

Laporan Penelitian

DINAMIKA SARANA TRANSPORTASI UMUM NON FORMAL  
DALAM MEMENUHI KEBUTUHAN MASYRAKAT  
DI SEKITAR WILAYAH PARUNG BOGOR



Peneliti:

Agus Santosa  
Wawan Ruswanto

Untuk  
PUSAT STUDI INDONESIA (PSI)

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS TERBUKA

1999

## ABSTRAKSI

Laju perkembangan perekonomian masyarakat di suatu wilayah dapat dipengaruhi oleh adanya kesibukan penduduknya, baik dari segi budaya maupun lingkungan fisik dan sarana penunjangnya. Sarana transportasi akan menunjang dinamika masyarakat dalam melakukan kegiatan ekonominya. Dengan demikian terbukanya suatu wilayah, tercipta kebutuhan akan transportasi (demand) yang melayani penduduk setempat. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, muncullah pengusaha di bidang transportasi, menyediakan kendaraan umum (suplay).

Di wilayah Parung, beberapa tahun terakhir ini berkembang pesat kompleks-kompleks perumahan, seperti daerah Rumpin, Kuripan, Arco dan lain-lain.

Pasar Parung dan terminal Parung merupakan pusat kegiatan maupun tujuan perjalanan sebelum melanjutkan ke tujuan akhir masyarakat setempat. Oleh karena itu, Pasar Parung dan terminalnya menjadi tujuan utama dari sarana transportasi umum yang melayani masyarakat setempat.

Ada dua jenis transportasi umum yang melayani masyarakat sekitarnya yang menjadikan pasar/terminal Parung yang menjadi tujuan utama, yaitu yang pertama Sarana Transportasi Umum Formal (STUF), suatu jenis angkutan umum (berupa mini bus) yang berplat nomor polisi warna dasar hitam. Kendaraan jenis ini dilengkapi dengan izin trayek resmi dari aparat yang berwenang, dengan rute/trayek yang telah ditentukan. Trayek jenis kendaraan ini adalah : Parung-Bogor, Parung-Depok, Parung-Ciputat, dan Parung-Lebak Bulus.

Transportasi jenis kedua adalah Sarana Transportasi Umum Non Formal (STUN); yaitu jenis angkutan umum yang berplat nomor polisi warna dasar hitam, berupa mini bus dan bak terbuka (pick up). Kendaraan jenis ini sebetulnya tidak memiliki izin trayek resmi, namun karena pesatnya perkembangan wilayah sekitar Parung, dan tidak segera direspon oleh STUF untuk melayani trayek di daerah-daerah pengembangan, maka muncullah STUN yang dapat memenuhi kebutuhan transportasi penduduk di wilayahnya. Sifat rute STUN ini fleksibel, jadi bisa berpindah rute sesuai dengan kapasitas penumpang yang dilayani. Rute yang ditempuh STUN ini adalah Parung-Ciseeng, Parung-Kuripan, Parung-Arco dan lain-lain.

Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu studi yang bertujuan untuk menyesuaikan karakteristik (sifat-sifat) tentang obyek penelitian dalam waktu tertentu. Oleh karena itu penelitian ini difokuskan pada masalah-masalah :

1. Bagaimana karakteristik STUN yang digunakan oleh masyarakat
2. Apakah keberadaan STUN ini telah dapat memenuhi kebutuhan dan keinginan masyarakat
3. Bagaimanakah dinamika STUN dalam melayani kebutuhan masyarakat

Untuk menjawab permasalahan tersebut, penelitian ini mengambil data primer dengan menggunakan kuisioner. Populasi yang menjadi obyek penelitian adalah seluruh pengguna STUN di wilayah sekitar Parung dan para pengemudi tersebut. Kemudian sampel diambil dengan teknik Acciden Sampling, karena sifat populasi yang dianggap relatif homogen.

Jumlah sampel adalah 40 responden, yang terdiri dari :

- masyarakat pengguna 20 responden
- pengemudi STUN 20 responden

Data kemudian diolah dengan menggunakan SPSS dan dianalisis melalui interpretasi terhadap tabel satu variabel.

Dari hasil pengoplahan data tersebut, ditemukan hala-hal sebagai berikut :

1. Jenis pekerjaan responden, adalah pedagang dan non pedagang yang prosentasinya relatif sama.
2. Ada perbedaan frekuensi penggunaan STUN antara pedagang dan non pedagang. Sebagian besar pedagang menggunakan STUN anantara 3-7 kali dalam seminggu, sedangkan non pedagang hanya menggunakan 1-3 kali dalam seminggu.
3. Sebagian besar dari pedagang menggunakan STUN jenis mobil bak terbuka (pick up), hal ini di samping ongkosnya yang relatif murah, juga akan lebih mudah membawa barang dagangannya. Sedangkan penumpang yang non pedagang lebih banyak menggunakan STUN jenis mobil/mini bus atau ojek sepeda motor.
4. Sebagian besar dari responden mengatakan STUN dapat mempermudah mobilitas mereka dalam melakukan kegiatan ekonominya. Dan responden juga merasa cukup puas atas pelayanan STUN tersebut, karena keadaan fisik STUN yang masih cukup baik.

5. Sebagian besar responden tidak memperdulikan status STUN, merka lebih memperdulikan keadaan fisik angkutan dan pelayanan yang sesuai dengan keinginannya.
6. Dinamika STUN cukup tinggi, yaitu 3-4 kali (PP) sehari, dengan jarak tempuh antara 5-16 Km setiap rute.
7. Alasan para pengemudi STUN melayani rute yang sekarang dilalui, sebagian besar mengatakan karena jarak rutenya pendek, tidak memerlukan trayek resmi, sifat rute yang fleksibel dan pendapatan bersih yang cukup untuk kebutuhan sehari-hari.

Universitas Terbuka

## PENGANTAR

Ide dasar penelitian ini adalah hasil dari pemantauan peneliti tentang realitas yang ada di terminal Parung. Di tempat tersebut terdapat cukup banyak transportasi umum yang melayani penumpang, baik yang datang maupun yang akan meninggalkan tempat tersebut. Yang menarik perhatian peneliti, adalah tidak hanya kendaraan umum yang berplat nomor polisi warna dasar kuning yang melayani penumpang, tetapi juga cukup banyak kendaraan berplat nomor polisi warna dasar hitam untuk mengangkut penumpang. Ada dua jenis kendaraan yang berplat nomor polisi warna hitam yang melayani penumpang umum, yaitu yang berbentuk mini bus, dan mobil bak terbuka (pick up).

Untuk itu dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan obyek penelitiannya pada jenis transportasi umum yang berplat nomor polisi warna hitam; yang kemudian disebut Sarana Transportasi Umum Non formal (STUN). Disebut demikian karena jenis transportasi tersebut tidak memiliki izin trayek dari aparat yang berwenang; mereka beroperasi untuk merespon kebutuhan masyarakat di sekitar Parung akan transportasi umum.

Penelitian ini dimaksudkan dalam upaya meningkatkan kreativitas dan kemampuan akademik di bidang penelitian, dan dibiayai oleh Universitas Terbuka melalui Pusat Studi Indonesia-UT.

Pada kesempatan ini, peneliti juga akan menyampaikan terima kasih kepada Dekan FISIP yang telah memberikan bimbingan, mahasiswa FISIP yang membantu melakukan pengumpulan data, para responden yang telah memberikan kesempatan untuk diwawancarai, teman-teman tenaga pengajar FISIP yang memberikan masukan-masukan, serta teman-teman lain yang telah membantu sehingga penelitian ini dapat diselesaikan.

Penelitian ini tentunya jauh dari kesempurnaan, untuk itu peneliti mengharapkan dari para pembaca tentang sumbang saran atau melakukan penelitian lanjutan dari temuan-temuan penelitian ini

Peneliti

## DAFTAR ISI

LEMBAR IDENTITAS DAN PENGESAHAN .....	i
A B S T R A K .....	ii
PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI .....	vi
BAB I      PENDAHULUAN .....	1
1. Latar Belakang .....	1
2. Permasalahan .....	4
3. Metodologi Penelitian .....	4
3.1. Persiapan Penelitian .....	4
a. Populasi dan Sampel .....	4
b. Studi Kepustakaan .....	5
c. Operasionalisasi Konsep .....	7
d. Penyiapan Instrumen Penelitian .....	8
3.2. Tahap Pengumpulan .....	9
3.3. Tahap Pengolahan Data .....	9
3.4. Sistematika Penulisan .....	9
BAB II     GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN .....	11
1. Lokasi penelitian .....	11
2. Gambaran Sarana Transportasi Umum .....	12
BAB III    TEMUAN DATA .....	
1. Gambaran Sarana Transportasi Umum Non formal .....	14
2. Gambaran Sosial Ekonomi Sopir STUN .....	16
3. Kebutuhan Masyarakat Terhadap STUN .....	16
BAB IV    KESIMPULAN .....	21
DAFTAR PUSTAKA .....	23
LAMPIRAN-LAMPIRAN .....	24
1. Peta Lokasi Terminal Parung .....	24
2. Daftar Tabel .....	25
3. Daftar Pertanyaan .....	27

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. LATAR BELAKANG

Laju perkembangan perekonomian masyarakat salah satunya disebabkan oleh adanya keterbukaan penduduk, baik keterbukaan dalam segi psiko-budaya ataupun dalam segi lingkungan fisik. Faktor psiko-budaya berhubungan dengan masalah-nasalah sosial budaya dan psikologis yang mendukung terbentuknya pola pikir masyarakat ke arah kehidupan yang lebih maju/modern. Di lain pihak, faktor lingkungan fisik berhubungan dengan keterbukaan wilayah dan tersedianya sarana-sarana penunjang untuk berhubungan dengan wilayah lain, khususnya dengan wilayah-wilayah yang mempunyai perkembangan dan sarana kegiatan ekonomi yang lebih lengkap. Sarana-sarana penunjang tersebut dapat mempermudah hubungan antara penduduk di suatu tempat dengan penduduk di wilayah sekitarnya dalam melakukan kegiatan ekonomi. Sarana tersebut antara lain tersedianya sarana pasar sebagai pusat aktivitas transaksi dan sarana transportasi. Keberadaan sarana fisik seperti pasar, sangat mendukung masyarakat dalam melakukan transaksi barang, jasa dan peredaran uang. Sedangkan tersedianya jalan dan alat transportasi, sangat diperlukan sebagai sarana dalam menopang dinamika masyarakat, khususnya dalam memperlancar aktivitas ekonomi sehari-hari.

Ketertutupan atau terisolirnya suatu masyarakat dengan masyarakat lainnya hanya memungkinkan perekonomian masyarakat tersebut bersifat subsisten. Wujud kegiatan ekonomi yang subsisten menunjukkan adanya pemenuhan kebutuhan ekonomi ditanggung oleh masyarakat lingkungannya sendiri. Kebutuhan ekonomi

masyarakat setempat lebih banyak diproduksi dan dikonsumsi oleh masyarakat sendiri.

Peningkatan perekonomian masyarakat tidak terlepas dari faktor-faktor di atas. Keberadaan pusat-pusat kegiatan ekonomi, seperti pasar maupun sarana angkutan umum yang memadai mutlak diperlukan dalam upaya meningkatkan perekonomian masyarakat.

Pasar merupakan tempat pertemuan antara penjual dan pembeli atau antara produsen dengan konsumen dalam melakukan transaksi. Sebagian warga masyarakat dapat berperan sebagai pembeli di pasar, kemudian ia juga dapat sebagai penjual di rumah atau di tempat pemukiman penduduk di sekitar wilayahnya. Dalam melakukan kegiatan seperti ini, mereka memerlukan sarana transportasi yang cukup tinggi, baik ketika berangkat maupun pulang dari pasar. Di samping digunakan oleh mereka yang berdagang, sarana transportasi ini juga diperlukan oleh masyarakat yang mempunyai kegiatan di luar sektor perdagangan ini, seperti pegawai berpenghasilan tetap, Ibu rumah tangga maupun anak-anak sekolah.

Pentingnya sarana angkutan bagi masyarakat, dikemukakan oleh Widyartono (tahun 1986) yang menyebutkan bahwa:

“... hampir seluruh kehidupan manusia terkait dan tidak dapat terlepas dari kebutuhan akan jasa transportasi.... Makin majunya transportasi, berarti makin meningkatnya aktivitas masyarakat yang pada gilirannya akan meningkatkan taraf hidup masyarakatnya”

Sarana transportasi bagi sebagian warga masyarakat telah terpenuhi oleh adanya sarana transportasi umum formal (legal) yang memasuki atau yang mempunyai trayek ke wilayah-wilayah mereka. Namun ada sebagian warga yang belum mendapatkan pelayanan jasa transportasi umum yang legal, karena belum dibukanya trayek yang masuk ke wilayahnya. Padahal kebutuhan akan sarana

transportasi sudah sangat mendesak. Oleh karena itu bermunculan jasa transportasi umum non formal (STUN) untuk memenuhi kebutuhan mereka. Sarana transportasi ini belum mempunyai izin trayek secara formal dari yang berwajib (kepolisian), sehingga sifatnya hanya memenuhi kebutuhan masyarakat, karena belum adanya transportasi umum formal (STUF) yang mempunyai izin trayek secara legal dari yang berwajib.

Berdasarkan pengamatan peneliti, di lokasi terminal Parung-Bogor terdapat beberapa jenis STUN, seperti mobil mini bus (untuk penumpang dan barang), mobil pick up (untuk barang) dan ojek sepeda motor. Masalah yang sering muncul ke permukaan adalah tidak adanya pengaturan trayek yang baku, maka trayek STUN sepenuhnya tergantung pada tujuan dari pengguna jasa tersebut. Walaupun di antara kelompok-kelompok mereka sendiri telah mempunyai aturan secara informal yang secara khusus mengikat ke dalam di antara para anggota kelompoknya. Oleh karena itu menarik untuk dikaji sehubungan dengan pertanyaan: Apakah kebutuhan para pengguna STUN dapat mencerminkan suatu pola arus STUN yang ada? Apakah keberadaan STUN mendukung kebutuhan masyarakat sebagai sarana transportasi yang dianggap sesuai dengan kebutuhan dan keinginan? Apakah di antara STUN yang melayani rute di sekitar wilayah Parung terdapat aturan main dalam melakukan kegiatannya?

Dalam penelitian ini, permasalahan penelitian akan difokuskan pada dinamika dan peranan STUN di lokasi pasar/terminal Parung dalam memenuhi kebutuhan masyarakat di sekitar wilayahnya.

## I.2. PERMASALAHAN

Permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah karakteristik Sarana Transportasi Umum Nonformal (STUN) yang digunakan masyarakat?
2. Apakah keberadaan STUN telah memenuhi kebutuhan atau keinginan masyarakat akan Transportasi Umum?
3. Bagaimanakah dinamika Sarana Transportasi Umum Nonformal (STUN) dalam masyarakat?

## I.3. METHODOLOGI

Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu studi yang bertujuan untuk menguraikan karakteristik atau sifat-sifat suatu keadaan tertentu pada waktu tertentu. (J. Supranto, 1991).

### 3.1 Persiapan penelitian

- a. **Populasi dan Sampel.** Untuk mengetahui secara pasti jumlah populasi dari objek penelitian ini, cukup sulit, sehingga hanya dapat mendiskripsikan bahwa populasi penelitian ini adalah seluruh masyarakat yang sering menggunakan jasa STUN ini. Sedangkan jumlah STUN yang menjadi objek penelitian, adalah seluruh STUN yang melayani masyarakat pengguna di sekitar wilayah Parung-Bogor. Peneliti berasumsi bahwa seluruh populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk menjadi sampel, karena sifatnya yang relatif homogen. Dengan demikian sampel yang diambil adalah dengan

cara sampel acak kebetulan (*accidental random sampling*), dengan rincian sebagai berikut:

- Sampel untuk pengguna STUN sejumlah 20 orang
- Sampel untuk pengemudi STUN sejumlah 20 orang

#### **b. Studi Kepustakaan**

Manusia sebagai makhluk sosial senantiasa berkelompok. Manusia sebagai individu di dalam masyarakat tidak terlepas dari keberadaan individu lainnya. Manusia pada kerangka ini adalah individu yang dalam mencapai tujuan hidupnya selalu membutuhkan interaksi dengan orang lain, sehingga kelompok merupakan wadah bagi individu-individu yang memiliki kepentingan dan tujuan yang sama.

Dalam masyarakat, selalu tumbuh dan berkembang kelompok-kelompok sosial. Masing-masing kelompok sosial tersebut mempunyai ciri dan tujuan tersendiri yang berbeda dengan kelompok sosial lainnya. Keberadaan sebuah kelompok tentunya mendukung secara fungsional dalam upaya utuhnya sebuah sistem, yakni masyarakat. Sebuah kelompok baru senantiasa muncul tatkala dalam sebuah sistem kemasyarakatan dirasakan ada sesuatu yang kurang sesuai dengan kehendak umum. Baik kelompok atau institusi maupun pranata-pranata sosial senantiasa tercipta atau bahkan sengaja diciptakan untuk menghadapi realitas masyarakat yang terus berkembang dan berubah. Demikian pula halnya realitas pasar yang dapat dianggap sebagai masyarakat dalam arti sempit, karena pasar merupakan suatu sistem sosial yang di dalamnya terdiri atas komponen-komponen pembentuknya. Kelancaran kegiatan pasar sebagai suatu sistem akan tergantung dari ada/tidaknya komponen-komponen tersebut dan pola interaksi yang diwujudkan.

Dalam hal ini, pasar merupakan tempat interaksi sosial, yakni interaksi antara pedagang dan pembeli, juga dengan para pelaku dari sarana-sarana penunjangnya, salah satunya adalah sarana transportasi yang akan menjadi fokus kajian penelitian ini.

Keberadaan sarana transportasi memungkinkan pemindahan secara sistematis manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain, sehingga kegiatan ekonomi masyarakat dapat berjalan dengan lancar. Sarana transportasi memberi dua macam kegunaan pada barang, yaitu *place utility* dan *time utility*. *Place utility* memperlihatkan bahwa kehadiran suatu barang atau jasa pada suatu tempat pemenuhan kebutuhan manusia akan barang tersebut. Dalam hal ini sarana transportasi berfungsi untuk memindahkan barang dari tempat berlembihan barang ke tempat yang kekurangan barang tersebut. *Time utility* dapat diartikan sebagai kemampuan suatu barang yang pada suatu saat diperlukan dapat memuaskan manusia. Sarana transportasi memungkinkan pengadaan barang di suatu tempat atau lokasi tepat pada waktunya. Namun mahalnnya biaya transportasi, juga dapat menghambat kelancaran kegiatan ekonomi masyarakat, seperti yang dikemukakan oleh Ronald Claphan (tahun 1991). Menurutnya ada dua faktor yang menghambat kelancaran barang-barang konsumen, yaitu:

1. pendapatan rata-rata masyarakat yang rendah membatasi pasar bagi barang-barang tradisional dan barang baru.
2. Pasar dalam negeri yang sudah kecil itu terpisah-pisah karena angkutan yang tidak memadai dan biaya yang terlalu tinggi.

Selanjutnya Widyartono (tahun 1986) menyebutkan bahwa terdapat beberapa akibat ekonomis dari adanya efisiensi atau pengurangan biaya transportasi, yaitu:

1. membuka peluang dari suatu kelompok masyarakat memperoleh barang-barang yang hanya bisa diproduksi di wilayah lain
2. kestabilan harga
3. penekanan harga dari suatu barang yang diangkut.

Dengan kata lain, sarana transportasi yang murah sangat mendukung kemakmuran masyarakat, yaitu dengan membuka kesempatan pembuatan lebih banyak barang dan jasa dengan biaya yang relatif rendah. Bagi pedagang kecil dan penumpang yang berpenghasilan tetap, adalah bagaimana mendapat layanan transportasi yang mudah dan terjangkau bahkan mendekati murah, sehingga bagi yang membawa barang dagangannya akan mengurangi biaya operasionalnya. Dampak dari hal tersebut, dapat menjual barang dengan harga yang murah dan mendapat keuntungan yang cukup. Demikian juga bagi karyawan yang berpenghasilan tetap sebagai pengguna STUN ini juga menghendaki penghematan biaya untuk transportasi serta waktu tempuh yang tidak terlalu lama.

### c. Operasionalisasi Konsep

- Transportasi adalah suatu sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.
- Pasar adalah tempat pertemuan pedagang dan pembeli dalam melakukan transaksi barang atau jasa.
- Terminal adalah tempat pengaturan dan pemberhentian angkutan umum untuk sementara waktu
- Dinamika adalah gejala gerakan berpindah secara fisik dari satu tempat ke tempat lain dengan frekuensi tertentu dan membentuk suatu keberaturan.

- Aktivitas ekonomi adalah kegiatan masyarakat yang berhubungan dengan transaksi atau jual beli barang atau jasa.
- Sarana Transportasi Umum Nonformal (STUN) adalah jenis transportasi yang digunakan oleh masyarakat, baik sebagai penumpang maupun untuk membawa barang dagangan. Jenis kendaraan ini bisa berupa mobil bak, pick up maupun sepeda motor. Ciri khusus kendaraan ini adalah berplat nomor Polisi hitam, yang sebetulnya diperuntukkan sebagai angkutan pribadi.
- STUN melayani penumpang di wilayah-wilayah yang belum terlayani oleh STUF, dengan titik sentralnya di terminal Parung-Bogor.
- Masyarakat pengguna STUN adalah masyarakat pedesaan yang mempunyai aktivitas perdagangan, pegawai kantor yang berpenghasilan tetap, Ibu rumah tangga maupun para pelajar.

#### **d. Penyiapan Instrumen Penelitian**

Sebagai alat untuk menjangkau informasi dari objek penelitian, disusun daftar pertanyaan. Dalam daftar pertanyaan/kuesioner dibuat dua bentuk pertanyaan, yaitu pertanyaan yang sifatnya tertutup, di mana jawaban responden telah tersedia dengan beberapa alternatif, dan pertanyaan yang sifatnya terbuka, di mana responden dapat menjawab pertanyaan secara bebas apa yang dikehendakinya. Daftar pertanyaan juga dibuat dua jenis yang berbeda, yaitu yang diperuntukkan kepada responden penumpang dan diperuntukkan kepada pengemudi STUN.

### 3.2. Tahap Pengumpulan data.

Dalam pengumpulan data, peneliti meminta bantuan mahasiswa Universitas Terbuka yang mengikuti tutorial Kelompok Belajar Mahasiswa-UT sebanyak lima orang sebagai interviewer. Peneliti sendiri lebih memfokuskan pada pelaksanaan wawancara mendalam dan pengamatan lapangan. Sebelum melakukan kegiatan di lapangan, para interviewer diberi penjelasan tentang maksud penelitian tersebut, serta teknik menjaring informasi yang benar. Di bawah supervisi anggota peneliti, mereka melakukan wawancara dengan menggunakan kuesioner. Kesibukan responden serta kesediaan responden untuk di wawancarai, mempengaruhi penggunaan waktu di lapangan, sehingga penelitian lapangan ini memerlukan waktu tiga hari.

### 3.3. Tahap pengolahan data.

Setelah data terkumpul, dilakukan pengkode-an (coding). Kemudian data di key-in dan diolah dengan menggunakan program Statistical Packages for Social Science (SPSS). Sedangkan analisis data dilakukan dengan menggunakan tabel satu variabel (analisis univariat).

### 3.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan penelitian ini terbagi ke dalam 4 bab sebagai berikut:

Bab I, berupa pendahuluan yang berisi uraian tentang latar belakang, permasalahan penelitian, tinjauan pustaka dan methodologi.

Bab II, membahas tentang gambaran umum lokasi penelitian, yang ditekankan pada gambaran tentang letak kecamatan Parung, lokasi terminal Parung dan gambaran umum tentang pelayanan sarana transportasi umum.

Bab III, membahas mengenai temuan data penelitian, yang berisi tentang gambaran transportasi yang digunakan, gambaran supir, dan gambaran penumpang serta kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi umum non formal (STUN).

Bab IV, bagian ini membahas tentang kesimpulan dari penelitian ini.

Universitas Terbuka

## BAB II

### GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di lokasi terminal Parung Bogor. Secara umum, terminal ini cukup strategis karena letaknya tidak jauh dari jalan raya Ciputat-Bogor dan bahkan berdampingan dengan lokasi pasar Parung.

#### 1. LOKASI PENELITIAN

Kondisi seperti tersebut di atas sebenarnya sangat mendukung keberadaan terminal Parung sehingga keberadaannya dibutuhkan oleh masyarakat. Lokasi terminal ini pun tidak jauh dari keramaian umum dan kegiatan pemerintahan setempat, seperti pertokoan, puskesmas, dan kantor kecamatan serta kepolisian (lihat peta lokasi pada lampiran).

Kecamatan Parung berbatasan dengan Kecamatan Sawangan, Kecamatan Mampang, dan Kecamatan Rumpin. Kecamatan Parung terdiri dari 19 desa, yaitu desa Parung, Pamagarsari, Jabon Mekar, Bojong Semut, Bojong Indah, Waru, Waru Indah, Ciseeng, Perigi, Perigi Mekar, Babakan, Cibeuteung, Krikil, Iwul, Cibentang, Kuripan, dan Putat Nutug. Keberadaan Kecamatan Parung sebenarnya merupakan daerah terbuka karena kecamatan ini dilalui oleh jalan raya yang dapat menghubungkannya dengan daerah-daerah lainnya di Jabotabek. Bahkan jalan raya tersebut dilalui oleh kendaraan angkutan umum, seperti kendaraan angkutan kota (angkot) yang mempunyai rute antara Parung ke Ciputat, Lebih Bulus, Depok dan Bogor. Begitu pula adanya bis angkutan umum, di antaranya adalah bis jurusan Tangerang - Bogor, Tangerang - Sukabumi, Lebak Bulus - Bogor, Lebak Bulus - Jasinga, dan bahkan bis-bis luar kota jurusan Lebak Bulus - Bandung, Lebak Bulus -

Tasikmalaya/Banjar, dan Tangerang - Pangandaran. Dengan demikian, bagi penduduk kecamatan Parung, dapat memanfaatkan sarana transportasi tersebut baik untuk kepentingan keluarga maupun kepentingan usaha. Namun demikian, masih terdapat beberapa wilayah di sekitar Parung (desa-desa di kecamatan Parung) yang belum terlayani oleh jenis angkutan umum formal.

## 2. GAMBARAN SARANA TRANSPORTASI UMUM

Pada saat penelitian dilaksanakan, jenis angkutan umum yang masuk atau yang menggunakan areal terminal Parung adalah jenis angkutan kota (Angkot) dari jenis mini bus. Jenis kendaraan bis tidak nampak. Secara umum sarana transportasi jenis angkot tersebut dapat dibedakan ke dalam Sarana Transportasi Umum Formal (STUF) dan sarana transportasi non formal (STUN). Sarana transportasi formal (STUF) adalah jenis angkot dengan nomor kendaraan berplat kuning. Jenis ini merupakan sarana angkutan umum resmi. Berbeda dengan sarana Transportasi Umum formal, sarana Transportasi Umum non formal (STUN) adalah jenis angkot dengan nomor kendaraan berplat hitam. Dilihat dari plat hitam ini, sebenarnya jenis angkot ini merupakan kendaraan pribadi karena tidak memiliki ijin resmi sebagai sarana angkutan umum.

Berkembangnya STUN di terminal Parung ini disebabkan oleh adanya kebutuhan masyarakat di Kecamatan Parung yang tidak terpenuhi oleh STUF yang sudah beroperasi pada saat ini. Jenis STUF yang ada adalah angkutan dengan trayek Parung - Bogor, Parung - Depok, Parung - Ciputat, dan Parung Lebak - Bulus. Trayek yang dilalui oleh jenis STUN antara lain menempuh rute Parung - Rumpin,

Parung - Ciseeng, Parung - Kuripan, Parung - Arco dan lain-lain (lihat pembahasan pada Bab 3).

Sebagian angkutan jenis STUN ini mempunyai lokasi mangkal (*ngetem*) di dalam areal terminal, sedangkan sebagian lagi mangkal di luar lokasi, yakni memanfaatkan tepi jalan raya (lihat lampiran mengenai Peta Lokasi).

Universitas Terbuka

### BAB III

## TEMUAN DATA

### 1. GAMBARAN SARANA TRANSPORTASI UMUM NON FORMAL

Dari sebanyak sampel ( $n= 20$  orang) sopir angkutan umum berplat hitam diperoleh gambaran bahwa sebanyak 85% merupakan angkutan jenis penumpang, dan sisanya (15%) berupa angkutan barang. Angkutan jenis penumpang adalah jenis angkutan (mini bus) yang pada dasarnya diperuntukkan bagi angkutan orang. Sedangkan angkutan barang adalah jenis angkutan (pick up terbuka) yang seharusnya diperuntukkan bagi angkutan barang. Angkutan yang dipergunakan oleh para pemberi jasa angkutan ini adalah mobil keluaran tahun 1984 hingga jenis terbaru tahun 1997. Mobil keluaran di bawah tahun 1990 sebanyak 40 % dan sisanya merupakan keluaran di atas tahun 1990 (60%).

Rute yang dilalui oleh angkutan umum (penumpang) plat hitam ini adalah menghubungkan antara Parung (terminal/pasar) dengan daerah-daerah di sekitarnya yang berjarak antara 5 hingga 16 km, di antaranya adalah perumahan Arco, Rumpin, Pengasinan, Kuripan, dan Ciseeng. Frekuensi yang mereka jalani dalam satu hari berkisar antara 3 hingga 4 pulang pergi (60%). Jumlah angkutan dari masing-masing rute tersebut adalah Parung - Arco sebanyak , Parung - Rumpin sebanyak, Parung - Pengasinan sebanyak, Paung - Kuripan sebanyak, dan Parung Ciseeng sebanyak (dicrosstab).

Disebutkan oleh separuh mereka bahwa alasan memilih rute yang sekarang adalah karena tempat tinggal mereka berdekatan dengan rute yang dilalui, sisanya dengan alasan yang berbeda-beda yaitu karena jarak rute dekat, trayek tidak resmi, dan dibutuhkan masyarakat. Pandangan mereka secara umum sehubungan dengan

kondisi jalan yang dilaluinya diketahui bahwa lebih dari separuhnya menganggap kondisi jalan sudah jelek, sedangkan seperempat dari mereka mengakui kondisi jalannya baik, dan sisanya menganggap jalan yang dilalui dalam kondisi sedang.

Dilihat dari kepemilikan angkutan, para sopir angkutan ini sebagian besar (70%) menyewanya dari orang lain dengan sistem sewa harian. Besarnya sewa harian tersebut tergantung dari jauh dekatnya rute yang dilalui, yaitu berkisar antara Rp.12.000,- hingga Rp.35.000,-. Sedangkan bilamana dilihat dari besarnya ongkos yang harus dibayarkan oleh penumpang adalah pada trayek dekat antara Rp. 500 - Rp. 600,-, trayek berjarak sedang sebesar Rp. 700,- hingga Rp. 1000,- dan trayek berjarak cukup jauh sebesar Rp. 1.500,-.

Dilihat dari pendapatan kotor setiap harinya, terdapat variasi oleh karena tergantung pula oleh jauh-dekatnya jarak rute yang ditempuh. Pendapatan mereka berawal dari Rp. 15.000 per hari hingga Rp. 60.000,- per hari, Dari rentangan pendapatan kotor tersebut, sebenarnya terdapat separuh dari mereka memperoleh pendapatan kotor antara Rp. 30.000,- hingga Rp. 40.000,- Menurut para sopir bila dihitung-hitung penghasilan bersih, maka penghasilan bersih para sopir ini berkisar antara 5000,- sampai dengan 35 ribu per hari. Dari mereka, terdapat separuh responden yang memperoleh penghasilan bersih sebesar Rp. 10.000,- per hari. Namun juga dapat disebutkan bahwa sebagian besar responden telah berpenghasilan sama atau lebih dari Rp. 10.000,-

## 2. GAMBARAN SOSIAL EKONOMI SOPIR STUN

Secara umum dari data yang diperoleh menunjukkan bahwa responden yang bekerja sebagai sopir berumur antara 17 tahun hingga 46 tahun. Lebih dari separuh responden berumur antara 20 hingga 40 tahun (60%). Hanya sedikit dari mereka masih di bawah umur 20 tahun (10%), dan hampir sepertiganya adalah mereka dari kelompok umur lebih dari 40 tahun (30%). Data tersebut memperlihatkan bahwa dilihat dari segi umur terdapat penyebaran yang seimbang dari perbedaan golongan umur di atas. Dilihat dari segi pendidikan yang pernah mereka tempuh menunjukkan bahwa sebanyak 40% dari mereka hanya berpendidikan Sekolah Dasar, kemudian sebanyak 45%-nya berpendidikan SMP, dan sisanya sebanyak 15% merupakan tamatan SMU.

Pada umumnya para sopir angkutan ini telah berumah tangga (85%) sedangkan sisanya masih membujang (15%). Dari mereka ternyata hampir sepertiganya adalah telah mempunyai tanggungan anak. Di antara mereka mempunyai jumlah anak yang bervariasi yaitu dari beranak 1 hingga beranak 5. Hal ini berarti terdapat 10% dari mereka yang sudah menikah diduga belum mempunyai anak.

## 3. KEBUTUHAN MASYARAKAT TERHADAP STUN

Gambaran kebutuhan masyarakat terhadap STUN diambil dari tanggapan masyarakat pengguna atau penumpang STUN itu sendiri. Jumlah sampel dari kelompok ini sebanyak 20 orang, dengan prosentase 40% laki-laki dan 60% wanita. Dari jumlah sampel tersebut, 90% telah berkeluarga dan sisanya 10% belum berkeluarga. Dari responden yang telah berkeluarga,

mereka umumnya mempunyai tanggungan keluarga lebih dari tiga orang, yaitu sebesar 62,7%; sedangkan sisanya adalah mereka yang mempunyai tanggungan keluarga tidak lebih dari 2 orang.

Para responden dari kelompok penumpang ini, sebagian besar masih dalam umur produktif yaitu antara umur 19 hingga 49 tahun, dan hanya sebagian kecil saja yang sudah menginjak umur 50 tahun ke atas.

Tingkat pendidikan mereka ternyata masih tergolong rendah, karena mereka sebagian besar berpendidikan Sekolah Dasar, yaitu ada 45%, tingkat SLTP 30%, sedangkan tingkat SLTA hanya 25% saja.

Jenis pekerjaan responden ada 45% adalah pedagang, dan 55% adalah non pedagang, termasuk pegawai negeri maupun swasta.

#### *Frekuensi Penggunaan STUN*

Ternyata tidak semua responden menggunakan jasa angkutan tiap hari. Separuh dari mereka (50%) ternyata hanya menggunakan angkutan 1 sampai dengan 2 kali per minggu, dan sekitar sepertiganya (35%) menggunakan 3 sampai dengan 7 kali per minggu, sedangkan sisanya (15%) adalah mereka yang menggunakan angkutan lebih dari 8 kali seminggu. Mereka yang frekuensi penggunaan terhadap STUN ini cukup tinggi. Golongan yang terakhir ini biasanya adalah pedagang yang mengangkut barang dagangannya ke pasar atau dari pasar ke rumah. Selain mereka menggunakan angkutan jenis tertutup seperti angkutan kota juga mobil terbuka atau mobil barang.

Dilihat dari segi biaya atau ongkos penggunaan jenis angkutan STUN ini, lebih dari separuh responden (65%) mengatakan ongkos STUN tergolong murah sampai ke sedang-sedang saja, dan hanya sekitar sepertiga dari mereka (35%) beranggapan bahwa ongkos angkutan masih termasuk mahal. Dari mereka yang tergolong pedagang, sekitar dua pertiga dari mereka (66,7%) terbiasa membawa jenis barang berupa sayuran, buah-buahan dan sembako. Sedangkan sisanya, yaitu sepertiganya (33,3%), mereka biasa membawa barang dagangan kelontong. Tujuan keberangkatan mereka adalah langsung ke terminal Parung, dimana lokasinya berdampingan dengan lokasi pasar Parung, yaitu tempat mereka menjual barang dagangannya.

Dari mereka yang pedagang, sebagian besar adalah pedagang bermodal kecil. Hal ini terlihat dari nilai barang dagangan yang dibawa setiap keberangkatan, dimana sekitar dua pertiga dari mereka (65%) bernilai nominal kurang dari Rp 100.000,- dan sisanya (35%) mereka yang mempunyai nilai nominal barang dagangannya lebih dari Rp 100.000,- tetapi tidak lebih dari Rp 150.000. Mereka adalah orang-orang yang sangat ulet dan mempunyai semangat yang tinggi. Mereka menyatakan bahwa berdagang bukan semata-mata hanya untuk mempertahankan hidup, tetapi juga keinginan untuk menyekolahkan anaknya ke jenjang pendidikan yang lebih tinggi, serta untuk meningkatkan taraf hidup mereka. Memang dengan terjadinya krisis moneter yang berkepanjangan, membuat mereka sering mengeluhkan segi pengeluaran yang bertambah, terutama biaya untuk transportasi, namun dari segi omset, mereka tidak merasa terjadi pengurangan yang berarti.

Bagi mereka yang non pedagang, selain menggunakan jasa mobil angkutan penumpang, juga ada yang melanjutkan perjalanannya dengan menggunakan kendaraan ojek. Di antara mereka ternyata ada lebih dari separuhnya (55,6%), mereka lebih memilih ojek untuk melanjutkan perjalanan hingga sampai ke rumah. Alasan mereka adalah karena kendaraan ojek lebih cepat dan bisa masuk ke gang kecil, sehingga bisa diantar sampai ke tujuan/rumah, walaupun ongkos yang harus dikeluarkan relatif lebih mahal. Sedangkan kalau menggunakan angkutan umum, di samping harus menunggu penumpang lain, juga karena tidak bisa diantar sampai tujuan, sementara jalan ke rumah mereka harus masuk ke gang kecil.

Dalam penggunaan STUN, ternyata kurang dari separuhnya (45%) berpendapat bahwa dalam menggunakan mobil angkutan ini, sebelumnya mereka merasa harus cukup lama menunggu sampai mobil berangkat. Sedangkan dalam jumlah yang lebih banyak dari itu (55%) mereka tidak merasa terlalu lama menunggu sampai mobil berangkat.

Walaupun kendaraan angkutan yang beroperasi ke wilayah atau tempat tinggal mereka ini merupakan angkutan penumpang berplat nomor polisi berwarna hitam, yang artinya bukan diperuntukkan untuk mobil umum, melainkan untuk kendaraan pribadi, tetapi responden tidak memperlakukan hal ini, karena menurut mereka yang diutamakan adalah kelayakan fisik angkutan. Sekitar dua pertiga dari mereka (69,6%) bahkan beranggapan bahwa keadaan angkutan STUN pada umumnya cukup baik, sedangkan sisanya (15,4%) mengatakan keadaannya sudah jelek.

Di samping itu, sebagian besar dari mereka (90%) berpendapat bahwa sarana angkutan STUN yang beroperasi saat ini dianggap telah mencukupi kebutuhan masyarakat, sedangkan sebagian kecil saja (10%) yang mengatakan sarana angkutan belum mencukupi. Atas kelancaran sarana transportasi, sebagian besar dari mereka (89,5%) menghendaki agar dilakukan perbaikan jalan sehingga kendaraan lebih lancar, dan hanya sedikit dari mereka (10,5%) yang mengusulkan agar sarana kendaraan ditambah. Memang keadaan jalan yang dilalui dalam keadaan yang cukup memprihatinkan. Jalan memang sudah diaspal, tetapi perawatan kurang, sehingga jika musim hujan tiba, banyak lubang-lubang di tengah jalan yang tergenang air. Akibatnya dapat menghambat perjalanan kendaraan yang lewat.

Sebetulnya jarak tempuh kendaraan relatif dekat, namun jika dilihat dari lamanya perjalanan, lebih dari separuh mereka (55%) menganggap perjalanan membutuhkan waktu yang sangat lama, dan lebih dari sepertiganya (40%) mengatakan sedang-sedang saja serta hanya sedikit sekali (5%) yang mengatakan perjalanannya tidak lama. Kemungkinan bagi mereka yang menganggap waktu perjalanan tidak lama, adalah mereka yang menggunakan kendaraan angkutan ini tidak naik dari terminal pemberangkatan, sehingga tidak harus menunggu penumpang lain saat *ngetem*. Begitu pula bahwa mereka juga cukup turun di perjalanan yang dekat dengan tujuannya atau terminal, sehingga ia tidak harus sampai ke terminal tujuan dimana seringkali menemui antrian mobil yang cukup panjang.

## BAB IV

### KESIMPULAN

Secara umum sarana transportasi yang ada di terminal Parung adalah jenis angkutan kota (angkot) yang dapat dibedakan ke dalam Sarana Transportasi Umum Formal (STUF) dan sarana transportasi non formal (STUN). Keberadaan dan berkembangnya STUN ini disebabkan oleh adanya kebutuhan masyarakat di Kecamatan Parung yang tidak terpenuhi oleh STUF yang beroperasi pada saat ini. Jenis STUN berupa angkutan penumpang dan angkutan barang. Rute yang dilalui adalah dari terminal Parung ke perumahan Arco, ke Rumpin, ke Pengasinan, ke Kuripan, dan ke Ciseeng.

Keberadaan STUN ternyata telah memenuhi kebutuhan masyarakat. Hal ini terlihat dari tanggapan masyarakat tentang ongkos yang relatif murah, kondisi fisik kendaraan cukup memadai, dan mudah mendapatkannya. Separuh dari mereka menggunakan angkutan 1 sampai dengan 2 kali per minggu, dan sisanya adalah mereka yang menggunakan angkutan lebih dari 3 hingga 8 kali seminggu. Golongan yang terakhir ini biasanya adalah pedagang yang mengangkut barang dagangannya ke pasar atau dari pasar ke rumah. Dari mereka yang tergolong pedagang, sekitar dua pertiga dari mereka terbiasa membawa jenis barang berupa sayuran, buah-buahan dan sembako, dan mereka tergolong pedagang bermodal kecil. Mereka adalah orang-orang yang sangat ulet dan mempunyai semangat yang tinggi. Bagi mereka yang non pedagang, selain menggunakan jasa mobil angkutan penumpang, juga ada yang melanjutkan perjalanannya dengan menggunakan kendaraan ojek.

Responden tidak mempermasalahkan status STUN ini, karena menurut mereka yang diutamakan adalah kelayakan fisik angkutan. Sekitar dua pertiga dari mereka bahkan beranggapan bahwa keadaan angkutan STUN pada umumnya cukup baik. Di samping itu, sebagian besar dari mereka berpendapat bahwa sarana angkutan STUN yang beroperasi saat ini dianggap telah mendukung atau memenuhi keinginan atau kebutuhan masyarakat.

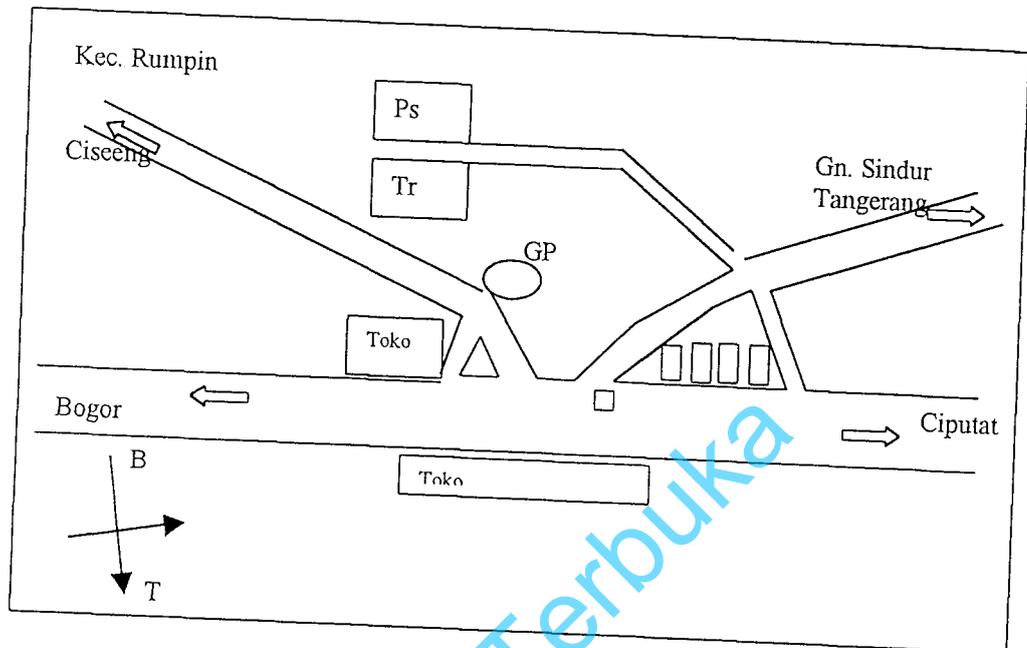
Jarak yang ditempuh STUN berkisar antara 5 - 16 km dari mereka menjalani rute antara 3 - 4 kali pulang-pergi (pp) perharinya, dengan penumpang yang cukup padat. Pada saat tertentu mereka juga melayani carteran khusus yang tidak sesuai dengan rute yang biasa mereka lewati sehari-hari, tergantung dari permintaan orang yang membutuhkan. Hal ini menunjukkan dinamika STUN cukup tinggi sebanding dengan kebutuhan masyarakat terhadapnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bob Widyartono, Drs. Manajemen Transfortasi, Penerbit Universitas Terbuka, Depdikbud – Jakarta 1986.
- Hatta Sastramiharja, Drs. Sosiologi Pedesaan, Penerbit Universitas Terbuka Depdikbud – Jakarta 1987
- Istiqomah Wibowo, dkk. Psikologi Sosial, Penerbit Universitas Terbuka Depdikbud – Jakarta 1988
- Manasse Malo, Prof. Metode Penelitian Sosial, Penerbit Universitas Terbuka Depdikbud– Jakarta 1986
- Ronald Claphan, Pengusaha Kecil dan Menengah di Asia Tenggara, Penerbit LP3ES – Jakarta 1991
- Supranto J. MA. Metode Riset Aplikasi Dalam Pemasaran, Lembaga Penerbit FE – UI Jakarta 1991
- Taliziduhu Ndraha, DR. Pembangunan Masyarakat, Penerbit Universitas Terbuka Depdikbud – Jakarta 1986

## Peta

## Lokasi Terminal Parung



- Tr = terminal  
 PS = pasar  
 GP= Gedung Bioskop  
 Toko = pertokoan  
 1 = puskesmas  
 2= kantor kecamatan  
 3 = kantor desa  
 4 = kantor kepolisian

## Lampiran Daftar Tabel

Tabel 1 Jenis Pekerjaan Responden

Pekerjaan	Frekuensi	Prosentase
Pedagang	9	45 %
Non Pedagang	11	55%
<b>J u m l a h</b>	20	100%

Tabel 2 Jenis STUN yang biasa digunakan (dalam %)

Pekerjan	Mini bus	Pick up	Lainnya	Jumlah
Pedagang	10	30	5	45
Non Pedagang	40	0	15	55
<b>T o t a l</b>	50	30	20	100

Tabel 3 Frekuensi Penggunaan STUN (dalam %)

Pekerjan	Tinggi ( $\geq 8$ )	Pick up (4-7 kali)	Lainnya (1-3 kali)	Jumlah
Pedagang	15	20	10	45
Non Pedagang	0	40	15	55
<b>T o t a l</b>	15	60	25	100

Tabel 4 Tanggapan tentang ongkos angkutan (dalam %)

Pekerjan	Tinggi	Sedang	Murah	Jumlah
Pedagang	20	20	5	45
Non Pedagang	15	25	15	55
<b>T o t a l</b>	35	45	20	100

Tabel 5 Waktu untuk menempuh perjalanan (dalam %)

Pekerjan	Lama	Sedang	Tidak lama	Jumlah
Pedagang	25	15	5	45
Non Pedagang	30	20	5	55
<b>T o t a l</b>	55	35	10	100

Universitas Terbuka



