

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Kemacetan lalu lintas merupakan salah satu permasalahan serius yang semakin kompleks di kota-kota besar, termasuk di Kota Depok. Sebagai bagian dari wilayah Jabodetabek, Depok mengalami peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang pesat seiring dengan pertumbuhan urbanisasi dan aktivitas ekonomi. Dampak dari kemacetan ini tidak hanya berupa tingginya polusi udara, tetapi juga pemborosan waktu dan biaya transportasi yang meningkat. Oleh karena itu, dibutuhkan solusi transportasi yang lebih efisien dan ramah lingkungan untuk mengurangi kemacetan di kota ini. Sebagai upaya untuk mengatasi masalah kemacetan, pemerintah Kota Depok meluncurkan program Bus Trans Biskita, sebuah sistem transportasi massal berbasis bus yang melayani rute-rute utama di kota ini. Program ini bertujuan untuk menawarkan alternatif transportasi yang lebih terjangkau dan nyaman bagi masyarakat, serta mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi yang menjadi penyebab utama kemacetan.

Pengembangan sistem Bus Trans Biskita diharapkan dapat membantu mengurangi volume kendaraan pribadi di jalan raya, memperlancar mobilitas warga, serta mengurangi dampak negatif kemacetan, seperti polusi dan pemborosan waktu. Bus ini dirancang untuk beroperasi secara terjadwal dan melayani rute-rute strategis, yang akan memudahkan masyarakat beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi umum. Namun, meskipun memiliki potensi yang besar, implementasi Bus Trans Biskita menghadapi sejumlah tantangan, seperti keterbatasan infrastruktur, masalah integrasi dengan moda transportasi lain, serta

kebiasaan masyarakat yang lebih memilih kendaraan pribadi karena faktor kenyamanan dan waktu tempuh. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk mengevaluasi dampak dari program ini dalam mengurangi kemacetan dan memahami faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan sistem transportasi tersebut.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis bagaimana peran Bus Trans Biskita dalam mengurangi kemacetan di Kota Depok, termasuk dengan mengkaji tingkat kepuasan penumpang, pola penggunaan transportasi, dan dampaknya terhadap kelancaran lalu lintas. Penelitian ini juga akan melihat potensi pengembangan rute, peningkatan frekuensi, serta integrasi dengan sistem transportasi lain agar program ini dapat berjalan lebih efektif.

Di berbagai kota, masyarakat didorong untuk beralih dari penggunaan transportasi pribadi yang berlebihan menjadi memanfaatkan angkutan umum dalam perjalanan mereka. Transportasi sebagai sebuah perpindahan barang atau manusia dari satu titik ke titik lainnya dengan alat bantu sebuah kendaraan yang digerakkan manusia atau mesin (Fransen et al., 2015). Manusia dipermudah dalam segala bentuk aktivitas, karena adanya transportasi. Transportasi berdasarkan pemilikannya dibagi menjadi dua jenis yaitu Transportasi Pribadi dan Transportasi Publik. Transportasi Publik diklasifikasikan sebagai penelitian *public goods* sebagai *good subject to joint consumption where exclusion is difficult to attain*. Dari definisi tersebut dapat dipahami transportasi publik sebagai alat mobilitas yang penggunaannya digunakan secara bersama tanpa pengecualian (Pradipta et al., 2014).

Transportasi di Indonesia dapat dikatakan sebagai sebuah kebutuhan turunan karena transportasi timbul disebabkan adanya maksud dan tujuan yang ingin dicapai

melalui transportasi. Transportasi sudah dikenal sejak dulu, meskipun masih sederhana dengan menggunakan gerobak barang yang ditarik binatang. Seiring dengan kemajuan teknologi, transportasi berkembang sangat pesat. Sebagai akibat adanya kebutuhan transportasi, maka menimbulkan tuntutan untuk menyediakan sarana transportasi agar pergerakan tersebut bisa berlangsung dengan kondisi aman, nyaman, lancar, serta ekonomis dari segi waktu dan biaya. Secara umum definisi transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. (Nasution, 2004).

Transportasi umum memainkan peran penting dalam mobilitas masyarakat, khususnya di kawasan perkotaan yang memiliki kepadatan penduduk tinggi. Salah satu moda transportasi yang banyak digunakan adalah bus, yang menyediakan aksesibilitas bagi masyarakat untuk bepergian dengan biaya yang relatif terjangkau. Namun, kualitas pelayanan transportasi umum harus tetap dijaga agar dapat memberikan kenyamanan serta keamanan bagi penumpang. Kepuasan penumpang menjadi indikator penting dalam menilai keberhasilan suatu layanan transportasi.

Esensi dari pemerintahan yang baik adalah pelayanan publik yang melibatkan tiga pihak pemangku kepentingan yakni pemerintah, swasta dan rakyat sehingga pelayanan publik dapat terwujud dengan baik. Baik atau buruknya pemerintahan dalam memberikan pelayanan publik kepada masyarakat dapat dilihat dari indikator dan prinsip-prinsip yang ada di dalam pelayanan yang diberikan kepada masyarakat. Indikator minimal untuk suatu pemerintahan dapat dikatakan sudah baik dalam pelayanan publik yang diberikan harus memiliki prinsip-prinsip tertentu yang menurut Sinambela, dkk (2006) asas-asas dalam pelayanan publik tercermin dari

transparansi lembaga, akuntabilitas, kondisional, partisipatif, kesamaan hak, dan keseimbangan hak dan kewajiban.

Untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan adanya transportasi, Departemen Perhubungan menyediakan berbagai macam fasilitas dan jasa transportasi baik jalur darat, jalur laut, maupun jalur udara. Perusahaan jasa transportasi adalah suatu unit kegiatan ekonomi yang terletak pada suatu tempat tertentu yang menyediakan jasa angkutan penumpang, dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat angkutan melalui darat, air maupun udara dengan mendapat balas jasa.

Seiring dengan bertambahnya penduduk di Kota Depok, maka kebutuhan masyarakat terhadap transportasi akan semakin meningkat pula. Sistem jaringan transportasi darat terpadu Jabodetabek adalah sangat penting peranannya bagi wilayah Jabodetabek yang sedang berkembang pesat, karena secara efektif dan efisien mampu menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonominya.

Dengan makin meningkatnya pertumbuhan ekonomi di Kota Depok, permintaan akan transportasi pun semakin meningkat baik dari segi kualitas maupun dari segi kuantitas. Dari segi kualitas pengguna menuntut alat transportasi yang cepat, aman, murah, nyaman, dengan manajemen (pengelolaan) pelayanan yang baik. Sebaliknya dalam hal kuantitas, dengan makin banyaknya aktivitas masyarakat di Kota Depok, maka semakin banyak yang harus dipenuhi terkait alat transportasi yang diperlukan (Zein dan Hanifah, 2008: 185-186).

Pemerintah menyebut kata publik biasanya terdiri dari transportasi umum yaitu bus, kereta, trem, dan sebagainya. Sementara untuk transportasi pribadi di

antaranya yaitu motor, mobil, dan sebagainya. Meningkatkan kualitas dan efisiensi angkutan umum menjadi hal yang sangat penting jika kita ingin mengubah kebiasaan transportasi sehari-hari masyarakat. Kemacetan di daerah perkotaan dan dampaknya yang langsung serta luas terhadap iklim mendorong pemerintah pusat dan daerah untuk menerapkan kebijakan transportasi berkelanjutan (Siahaan, 2016).

Undang-Undang Dasar No 22 Tahun (2009) tentang lalu lintas, mendefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasaranan yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Lalu lintas merupakan sarana untuk bergerak dari tempat yang satu ke tempat yang lainnya. Oleh karena itu, apabila terjadi gangguan lalu lintas yang mengakibatkan kemacetan tentu akan muncul dampak yang kurang baik bagi masyarakat yang melintasi ruas jalan tersebut, maka Pemerintah kota Depok memberikan Peraturan Walikota Depok Nomor 52 Tahun 2022 Tentang Tarif Penumpang untuk Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek Perkotaan.

Kota Depok memiliki jalan-jalan utama seperti Jalan Margonda, Jalan Sawangan, Jalan Juanda, Jalan Raya Muchtar, dan Jalan Kartini kini sering mengalami kepadatan, terutama pada jam-jam sibuk. Jumlah peningkatan ini tingginya kepemilikan kendaraan pribadi yang sulit untuk dibatasi. Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Depok mencatat bahwa rata-rata volume kendaraan per hari di Jalan Margonda Raya meningkat 1,22 persen dari tahun 2022 hingga 2024. Berdasarkan data kajian kinerja ruas dan simpang Kota Depok, rata-rata volume

kendaraan yang melintasi Jalan Margonda Raya pada tahun 2022 yaitu sekitar 5.940 kendaraan/jam, sedangkan pada tahun 2024 sekitar 6.012 kendaraan/jam.

Kendaraan yang melintas didominasi oleh sepeda motor yang mencapai 54 persen dan mobil pribadi yang mencapai proporsi 36 persen. Adapun jam puncak volume lalu lintas tertinggi pada pagi hari pukul 06.30 – 08.30 dari Depok menuju Jakarta, sementara sore hari pukul 16.30 – 20.30, arus kendaraan berbalik dari Jakarta menuju Depok. Hal ini menjadi alasan Tingkat kemacetan Di Kota Depok.

Gambar 1. 1 Sumber Kajian Kinerja Ruas dan Simpang Tahun Anggaran 2024



No.	Nama Ruas Jalan	V/C Ratio	
		Hari Kerja	Hari Libur
1.	Jl. Margonda Raya	0,79	0,63
2.	Jl. Raya Bogor	0,91	0,67
3.	Jl. Siliwangi	0,61	0,53
4.	Jl. Raya Sawangan	0,92	0,85
5.	Jl. Raya Parung	0,83	0,71
6.	Jl. Cihere	0,88	0,76
7.	Jl. Ir. Juanda	0,90	0,64
8.	Jl. Nusantara	0,72	0,76
9.	Jl. Arif Rahman Hakim	0,70	0,53
10.	Jl. Komjen Pot. Jasin	0,86	0,66
11.	Jl. Salak	0,64	0,54
12.	Jl. Tanah Baru	0,75	0,44
13.	Jl. Pitara	0,87	0,67
14.	Jl. Bungur	0,78	0,58
Rata - Rata		0,80	0,64
		0,72	

Sumber data Dinas Perhubungan Kota Depok

Menurut Dishub Kota Depok, kinerja jalan dihitung berdasarkan kemampuan jalan untuk melayani arus lalu lintas pada suatu ruas jalan. Indikatornya meliputi kapasitas jalan, kecepatan rata-rata, waktu perjalanan, tundaan, antrean dan derajat kejenuhan. Saat volume kendaraan mendekati atau melebihi kapasitas jalan, yakni rasio volume-kapasitas mendekati 0,9 hingga 1, maka tingkat pelayanan kinerja jalan buruk dengan volume lalu lintas mendekati atau berada pada kapasitas dengan arus lalu lintas yang tidak stabil.

Selain itu, perjalanan warga Depok lebih banyak didominasi oleh perjalanan keluar kota, terutama ke Jakarta, dibandingkan perjalanan internal dalam kota. Arus lalu lintas di jalan protokol pun tersendat, memperpanjang waktu tempuh dan meningkatkan konsumsi bahan bakar serta emisi gas buang. Selain volume kendaraan, terdapat faktor lain yang turut andil dalam memengaruhi kondisi lalu lintas antara lain kondisi infrastruktur jalan, tingginya hambatan samping seperti parkir liar dan kendaraan berhenti di badan jalan, pedagang kaki lima, angkutan umum atau ojek online yang ngetem di badan jalan. Kemudian kendaraan yang keluar masuk dari sisi jalan, tingginya pejalan kaki yang menyeberang di beberapa titik (tidak pada tempatnya) sehingga menghambat laju kendaraan dan meningkatkan kecelakaan, perilaku pengguna jalan yang tidak tertib lalu lintas, belum tersedianya angkutan umum yang memadai, serta pengaruh kondisi cuaca atau kondisi alam.

Dinas Perhubungan Kota Depok menyadari bahwa pembatasan kepemilikan kendaraan sulit diterapkan secara langsung. Namun, upaya lain untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi terus dilakukan, termasuk dengan menyediakan angkutan umum massal serta *feeder* angkutan perkotaan yang nyaman dan terjangkau. Dengan segala gangguan tersebut, Dinas Perhubungan kota Depok bekerja dengan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dipastikan tidak akan tinggal diam. Oleh karena itu, Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI memberikan amanat dan bantuan hibah kepada Pemerintah Kota Depok dalam menciptakan transportasi, khususnya Bus Trans Biskita sebagai salah satu jenis angkutan umum dengan mengkonsolidasikan halte angkutan, kendaraan, penataan dan komponen kerangka transportasi, menjadi satu metode transportasi

yang ekonomis, mudah, aman dan nyaman. Sebanyak 15 Unit bus yang diluncurkan pada tahap awal sebagai uji coba pada tanggal 14 Juli 2024.

Atas dasar Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 695 Tahun 2015 tentang alokasi bantuan Bus Sedang Bus Rapid Transit (BRT) tahun anggaran 2015 Kementerian Perhubungan telah meresmikan Bus Rapid Transit diberbagai Kota di Indonesia seperti Palembang, Denpasar, Surakarta, Bogor, Jogja, Medan, Surabaya, Balikpapan, Bandung dan lain-lain. Bus Trans Biskita merupakan salah satu penyedia layanan transportasi umum yang diandalkan oleh masyarakat dalam kawasan Jabodetabek. Proyek ini adalah bentuk kerja sama antara Dinas Perhubungan Kota Depok dengan Badan Pengelola Transportasi JABODETABEK (BPTJ), untuk menjamin keberlanjutan penggunaan transportasi umum dan penting bagi operator dan pihak terkait untuk memahami tingkat kepuasan penumpang. Kepuasan penumpang dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk kualitas layanan transportasi, kenyamanan, dan keamanan selama perjalanan. Selain itu, ketepatan waktu, kebersihan, serta keramahan petugas juga menjadi aspek yang dapat menentukan seberapa baik pelayanan transportasi tersebut.

Di Kota Depok rute Biskita Trans Depok adalah dari Terminal Depok Baru hingga Stasiun LRT Harjamukti. Rute ini melewati sejumlah titik di antaranya Jalan Siliwangi, Tole Iskandar, Simpangan Depok, Jalan Raya Bogor, Pintu Tol Cisalak, Pintu Tol Cibubur. Biskita Trans Depok memiliki 48 titik pemberhentian dan menaikkan penumpang, yang berupa halte dan rambu. Biskita Trans Depok beroperasi setiap hari dari pukul 05.00–21.00 WIB. Untuk pembayaran, Biskita

Trans Depok menggunakan kartu uang elektronik seperti *e-money*, *TapCash*, *BRIZZI*, dan *Flazz*.

Gambar 1. 2 Rute Bus Trans Biskita



Sumber dari detik news.com

Biskita Trans Depok akan beroperasi selama 16 jam dari pukul 05.00 hingga 21.00 WIB dan dapat dinikmati secara gratis selama 6 bulan pertama dari awal beroperasi di tanggal 14 Juli 2024. Sekitar 15 unit Bus Trans Biskita yang beroperasi sekitar 10 – 15 menit sekali pada rute Stasiun Depok Baru - Stasiun LRT Harja Mukti, yang menjadi salah satu jalur penting bagi masyarakat yang beraktivitas di sekitar Depok dan Cibubur.

Proyek pembangunan seperti LRT Harjamukti telah memberikan alternatif transportasi bagi warga Depok yang hendak bepergian ke luar kota, yang terhubung dengan feeder angkutan perkotaan, BISKITA Trans Depok dan Mikro Trans Depok yang dapat digunakan masyarakat sebagai moda angkutan umum yang terintegrasi.

Ada 5 Koridor yang di rencanakan oleh Pemerintah Kota Depok untuk pengoprasian Bus Trans Biskita tapi saat ini baru beroperasi pada 1 koridor saja yang rutenya dari Terminal Depok Baru sampai dengan Stasiun LRT Harjamukti yang melewati berbagai titik, yaitu : Jalan Siliwangi, Tole Iskandar, Simpangan Depok, Jalan Raya Bogor, Pintu Tol Cisalak, dan Pintu Tol Cibubur (Biskita_Trans_Depok). Untuk mengakses rute, lokasi halte ataupun jadwal operasional bus, masyarakat dapat menggunakan aplikasi MitraDarat KemenHub.

Akibat dari pembatasan rute ini, sebagian masyarakat yang tinggal di daerah tertentu kesulitan akses sehingga masyarakat mau tidak mau akan tetap memilih kendaraan pribadi mereka. Kendala lain yang ditemukan peneliti juga terlihat dari penumpukan angkutan Trans Biskita yang kadang terjadi di titik-titik kemacetan, misalnya di titik pemberhentian Simpangan dan ruang publik lainnya, sehingga menimbulkan kemacetan baru atau bahkan menambah kemacetan yang sudah ada. Hal ini akan betolak belakang dengan tujuan utama kehadiran Bus Trans Biskita yakni untuk mengurangi kemacetan dan menambah minat masyarakat untuk menggunakan Transportasi Umum.

Apabila dikaitkan dengan penerapan kebijakan, maka penerapan atau pengimplementasian kebijakan merupakan tentang bagaimana caranya sehingga hal yang disebut kebijakan bisa tercapai harapan dan cita-citanya (Mazmanian dan Sabatier1979), Pramono (2020) bahwa implementasi merupakan cara memaknai apa yang sebetulnya terjadi sesuai sebuah keputusan ditetapkann atau telah melalui perumusan yang berupa pokok permasalahan penerapan kebijakan yaitu fakta serta fenomena yang muncul setelah ditetapkannya pedoman kebijaksanaan Negara yang

meliputi baik usaha-usaha untuk mengadminstrasikannya ataupun timbulnya akibat atau dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian.

Bercermin pada pemaparan tersebut maka peneliti merasa bahwa penting untuk melihat bagaimana fenomena kebijakan Bus Trans Biskita ini sebagai fokus penelitian yang terlihat adanya ketidak sesuaian implementasi kebijakan yang ada dengan tujuan yang sudah ditetapkan sebelumnya. Adapun fokus dalam penelitian ini dilihat dari empat aspek yang mempengaruhi implementasi kebijakan menurut G. Shabbir Cheema Dan Dennis A. Rondinelli dalam (Subarsono, 2005) yakni, pada kondisi lingkungan, hubungan antar organisasi, sumberdaya untuk implementasi progam, dan kemampuan agen pelaksana dalam penerapan Bus Trans Biskita. Berdasarkan Latar Belakang masalah diatas maka Peneliti melakukan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana implementasi kebijakan layanan transportasi Bus Trans Biskita di Kota Depok, Maka dari itu peneliti melakukan penelitian dengan judul **'IMPLEMENTASI KEBIJAKAN LAYANAN TRANSPORTASI OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK DALAM UPAYA MENINGKATKAN MINAT MASYARAKAT MENGGUNAKAN TRANSPORTASI UMUM (STUDI KASUS BUS TRANS BISKITA)'**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah Bagaimana Pengimplementasian Kebijakan yang di terapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Depok dalam penerapan uji coba Bus Trans Biskita dalam upaya meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum dan mengurangi tingkat kemacetan di Kota Depok dan apa saja faktor penghambat

pelaksanaan transportasi publik Trans Biskita Rute Terminal Depok Baru – Stasiun LRT Harjamukti.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian ini bertujuan untuk menilai efektivitas implementasi kebijakan layanan transportasi yang diterapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Depok, dengan fokus pada studi kasus bus Trans Biskita. Penelitian ini akan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau kendala dalam implementasi kebijakan tersebut, seperti infrastruktur, sumber daya manusia, anggaran, serta dukungan masyarakat. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk mengukur dampak kebijakan terhadap mobilitas masyarakat, serta sejauh mana bus Trans Biskita dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan kualitas hidup warga Kota Depok.

Penelitian ini juga akan mengevaluasi tingkat kepuasan pengguna terhadap berbagai aspek layanan bus Trans Biskita, termasuk kenyamanan, ketepatan waktu, tarif, dan ketersediaan armada. Berdasarkan hasil analisis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang berguna untuk perbaikan dan pengembangan kebijakan layanan transportasi di Kota Depok, khususnya dalam meningkatkan kualitas dan efektivitas layanan bus Trans Biskita ke depannya.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara langsung maupun tidak langsung. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

A. Kegunaan Teoritis

1. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam memberikan pemahaman akan Pengimplementasian Kebijakan transportasi Umum.
2. Hasil penelitian ini diharapkan memberikan pengetahuan, pengalaman, dan wawasan, serta bahan dalam penerapan ilmu metode penelitian.
3. Dapat menyumbangkan pemikiran yang berarti terhadap disiplin ilmu pengetahuan untuk memperkaya kajian teori dan riset.

B. Kegunaan Praktis

1. Bagi Pemerintah

Membantu pemerintah dan Dinas Perhubungan Kota Depok sebagai bahan pertimbangan untuk mengambil langkah maju, terutama yang berkaitan dengan upaya peningkatan minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum.

2. Bagi Penulis

Menjadi tambahan ilmu pengetahuan bagi penulis dalam memahami ilmu transportasi khususnya perihal pengimplementasian kebijakan transportasi umum.

3. Bagi Pembaca

Penelitian ini dimaksudkan untuk menjadi referensi atau sumber tambahan untuk survei lain yang membahas tentang implementasi kebijakan pada transportasi umum.

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam menyusun penelitian ini, agar dalam pembahasan terfokus pada pokok permasalahan dan tidak melebar ke masalah yang lain, maka penulis membuat sistematika penulisan karya tulis ilmiah sebagai berikut :

1. BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis membahas tentang Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan.

2. BAB 2 TINJAUAN PUSAKA

Dalam bab ini berisi tentang teori dasar yang digunakan dalam penelitian, yaitu Teori Kebijakan Publik dan Teori Implementasi Kebijakan.

3. BAB 3 METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi tentang metodologi penelitian yang membahas tentang pengimplementasian kebijakan dan faktor penghambat pelaksanaan kebijakan pada transportasi umum Bus Trans Biskita Depok.

4. BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis membahas tentang pembahasan dan hasil implementasi kebijakan Bus Trans Biskita oleh Dinas Perhubungan Kota Depok dan mendeskripsikan faktor penghambat pelaksanaan transportasi publik Bus Trans Biskita Depok.

5. BAB 5 PENUTUP

Dalam bab ini berisi tentang Kesimpulan dan Saran mengenai topik penelitian tentang Implementasi kebijakan layanan transportasi oleh dinas perhubungan kota depok (studi kasus bus trans biskita rute terminal depok baru-stasiun *Light Rail Transit* Harjamukti).