

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kebutuhan sarana dan prasarana transportasi sangat diperlukan di wilayah perkotaan, hal ini disebabkan penduduk di wilayah perkotaan umumnya sangat padat, sehingga mempunyai mobilitas hidup yang tinggi dalam kegiatannya sehari-hari. Mobilitas akan timbul karena adanya perbedaan karakteristik ruang dalam suatu wilayah sehingga akan terjadi peningkatan aktivitas dan kebutuhan akan transportasi.

Transportasi berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah, peningkatan serta pemerataan pembangunan (Prasetya & Murtini, 2016). Salah satu aspek penting dalam transportasi adalah pemilihan moda. Terdapat beberapa faktor yang menjadi bahan pertimbangan masyarakat pengguna moda transportasi dalam menentukan moda yang akan digunakan, yaitu diantaranya biaya, waktu tempuh, dan tingkat kenyamanan (Sumampouw dkk., 2022).

Kota Bogor sebagai bagian dari kota-kota penyangga ibu kota negara Indonesia memiliki luas wilayah berkisar 118,50 Km² dan terdiri dari 6 kecamatan dan 68 kelurahan dengan jumlah penduduk kota Bogor sebanyak 1.114.018 jiwa dengan komposisi penduduk laki-laki sebanyak 563.033 jiwa dan perempuan sebanyak 550.985 jiwa serta dengan panjang jalan 859.979,80 Km membuat kota Bogor menjadi kota dengan kepadatan penduduk yang cukup tinggi dan memiliki laju pertumbuhan ekonomi yang pesat (Badan Pusat Statistik Kota Bogor, 2023). Hal ini mengakibatkan meningkatnya kebutuhan sarana dan prasarana transportasi yang menunjang penduduk untuk mencapai tempat tujuannya.

Berdasarkan data Pemerintah Provinsi Jawa Barat tahun 2021 jumlah kendaraan di Kota Bogor mencapai 462.030 unit, yang terdiri dari 90.003 unit kendaraan roda empat milik pribadi dan 359.716 unit kendaraan roda milik pribadi (Daerah, 2021). Menurut data dari Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) Kota Bogor tahun 2020 jumlah angkot di Kota Bogor tercatat mencapai 3.412 kendaraan dengan rute keberangkatan sebanyak 23 trayek yang mengelilingi Kota

Bogor dan sekitarnya. Dengan volume jumlah moda transportasi tersebut membuat kota bogor menjadi kota dengan kemacetan lalu lintas yang cukup padat.

Pemerintah kota Bogor telah menyediakan moda transportasi BISKITA Trans Pakuan yang diharapkan dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi, sehingga dapat mengurangi tingkat kemacetan di Kota Bogor. Konsep BISKITA Trans Pakuan ini mengikuti dari angkutan yang ada di Jakarta yaitu Trans Jakarta yang hanya berhenti di halte-halte saja, yang membedakan hanyalah bus ini tidak menggunakan lajur khusus dan menggunakan bus jenis sedang (Ngurah dkk., 2022).

Pemerintah Kota Bogor menyatakan bahwa adanya BISKITA Trans Pakuan menggantikan jumlah angkutan kota (angkot), perbandingannya sendiri 1 bus akan menggantikan 3 angkutan kota (angkot). Hal tersebut dilakukan guna mencapai kondisi transportasi umum yang ideal dengan sistem bahan bakar yang bisa disebut ramah lingkungan. Selain itu diharapkan dapat mengurangi kemacetan. Pemerintah Kota Bogor menyatakan terkait dengan angkutan kota (angkot) yang berhasil direduksi sebanyak 147 angkutan kota (angkot) yang dikonversi menjadi 49 Bus Trans Pakuan (C. Indonesia, 2021).

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 55 Tahun 2023 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis PNPB yang Bersifat Volatil atas Layanan Angkutan Perkotaan dengan Skema Pembelian Layanan - Buy The Service (BTS) Kementerian Perhubungan, per tanggal 20 Mei 2023 pemerintah Kota Bogor memberlakukan tarif perjalanan untuk BISKITA Trans Pakuan yaitu sebesar Rp.4000. Penumpang cukup menyediakan kartu pembayaran non tunai atau *E-money*, *Tap Cash*, *Flazz* dan *Brizzi* yang dapat dibeli di halte BISKITA Transpakuan dan supermarket seperti *Indomart*, *Alfamart*, *Circle K* dan sejenisnya (Bogor, 2023).

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan menyatakan penggunaan BISKITA Trans Pakuan meningkat setiap tahunnya. Terdapat 4 (empat) koridor layanan BISKITA Trans Pakuan, berdasarkan data pada periode 1 september 2022 – 28 februari 2023 menyatakan bahwa Terminal Bubulak via Cidangiang – Terminal Ciawi melayani 1.331.471 orang

penumpang dan memiliki pengguna tertinggi dari seluruh koridor yaitu 206,77%. Sedangkan koridor jalur Terminal Bubulak – Cidangiang melayani 993.023 orang penumpang dengan tingkat penggunaan 145,52%. Selain itu, koridor Terminal Ciparigi – Stasiun Kereta Api Bogor melayani 826.428 orang penumpang dengan tingkat penggunaan 112,65%. Penumpang di koridor Terminal Parung Banteng – Air Mancur Bogor sebanyak 355.362 dengan tingkat penggunaan 58,88%. Berdasarkan data tersebut maka jumlah total pengguna BISKITA Trans Pakuan dari setiap koridor mencapai 3.506.284 orang penumpang.

Berdasarkan keadaan tersebut maka peneliti merasa tertarik untuk mengetahui dan meneliti lebih dalam mengenai hal tersebut. Oleh karena itu peneliti mengambil judul “Karakteristik Sistem Pelayanan Transportasi BISKITA Trans Pakuan sebagai Bus Rapid Transit yang Beroperasi di Kota Bogor” sehingga memungkinkan akan banyak masyarakat yang memilih menggunakan transportasi Bus Trans Pakuan untuk menunjang mobilitas hidup dalam kegiatannya sehari-hari.

1.2 Rumusan Masalah

Bertolak dari latar belakang masalah yang ada maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik sistem pelayanan transportasi BISKITA Trans Pakuan sebagai moda transportasi umum yang beroperasi di Kota Bogor?
2. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi karakteristik BISKITA Trans Pakuan sebagai Bus Rapid Transit yang beroperasi di Kota Bogor?

1.3 Definisi Operasional

Berdasarkan uraian latar belakang maka definisi operasional berdasarkan variabel yang di teliti sebagai berikut:

1. Karakteristik adalah sifat ciri khas yang sesuai dengan perwatakan tertentu yang melekat pada suatu objek dan bisa digunakan sebagai identifikasi (Wardana dkk., 2017).
2. Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau

pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik (R. Indonesia, 2009).

3. Pelayanan transportasi merupakan salah satu jenis pelayanan publik pada jenis pelayanan jasa, yaitu pelayanan yang diberikan berupa penyediaan sarana dan prasarana serta penunjangnya. Produk akhirnya berupa jasa yang mendatangkan manfaat bagi penerimanya secara langsung dan habis terpakai dalam jangka waktu tertentu (Mahmudi, 2019).
4. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terdapat dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan dan pergerakan yang secara fisik mengubah tempat dan barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain (Sulistiyowati & Muazansyah, 2019).
5. Transportasi umum atau transportasi publik adalah seluruh sarana transportasi untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain saat penumpang tidak berpergian menggunakan kendaraan sendiri dengan sistem sewa atau bayar. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok dalam menjangkau tempat yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan (Abdul Kadir, 2013).
6. Bus Rapid Transit (BRT) adalah angkutan massal berbasis jalan yaitu sistem angkutan umum massal yang menggunakan mobil bus dengan lajur khusus sehingga memungkinkan peningkatan kapasitas angkut yang bersifat massal (Pusaka, 2015).

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini diantaranya sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui karakteristik sistem pelayanan transportasi BISKITA Trans Pakuan sebagai moda transportasi umum yang beroperasi di Kota Bogor
2. Untuk mengetahui faktor-faktor apakah yang mempengaruhi karakteristik BISKITA Trans Pakuan sebagai Bus Rapid Transit yang beroperasi di Kota Bogor

1.5 Kegunaan Penelitian

Kegunaan yang dapat diambil dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

a. Kegunaan Teoritis

- 1) Menambah ilmu pengetahuan di bidang geografi khususnya mengenai transportasi bus Trans Pakuan bagi masyarakat Kota Bogor.
- 2) Hasil penelitian ini berguna untuk mengetahui karakteristik sistem pelayanan transportasi BISKITA Trans Pakuan sebagai moda transportasi umum yang beroperasi di Kota Bogor.

b. Kegunaan Praktis

1) Bagi Masyarakat

Dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam menggunakan transportasi umum BISKITA Trans Pakuan dalam menunjang kegiatan masyarakat di Kota Bogor.

2) Bagi Pemerintah

Dijadikan evaluasi serta acuan pada penerapan kebijakan BISKITA Trans Pakuan sebagai moda transportasi umum di Kota Bogor.

3) Bagi Penulis

Bagi penulis diharapkan dapat menambah wawasan dan kemampuan yang bersangkutan terhadap transportasi umum BISKITA Trans Pakuan dan penggunaannya.