

KARAKTERISTIK POLA PERGERAKAN PENGGUNA BISKITA TRANS PAKUAN BOGOR KORIDOR 5 RUTE TERMINAL CIPARIGI – ST. KA BOGOR

SYAKIRAH NUR HUSNA RAMDHANI¹, ACHMAD FAUZAN ISCAHYONO²

1. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota,
Institut Teknologi Nasional Bandung
2. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota,
Institut Teknologi Nasional Bandung
Email: syakirahnhr.17@gmail.com

ABSTRAK

Kebutuhan akan kendaraan pribadi terus meningkat seiring dengan kenaikan jumlah penduduk Kota Bogor pada tahun 2024 yang mencapai 1.070.719 jiwa. Trans Pakuan adalah jenis bus BRT pertama di Kota Bogor yang dikelola oleh Perusahaan Daerah Jasa Transportasi (PDJT), tetapi Trans Pakuan Bogor telah mengalami kebangkrutan hingga berhenti beroperasi pada tahun 2016 akibat kegagalan PDJT dalam pengelolaan. Pada 2 November 2021, Kota Bogor meresmikan kembali layanan angkutan umum massal dengan nama "BisKita Trans Pakuan" yang merupakan kerjasama antara Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan pemerintah Kota Bogor. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi karakteristik pengguna dan karakteristik pergerakan pengguna BisKita Trans Pakuan Bogor Koridor 5. Jenis penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Kuesioner di design menggunakan model SERVQUAL lima dimensi dan didistribusikan ke 100 responden. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa Pengguna BisKita Trans Pakuan Bogor Koridor 5 didominasi oleh perempuan, usia 15 – 24 tahun yang memiliki tujuan untuk hiburan/rekreasi.

Kata kunci: Karakteristik Pengguna, Karakteristik Pergerakan Pengguna, BisKita Transpakuan Bogor

1. PENDAHULUAN

Transportasi umum merupakan alat untuk meningkatkan standar perjalanan di perkotaan dan meningkatkan efisiensi transportasi itu sendiri (Solecka & Zak, 2014), di mana saat ini transportasi umum menjadi salah satu sistem transportasi terutama di kota-kota besar dengan kepadatan penduduk yang tinggi (Nassereddine & Eskandari, 2017). Hal ini dikarenakan sistem transportasi tidak hanya terfokuskan pada aspek penyediaan kebutuhan pergerakan saja, melainkan juga pada sistem transportasi yang mampu berkelanjutan (Iscahyono & Kusumantoro, 2023). Kebutuhan akan kendaraan pribadi terus meningkat seiring dengan kenaikan jumlah penduduk Kota Bogor pada tahun 2024 yang mencapai 1.070.719 jiwa (Badan Pusat Statistik Kota Bogor, 2024), di mana 55% masyarakatnya merupakan pengguna kendaraan pribadi, 26% pengguna transportasi umum, dan 19% pengguna transportasi online (Adri, 2021).

Pada tahun 2007, Pemkot Bogor membuat program transportasi publik dalam pengembangan angkutan massal jenis Bus Rapid Transit (BRT), yaitu Bus Trans Pakuan. Trans Pakuan adalah jenis bus BRT pertama di Kota Bogor yang dikelola oleh Perusahaan Daerah Jasa Transportasi

(PDTJ), tetapi Trans Pakuan Bogor telah mengalami kebangkrutan akibat kegagalan PDJT dalam mengelola sistem transportasi massal sehingga mengalami defisit. Sedangkan pengamat kebijakan publik Bogor, Yus Fitriadi, menilai, mangkraknya sarana dan fasilitas umum kota berupa halte Trans pakuan merupakan bukti tata kelola transportasi di Kota Bogor memiliki kerangka landasan yang tidak jelas (Damayanti, 2018).

Sejak mangkraknya bus Trans Pakuan pada tahun 2016, akhirnya pada 2 November 2021, Kota Bogor meresmikan kembali layanan angkutan umum massal dengan nama "BisKita Trans Pakuan" yang memiliki singkatan "Bus Inovatif, Solusi Transportasi Perkotaan Terintegrasi dan Andal" atau "*Innovative Bus Integrated and Your Urban Transportation Solution*". BisKita Trans Pakuan merupakan kerjasama antara Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan pemerintah Kota Bogor yang merupakan program subsidi pemerintah pusat, yaitu Kementerian Perhubungan (bptj, 2022). Pihak-pihak yang memenangi pelelangan BisKita Trans Pakuan adalah Perumda Transportasi Trans Pakuan, yaitu PT Kodjari Tata Angkutan dan Lorena selaku operator, PT. Tri Agrapana Manunggal sebagai manajemen pengelolanya dan PT. Jaring Solusi (Bappeda Kota Bogor, 2022).

Dalam memaksimalkan penggunaan BisKita Trans Pakuan Bogor sebagai sistem transportasi massal di Kota Bogor, maka perlu diidentifikasi karakteristik pengguna dan karakteristik pergerakan pengguna. Koridor yang menjadi lokasi studi adalah koridor 5 rute Terminal Ciparigi – St. KA Bogor. Koridor 5 dipilih sebab koridor ini menghubungkan daerah perumahan ke Stasiun kelas besar di Kota Bogor, yaitu St. KA Bogor yang termasuk dalam daerah operasi I Jakarta (Daop I JAK). Selain itu, koridor ini juga menghubungkan terminal ciparigi yang berada di ujung batas Kota ke jantung/pusat kota bogor, seperti Alun-alun Kota Bogor, Masjid Angung Kota Bogor, Pasar, hingga Kebun Raya Bogor yang biasa menjadi tempat hiburan dan rekreasi. Pemilihan koridor 5 juga direkomendasikan oleh pihak pengelola BisKita Transpakuan yaitu PT. Kodjari serta kepala manajemen pengelola karena masih minimnya penelitian pada koridor 5.

2. METODOLOGI

Penelitian ini berjenis deskriptif dengan pendekatan kuantitatif yang dilakukan untuk mendeskripsikan suatu keadaan menggunakan data berupa angka, dimulai dari cara pengumpulan data, pengukuran/pengolahan data, interpretasi/penjelasan menggunakan angka, hingga penyajian hasil akhir. Dalam menganalisis karakteristik pengguna dan pergerakan pengguna, akan dilakukan pengumpulan data menggunakan kuesioner. Model yang digunakan dalam pembuatan kuesioner adalah model SERVQUAL lima dimensi, yaitu *Tangibles* (bukti fisik), *Reliability* (kehandalan), *Responsiveness* (daya tanggap), *Assurance* (jaminan), dan *Empathy* (empati). Dari kelima dimensi tersebut, masing-masing mengeluarkan pernyataan dengan total atribut kinerja dan kepentingan sebanyak 26 atribut. Penyebaran kuesioner dilakukan dengan cara membagikan kode QR ke pengguna BisKita Trans Pakuan Koridor 5 secara langsung di lokasi serta membagikan Google Form di media sosial. Penyebaran kuesioner dilakukan di dalam bus ketika sedang berjalan serta di Terminal Ciparigi, Halte Bapeda, dan Halte Stasiun Bogor. Dalam pengambilan sampel responden, peneliti menggunakan metode *non probabilitas sampling* dengan jenis *purposive sampling*. Penentuan sampel responden diambil menggunakan rumus Lameshow (1997):

$$n = \frac{N \times Z^2(p \times q)}{d^2(N - 1) + Z^2(p \times q)}$$

Diketahui :

- n : Jumlah Sampel
- N : Besar Populasi = 86.131 penumpang
- Z : Skor Z pada kepercayaan 95% = 1,96
- P : Maksimal Estimasi 50% = 0,5
- q : $1 - p = 0,5$
- d : Alpha (0,10) atau Sampling Error = 10%

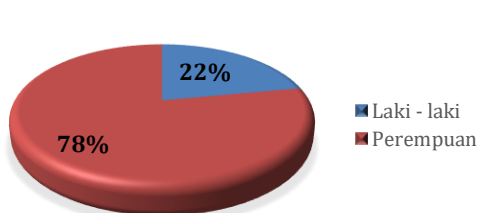
Berdasarkan hasil perhitungan, diperoleh jumlah sampel minimal yang dibutuhkan pada penelitian ini adalah 100 responden.

3. HASIL PEMBAHASAN

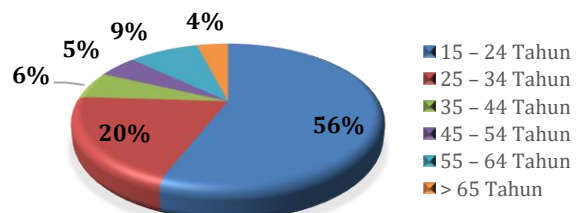
Kuesioner didistribusikan kepada 100 responden dengan syarat berumur ≥ 15 tahun dan minimal menggunakan moda Biskita Trans Pakuan Bogor sekali dalam seminggu. Berikut merupakan karakteristik pengguna dan pergerakan pengguna.

3.1 Karakteristik Pengguna

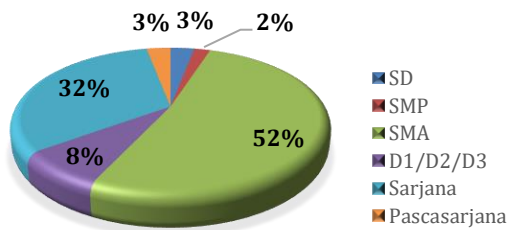
Berdasarkan **Gambar 1**, dinyatakan bahwa 22% pengguna Biskita Trans Pakuan Bogor berjenis kelamin laki-laki sedangkan 78% pengguna Biskita Trans Pakuan Bogor berjenis kelamin perempuan. Berdasarkan **Gambar 2**, dapat diketahui bahwa 56% pengguna Biskita Trans Pakuan Bogor didominasi dengan usia muda, yaitu 15 – 24 tahun, diikuti oleh usia 25 – 34 tahun sebesar 20%, lalu usia 55 – 64 tahun sebesar 9%, usia 35 – 44 tahun sebesar 6%, usia 45 – 54 tahun sebesar 5%, dan yang terakhir usia ≥ 65 tahun sebesar 4%. Pada **Gambar 3**, diketahui bahwa 52% pengguna Biskita Trans Pakuan Bogor memiliki pendidikan terakhir pada tingkat SMA, lalu sarjana sebesar 32%, D1/D2/D3 sebesar 8%, SD dan pascasarjana sebesar 3%, dan 2% untuk SMP. Berdasarkan **Gambar 4**, dapat dilihat bahwa 51% profesi pengguna Biskita Trans Pakuan Bogor adalah pelajar/mahasiswa, pegawai swasta sebesar 22%, pegawai negeri sebesar 9%, ibu rumah tangga sebesar 8%, pensiunan dan lainnya sebesar 3%, sedangkan guru dan tidak/belum bekerja sebesar 2%. Berdasarkan **Gambar 5**, diketahui bahwa 33% pengguna Biskita Trans Pakuan Bogor memiliki pendapatan sebesar Rp500.000 – Rp2.500.000, 25% pengguna memiliki pendapatan sebesar < Rp500.000, 19% pengguna memiliki pendapatan sebesar Rp4.500.000 – Rp6.500.000, 15% pengguna memiliki pendapatan Rp2.500.000 – Rp4.500.000, 4% pengguna memiliki pendapatan sebesar Rp6.500.000 - Rp8.500.000, dan > Rp8.500.000. Pada **Gambar 6**, dapat diketahui bahwa 39% pengguna Biskita Trans Pakuan Bogor memiliki motor, 35% tidak memiliki kendaraan, 18% memiliki mobil dan motor, serta 8% memiliki mobil. Sedangkan Berdasarkan **Gambar 7**, dapat diketahui bahwa 49% pengguna Biskita Trans Pakuan Bogor tidak memiliki SIM, 28% memiliki SIM C, 17% memiliki SIM A dan SIM C, serta 6% memiliki SIM A.



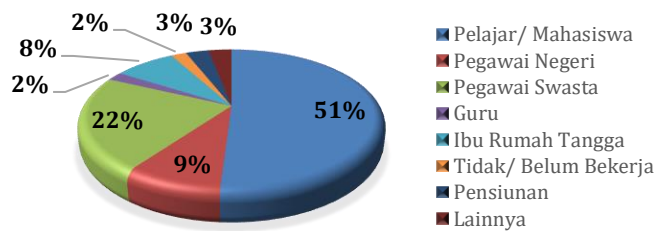
Gambar 1. Jenis Kelamin Responden



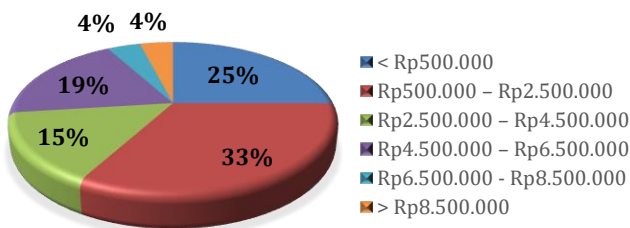
Gambar 2. Usia Responden



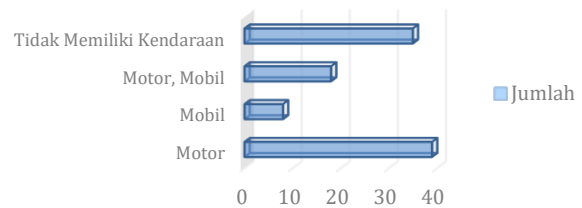
Gambar 3. Pendidikan Terakhir Responden



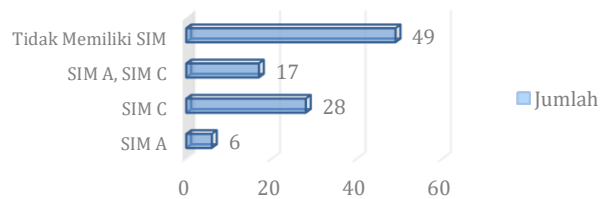
Gambar 4. Profesi Responden



Gambar 5. Pendapatan Responden



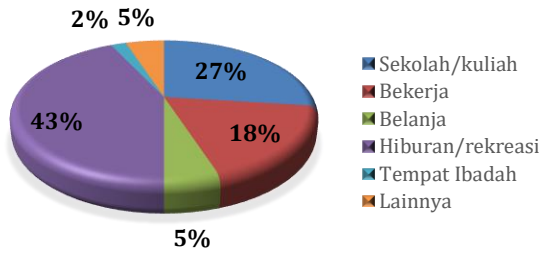
Gambar 6. Kepemilikan Kendaraan Responden



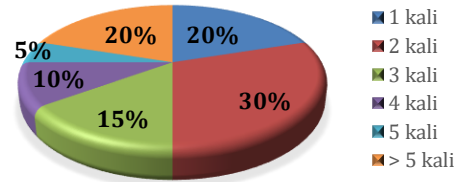
Gambar 7. Kepemilikan SIM Responden

3.2 Karakteristik Pergerakan Pengguna

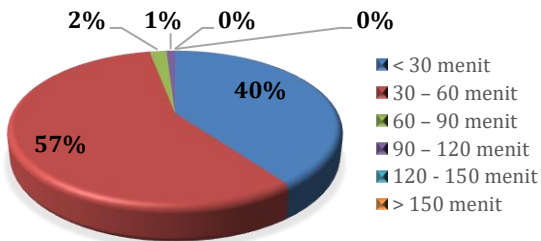
Berdasarkan **Gambar 8**, dapat diketahui bahwa 43% tujuan perjalanan para pengguna Biskita Trans Pakuan Bogor adalah untuk hiburan/rekreasi, lalu sekolah atau kuliah sebesar 27%, bekerja sebesar 18%, belanja dan lainnya sebesar 5%, dan mengunjungi tempat ibadah sebesar 2%. Pada **Gambar 9**, diketahui bahwa 30% pengguna Biskita Trans Pakuan Bogor melakukan perjalanan 2 kali dalam seminggu, 20% pengguna melakukan perjalanan > 5 kali dalam seminggu, 20% pengguna melakukan perjalanan 1 kali dalam seminggu, 15% pengguna melakukan perjalanan 3 kali dalam seminggu, 10% pengguna melakukan perjalanan 4 kali dalam seminggu, dan 5% pengguna melakukan perjalanan 5 kali dalam seminggu. **Gambar 10** memperlihatkan bahwa rata-rata waktu tempuh yang pengguna rasakan dalam sekali perjalanan adalah 30 – 60 menit, yaitu sebesar 57%, lalu < 30 menit sebanyak 40%, 60 – 90 menit sebesar 2%, dan 90 – 120 menit sebesar 1 %. Pada **Grafik 11**, diketahui bahwa 43% pengeluaran transportasi umum para pengguna adalah < Rp200.000, 35% sebesar Rp200.000 – Rp400.000, 14% sebesar Rp400.000 – Rp600.000, 6% sebesar Rp600.000 - Rp800.000, dan 2% sebesar Rp800.000 - Rp1.000.000. Pada **Gambar 12**, sebesar 39% pengguna mendapatkan informasi tentang Biskita Trans Pakuan Bogor dari media sosial, 32% mendapatkan informasi dari teman sebesar, 8% dari orang tua dan melihat langsung, 5% dari internet, 4% dari aplikasi Biskita, 3% dari berita, dan 1% dari website Pemkot Bogor. Terakhir, pada **Gambar 13**, hampir setengah pengguna atau 47% bersedia membayar layanan Biskita Trans Pakuan Bogor sebesar Rp4.000, sedangkan 15% bersedia membayar sebesar Rp3.000 dan Rp5.000.



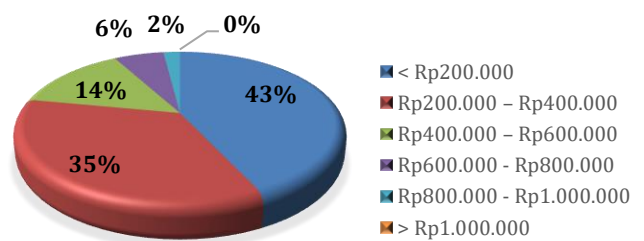
Gambar 8. Tujuan Perjalanan



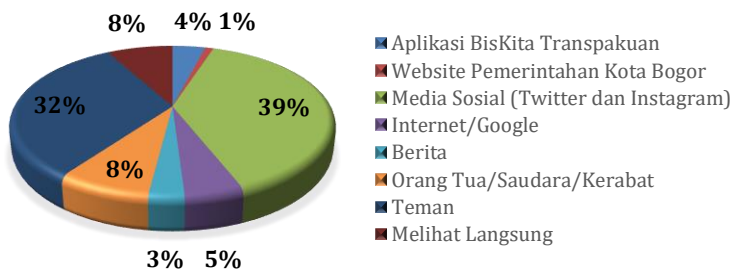
Gambar 9. Frekuensi Perjalanan



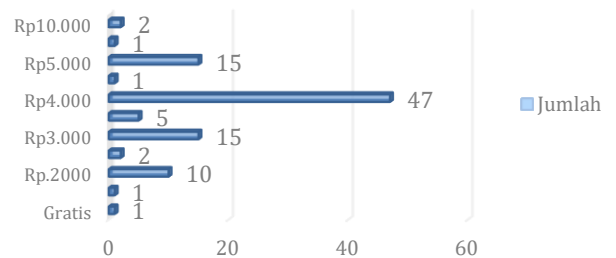
Gambar 10. Waktu Tempuh Perjalanan



Gambar 11. Pengeluaran Transportasi Umum



Gambar 12. Sumber Informasi



Gambar 13. Kesediaan Membayar

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa pengguna BisKita Trans Pakuan Bogor Koridor 5 didominasi oleh perempuan dengan usia 15 – 24 tahun, Pendidikan terakhir pengguna paling banyak berada pada tingkat SMA dengan mayoritas pengguna pelajar/mahasiswa, rata-rata pengguna memiliki pendapatan sebesar Rp500.000 – Rp2.500.000, rata-rata pengguna BisKita Trans Pakuan Bogor memiliki motor dan tidak memiliki SIM. Sedangkan berdasarkan karakteristik Pergerakan pengguna BisKita Trans Pakuan Bogor Koridor 5 didominasi oleh pengguna yang memiliki tujuan untuk hiburan/rekreasi dengan mayoritas frekuensi pengguna untuk melakukan perjalanan dalam seminggu adalah 2 kali, rata-rata waktu tempuh yang pengguna rasakan dalam sekali perjalanan adalah 30 – 60 menit, mayoritas pengeluaran transportasi umum para pengguna BisKita Trans Pakuan Bogor adalah < Rp200.000, para pengguna mendapatkan informasi paling banyak tentang BisKita Trans Pakuan Bogor dari media sosial khususnya twitter dan Instagram, dan hampir setengah pengguna bersedia membayar layanan BisKita Trans Pakuan Bogor Koridor 5 sebesar Rp4.000.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih penulis berikan kepada diri sendiri yang telah konsisten sejak awal dalam memilih topik penelitian serta kuat berjuang tanpa ada rasa sedikitpun untuk menyerah. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada keluarga dan saudara yang sangat dicintai, khususnya Ibu, Ayah, dan Kakak tercinta yang telah memberikan seluruh kasih sayangnnya kepada saya dan telah sabar dalam membimbing serta tidak pernah lelah dalam memberikan arahan. Ucapan terima kasih juga Penulis berikan kepada Bapak Achmad Fauzan Iscahyono, S.T., MPWK. selaku Dosen Pembimbing yang selalu penuh dengan kesabaran dalam memberikan bimbingan kepada saya hingga skripsi ini selesai. Terima kasih juga kepada rekan-rekan yang selalu memberikan semangat, serta seluruh surveyor dan pihak yang terlibat dalam penelitian ini. Penulis berdoa kepada Tuhan Yang Maha Esa agar senantiasa membalas segala kebaikan seluruh pihak yang telah membantu memudahkan pengerjaan skripsi ini dalam segala sisi.

DAFTAR RUJUKAN

- Adri, A. (2021, April 29). Bogor Jadi Kota Percontohan Program "Buy the Service". Kompas.Com. <https://www.kompas.id/baca/metro/2021/04/29/bogor-jadi-kota-percontohan-program-buy-the-service>
- Badan Pusat Statistik Kota Bogor. (2024). Kota Bogor Dalam Angka 2024 (Dahliani, Ed.). BPS Kota Bogor.
- Bappeda Kota Bogor. (2022). Buletin Pembangunan Daerah. Jurnal Buletin, 1(2).
- Iscahyono, A. F., & Kusumantoro, I. P. (2023). Studi Kelembagaan dalam Keberlanjutan Becak Tradisional di Kota Yogyakarta. Nakhoda: Jurnal Ilmu Pemerintahan, 22(1), 60–73.
- Lemeshow, S., Hosmer, D. W., Klar, J., & Lwanga, S. K. (1997). Besar Sampel dalam Penelitian Kesehatan. Yogyakarta: Gajah Mada University.
- Nassereddine, M., & Eskandari, H. (2017). An integrated MCDM approach to evaluate public transportation systems in Tehran. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 106, 427–439. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.10.013>
- Solecka, K., & Żak, J. (2014). Integration of the Urban Public Transportation System with the Application of Traffic Simulation. *Transportation Research Procedia*, 3, 259–268. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.10.005>