

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan tulang punggung peradaban manusia. Kegunaannya yang dapat membantu manusia maupun barang untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya, menjadikan transportasi sebagai sarana pendorong pembangunan baik ekonomi maupun sosial karena fungsinya yang menghubungkan setiap jaringan agar mempermudah akses kepada layanan publik seperti kesehatan, pendidikan, pekerjaan, transaksi jual beli, dan lain sebagainya.

Seiring meningkatnya jumlah populasi manusia sejalan akan kebutuhan terhadap transportasi. Kepadatan menjadi potret setiap sudut wilayah perkotaan. Kepadatan yang dirancang dengan baik akan menandai generasi kota pemenang berikutnya karena mampu menyediakan kawasan layak huni bagi masyarakat untuk bekerja, bersantai, dan menikmati kualitas hidup lebih baik. Tetapi di Indonesia, kepadatan lebih identik dengan kemacetan, konsistensi jumlah penduduk dan hilangnya ruang terbuka akibat kurangnya promosi dan dukungan terhadap tata kota. Salah satu tantangan terbesar yang dihadapi densifikasi adalah mengubah perilaku perkotaan, khususnya kota yang bergantung pada transportasi pribadi dimana dapat menyebabkan *urban sprawl*. Norma dan perilaku yang sudah mendarah daging menjadi tantangan dalam mengubah sikap negatif masyarakat untuk beralih menuju pembangunan yang humanis dan berkelanjutan.

Sebagai salah satu kota penyangga, Kota Bogor mengalami peningkatan jumlah penduduk sangat pesat. Laju pertumbuhan penduduk menurut data BPS Kota Bogor berada di angka 1,3 persen pada tahun 2022 dimana menyentuh angka 1,114 juta penduduk. Angka tersebut belum terhitung laju urbanisasi dan mobilitas masyarakat dari daerah lain dengan beragam kepentingan membuat kepadatan semakin perlu dikendalikan. Meningkatnya konsentrasi populasi memberikan tekanan besar pada transportasi perkotaan yang sudah jenuh. Perlu upaya untuk melakukan perubahan pola pikir juga pengembangan keterampilan untuk perencanaan serta advokasi kota. Terutama bagi masyarakat Kota Bogor yang

sehari-hari masih tergantung pada angkot atau Angkutan Umum Kota yaitu kendaraan seperti bus yang ukurannya lebih kecil mampu mengakomodir jalan-jalan kecil dengan akses yang mudah dan tarif murah. Angkot memungkinkan membawa penumpang pada rute tetap atau setengah tetap, mengangkut dan menurunkan penumpang dimana saja serta siap berangkat ketika kursi sudah terisi penuh. Karena tingginya permintaan dan banyaknya jumlah angkot membuat Bogor mendapat julukan sebagai “Kota Seribu Angkot” sebab memiliki jumlah angkutan sangat besar yaitu sekitar 3.412 (Diskominfo Bogor, 2016). Namun, jumlah angkot sudah melebihi *supply* dan *demand* masyarakat sehingga kehadirannya menjadi kurang produktif ditengah jalanan Kota Bogor yang rata-rata memiliki lebar 18 m². Permasalahan tersebut ditambah oleh beberapa oknum pengemudi yang menyepelekan pelayanan kepada penumpang seperti menembak tarif, tidak mematuhi aturan lalu lintas, sopir menggoda penumpang, membiarkan bagian dalam angkutan kotor dan bau, serta besi tua alias tidak layak jalan merupakan perilaku dan budaya yang perlu diubah.

Sayangnya tekanan kondisi jalanan terus bertambah selain karena bertambahnya jumlah penduduk dan buruknya performa pelayanan transportasi umum, hal ini terus diperparah dengan meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi di tengah lebar jalanan yang tidak berprogres dengan keadaan. Kualitas pelayanan transportasi umum yang kurang memadai menjadi salah satu faktor masyarakat untuk beralih menggunakan kendaraan pribadi terutama kendaraan roda dua karena alasan proses pengajuan dan memperolehnya yang mudah. Kendaraan pribadi menjadi jawaban atas ketidakpuasan masyarakat dalam bermobilitas karena efisiensi dan fleksibilitasnya dapat membuat pengguna bereaksi lebih cepat terhadap perubahan distribusi asal dan tujuan karena konsep “door to door”. Hal ini dapat dilihat dari jumlah pengguna kendaraan pribadi seperti mobil berada dalam angka 93.048 dan motor mencapai 1.666.859 (BPS, 2024). Perubahan zaman yang mendorong kehidupan lebih cepat dan instan serta meningkatnya tren berpergian membuat eksistensi kendaraan pribadi seolah kebutuhan krusial bagi setiap orang. Apalagi tren tersebut terus digemakan dan didukung dengan hadirnya berbagai destinasi menarik seperti tempat makan, hiburan, maupun berbelanja yang sengaja didesain apik serta unik demi menarik

calon pelanggan, ditambah bantuan algoritma di berbagai platform media sosial. Kurangnya upaya pengelolaan atas perubahan yang berdampak pada kondisi di jalan raya menyebabkan kemacetan, melambatnya kecepatan rata-rata kendaraan, meningkatnya angka kecelakaan serta berdampak langsung terhadap lingkungan seperti meningkatnya polusi udara, penggunaan energi baru tak terbarukan secara berlebihan dan memicu meningkatnya pemanasan global.

Untuk dapat menjawab tantangan tersebut, Pemerintah Kota Bogor berusaha menyediakan alternatif transportasi umum yang dapat menarik minat masyarakat. November 2021 menjadi awal modernisasi dan penataan transportasi umum di Kota Bogor. Bersama Kementerian Perhubungan, Pemerintah Kota Bogor meluncurkan unit bus bernama Biskita yang dikelola oleh Perumda Trans Pakuan sebagai realisasi angkutan umum massal berbasis Bus Rapid Test (BRT) yang mempunyai desain, pelayanan dan infrastruktur yang dikostumisasi untuk meningkatkan kualitas sistem dan menyingkirkan hal-hal seperti penundaan kedatangan serta keberangkatan yang sering ditemui pada sistem bus biasa untuk menjadi alternatif transportasi dalam kota. Sistem operasional bus dirancang untuk memulai kebudayaan baru yang baik seperti membiasakan diri untuk naik dan turun di halte, tidak membuang sampah sembarang, tidak merokok di tempat umum, mengantre, serta mendahulukan penumpang prioritas. Pemerintah juga menghadirkan layanan angkutan umum massal sesuai standar pelayanan minimal berbasis Buy The Service (BTS) yang memerhatikan aspek keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan kemudahan pelayanan. Tujuan diadakannya Biskita untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan membebaskan area perkotaan dari padatnya angkot di jalan raya. Misi Biskita yaitu melakukan pengurangan atau konversi kendaraan angkot menjadi 3:1 khususnya di jaringan jalan sekunder seperti jalan provinsi dan jalan kota. Menurut Buletin Pembangunan Daerah BAPPEDA Kota Bogor terbitan tahun 2022, hingga saat ini Biskita Trans Pakuan memiliki 49 unit bus dan beroperasi mulai pukul 05.00-20.20 WIB dengan 4 koridor bus yaitu koridor 5 rute Terminal Ciparigi-Stasiun Bogor, koridor 2 rute Terminal Bubulak (Via Cidangiang)-Ciawi, koridor 1 rute Terminal Bubulak-Cidangiang, dan koridor 6 rute Parung Banteng-Air Mancur Bogor.

Rute	Lintasan
Koridor 1 Terminal Bubulak-Cidangiang	Halte Terminal Bubulak - Halte SBJ 1 - Halte Semplak Halte Ruko Yasmin 1 - Halte Radar Bogor - Halte Transmart - Halte Cimanggu 1 -Halte UIKA 1 Halte Tugu Narkoba 2 - Halte DisDik - Halte Bantar Jati 2 - Halte SMKN 3 - Halte Kebon Raya - Halte Cidangiang - Halte SDN Bangka - Halte KLHK - Halte KPPN Bogor - Halte Juanda - Halte Taman Ekspresi - Halte Bantar Jati 1 - Halte YPHB - Halte Warung Jambu - Halte Tugu Narkoba 1 - Halte UIKA 2 - Halte Kampus LIA - Halte Cimanggu 2 - Halte Hermina - Halte Kolam Renang Yasmin - Halte Ruko Yasmin 2 - Halte SBJ 2 - Halte Terminal Bubulak.
Koridor 2 Terminal Bubulak-Ciawi	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 - Halte Villa Duta - Halte Kesatuan 2 - Halte Sukasari - Halte PDAM 2 - Halte Dishub - Halte UNITEX 2 - Halte Sindangsari 1 - Halte Sindangsari 2 - Halte Ciawi - UNITEX 1 - Halte Pakuan 1 - Halte Meteorologi - Halte Pakuan 2 - Halte Ekalokasari - Halte Damkar - Halte Pulo Armin - Halte PDAM 1 - Halte Masjid Raya - Halte SDN Bangka - Halte KLHK - Halte

	KPPN Bogor - Halte Juanda - Halte Budi Mulia - Halte Taman Topi - Halte Stasiun Bogor - Halte Mall BTW -Halte Yonif 315 - Halte AkBid - Halte AsPol -Halte Sentra Bisnis Graha Niaga -Halte Terminal Bubulak Terminal Bubulak - Ciawi.
Koridor 5 Terminal Ciparigi- Stasiun Bogor	Stasiun Bogor-Bappeda - RS Salak - Sudirman - Air Mancur 2 - GOR - Gedung DPRD - SMPN 5 - Tugu Anti Narkoba 1 - Tugu Anti-Narkoba 2 - Pemda 2-SDN Kedung Halang 1 - Kedung Halang 2 - Villa Bogor Indah 2- SMPN 19 Bogor 2 - Ciparigi. Parung Banteng – Air Mancur.
Koridor 6 Parung Banteng-Air Mancur Bogor	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 - Simpang Cimahpar - BSI 1 - Griya Bogor Raya - Parung Banteng - Terminal Bubulak - Cidangiang.

Tabel 1 Lintasan Koridor Biskita

Sumber : Laman Instragram Biskita

Pada tahap *soft launching*, pengoperasionalan uji coba Biskita dilaksanakan dengan tarif gratis alias nol rupiah. Penumpang hanya perlu menempelkan kartu e-money pada tempat yang disediakan ketika naik bus dengan catatan kartu terisi saldo. Uji coba gratis ini dilakukan sebagai upaya sosialisasi Biskita kepada

masyarakat Kota Bogor. Upaya tersebut berhasil menarik minat masyarakat untuk menjajaki transportasi Biskita. Antusiasme terlihat sangat jelas dari penuhnya halte serta pemandangan penumpang dalam bus yang rela berdesak-desakan terlihat dari kaca jendela setiap harinya. Setelah hampir 2 tahun beroperasi, memasuki bulan Mei tahun 2023, tarif perdana angkutan transportasi publik Biskita Trans Pakuan Bogor telah ditetapkan. Setiap kali naik, pengguna dikenakan tarif Rp.4000 per orang, tarif tersebut diperoleh karena adanya dana subsidi setelah melalui perhitungan jumlah perjalanan bus dengan sistem BTS.

Namun meskipun tanggapan positif masyarakat cukup tinggi tetapi kritik dan saran masih terus masuk ke pihak Biskita Bogor. Salah satu penyebabnya yaitu sering terjadi keterlambatan bus terutama di rute K1 khususnya di sekitar halte yang tersebar di Jalan Sholeh Iskandar, jika dilihat kondisi ini terjadi karena jalan kecil dan banyaknya kendaraan besar membuat jalan terlalu padat. Waktu tunggu yang dihabiskan para calon penumpang memakan waktu kurang lebih sekitar 15 menit untuk menaiki Biskita. Berdasarkan pengamatan peneliti, sebagian dari mereka yang dikejar oleh waktu akhirnya memilih menggunakan angkot atau ojek online, tetapi masih banyak dari mereka yang benar-benar menunggu sampai bus datang. Melihat hal ini, peneliti ingin menyelidiki lebih lanjut mengapa beberapa calon penumpang rela menukar waktu mereka yang cukup banyak agar bisa menggunakan transportasi umum Biskita. Apakah waktu tersebut menjadi alat tukar untuk mencapai tujuan memperoleh biaya yang lebih murah, menuju titik destinasi tanpa perlu transit, kenyamanan, keamanan, kebersihan, atau faktor lainnya.

Penelitian ini bertujuan untuk memahami faktor-faktor yang memengaruhi pilihan pengguna dalam menggunakan Biskita sebagai sarana transportasi, serta bagaimana pengguna memandang layanan ini dalam konteks mobilitas sehari-hari. Dengan memahami preferensi dan tantangan yang dihadapi pengguna, diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas tentang pilihan pengguna Biskita dan kontribusinya sebagai alternatif transportasi umum di Kota Bogor sehingga dapat diperoleh rekomendasi yang bermanfaat bagi pengembangan transportasi publik di kota ini.

1.2 Rumusan Masalah

1. Faktor apa saja yang memengaruhi pilihan pengguna dalam menggunakan Biskita K1?
2. Bagaimana persepsi pengguna terhadap kualitas layanan Biskita K1 sebagai alternatif transportasi umum?
3. Apa saja tantangan yang dihadapi pengguna dalam menggunakan Biskita K1?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi pilihan pengguna Biskita K1.
2. Mempelajari persepsi pengguna terhadap kualitas layanan Biskita K1.
3. Menemukan tantangan yang dihadapi oleh pengguna dalam menggunakan Biskita K1.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Memberikan wawasan tentang faktor-faktor yang memengaruhi pilihan transportasi umum di Kota Bogor.
2. Menyediakan informasi bagi pengelola Biskita untuk meningkatkan kualitas layanan.
3. Membantu pembuat kebijakan dalam merumuskan kebijakan transportasi yang lebih efektif dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistem penulisan skripsi yang berjudul “Penggunaan Biskita Sebagai Alternatif Transportasi Umum Di Kota Bogor” secara berurutan mencakup :

1. BAB I Pendahuluan

Berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat, dan sistematika penulisan.

2. BAB II Kajian Pustaka

Berisi penelitian terdahulu, landasan konsep dan teori yang digunakan, dan kerangka pemikiran.

3. BAB III Metode Penelitian

Berisi pendekatan penelitian, subjek penelitian, teknik pengumpulan data, teknik pengolahan analisis data, serta lokasi dan jadwal penelitian.

4. BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

Berisi hasil penelitian berdasarkan fakta di lapangan dari proses wawancara dan proses.

5. BAB V Penutup

Pada bab ini berisi hasil keseluruhan penelitian yang dirangkum secara jelas sehingga menghasilkan kesimpulan dan sebagai refleksi teori yang digunakan.

