

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Perencanaan transportasi merupakan proses strategis dalam merancang sistem transportasi yang efisien dan berkelanjutan. Menurut Meyer dan Miller (2001) dalam Arruan dkk (2025), tujuan utamanya adalah meningkatkan mobilitas manusia dan barang sambil mempertimbangkan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Dalam konteks perkotaan, perencanaan ini menjadi kunci untuk mengatasi masalah seperti kemacetan, polusi udara, dan ketimpangan aksesibilitas. Tanpa perencanaan yang matang, pertumbuhan kota justru dapat menimbulkan berbagai masalah transportasi yang berdampak pada kualitas hidup masyarakat. Oleh karena itu, pendekatan komprehensif sangat diperlukan untuk menciptakan sistem transportasi yang mampu mendukung pembangunan berkelanjutan.

Transportasi kota merupakan elemen kunci dalam memfasilitasi mobilitas penduduk di lingkungan perkotaan yang terus mengalami pertumbuhan akibat urbanisasi dan peningkatan aktivitas ekonomi. Sistem transportasi umum seperti bus, kereta, dan moda angkutan massal lainnya menjadi instrumen penting untuk menyediakan alternatif perjalanan yang efisien, terjangkau, dan ramah lingkungan. Pengembangan transportasi kota tidak hanya bertujuan untuk memperlancar pergerakan orang dan barang, tetapi juga untuk mengurangi kepadatan lalu lintas, menekan emisi gas rumah kaca, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat perkotaan. Oleh karena itu, perencanaan transportasi yang menyeluruh dan berkelanjutan perlu menekankan pada integrasi antar-moda, peningkatan konektivitas jaringan layanan, serta penyediaan infrastruktur pendukung seperti fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda. Integrasi transportasi yang baik memungkinkan perpindahan antar moda berlangsung lebih cepat dan efisien, sehingga sistem transportasi kota dapat berfungsi secara optimal dalam mendukung mobilitas masyarakat sekaligus menjaga keberlanjutan lingkungan perkotaan.

Permasalahan transportasi biasanya muncul ketika pertumbuhan aktivitas kota tidak diimbangi dengan kapasitas infrastruktur jalan. Pertumbuhan aktivitas perkotaan di Kota Bogor menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan kapasitas jalan. Kondisi ini menimbulkan kemacetan yang

menjadi persoalan utama transportasi perkotaan. Sistem transportasi Kota Bogor telah lama menghadapi tekanan akibat banyaknya kendaraan bermotor pribadi dan kepadatan lalu lintas yang tinggi. Rasio kendaraan terhadap panjang jalan menunjukkan tingkat kepadatan yang signifikan, sehingga diperlukan penguatan sistem angkutan massal sebagai solusi mobilitas perkotaan.

Mobilitas masyarakat Kota Bogor didominasi oleh angkutan kota (angkot). Namun pola operasional angkot yang tidak berbasis jadwal, serta sering berhenti sembarangan menimbulkan ketidakpastian waktu perjalanan. Hal tersebut berdampak pada rendahnya kenyamanan dan efisiensi perjalanan masyarakat, sekaligus memperparah kemacetan karena banyaknya kendaraan. Kondisi tersebut menunjukkan perlunya *transformasi* menuju sistem transportasi massal yang terorganisir, terjadwal, dan terintegrasi. Pengembangan angkutan massal menjadi strategi penting untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi sekaligus meningkatkan efisiensi mobilitas perkotaan. Sistem transportasi modern tidak hanya berfungsi sebagai moda perjalanan, tetapi juga sebagai instrumen pengelolaan lalu lintas dan pengendalian kemacetan.

Sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum perkotaan, pemerintah menghadirkan kebijakan transportasi berbasis pelayanan. Pemerintah dalam peningkatan pelayanan angkutan umum perkotaan sebagai upaya agar masyarakat mau berpindah ke angkutan umum adalah program *Buy The Service (BTS)* untuk angkutan umum perkotaan berbasis bus. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Umum Perkotaan, yang dimaksud dengan pembelian layanan (*Buy The Service*) adalah skema pemberian subsidi berupa pembelian layanan dari perusahaan angkutan umum untuk penyelenggaraan angkutan penumpang umum di kawasan perkotaan kepada masyarakat yang diberikan oleh pemerintah, dalam hal ini Pemerintah, kepada operator dengan mekanisme lelang berdasarkan Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang memenuhi aspek kenyamanan, keamanan, keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan serta memenuhi aspek kesehatan. (Peraturan Menteri Perhubungan No. 9 Tahun 2020 Pasal 1, ayat 4))

Penerapan program BTS tidak hanya menjadi kebijakan makro berskala nasional, tetapi juga telah diimplementasikan secara bertahap di berbagai daerah,

termasuk Kota Bogor, sebagai bentuk nyata transformasi transportasi publik. Program ini diharapkan mampu menjawab tantangan klasik transportasi perkotaan yang selama ini dihadapi oleh masyarakat, seperti kemacetan, polusi udara dan ketergantungan pada kendaraan pribadi. Melalui skema subsidi berbasis layanan, pemerintah berupaya menghadirkan sistem transportasi massal yang efisien, aman, dan terjangkau, sekaligus mendorong perubahan perilaku masyarakat agar beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke moda transportasi umum yang lebih ramah lingkungan.

Kota Bogor sebagai salah satu kota penyangga Jakarta menghadapi situasi yang rumit dalam mobilitas perkotaan. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penduduk Kota Bogor mengalami peningkatan setiap tahunnya, bisa dilihat data peningkatan penduduk di kota Bogor dari tahun 2021-2024 pada tabel dibawah ini:

**Tabel 1. 1 Jumlah Penduduk di Kota Bogor Tahun 2021-2024**

NO	Tahun	Jumlah penduduk perempuan (jiwa)	Jumlah penduduk laki-laki (jiwa)	Jumlah penduduk (jiwa)
1	2021	518.585	533.744	1.052.359
2	2022	524.263	539.250	1.114.018
3	2023	528.311	542.508	1.070.719
4	2024	532.406	545.945	1.078.351

Sumber: Diolah oleh Peneliti berdasarkan Dokumen Kota Bogor dalam Angka 2022, 2023, 2024 dan 2025.

Sebagai kota penyangga Jakarta, Kota Bogor memiliki karakter mobilitas yang tinggi, 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.

Permasalahan transportasi lokal di Kota Bogor menunjukkan kompleksitas yang semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan penduduk dan intensitas aktivitas ekonomi perkotaan. Kondisi tersebut berdampak langsung pada sistem pergerakan masyarakat yang semakin padat dan tidak seimbang dengan kapasitas infrastruktur jalan yang tersedia. Kemacetan lalu lintas terjadi pada hampir seluruh ruas jalan utama, yang berfungsi sebagai simpul utama pergerakan masyarakat. Kepadatan kendaraan yang meningkat setiap tahun mengakibatkan waktu tempuh

perjalanan menjadi tidak efisien serta menurunkan kenyamanan mobilitas harian masyarakat.

Lonjakan jumlah kendaraan bermotor di Kota Bogor turut memperparah kondisi lalu lintas. Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi menunjukkan tingginya ketergantungan masyarakat terhadap moda transportasi tersebut dibandingkan angkutan umum. Data Badan Pusat Statistik Jawa Barat menunjukkan jumlah kendaraan bermotor meningkat terus setiap tahunnya, bisa dilihat jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2020–2024 pada tabel dibawah:

**Tabel 1. 2 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Bogor Tahun 2020 - 2024**

Tahun	Jumlah Kendaraan Bermotor - Mobil Penumpang	Jumlah Kendaraan Bermotor - Bus	Jumlah Kendaraan Bermotor - Truk	Jumlah Kendaraan Bermotor - Sepeda Motor	Jumlah Kendaraan Bermotor - Jumlah
2020	88.704	674	11.666	358.167	459.211
2021	90.003	690	11.621	359.716	462.030
2022	93.048	621	11.773	362.278	467.720
2023	93.048	621	11.772	362.278	467.719
2024	96.220	634	11.663	372.957	481.474

Sumber: Data Badan Pusat Statistik Jawa Barat Tahun 2020 - 2024.

Fenomena data di atas mengindikasikan bahwa pertumbuhan mobilitas masyarakat masih lebih banyak diakomodasi oleh kendaraan pribadi dibandingkan transportasi publik. Peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan tanpa diimbangi sistem transportasi massal yang efektif akan memperbesar tekanan terhadap kapasitas jalan serta memperparah kemacetan. Selain kemacetan, keterbatasan sarana angkutan umum yang dapat diandalkan menjadi salah satu faktor utama yang memperparah masalah mobilitas di Kota Bogor. Sebagian besar layanan transportasi publik masih didominasi oleh angkutan kota (angkot) yang beroperasi tanpa sistem jadwal dan pengelolaan yang terintegrasi. Masyarakat akhirnya memilih menggunakan kendaraan pribadi karena dianggap lebih cepat, fleksibel, dan dapat diandalkan dalam beraktivitas sehari-hari. Ketergantungan terhadap kendaraan pribadi inilah yang kemudian menciptakan masalah transportasi yang sulit diputus, yaitu semakin banyaknya penggunaan kendaraan pribadi menyebabkan kemacetan, sementara kemacetan itu sendiri mendorong orang tidak mau beralih ke angkutan umum.

Mobilitas merupakan salah satu aspek yang mendasar dalam kehidupan masyarakat modern. Dalam konteks perkotaan seperti Bogor, mobilitas menjadi semakin penting karena tingginya intensitas kegiatan sehari-hari masyarakat. Kemampuan warga untuk bergerak dengan lancar akan menentukan kelancaran aktivitas ekonomi serta efektivitas pelayanan publik. Apabila sistem mobilitas terganggu oleh kemacetan atau keterbatasan transportasi umum, maka dampaknya bukan hanya pada keterlambatan perjalanan, melainkan juga pada penurunan daya saing ekonomi kota. Dengan adanya transportasi publik yang efektif, mobilitas masyarakat dapat lebih efisien, sehingga tidak hanya meningkatkan kualitas hidup warga, tetapi juga mendukung tercapainya pembangunan perkotaan yang berkelanjutan.

Dalam upaya menjawab persoalan tersebut, penyelenggaraan transportasi umum di Indonesia tunduk pada berbagai peraturan hukum yang menjadi basis pengelolaan dan pengawasan layanan transportasi. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi dasar hukum utama yang mengatur prinsip keselamatan, keteraturan, dan kelancaran lalu lintas sebagai bagian dari pelayanan publik. Pada tingkat daerah, pengaturan tersebut ditindaklanjuti melalui regulasi daerah yang menyesuaikan karakteristik wilayah. Di Kota Bogor, penyelenggaraan transportasi publik diatur melalui Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang kemudian mengalami perubahan melalui Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2019, serta diperbarui melalui Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2023 tentang Transportasi. Peraturan terbaru ini menegaskan pentingnya sistem transportasi yang terpadu, terintegrasi, aman, teratur, lancar, dan berkelanjutan sesuai arah pembangunan daerah.

Sebagai jawaban atas berbagai permasalahan transportasi tersebut, pemerintah menghadirkan layanan angkutan massal berbasis bus melalui program Biskita Trans Pakuan. Pada tahap awal penyelenggaraannya, layanan ini merupakan bagian dari program *Buy The Service* (BTS) yang dikelola oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan. Melalui skema tersebut pemerintah membeli layanan angkutan dari operator agar masyarakat memperoleh transportasi publik dengan standar pelayanan minimal yang terukur,

aman, dan nyaman. Dalam pelaksanaannya pemerintah berperan sebagai regulator dan pengawas, sedangkan operasional dijalankan oleh operator yang ditunjuk.

Layanan ini resmi beroperasi sejak November 2021 dengan menggunakan skema BTS yang memungkinkan bus beroperasi dengan pembiayaan dari pemerintah. Sejak pertama kali diluncurkan pada akhir tahun 2021, layanan Biskita Trans Pakuan di Kota Bogor diberlakukan secara gratis bagi seluruh penumpang. Meskipun tarif nol rupiah, pengguna tetap diwajibkan melakukan tap kartu uang elektronik pada perangkat pembaca kartu yang tersedia di dalam bus sebagai bagian dari pembiasaan sistem pembayaran non-tunai sekaligus pencatatan data penumpang untuk evaluasi operasional. Skema gratis ini berlangsung sejak awal operasional hingga menjelang pertengahan tahun 2023.

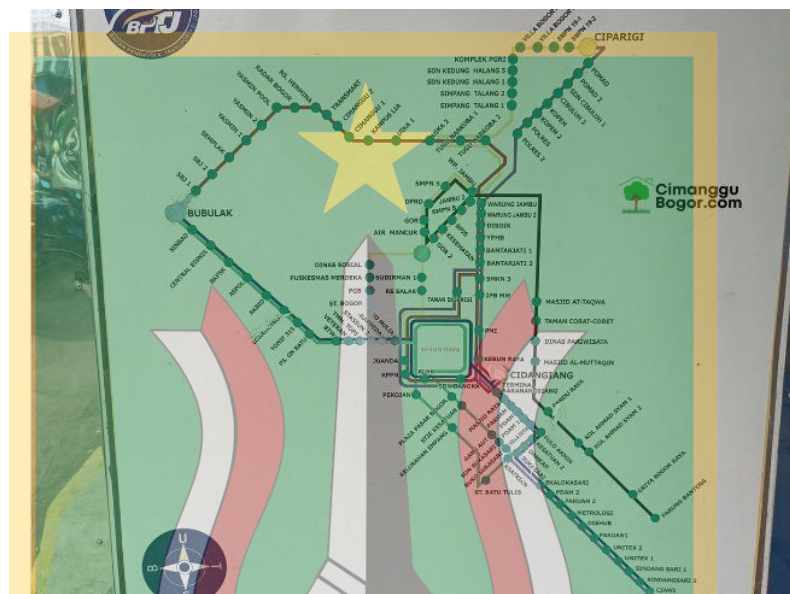
Mulai 20 Mei 2023, layanan ini menerapkan tarif resmi sebesar Rp 4.000 per sekali perjalanan bagi penumpang umum. Selain tarif umum tersebut, diberlakukan tarif khusus Rp 2.000 bagi pelajar, lansia, dan penyandang disabilitas. Metode pembayaran dilakukan secara non-tunai menggunakan kartu elektronik perbankan seperti e-money, Brizzi, Flazz, dan TapCash. Memasuki tahun 2025, sistem pembayaran diperluas dengan penambahan opsi QRIS guna meningkatkan kemudahan transaksi berbasis digital.

Layanan Biskita Trans Pakuan dijalankan dengan 49 armada bus sedang yang melayani empat koridor utama, yaitu Koridor 1 (Terminal Bubulak – Cidangiang), Koridor 2 (Terminal Bubulak – Ciawi), Koridor 5 (Ciparigi – Stasiun Bogor), dan Koridor 6 (Parung Banteng – Stasiun Bogor). Layanan ini didukung lebih dari 60 titik halte dan bus stop dengan jam operasional pukul 05.00–21.00 WIB. Kehadiran Biskita Trans Pakuan menandai perubahan signifikan dalam sistem transportasi publik Kota Bogor yang sebelumnya sangat bergantung pada kendaraan pribadi.

Seiring berjalannya waktu, sistem pengelolaan layanan mengalami perubahan kelembagaan. Mulai 1 Januari 2025, pengelolaan Biskita Trans Pakuan dialihkan dari BPTJ Kementerian Perhubungan kepada Pemerintah Kota Bogor melalui Dinas Perhubungan. Dengan pengalihan tersebut, pembiayaan operasional tidak lagi berasal dari anggaran pemerintah pusat, melainkan menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kota Bogor sebagai bagian dari kemandirian pengelolaan transportasi daerah. Dalam struktur operasional saat ini,

Pemerintah Kota Bogor bertindak sebagai pengelola dan pengawas kebijakan layanan, sedangkan operasional armada dijalankan oleh PT Kodjari Tata Angkutan. Proses transisi tersebut sempat menyebabkan layanan berhenti sementara pada awal tahun 2025 karena penyesuaian anggaran dan administrasi, namun setelah proses tersebut selesai layanan kembali beroperasi secara terbatas dengan rencana keberlanjutan melalui pendanaan mandiri pemerintah daerah.

**Gambar 1. 1 Rute Biskita Trans Pakuan**



Sumber: CimangguBogor.com

Untuk memperjelas penjelasan sebelumnya mengenai rute layanan Biskita Trans Pakuan, ini adalah peta rute Biskita Trans Pakuan. Penyajian gambar ini bertujuan untuk memberikan gambaran visual yang lebih jelas tentang jalur perjalanan layanan tersebut. Koridor 1 (Terminal Bubulak – Cidangiang) melewati rute, SBJ 1 – Semplak – Ruko Yasmin 1 – Radar Bogor – Transmart – Cimanggu 1 – Ramayana jalan baru – UIKA 1 – Tugu Narkoba 2 – Dinas Pendidikan – Bantar Jati 2 – SMKN 3 – IPB MM – PMI – Kebun Raya. Selanjutnya Koridor 2 (Terminal Bubulak – Ciawi) melewati rute, Perum Sinbad – BKP5K – Lokatmala – Pasar Gunung Batu – Veteran – Bappeda – PMI – Kebun Raya – Pakuan – Villa Duta – Kesatuan 2 – Sukasari – PDAM 2 – Dishub – Unitex 2 – Sindangsari 1 – Sindangsari 2. Untuk Koridor 5 (Terminal Ciparigi – Stasiun KA Bogor) melewati rute, Terminal Ciparigi – SMP 19 (1) – Villa Bogor Indah 1 – Komplek PGRI – Kedung Halang 2 – Simpang Talang 1 – Jambu Dua – SLTPN 8 – BPJS – Dinkes – Gor 2 – Dinas Sosial – Puskesmas Merdeka. Dan Koridor 6 (Parung Banteng –

Stasiun KA Bogor) melewati rute, Parung Banteng – Griya Bogor Raya 2 – Kolonel Ahad syam 1 – Kampung Sawah 1 – Simpang Bogor Baru – Masjid Raya Al Muttaqin – Taman Corat Coret 1 – Pandu Raya 2 – Nusa Indah 2 – Masjid Al Muslimun – Jambu Dua 1 – SLTPN 8 – BPJS – Dinkes – Gor 2 – Dinsos – Puskesmas Merdeka – Stasiun KA Bogor.

Penjelasan tentang jalur pelayanan Biskita Trans Pakuan di setiap koridor menunjukkan bahwa sistem transportasi ini dibuat untuk melayani berbagai area penting di Kota Bogor. Rute-rute itu menghubungkan area permukiman, pusat aktivitas, dan titik utama transportasi, sehingga memberikan gambaran awal tentang peran Biskita Trans Pakuan dalam mendukung mobilitas sehari-hari masyarakat. Dengan cakupan empat koridor utama dan puluhan titik halte, layanan ini dirancang untuk memperkuat konektivitas antarkawasan serta mempermudah masyarakat menjangkau simpul transportasi seperti stasiun dan terminal.

Selanjutnya tren penggunaan BisKita menunjukkan perkembangan yang cukup signifikan sejak awal peluncurannya. Hal ini membuat adanya perubahan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi, dari yang semula sangat bergantung pada kendaraan pribadi menuju penggunaan transportasi publik yang lebih efisien. Untuk menggambarkan lebih lanjut dinamika penggunaan layanan ini, disajikan data pengguna BisKita Trans Pakuan dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini diperkuat melalui data yang dijabarkan oleh Laporan Tahunan BPTJ Tahun 2022 yang menunjukkan peningkatan jumlah penumpang pada masa awal operasional, terutama saat layanan masih digratiskan sebagai bagian dari strategi menarik minat masyarakat.

**Gambar 1. 2 Grafik Pengguna Biskita Trans Pakuan Tahun 2022**



Sumber: Laporan Tahunan 2022 BPTJ

Berdasarkan gambar diatas, grafik jumlah pengguna Biskita Trans Pakuan Tahun 2022 menunjukkan adanya kecenderungan peningkatan jumlah penumpang sepanjang periode pengamatan. Pada awal tahun, jumlah penumpang masih relatif rendah, kemudian mengalami peningkatan secara bertahap pada bulan-bulan berikutnya. Peningkatan tersebut mengindikasikan mulai terbentuknya minat dan kepercayaan masyarakat terhadap layanan Biskita Trans Pakuan sebagai moda transportasi publik. Meskipun pada salah satu periode terlihat adanya penurunan jumlah penumpang, secara umum tren penggunaan kembali meningkat hingga akhir tahun. Pola ini memberikan gambaran awal bahwa layanan Biskita Trans Pakuan semakin dimanfaatkan oleh masyarakat Kota Bogor dalam menunjang aktivitas dan mobilitas harian.

Berdasarkan permasalahan yang saya temukan dalam media berita, Biskita Trans Pakuan masih ada tumpang tindihnya trayek dan rute kendaraan umum, BisKita Trans Pakuan juga tidak memiliki jalur khusus seperti bus Transjakarta di DKI Jakarta yang mengakibatkan jika ada kemacetan dan antrean di lampu merah, BisKita Trans Pakuan akan ikut terjebak (Tempo, 2023). Selanjutnya yang saya temukan dalam pemberitaan, masalah transportasi umum di Kota Bogor tidak hanya menyentuh aspek tersedianya sarana, namun juga mutu pelayanan yang dialami oleh penggunanya. Masyarakat masih menghadapi kendala seperti ketidaktepatan waktu keberangkatan dan kedatangan bus, kecepatan layanan yang tidak konsisten akibat berbagi jalur dengan angkutan perkotaan, serta waktu tunggu di halte yang dianggap lama. Kondisi ini menyebabkan sebagian masyarakat tidak mau beralih dari kendaraan pribadi atau angkutan tradisional ke BisKita, sehingga kemacetan tetap menjadi isu utama di kota ini. (Tempo, 2023)

Selanjutnya, keterbatasan armada dan fasilitas perhentian yang masih kurang memadai ikut serta menghalangi peningkatan kualitas layanan, yang berpengaruh pada pandangan negatif masyarakat terhadap BisKita. Tantangan lain yang dihadapinya yaitu peralihan pengelolaan layanan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah, yang berdampak pada perubahan kebijakan dan pendanaan, serta mempengaruhi keberlanjutan dan pengembangan layanan BisKita. Faktor-faktor ini secara kolektif memunculkan kebutuhan mendesak untuk melakukan evaluasi dan perbaikan layanan agar BisKita dapat memenuhi ekspektasi pengguna

dan berkontribusi efektif dalam mengatasi permasalahan transportasi di Kota Bogor. (Pikiran Rakyat, 2023).

Dalam perspektif teori efektivitas organisasi, Duncan (1973) menyatakan bahwa efektivitas dapat diukur melalui tiga dimensi utama, yaitu pencapaian tujuan, integrasi, dan adaptasi. Pencapaian tujuan berkaitan dengan sejauh mana program mampu memenuhi target yang telah ditetapkan; integrasi menyangkut kemampuan organisasi dalam menjalin koordinasi serta memperoleh penerimaan sosial; sedangkan adaptasi merujuk pada kemampuan menyesuaikan diri terhadap perubahan lingkungan. Jika dikaitkan dengan konteks Biskita Trans Pakuan, maka tingkat pengurangan kemacetan, kestabilan jumlah penumpang, kualitas integrasi dengan moda lain, serta kemampuan beradaptasi terhadap perubahan kebijakan dan pendanaan menjadi indikator penting dalam menilai efektivitas layanan secara menyeluruh.

Meskipun berbagai penelitian telah membahas implementasi kebijakan transportasi publik di Kota Bogor, kajian yang secara khusus mengevaluasi efektivitas Biskita Trans Pakuan dari perspektif pengguna masih relatif terbatas. Penelitian Azwanda (2024) lebih menitikberatkan pada dampak layanan terhadap pengurangan kemacetan, sedangkan penelitian Dariesta, Kartini, dan Sagita (2025) berfokus pada aspek implementasi kebijakan penataan angkutan umum. Kedua penelitian tersebut belum mengkaji secara komprehensif dimensi pengalaman pengguna dalam menilai kualitas layanan, ketercapaian tujuan program, serta tingkat adaptasi masyarakat terhadap sistem transportasi berbasis BTS. Padahal, evaluasi kebijakan publik tidak hanya menilai output kebijakan, tetapi juga outcome dan dampaknya terhadap kelompok sasaran.

Berdasarkan uraian tersebut, diperlukan kajian yang mampu menilai efektivitas Biskita Trans Pakuan secara lebih komprehensif dengan menempatkan pengguna sebagai subjek utama evaluasi. Penelitian ini penting untuk memberikan gambaran empiris mengenai sejauh mana layanan telah memenuhi tujuan awalnya sebagai penunjang mobilitas harian masyarakat Kota Bogor, sekaligus mengidentifikasi tantangan yang masih perlu dibenahi dalam rangka pengembangan sistem transportasi publik yang berkelanjutan. Oleh sebab itu penulis melakukan penelitian berjudul **“Efektivitas Biskita Trans Pakuan**

## **Sebagai Penunjang Akses Mobilitas Harian Masyarakat Kota Bogor.”**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis berbagai aspek yang memengaruhi efektivitas layanan, meliputi ketepatan waktu, kepuasan pengguna terhadap fasilitas, tingkat integrasi layanan, serta kemampuan adaptasi terhadap perubahan kebijakan dan pengelolaan. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan masukan empiris bagi Pemerintah Kota Bogor dalam memperbaiki sistem transportasi umum serta mendukung terwujudnya mobilitas perkotaan yang lebih efisien dan berkelanjutan.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah, Bagaimana Efektivitas Biskita Trans Pakuan dalam menunjang akses mobilitas harian masyarakat Kota Bogor?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah untuk menggambarkan seberapa efektif Biskita Trans Pakuan sebagai penunjang akses mobilitas harian masyarakat Kota Bogor.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

#### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan bisa membantu dalam memperkaya penelitian tentang bidang administrasi publik, terutama soal bagaimana pelayanan publik, terutama di sektor transportasi, bisa dianalisis, diukur, dan ditingkatkan lagi. Hasilnya juga bisa memberikan informasi tambahan bagi literatur yang membahas efektivitas layanan publik umum.

#### **2. Manfaat Praktis**

##### **a. Untuk Masyarakat**

Penelitian ini dapat memberikan gambaran mengenai kualitas layanan Biskita Trans Pakuan, sehingga mereka dapat mengetahui sejauh mana layanan ini mampu menunjang kebutuhan mobilitas sehari-hari.

b. Untuk Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi dan rekomendasi untuk meningkatkan kualitas pelayanan, memperluas cakupan rute, menambah jumlah armada, serta memperbaiki integrasi antarmoda. Dengan demikian, hasil penelitian dapat dijadikan masukan untuk perumusan kebijakan yang lebih responsif terhadap kebutuhan warga.

c. Untuk Peneliti Lain

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi atau bahan perbandingan dalam melakukan penelitian lanjutan, baik mengenai efektivitas layanan transportasi publik maupun kajian pelayanan publik pada sektor lain, sehingga dapat mendorong pengembangan ilmu pengetahuan yang lebih luas.

## 1.5 Sistematika Penulisan

Proses penyusunan sistematika penulisan ini disusun secara sistematis dan terorganisir supaya mampu menjawab permasalahan penelitian secara menyeluruh. Setiap bab disusun dengan saling terkait, mulai dari pendahuluan hingga kesimpulan, sehingga membentuk alur yang logis dan mudah dipahami. Dengan demikian, sistematika penulisan ini menjadi panduan yang jelas dalam menyajikan keseluruhan isi skripsi secara runtut dan terstruktur. Oleh karena itu, skripsi ini mempunyai sistematika penulisan sebagai berikut:

### 1. BAB I PENDAHULUAN

Bab ini penulis akan menjelaskan terkait yang menyangkut latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan serta manfaat penelitian dan sistematika penulisan penelitian.

### 2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini penulis menjelaskan terkait penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian yang dibuat serta konsep dan teori yang jadi landasan dari riset yang diambil dari beberapa literatur yang relevan.

3. **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini membahas cara dan metode yang digunakan dalam penelitian. Penjelasan mencakup jenis penelitian yang dilakukan, tempat dan waktu penelitian, kelompok populasi dan sampel, cara mengumpulkan data, serta cara menganalisis data yang digunakan untuk menjawab permasalahan yang diajukan dan mencapai tujuan penelitian.

4. **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab ini penulis memberikan penjelasan dan analisis yang komprehensif mengenai hasil penelitian yang menjadi fokus utama dalam karya ilmiah ini, serta menyampaikan temuan lapangan terkait Analisis Efektivitas Biskita Trans Pakuan sebagai Penunjang Akses Mobilitas Harian Masyarakat Kota Bogor.

5. **BAB V PENUTUP**

Bab ini penulis menyampaikan kesimpulan yang didapat dari analisis serta pemaparan mendalam, dan juga memberikan rekomendasi dan saran terkait strategi yang dapat bermanfaat bagi studi yang akan datang.

