

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Transportasi merupakan alat bagi manusia untuk melakukan perpindahan dari tempat asal menuju tempat tujuan. Pembangunan transportasi bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas angkutan jalan yang aman, nyaman, tertib, dan teratur. Perkembangan transportasi terus berkembang seiring berjalannya waktu. Perkembangan – perkembangan transportasi ini yang menjadikan pertumbuhan di berbagai bidang. Mulai dari ekonomi dan pembangunan. Pelayanan publik merupakan elemen yang sangat penting dalam penyelenggaraan pemerintahan. Kesejahteraan sosial dan perluasan ekonomi suatu wilayah terkait erat dengan perluasan layanan transportasi. Hal ini dapat ditunjukkan dengan menunjukkan bahwa wilayah tersebut memiliki sistem transportasi lengkap yang lebih baik daripada wilayah lain, dan bahwa wilayah tersebut juga biasanya memiliki tingkat kesejahteraan sosial dan pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi.

Transportasi umum di Indonesia memiliki 3 jenis yaitu udara, laut dan darat. Disini penulis hanya memfokuskan ke transportasi darat. Kota Bogor dikenal dengan banyaknya angkutan perkotaan (angkot). Salah satu permasalahan yang sangat mencolok di Kota Bogor adalah masalah transportasi dimana hampir semua ruas jalan mengalami kemacetan pada

jam-jam sibuk pagi dan sore hari. Di Kota Bogor umumnya tersedia angkutan perkotaan (angkot) dan bus. Pada tahun 2021, penduduk Kota Bogor diperkirakan sebanyak 1.052.359 jiwa dengan komposisi penduduk Laki-laki sebanyak 533.744 jiwa dan Perempuan sebanyak 518.585 jiwa. Dengan RJK sebesar 103 berarti penduduk Laki-laki masih lebih banyak dibanding penduduk Perempuan.¹ Pola jaringan jalan yang tidak efisien, pola perpindahan orang yang terkonsentrasi ke pusat kota, pelanggaran lalu lintas yang tinggi, dan fakta bahwa separuh pengalju dari luar Kota Bogor pergi ke Jakarta menjadikan pusat kota Bogor sebagai pusat transit adalah sebagian kecil dari transportasi tersebut. permasalahan yang dihadapi Kota Bogor. (Dishub Kota Bogor).

Permintaan jasa transportasi ini akan timbul apabila ada hal-hal di balik permintaan itu, misalnya keinginan untuk rekreasi, keinginan untuk ke sekolah atau untuk berbelanja, keinginan untuk menengok keluarga yang sakit dan sebagainya. Hal ini sesuai dengan pernyataan yang diungkapkan oleh Nasution². Kota Bogor merupakan kota yang sistem transportasinya masih mengandalkan moda transportasi konvensional yaitu angkutan kota (angkot). Sementara itu, tidak semua penduduk Kota Bogor memiliki kendaraan pribadi, oleh karena itu angkutan umum menjadi sangat penting keberadaannya dalam mendukung aktifitas penduduk Kota Bogor. Angkot juga masuk dalam daftar angkutan umum yang tidak efisien karena jumlahnya

¹ Badan Pusat Statistik Kota Bogor 2022

² Nasution, M.N. (2004). Manajemen Jasa Terpadu. Jakarta: PT Ghalia Indonesia. Hlm 15

terlalu banyak, ukurannya lebih kecil dan tidak dapat menampung lebih dari 20 orang, serta rutenya tidak efisien, sehingga satu jalan dapat dilalui lebih dari empat jenis angkot (seperti di Jalan Ir. H. Juanda di sekitar Kebun Raya Bogor).

Tabel 1.1

Jumlah Angkutan Perkotaan di Kota Bogor :

NO.	Jenis	Tahun			penumpang
		2020	2021	2022	
1.	Angkot	3.382	3.287	3.158	46.292 orang
2.	Biskita Trans Pakuan		49	49	360.342 orang
3.	Becak	390	225	196	
4.	Angkutan Barang (Pick up, Box)			1.608	

Sumber data : Dinas Perhubungan Kota Bogor

Bergantung pada infrastruktur atau jaringan jalan yang menghubungkan rute asal dan tujuan, transportasi perkotaan dapat memiliki banyak rute. Semua lalu lintas menjadi beban pada satu jalur jika hanya satu jalur yang diambil. Faktanya, hampir selalu ada banyak rute yang dapat menghubungkan satu zona ke zona lainnya. Dalam hal ini diperlukan sebuah kajian lintasan, agar lintasan yang akan dilalui angkutan umum menjadi seimbang dan tidak hanya dibebankan pada satu ruas jalan saja³

³ Warpani, P. Suwardjoko. (2002). Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit ITB

Tabel 1.2

Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Kota Bogor Tahun 2021

No	Kode	Trayek Yang Dilayani	Jumlah
	Trayek		Armada
1	01-AP	Cipinang Gading – Perumahan Yasmin	93
2	02-AP	Warung Nangka – Bogor Trade Mall	180
3	03-AP	Cimahpar - Bogor Trade Mall	180
4	05-AP	Ciheuleut - Bogor Trade Mall	155
5	08-AP	Taman Pajajaran – Bantarkemang - Terminal Merdeka	122
6	09-AP	Baranangsiang Indah – Pasar Baru Bogor	55
7	12-AP	Cimanggu Permai – Pasar Anyar	202
8	13-AP	Mutiara Bogor Raya - Bogor Trade Mall	153
9	14-AP	Sukasari - Pasir Kuda - Terminal Bubulak	122
10	15-AP	Terminal Merdeka – Situgede	105
11	17-AP	Salabenda – Pasar Anyar	171
12	18-AP	Villa Mutiara - Pasar Anyar	50
13	19-AP	Bina Marga – Tanah Baru – POMAD/Ciluar	59
14	21-AP	Mulyaharja – Lawang Saketeng/Bogor Trade Mall	56
15	22-AP	Terminal Bubulak – Kencana	40
16	23-AP	Taman Griya Kencana – Pasar Anyar	37
17	24-AP	Pondok Rumput – Pasar Anyar	51
18	25-AP	BTM – Taman Kencana – Warung Jambu	97
19	30-AP	Pabuaran – Terminal Merdeka	140
20	02-AK	Sukasari – Terminal Bubulak	386
21	03-AK	Terminal Baranangsiang –Terminal Bubulak	286
22	07-AK	Terminal Merdeka – Ciparigi	158
23	09-AK	Sukasari – Wr.jambu	112
24	21-AK	Terminal Baranangsiang – Ciawi	150
Jumlah			3.161

Sumber : Dishub Kota Bogor, 2022

Perlu adanya moda transportasi yang dapat mendukung semakin banyaknya aktivitas yang terjadi di perkotaan. Transportasi sepeda motor dan kendaraan kecil (mobil pribadi) berbasis online telah muncul di Indonesia, dimana kebutuhan akan transportasi sangat banyak. Akibatnya, jumlah kendaraan terus meningkat, terutama di perkotaan. Di Kota Bogor pengembangan angkutan umum sendiri telah dilakukan dengan perubahan angkutan massal dari Angkutan Perkotaan (Angkot) ke Bus Rapid Transit (BRT), selain meningkatkan layanan transportasi massal, pemerintah juga berupaya melakukan penertiban terhadap aktivitas transportasi berbasis online agar tidak ada aktivitas yang berdampak signifikan. Selain itu, pemerintah sedang membangun fasilitas integrasi antarmoda untuk memudahkan pergerakan penumpang.

Pemerintah di Kota Bogor mengembangkan sistem transportasi dengan konsep angkutan massal berbasis jalan raya. Peraturan daerah yang digunakan Kota Bogor No 3 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Pemerintah Pusat dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mendukung program ini dan berpartisipasi dalam mengupayakan pembenahan masalah transportasi di Kota Bogor, Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), Polana B Pramesti bersama Wali Kota Bogor, Bima Arya melakukan flag off Soft Launching layanan Biskita Trans Pakuan di Plaza Balai Kota Bogor.⁴

⁴ <https://suaraindonesia-news.com/bersama-kepala-bptj-wali-kota-bogor-lakukan-flag-off-soft-launching-layanan-biskita-trans-pakuan/> diakses pada 10 oktober 2022

Peresmian layanan BISKITA Trans Pakuan yang berlangsung pada 2 November 2021 ditandai dengan pementasan soft launching uji coba layanan di Kantor Walikota Bogor. Salah satu program dengan mekanisme subsidi BTS (Buy the Service) yang dijalankan oleh pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek adalah layanan angkutan umum ini. Layanan transportasi umum massal berbasis Bus Rapid Transit (BRT) Kota Bogor adalah Biskita Trans Pakuan. Ini merupakan kerjasama antara BPTJ dengan Pemkot Bogor untuk memberikan subsidi berdasarkan skema Buy The Service (BTS) untuk pelayanan angkutan umum massal sesuai standar pelayanan minimal. Sejak 2019, BPTJ mengerjakan proyek mendesak ini untuk meningkatkan transportasi perkotaan di kawasan Bodetabek. Ini akan selesai pada tahun 2021. Berdasarkan komitmen Kota Bogor untuk meningkatkan transportasi perkotaan daerah, program Buy The Service memilihnya sebagai proyek percontohan untuk menerima subsidi.

Program pengembangan angkutan umum terintegrasi dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dengan pembayaran berbasis non tunai sebagai bentuk implementasi program buy the service dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Bus dilengkapi dengan fasilitas pendingin udara (AC), CCTV, passenger counting system, disability friendly, peralatan keamanan APAR dan pintu emergency. Untuk kapasitas penumpang sebanyak 40 orang, terdiri atas 20 tempat duduk dan 20 orang berdiri. Biskita menyediakan aplikasi untuk

memudahkan penumpang mengetahui rute perjalanan, informasi jadwal keberangkatan, dan info kedatangan bus secara *real time*. Berbeda dengan Angkutan Perkotaan (angkot) yang kapasitasnya hanya 11 orang. Keputusan Wali Kota Bogor Nomor 551/kep.793-dishub/2021 tentang perubahan atas lampiran keputusan wali kota Bogor Nomor 551.2/kep.507 –dishub /2021 tentang penetapan jaringan trayek angkutan umum perkotaan dengan skema pembelian layanan (Buy The Service di Kota Bogor).

**Tabel 1.3 Pelayanan Trayek
Biskita Transpakuandi Kota Bogor**

TP K	Koridor – Lintasan Trayek “Transpakuan”	Km/Ri t
1	Terminal Bubulak – Baranangsiang (Transferpoint Cidangiang)	27,4
2	Terminal Bubulak – Ciawi Via Baranangsiang (Transferpoint Cindangiang)	34,4
3	Terminal Bubulak – Sukasari via Surya Kencana	25,4
4	Ciparigi – Ciawi	36
5	Ciparigi – Stasiun Bogor	17,8
6	Parung Banteng – Air Mancur	19,1

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bogor

Kehadiran Trans Pakuan Biskita sangat berdampak pada jalur yang dilewati angkutan kota (angkot), rute Trans Pakuan Biskita juga melewati jalur angkot sehingga menjadi tumpah tindih. Adanya irisan pada angkutan perkotaan (angkot) dan Trans Pakuan Biskita Kota Bogor. Irisan yang dimaksud itu yaitu jalur yang dilewati Angkutan Kota (angkot) dilewati juga oleh Trans Pakuan Biskita.

Tabel 1.4

Pengelompokan trayek angkot yang dilewati oleh Trans Pakuan BisKita

No	Koridor Bis Kita	Trayek Angkot	Irisan Jalur Bus
1.	Koridor 1 Bubulak - Cidangiang	30 AP (wr.jambu – Sukasari)	(Halte Tugu Narkoba 2 - Halte DisDik - Halte Bantar Jati 2 - Halte SMKN 3 - Halte IPB MM Halte PMI - Halte Kebon Raya - Halte Cidangiang - Halte SDN Bangka - Halte KLHK - Halte KPPN Bogor)
2.	Koridor 2 Bubulak - Ciawi	02 Ak (Bubulak – sukasari) 03 Ak (Terminal Baranangsiang –Terminal Bubulak 21 AK (Baranangsiang- Ciawi)	02 (Halte Terminal Bubulak - Halte Perum Sinbad -Halte BKP5K - Halte Lokatmala - Halte Pasar Gunung Batu - Halte Veteran - Halte BAPPEDA - Halte PMI - Halte Kebun Raya) 03 (Shalter Bubulak- Halte Terminal Bubulak - Halte Perum Sinbad - Halte BKP5K - Halte Lokatmala - Halte Pasar Gunung Batu - Halte Veteran - Halte BAPPEDA - Halte PMI - Halte Kebun Raya - Halte Cidangiang - Halte Pakuan) 21 AK (Halte Terminal Bubulak - Halte Perum Sinbad -Halte BKP5K - Halte Lokatmala - Halte Pasar Gunung Batu - Halte Veteran - Halte BAPPEDA - Halte PMI - Halte Kebun Raya - Halte Cidangiang - Halte Pakuan)

3.	Koridor 5 Stasiun Bogor – Terminal Ciparigi	12 Ak (Cimanggu-Pasar Anyar) 07 AP (Ciparigi-Terminal Merdeka)	12 AK (halte Dinas Sosial- Graha Pool Merdeka-Stasiun Bogor) 07 AP (Halte Ciparigi-halte SMPN 19 – Halte Kedung Halang-Pemda- Jambu Dua-Smp 8- BPJS – Dinas Kesehatan- Air Mancur-halte Dinas Sosial-Graha Pool Merdeka-Stasiun Bogor)
4.	Koridor 6 Parung Banteng – Air Mancur	19 AP (Bina Marga – Tanah Baru – POMAD/Ciluar)	(Parung Banteng - Parung Banteng 2 - BSI 2 - Simpang Bogor Baru - Bratasena - Taman Corat Coret 1 - Jambu Dua 1 - SLTPN 8 - BPJS -DinKes - Air Mancur 1 - Air Mancur 2 - GOR - DPRD Baru - SMPN 5 - Jambu Dua 2 - Vila Citra Bantarjati - Taman Corat Coret 2

Biaya Bus TransPakuan BisKita hingga saat ini masih di gratiskan. Hanya saja memerlukan Uang elektronik atau E-money Untuk Tap in kartu uang elektronik di mesin Electronic Data Captute (EDC) yang tersedia di pintu masuk Biskita Transpakuan. lantaran anggaran subsidi angkutan umum dengan skema buy the service (BTS) tersebut telah ditetapkan dalam anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN). Tidak semua masyarakat mempunyai kartu E-money. Alangkah baiknya pemerintah menyediakan kartu khusus Biskita yang tersedia pada loket di setiap shalter agar lebih memudahkan masyarakat jika mengisi saldo kartu E-money tersebut. Hal itu tertuang dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30/2021

tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Umum serta Permenhub Nomor 2/2022 tentang Perubahan atas Permenhub Nomor 9/2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Umum Perkotaan.

Layanan angkutan umum ini merupakan salah satu program yang menggunakan mekanisme subsidi BTS (*Buy the Service*) dan dijalankan oleh pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. Berbeda dengan sistem subsidi pada umumnya, subsidi BTS melibatkan pembelian seluruh layanan yang disediakan oleh operator yang mematuhi standar layanan yang ditetapkan pemerintah. Di Kota Bogor, layanan BisKita Trans Pakuan yang merupakan singkatan dari "Innovative Bus Integrated and Your Urban Transportation Solution" tersedia di empat koridor layanan. Direncanakan operasional BISKITA Trans Pakuan juga akan tersedia pada koridor layanan tambahan di masa mendatang.

Peraturan Menteri dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2020 tentang Tata Cara Kerja Sama Daerah Daerah Lain dan Kerja sama Daerah dengan Pihak Ketiga. Di kawasan aglomerasi Jabodetabek yang belum memiliki layanan angkutan umum massal atau sistem BRT, kehadiran Biskita Trans Pakuan merupakan bagian dari penataan transportasi perkotaan. Namun, kebutuhan mobilitas masyarakat Jabodetabek sangat tinggi, dan mereka tidak lagi mengenal batas-batas administratif. Konsorsium dari Perusahaan Daerah Jasa Transportasi (PDJT) Kota Bogor yakni PT Kodjari Tata Angkutan, selaku pihak Kerjasama Operasional (KSO) dalam program

angkutan massal BisKita Trans Pakuan PT Kodjari adalah pihak yang mengelola. pemerintah pusat dan pemerintah daerah perlu bekerja sama untuk mewujudkannya. Ia juga meminta para tokoh masyarakat dan daerah untuk mempertegas gagasan bahwa membangun angkutan umum merupakan investasi karena memiliki multiplier effect yang besar. Sementara itu, Dewi Jani Tjandra, Komisaris PT Kodjari, operator dan investor BISKITA Trans Pakuan, menyatakan Biskita yang terintegrasi, tepat waktu, aman, nyaman, dan lancar telah membentuk budaya transportasi baru di Kota Bogor. Antrean penumpang kini lebih tertib dan bersih.

Kompleksitas transportasi umum menjadi masalah bagi masyarakat serta pemerintah dan operator. Fenomena baru-baru ini menekankan lanskap transportasi umum, yang masih mencerminkan biaya sosial dan ekonomi yang tinggi dan kekurangan kenyamanan, keamanan, dan keterjangkauan. Akibatnya, masyarakat secara tidak langsung terpinggirkan akibat mobilitas mereka. Adanya bus Transpakuan yang merupakan salah satu bentuk angkutan massal di Bogor dan merupakan salah satu jenis busway, serta upaya pengurangan angkutan umum yang dilakukan sejak tahun 2010 telah menerapkan sistem shift angkot dan izin terbatas untuk perpanjangan trayek, namun kebijakan ini belum efektif. Inilah wujud nyata pemerintah Kota Bogor yang perlu diapresiasi. rencana transportasi Kota Bogor yang komprehensif yang dapat menjangkau masyarakat.

Berdasarkan permasalahan di atas, terdapat beberapa identifikasi masalah antara lain :

1. Terjadinya perubahan model angkutan perkotaan mulai dari bentuk (Angkot ke Bus) dan muatan kapasitas penumpang yang lebih banyak (12 ke 40).
2. Sistem pembayarannya pun mengalami perubahan yang tadinya masyarakat menggunakan sistem bayar langsung menggunakan tunai sekarang hanya memerlukan uang elektronik atau E-money dan tidak semua masyarakat mempunyai kartu E-money.
3. Kapasitas daya angkut dengan kebutuhan masyarakat masih belum terpenuhi oleh karena itu perlu ditambah jumlah Busnya. Jam keberangkatannya pun perlu ditambah agar semua pengguna biskita terlayani.
4. Shalter Biskita masih belum menjadi penghubung antara masyarakat dengan bus karena pembangunan shalter yang masih kurang banyak.

Sistem pengelolaan transportasi merupakan tatanan baru sistem transportasi di era globalisasi saat ini. Berdasarkan pengamatan tersebut, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengelolaan transportasi Angkutan perkotaan melalui Trans Pakuan Biskita di Kota Bogor”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis ingin meneliti lebih lanjut tentang **Bagaimana Pengelolaan transportasi Angkutan perkotaan melalui Trans Pakuan Biskita di Kota Bogor Tahun 2022?**

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan di atas maka tujuan penelitian ini adalah mendeskripsikan Pengelolaan transportasi Angkutan perkotaan melalui Trans Pakuan Biskita di Kota Bogor Tahun 2022.

1.4 Manfaat Penelitian

Ketika sebuah penelitian memiliki manfaat bagi seluruh lapisan masyarakat, maka itu dianggap baik. Mengingat urgensinya, manfaat ini dapat mencakup hal-hal berikut :

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk memperkaya konsep atau teori ilmu administrasi publik, khususnya di bidang Pelayanan Publik pada Administrasi Publik.

1.4.2 Manfaat Praktis

a. Untuk masyarakat

Hasil penelitian ini untuk masyarakat sebagai bahan masukan masyarakat setempat dalam mengevaluasi rute agar menjadi efisien dan efektifitas bagi pengguna angkutan umum.

b. Untuk pemerintahan

Hasil penelitian ini untuk pemerintahan yang diharapkan dapat diketahui hasilnya oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk memberikan solusi maupun perbaikan bagaimana upaya yang seharusnya digunakan untuk terus melakukan inovasi pada angkutan

umum terbaik dan optimal sehingga tidak memunculkan masalah kemacetan lalu lintas.

c. Untuk peneliti lain

Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan bahan atau referensi dalam penelitian yang akan dilakukan di tempat lain yang meneliti tentang Inovasi Pelayanan Publik melalui transportasi Umum.

1.5 Sistematika Penulisan

Proses penulisan sistematika sesuai dengan pendekatan metodis untuk menyelesaikan topik penelitian. Itu selalu mengaitkan pendahuluan, tujuan, hasil, dan penarikan kesimpulan sebagai pedoman dalam setiap sistematika penulisan. Maka dari itu proposal ini memiliki sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini akan diuraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II KERANGKA KAJIAN PUSTAKA

Dalam bab ini akan diuraikan penelitian terdahulu, pengertian dari kajian kepustakaan, dan kerangka pemikiran.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini penulis mengutarakan metode penelitian yang digunakan, pendekatan dan jenisnya. Menentukan informan yang dipilih untuk penelitian, dan bagaimana cara penghimpunan datanya, pengolahan dan cara kajian yang digunakan.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini merupakan hasil penelitian dengan fakta yang ada dilapangan sesuai dalam observasi yang dilakukan penulis merujuk pada karya ilmiah yang dibuat oleh penulis

A. Hasil Penelitian

B. Pembahasan

BAB V PENUTUP

Pada bab ini hasil dari keseluruhan yang telah diteliti oleh penulis yang dirangkum secara jelas sehingga menghasilkan kesimpulan dari karya ilmiah yang dibuat oleh penulis.

