berikut :

- Jumlah armada yang besar, yaitu sebanyak 32 unit bis siap beroperasi, yang merupakan jumlah armada terbanyak bila dibandingkan dengan Trayek UABK Damri lainnya, sehingga trayek ini mempunyai kesempatan untuk mengangkut penumpang lebih besar.
- Titik awal (pemberangkatan) dan akhir (tujuan) trayek ini berada pada dua Terminal utama Kota Bandung, yaitu Terminal Cicaheum dan Terminal Leuwipanjang yang merupakan terminal tipe A di Kota Bandung, di terminal ini terdapat moda transportasi umum yang terdiri dari Angkutan dalam kota, Angkutan kota dalam Propinsi dan Angkutan Kota antar Propinsi, sehingga mempunyai aktivitas kendaraan dan manusia yang besar, hal ini merupakan potensi yang sangat besar dalam hal jumlah penumpang yang dapat diangkut oleh trayek bis Damri Cicaheum-Leuwipanjang.
- Berada pada jalur strategis yang menghubungkan kawasan Bandung timur dengan Bandung selatan, dengan panjang trayek 13,5 Km dimana jalur

yang dilewati trayek ini melintasi kawasan pusat kota dengan intensitas kegiatan tinggi seperti kawasan perdagangan, perkantoran, pendidikan, rekreasi, fasilitas umum dan pemukiman. Berikut adalah ruas jalan yang dilewati oleh trayek Damri Cicaheum-Leuwipanjang :

**Tabel 1.7**  
Kawasan dan Ruas Jalan yang dilewati  
Trayek Cicaheum-Leuwipanjang Tahun 2015

Trayek	Lintasan	
	Pergi	Pulang
<b>Cicaheum- Leuwipanjang</b>	Terminal Cicaheum Kawasan Cicadas Jl. Ahmad Yani Jl. Kiara Condong Jl. Jakarta Kawasan Stadion Persib Kawasan Kosambi Jl. Asia Afrika Alun-alun Kota Bandung Jl. Otista Jl. BKR Kawasan Tegal lega Terminal Leuwipanjang	Terminal Leuwipanjang Jl. Kopo Jl. Pasir Koja Jl. Pungkur Jl. Kebon Kalapa Jl. Dewi Sartika Alun-alun Kota Bandung Jl. Banceuy Jl. ABC Jl. Naripan Jl. Sunda Jl. Veteran Kawasan Kosambi Jl. Ahmad Yani Kawasan Cicadas Terminal Cicaheum

Sumber : Perum Damri UABK Bandung

Beberapa karakteristik yang sudah dijelaskan sebelumnya menjadi dasar pertimbangan dan alasan penulis dalam menentukan objek studi yang akan diteliti yaitu pada trayek 09 Cicaheum-Leuwipanjang.

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan sebelumnya maka penulis merasa tertarik untuk melakukan penelitian dengan tema, ***“Analisis Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Umum Bis Damri Cabang Bandung (Studi Kasus : Trayek 09 Cicaheum-Leuwipanjang)”***.

## **1.2 Identifikasi dan Rumusan Masalah Penelitian**

### **1.2.1 Identifikasi Masalah Penelitian**

Perum Damri sebagai moda angkutan umum berbasis massal di kota Bandung merupakan bagian penting dalam sistem transportasi perkotaan, peran bis Damri tidak hanya melayani mobilitas pergerakan masyarakat yang cukup tinggi saja, melainkan berperan dalam mendukung pemerintah dalam penyelesaian permasalahan kemacetan yakni menyerap pengguna kendaraan pribadi yang merupakan penyebab utama kemacetan, beralih menggunakan angkutan umum Damri.

Pada kenyataannya yang terjadi saat ini adalah Damri dihadapkan kepada permasalahan yaitu jumlah permintaan atau jumlah penumpang yang tiap tahun terus mengalami penurunan, tercatat pada tahun 2008 jumlah penumpang yang memakai Bis Damri yaitu 28.837.875 orang, angka ini terus mengalami penurunan hingga hanya 15.553.806 orang pada tahun 2015 yang memakai bis Damri, kondisi ini menunjukkan bahwa minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum Damri berkurang. Oleh karena itu penting untuk mengetahui preferensi masyarakat terhadap angkutan umum Damri, hal ini dapat diketahui dengan cara menganalisis aspek yang dapat mempengaruhi permintaan akan penggunaan jasa angkutan umum bis Damri.

Penelitian ini akan mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa pada angkutan umum bis Damri, dimana trayek yang akan dijadikan studi dalam penelitian ini adalah

Trayek 09 Cicaheum-Leuwipanjang, dikarenakan trayek ini memiliki potensi yang besar dalam hal jumlah penumpang seperti karakteristik yang telah dijelaskan sebelumnya. Faktor-faktor tersebut diantaranya yaitu harga/tarif angkutan, tarif angkutan umum lain selain bis Damri, pendapatan pengguna, kepuasan pelayanan dan kepemilikan kendaraan pribadi.

Faktor harga dapat menjadi salah satu penentu jumlah permintaan, dimana Kenaikan tingkat harga akan mengurangi permintaan akan jasa yang dipakai. Sejalan dengan hukum permintaan yang mengatakan bahwa semakin tinggi tingkat harga maka akan semakin sedikit jumlah permintaan akan barang dan jasa. tarif angkutan pada trayek bis Damri Cicaheum-Leuwipanjang adalah tetap untuk jarak jauh maupun dekat yaitu sebesar Rp. 5000,-.

Harga atau tarif yang ditawarkan oleh berbagai moda transportasi umum lain yang merupakan pesaing dapat mempengaruhi permintaan dan pemilihan moda transportasi. Moda transportasi umum lain yang dimaksud adalah Trayek Angkutan Kota dan TMB yang berada sejalan dengan trayek Damri Cicaheum-Leuwipanjang.

Pendapatan pengguna adalah pemasukan yang diterima seseorang, hasil dari bekerja. pendapatan menggambarkan seberapa banyak kemampuan pengguna untuk mengonsumsi suatu barang karena besarnya pendapatan menjadi batas seseorang dalam mengonsumsi suatu barang dan jasa, sehingga pendapatan dapat menjadi faktor penentu permintaan.

Kepuasan pelayanan menggambarkan Persepsi pengguna akan kualitas layanan yang diberikan Bis Damri, aspek ini menjadi determinan penting diluar harga, sebagai penentu banyaknya seseorang untuk menggunakan jasa bis Damri, kualitas layanan menggambarkan selera pengguna dalam mengonsumsi sejumlah barang atau jasa tertentu.

Kepemilikan kendaraan pribadi dapat menjadi penentu banyaknya seseorang menggunakan jasa bis Damri, dimana pengguna yang memiliki kendaraan pribadi akan memiliki kemudahan untuk mengakses alternatif pilihan moda transportasi daripada yang tidak. Maka dari itu seseorang yang memiliki kendaraan pribadi akan lebih mudah berganti moda transportasi daripada orang yang tidak memiliki kendaraan pribadi.

Beberapa hal yang telah dijelaskan di atas menjadi fokus penulis untuk mengkaji lebih dalam mengenai faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan umum bis Damri pada trayek 09 Cicaheum-Leuwipanjang.

### **1.2.2 Rumusan Masalah Penelitian**

Berdasarkan uraian latar belakang dan identifikasi masalah sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana Karakteristik pengguna bis Damri pada Trayek 09 Cicaheum-Leuwipanjang ?
2. Bagaimana Pengaruh Faktor tarif angkutan, tarif angkutan umum lain, pendapatan pengguna, kepuasan pelayanan dan kepemilikan kendaraan

pribadi terhadap permintaan jasa angkutan umum bis Damri pada Trayek 09 Cicaheum-Leuwipanjang ?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi dan menjelaskan Karakteristik pengguna bis Damri pada Trayek 09 Cicaheum-Leuwipanjang.
2. Mengidentifikasi dan menganalisis hubungan antara faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa pada angkutan umum bis Damri trayek Cicaheum-Leuwipanjang ditinjau dari segi tarif angkutan bis Damri, tarif angkutan umum lain, pendapatan pengguna, kepuasan pelayanan dan kepemilikan kendaraan pribadi.

### **1.4 Kegunaan Penelitian**

#### **1.4.1 Kegunaan Teoritis/Akademis**

1. Sebagai tambahan informasi yang bermanfaat bagi setiap pihak yang terkait dan berkepentingan, dan hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi atau acuan untuk melakukan penelitian lebih lanjut.
2. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan praktis bagi penulis dalam rangka menerapkan teori yang diperoleh sebelumnya dan mengenai tempat yang dijadikan objek penelitian dalam penelitian ini

#### **1.4.2 Kegunaan Praktis/Empiris**

1. Penelitian ini semoga bermanfaat dan dapat digunakan sebagai masukan bagi pihak Perum Damri dan institusi pemerintah terkait dalam



menentukan kebijakan yang tepat guna menciptakan sistem transportasi publik yang lebih baik yang mampu mengurangi penggunaan kendaraan pribadi

2. Sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan Program Sarjana 1 (S1) pada Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Pasundan.