

EFEKTIVITAS BUS RAPID TRANSIT BISKITA TRANS PAKUAN DALAM MENGURANGI KEMACETAN DI KOTA BOGOR

Nabila Pebriya Azwanda

NPP : 31.0742

Asdaf Kota Bogor, Provinsi Jawa Barat

Program Studi Kebijakan Publik

Email: Nabilafebriyaazzwanda03@gmail.com

Pembimbing Skripsi: Merintha Suryapuspita, S.AP., M.KP

ABSTRACT

Problem/Background (GAP): This research is entitled “EFFECTIVENESS OF BUS RAPID TRANSIT BISKITA TRANS PAKUAN IN REDUCING CONGESTION IN BOGOR CITY”. The implementation of this research is motivated by the implementation of the Biskita Trans Pakuan Bus Rapid Transit program policy which has the aim of reducing congestion in overcoming congestion using Mass Public Transport services in Bogor City. **Purpose:** This research is intended to know and describe the Biskita Trans Pakuan Bus Rapid Transit in Reducing Congestion in Bogor City and to find out the efforts made by the Bogor City Transportation Agency in supporting the effectiveness of the Biskita Trans Pakuan Bus Rapid Transit in reducing congestion in Bogor City. **Methods:** The type of research used in this study is qualitative research using descriptive methods. Data collection techniques were carried out by interview, observation and documentation. Data analysis techniques are carried out through data compaction, data presentation and conclusion drawing. **Results:** The results of the research were carried out through 3 dimensions of effectiveness by Duncan (Streers, 2020) which showed the results of the study that the effectiveness of the Biskita Trans Pakuan Bus Rapid Transit in reducing congestion in Bogor City was not fully effective, marked by the obstacles and problems found in the form of people still choosing to use private vehicles and angkot because the Bogor City Biskita Trans Pakuan Bus Rapid Transit could not access all routes which could result in low interest among the people of Bogor City to use the Bogor City Trans Pakuan Bus Rapid Transit, it is still not optimal as a whole, both direct and indirect socialization related to route information, bus stop locations to the operating hours of arrival and departure of the Trans Pakuan Rapid Transit Bus, besides that bus stops and shelters that do not seem to be considered ideal. **Conclusion:** The effectiveness of the Bogor City Biskita Trans Pakuan Bus Rapid Transit in overcoming congestion in Bogor City is still not effective. Efforts made by the Bogor City Transportation Agency to be more effective in supporting the effectiveness of the Bogor City Biskita Trans Pakuan Bus Rapid Transit in reducing congestion in Bogor City. Is to conduct socialization to the public regarding the importance of using public transportation aimed at reducing congestion in the city of Bogor. **Keywords:** Effectiveness, Bus Rapid Transit, Mass Transportation.

ABSTRAK

Permasalahan/Latar Belakang (GAP): Penelitian ini berjudul “EFEKTIVITAS BUS RAPID TRANSIT BISKITA TRANS PAKUAN DALAM MENGURANGI KEMACETAN DI KOTA BOGOR”. Pelaksanaan penelitian ini dilatar belakangi adanya pelaksanaan kebijakan program *Bus Rapid Transit* Biskita Trans Pakuan yang memiliki tujuan untuk mengurangi kemacetan dalam penanggulangan kemacetan menggunakan layanan Angkutan Umum Massal di Kota Bogor. **Tujuan:** Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui dan mendeskripsikan *Bus Rapid Transit* Biskita Trans Pakuan Dalam Mengurangi Kemacetan di Kota Bogor serta mengetahui upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bogor dalam mendukung efektivitas *Bus Rapid Transit Biskita Trans* Pakuan dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor. **Metode:** Adapun jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu penelitian kualitatif yang menggunakan metode deskriptif. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi serta dokumentasi. Teknik analisis data dilakukan melalui pemadatan data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. **Hasil/Temuan:** Adapun hasil penelitian dilakukan melalui 3 dimensi efektivitas oleh Duncan (Streers, 2020) yang menunjukkan Hasil penelitian bahwa efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor sepenuhnya belum efektif, ditandai dengan kendala dan permasalahan yang ditemukan berupa masyarakat masih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dan angkot karena Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor tidak bisa mengakses semua rute yang dapat mengakibatkan rendahnya minat masyarakat Kota Bogor untuk menggunakan Bus Rapid Transit Trans Pakuan Kota Bogor, masih belum optimal secara menyeluruh baik itu sosialisasi langsung maupun tidak langsung terkait dengan info rute, lokasi halte hingga jam operasional kedatangan dan keberangkatan Bus Rapid Transit Trans Pakuan Kota Bogor, selain itu halte dan shelter yang nampaknya tidak dinilai ideal. **Kesimpulan:** efektivitas *Bus Rapid Transit* Biskita Trans Pakuan Kota Bogor dalam mengatasi kemacetan di Kota Bogor masih belum efektif. Upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bogor agar lebih efektif dalam mendukung efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor. Adalah melakukan sosialisasi kepada masyarakat terkait dengan pentingnya menggunakan transportasi umum yang ditujukan untuk mengurangi kemacetan di Kota Bogor.

Kata Kunci: Efektivitas, *Bus Rapid Transit*, Transportasi Massal.

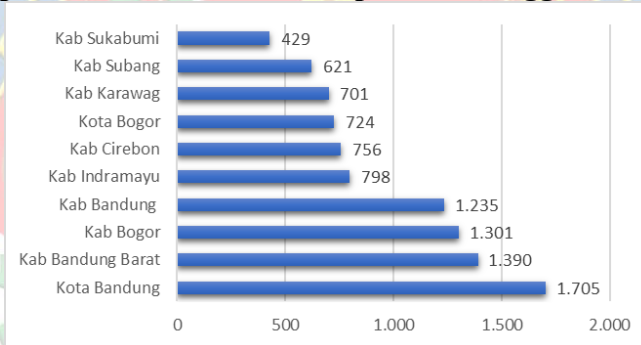
I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu negara yang memiliki jumlah penduduk terbanyak, menurut data Badan Pusat Statistik (2023) jumlah penduduk Indonesia terkini yakni sebanyak 277,7 juta jiwa pada pertengahan tahun 2023, angka tersebut tentunya naik 1,05% dari tahun sebelumnya yakni di tahun 2022 sebanyak 275,77 juta jiwa, sehingga Indonesia menduduki urutan ke empat antara negara lain yakni setelah Cina, India, dan Amerika Serikat. Menurut Kepala Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana Nasional Sugiri Syarif dilansir dari berita nasional.tempo.co laju pertumbuhan penduduk Indonesia sekitar 1,49 persen pertahun yang artinya setiap tahun jumlah populasi di Indonesia meningkat menjadi 4 juta jiwa.

Kondisi ini memperlihatkan bahwa kepadatan penduduk di Indonesia tidak seimbang sehingga perlu upaya dalam pemerataan jumlah penduduk yang ada di Indonesia, dilihat dari tingkat pertumbuhan penduduknya Indonesia masih tergolong tinggi. Jika hal ini tidak diupayakan maka akan menimbulkan banyak masalah. Sementara itu provinsi yang memiliki kategori paling banyak penduduknya ialah Jawa Barat. Jawa Barat menduduki posisi pertama, daerah dengan padat penduduk tersebar di Kota Bandung, Kota Depok, Kabupaten Bogor dan Kota Bogor serta daerah industri lainnya. Bertambahnya penduduk menyebabkan berbagai macam masalah salah satunya kemacetan, karena dengan bertambahnya jumlah penduduk maka akan terjadinya peningkatan penggunaan kendaraan. Hal ini juga diakibatkan karena masyarakat cenderung memilih kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum karena dirasa lebih efektif dan efisien. Dengan jumlah kendaraan yang tergolong tinggi dapat menyebabkan overcapacity atau kelebihan kapasitas, yang berarti bahwa jumlah kendaraan yang melintasi suatu ruas jalan melebihi kapasitas optimal jalan tersebut sehingga menyebabkan kemacetan hal ini dapat dibuktikan dengan perhitungan rasio kepadatan jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari rasio dibawah ini.

Gambar 1. 1
Jumlah Rasio Kepadatan Jalan Kota/Kabupaten Tertinggi di Provinsi Jawa Barat.



Sumber: Diolah Oleh Peneliti (Badan Pusat Statistik, Korlantas.Polri.Go.Id, Open Data Jabar), 2023.

Rasio kepadatan jalan serta jumlah kendaraan terbanyak, dari ke-10 kota atau kabupaten tersebut, Kota Bogor menduduki peringkat ke-7 dengan hasil yang menyatakan bahwa setiap 1 Km Jalan di Kota Bogor telah melayani 724 kendaraan hasil tersebut dari perhitungan rasio atau sebuah perbandingan antara daerah Kota/Kabupaten di Jawa Barat dengan jumlah kendaraan dan Panjang jalan berdasarkan kewenangan, dengan rumus yang dikemukakan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) di Buku Informasi Statistik Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yakni mengukur tingkat kepadatan jalan dalam rasio panjang jalan dengan cara, membagi jumlah kendaraan (unit) dengan panjang jalan (Km).

Kota Bogor juga merupakan sebuah Kawasan Strategi Nasional (KSN) sehingga Kota Bogor terus menerus mengalami pertumbuhan jumlah penduduk yang terjadi disetiap tahunnya. Selain daripada itu Kota Bogor merupakan Jalur Lintas jalan regional yang menghubungkan antara sebuah Kawasan yang berada di Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi-Puncak dan Cianjur (Jabodetabek-Punjur) Kawasan tersebut memiliki berbagai macam objek wisata. Hal ini mengakibatkan tingkat mobilitas atau jumlah perjalanan (aglomerasi) Kota Bogor mengalami peningkatan yang signifikan sehingga Kota Bogor pun menjadi *Pilot Project* (Sinaga, 2021).

Sebagai bentuk tindak lanjut pada ketentuan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam menjamin tersedianya angkutan umum di daerah sebagai upaya pelayanan penggunaan jasa angkutan umum perkotaan sehingga Kementerian Perhubungan RI mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan dan ditindak lanjuti oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan melakukan kesepakatan dengan pemerintah Kota Bogor sehingga dikeluarkan sebuah program bernama BRT Biskita Trans Pakuan dengan skema Buy The Service (BTS) yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan RI untuk layanan BRT Biskita Trans Pakuan. Begitupun upaya yang dilakukan oleh pemerintah Kota Bogor dengan adanya Keputusan dari Wali Kota Bogor Nomor 551/Kep.793-Dishub/2021 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Perkotaan dalam Rangka Penyelenggaraan Angkutan Umum Perkotaan dengan skema pembelian Layanan Buy The Service di Kota Bogor dalam rangka mengurangi kepadatan arus lalu lintas dan tingkat kemacetan di Pusat Kota Bogor melalui skema layanan (Buy The Service) sehingga terlahirlah keberadaan Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan dimana program ini berasal dari subsidi pemerintah pusat dengan cara membeli layanan operasional kepada operator terpilih yakni PT Kodjari Tata Angkutan sehingga wajib memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) yang ditentukan.

Namun sayangnya program ini menimbulkan konflik sosial antara sopir angkot dengan keberadaan BRT Biakita Trans Pakuan dikarenakan telah mengambil penumpang ataupun pelanggan dari angkot dan dapat mengurangi pendapatan sopir angkot di Kota Bogor, selain itu pengemudi Biskita Trans Pakuan maupun penumpang juga banyak yang mengeluh karena tempat pemberhentian BRT Biskita Trans Pakuan sering diisi oleh kendaraan lain ataupun angkot sehingga menghalangi kelancaran perjalanan BRT Biakita Trans Pakuan.

Kementerian Perhubungan memperluas program BTS dengan melahirkan program tersebut ke Kota Bogor dan menjadi kota pertama sebagai percontohan di Jabodetabek. Dilansir dari Berita Kompas.Id (Aguido 2022) Wali Kota Bogor mengatakan bahwa perbandingan antara jumlah angkot dan jumlah penduduk di Kota Bogor paling tinggi di wilayah Bodetabek berikut ini dapat dilihat dari tabel dibawah.

Tabel 1. 2
Perbandingan Jumlah Angkot dan Penduduk di Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Bodetabek)

No	Kota/Kabupaten	Jumlah Penduduk	Jumlah Angkot
1.	Kota Bogor	1.100.000	3.412
2.	Tangerang	2.047.000	3.196
3.	Depok	2.106.000	2.884
4.	Bekasi	2.715.000	3.500
5.	Kabupaten Bogor	5.460.000	6.732

Sumber : Berita Kompas.Id, 2021

Berdasarkan data diatas yang dihimpun oleh Kompas (Nur, 2023) merupakan pangkal permasalahan yang ada di Kota Bogor. Maka dari itu Bima Arya selaku Wali Kota Bogor mengatakan bahwa transportasi merupakan program prioritas oleh Pemerintah Daerah Kota Bogor. Berdasarkan berbagai permasalahan dari kebijakan tersebut penulis tertarik untuk melakukan pengamatan dengan judul **“EFEKTIVITAS BUS RAPID**

TRANSIT BISKITATRANS PAKUAN DALAM MENGURANGI KEMACETAN DI KOTA BOGOR”.

1.2 Kesenjangan Masalah Penelitian (Gap Penelitian)

Ada beberapa yang menjadi permasalahan dalam. program bernama *Bus Rapid Transit* Biskita Trans Pakuan dengan skema Buy The Service (BTS). Faktor kurangnya sarana dan prasarana yang kurang ideal dan mencukupi salah satunya, karena diketahui bahwa kebijakan transportasi massal yang diselenggarakan di Kota Bogor yakni *Bus Rapid Transit* Biskita Trans Pakuan mengalami kendala atas fasilitas halte/koridor yang diadakan untuk operasional, Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan masih banyak yang tidak terawat dan banyak coretan. Selain itu fasilitas yang ada di beberapa halte/shelter belum ideal karena belum tersedianya tempat duduk, lampu penerang serta petunjuk koridor di masing-masing shelter/halte yang tersedia. Adanya sebuah keterbatasan fasilitas sarana prasarana yang kurang memandai merupakan masalah

Jumlah kendaraan pribadi yang semakin meningkat dan kurangnya kesadaran masyarakat disebabkan karena masyarakat cenderung memilih kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum karena dirasa lebih efektif dan efisien. Serta jumlah kendaraan yang tergolong tinggi dapat menyebabkan overcapacity atau kelebihan kapasitas.

Adanya konflik sosial antara sopir angkot dengan keberadaan Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan merupakan menjadi masalah berikutnya, dikarenakan telah mengambil penumpang ataupun pelanggan dari angkot dan dapat mengurangi pendapatan supir angkot di Kota Bogor, selain itu pengemudi Biskita Trans Pakuan maupun penumpang juga banyak yang mengeluh karena tempat pemberhentian BRT Biskita Trans Pakuan sering diisi oleh kendaraan lain ataupun angkot sehingga menghalangi kelancaran perjalanan BRT Biakita Trans Pakuan.

1.3 Penelitian Terdahulu

Penelitian ini terinspirasi oleh beberapa penelitian terdahulu, baik dalam konteks kebijakan moda transportasi massal maupun konteks program *Bus Rapid Transit*. penelitian Edhar Gilang Pradipta, Suroso dan Erni Suharini yang berjudul “*Efektivitas BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang Sebagai Moda Transportasi di Kota Semarang*” (Pradipta et al., 2014) menemukan bahwa BRT di Kota Semarang mampu mengurangi angka pertumbuhan kendaraan pribadi di wilayah yang dilewati/ menjadi rute BRT Koridor 1 dan 2. Keefektifan BRT itu karena BRT sudah terintegrasi, memiliki tempat pemberhentian khusus yang nyaman, pendapat penumpang yang menyatakan BRT sudah aman, nyaman dan tarifnya terjangkau. Penelitian Elisa Fitriyani dan Didik Gunawan Suharto yang berjudul “*Collaborative Governance Dalam Layanan Bus Rapid Transit Di Kota Surakarta Tahun 2010-2019 : Studi Tentag Kegagalan Kolaborasi*” (Fitriyani & Suharto, 2021) menemukan bahwa Pelaksanaan kolaborasi dalam layanan bus rapid transit di Kota Surakarta pada tahun 2010-2019 Proses kolaborasi kehilangan momentum pada fase outcome jangka menengah dikarenakan kerugian yang dialami Perum DAMRI, sehingga mempengaruhi dorongan siklus yang baik dalam membangun kepercayaan dan komitmen. Kedua, dalam hal keberhasilan kolaborasi, struktur jaringan sudah terbentuk secara formal, terdapat kesepakatan dan kontrak tertulis. Komitmen terhadap tujuan mengalami pemudaran yang berujung pada pemutusan kontrak kerjasama. Kepercayaan antar stakeholder meluntur akibat adanya wanprestasi dari stakeholder. Pada aspek akses terhadap sumber daya proses kolaborasi mengalami kegagalan akibat tidak cukup tersedianya sumber daya keuangan sebagai subsidi layanan bus rapid transit. Proses collaborative governance dalam layanan bus rapid transit memerlukan tersedianya akses sumber daya yang memadai. Penelitian Arya Muhammad Habibah, Syamsuddin Maldun dan Nurkaidah berjudul “*Efektivitas*

Transportasi Umum Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata di Kota Makassar” (Habibillah et al., 2022) menemukan bahwa Efektivitas Bus Rapid Transit dapat dilihat dari dua teori, yaitu teori pengembangan kelembagaan (Esman dan Uphoff 1984) dan teori sikap pelaksana (Gerungan 2000). penulis menemukan bahwa BRT Mamminasata belum memiliki lembaga khusus untuk memberikan pelayanan penuh kepada BRT Mamminasata, sedangkan lembaga UPT Transportasi Mamminasata hanya sebatas mengawasi operasional BRT Mamminasata. Sosialisasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulsel itu memberikan informasi pada saat peluncurannya tahun 2014 dengan Tribun Timur dan Berita Satu. Indikator teoritis kedua, penulis menemukan bahwa Unit Transportasi Mamminasata telah mengevaluasi pengadaan institusi yang khusus menangani BRT Mamminasata. Penelitian Panji Suparji dan Abdul Fida Ismaili berjudul “*Analisis Efektivitas Pelayanan Biskita Trans Pakuan Studi Khusus 2 rute Terminal Bubulak Via Cidangi-Ciawi*” (Suparji & Fida Ismaili, 2023) menemukan bahwa Efektivitas Pelayanan Biskita Trans Pakuan dapat dilihat nilai load factor masih lebih tinggi dibanding standar pelayanan minimum, dan variabel yang lain memenuhi standarpelayanan minimum. Tingkat efektifitas Biskita Trans Pakuan koridor 2 berada pada tingkat yang sangat efektif dengan nilai rasio rata-rata 93%. Penelitian Eko Rizki Suseno dan Kristina Setyowati berjudul “*Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik Bus Rapid Transit di Kota Surakarta*” (Sadana, 2022). menemukan bahwa peningkatan efektivitas Bus Rapid Transit dapat dilakukan dengan cara dilaksanakan sosialisasi yang menyeluruh dan intensif, melakukan konsorsium dengan pihak terkait, serta pengkajian ulang jam operasional bus.

1.4 Pernyataan Kebaruan Ilmiah

Penulis melakukan penelitian yang berbeda dan belum dilakukan oleh penelitian terdahulu, dimana konteks penelitian yang dilakukan terkait kebijakan penanggulangan kemacetan menggunakan layanan Angkutan Umum Massal dalam hal ini ditemukan sudah terdapat beberapa penelitian terdahulu terkait Upaya penanggulangan kemacetan melalui kebijakan atau program yang telah diberikan. Meskipun demikian, ada beberapa perbedaan mendasar yang memperlihatkan perbedaan signifikan dengan penelitian yang akan dilakukan peneliti meskipun sama-sama membahas terkait Efektivitas Kebijakan Penataan Transportasi massal melalui *Bus Rapid Transit*. Perbedaannya terletak pada teori yang penulis pakai untuk meneliti Efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Dalam Mengurangi Kemacetan di Kota Bogor yaitu teori dari Duncan (Streers, 2020) yang diungkapkan oleh Duncan (Streers, 2020), yaitu sebagai berikut Pencapaian Tujuan, Integrasi dan Adaptasi. Dengan Teori tersebut diharapkan dapat menghasilkan sebuah pengetahuan terkait tingkat efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor.

1.5 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan mendeskripsikan efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor. Kemudian mengetahui upaya Dinas Perhubungan Kota Bogor dalam mendukung efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor.

II. METODE

Penelitian menggunakan metode penelitian deskriptif, dengan pendekatan kualitatif berdasarkan dengan fakta-fakta empirik untuk menguak kebenaran dengan melakukan penelitian langsung. Penelitian Kualitatif didefinisikan sebagai pendekatan yang bertujuan untuk mempelajari serta memahami sebuah makna sosial ataupun manusia dari individu dan

kelompok (Craswell,2018). Metode penelitian kualitatif ialah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci (Sugiyono, 2011) sehingga penulis mengumpulkan data melalui wawancara, dokumentasi dan observasi. penulis melakukan wawancara secara mendalam terhadap 24 orang informan yang terdiri dari Kepala Dinas Perhubungan Kota Bogor, Kepala Bidang Angkutan, Kepala Bagian Operasional Biskita, Petugas Shelter, Supir Angkutan Kota (AK) sebanyak 5 orang, Supir BRT Biskita Trans Pakuan sebanyak 3 orang, Masyarakat Pengguna Angkutan Kota (AK) sebanyak 3 orang, Masyarakat Pengguna Kendaraan Pribadi sebanyak 4 orang dan Masyarakat Pengguna BRT Biskita Trans Pakuan sebanyak 5 orang. Adapun analisisnya menggunakan teori Duncan (Streers, 2020) yang terdiri dari 3 dimensi yakni.pencapaian tujuan, integrasi dan adaptasi.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam Penyusunan skripsi ini penulis menggunakan teori Duncan (Streers, 2020), untuk mengetahui efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor dapat diketahui berdasarkan 3 dimensi yakni.pencapaian tujuan, integrasi dan adaptasi.

3.1 Efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor

Berdasarkan hasil penelitian yang ditulis oleh penulis terdapat sebuah fakta dan hasil yang diperoleh di lapangan dan disesuaikan dengan teori Efektivitas yang penulis gunakan. Adapun teori yang digunakan peneliti, yaitu teori efektivitas yang dikemukakan oleh Duncan (Streers, 2020). Keberhasilan sebuah kebijakan menurut Duncan (Streers, 2020) oleh 3 (tiga) dimensi dengan 7 indikatornya. Indikator inilah yang menjadi acuan oleh peneliti dalam menentukan Efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor. Dimensi dan indikator dalam teori yang digunakan peneliti sebagai berikut.

Pencapaian tujuan menjadi salah satu komponen penting dalam menilai efektivitas sebuah program atau kebijakan yang dijalankan. Dikatakan efektif jika sebuah tujuan awal dari program tersebut telah tercapai berdasarkan hasil kinerja dari program tersebut serta dinilai dari tanggapan dan nilai dari masyarakat selaku pengguna layanan maupun pihak pengelola ataupun pelaksana kebijakan tersebut. dimensi ini digunakan agar dapat mengetahui sejauh mana pencapaian tujuan dari hasil kerja *Bus Rapid Transit* Trans Pakuan Biskita Kota Bogor.

Dalam dimensi yang telah dikemukakan oleh Duncan (Streers, 2020) yakni pencapaian tujuan ini, terdapat 2 indikator, Indikator tersebut adalah tujuan program dan sasaran program. berdasarkan indikator yang pertama bahwa *Bus Rapid Transit* Biskita Traspakuan Kota Bogor sudah tercapai tujuannya, namun setelah peneliti melakukan observasi ke lapangan langsung ternyata Biskita belum maksimal dalam mencapai tujuannya karena masih terjadinya kemacetan yang sangat padat di jam-jam tertentu, khususnya di pusat kota. Bahkan memberikan dampak keresahan kepada para supir angkotan kota. Sedangkan dalam indikator yang kedua sasaran program kebijakan *Bus Rapid Transit* Biskita Trans Pakuan belum terpenuhi karena kebanyakan masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum karena lebih fleksibilats, kenyamanan dan rasa aman.

Demensi yang kedua yakni Integrasi, salah satu bentuk manajemen sistem transportasi umum yang berkombinasi dua atau lebih sistem dengan tujuan yang dapat mewujudkan pelayanan transportasi yang efektif dan optimal. Di dalam demensi ini, terbagi tiga indikator, yang pertama pengembangan sistem transportasi, untuk mengetahui perkembangan sistem transportasi dalam pelayanan Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan bukan hanya melihat dari sisi luar atau sarana dan prasarananya saja tentu saja kita perlu memperhatikan sistem operasional jalannya Bus Rapid Transit Biskita maka perlu diidentifikasi berdasarkan hasil survey di lapangan berupa factor muat (Load Factor), Headway, waktu tunggu, kecepatan berjalan dan waktu tempuh dibawah ini dapat dilihat pada tabel 3.1 sebagai berikut :

Tabel 3.1
Analisa Pelayanan Bus Rapit Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor

No	Koridor	Operasional	Standar Pelayanan Minimal	Hasil Analisis	Keterangan
1.	Koridor 1	Load Factor (%)	70	83	Memenuhi
		Head Way (Menit)	5-10	6,3	Memenuhi
		Waktu Tempuh(Menit)	60-90	43	Memenuhi
		Kecepatan Perjalanan (km/jam)	10-30	18	Memenuhi
2.	Koridor 2	Load Factor (%)	70	67	Tidak Memenuhi
		Head Way (Menit)	5-10	5,5	Memenuhi
		Waktu Tempuh(Menit)	60-90	44	Memenuhi
		Kecepatan Perjalanan (km/jam)	10-30	29	Memenuhi
3.	Koridor 5	Load Factor (%)	70	63	Memenuhi
		Head Way (Menit)	5-10	9.3	Memenuhi
		Waktu Tempuh(Menit)	60-90	1.10	Memenuhi
		Kecepatan Perjalanan (km/jam)	10-30	19	Memenuhi
4.	Koridor 6	Load Factor (%)	70	52,5	Tidak Memenuhi
		Head Way (Menit)	5-10	6,88	Memenuhi
		Waktu Tempuh(Menit)	60-90	46	Memenuhi
		Kecepatan Perjalanan (km/jam)	10-30	22,19	Memenuhi

Sumber : Analisa Konsultan Dinas Perhubungan Kota Bogor 2023, Diolah Oleh Peneliti 2024

Berdasarkan hasil survey pada tabel diatas bahwa pelayanan jalannya operasional Biskita pada hari kerja dari nilai Load Factor masih belum mencapai nilai ideal karena koridor 6 dan 2 tingkat keterisian penumpang masih dibawah standar atau terbilang rendah.

Hasil dari survey tersebut dapat disimpulkan bahwa masyarakat masih banyak yang memilih transportasi pribadi.

Indikator selanjutnya yakni aksesibilitas proses yang dimaksud dalam indikator teori efektivitas Duncan dalam Streers, 2020 mengacu pada keefektifan armada Bus Rapid Transit dalam mencapai sebuah akses agar dapat mempermudah masyarakat menumpangi Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan. Hal ini merupakan aspek penting dalam mengukur efektivitas program, contohnya tersedianya park and ride atau tempat parkir khusus Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor dan jumlah serta lokasi halte yang strategis. Namun Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan belum bisa memuaskan kebutuhan masyarakat dalam hal transportasi umum karena kurang titik-titik Bus Stop serta jarak antar halte yang berjauhan.

Indikator berikutnya yakni proses sosialisasi, mayoritas responden menyatakan bahwa sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah setempat mengenai keberadaan Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor rata-rata tidak mengetahui kabar adanya sosialisasi tersebut, sehingga tidak ikut serta dalam sosialisasi yang diadakan mengenai program ini. Sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas terkait dilakukan pada awal Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan bertarif.

Hasil wawancara dan pengalaman, informan tidak melihat adanya spanduk sebagai sebuah media promosi yang ditujukan untuk mengajak masyarakat yang berada di Kota Bogor untuk mulai menggunakan Transportasi umum tersebut. Sehingga informan tidak dapat mencerna upaya dari pemerintah untuk melakukan proses sosialisasi melalui media spanduk/baleho dalam mensosialisasikan bahwa Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor beroperasi dengan tarif dan rute yang telah ditetapkan.

Demensi ketiga selanjutnya yakni adaptasi, demensi ini merupakan salah satu demensi yang penting dalam teori efektivitas, karena Ketika sebuah kebijakan dan organisasi mampu memiliki adaptasi yang tinggi akan lebih mudah untuk mencapai tujuan dan sasarannya. Demensi tersebut memiliki 2 indikator khusus, indikator yang pertama yakni sarana dan prasarana bahwa kebijakan transportasi massal yang diselenggarakan di Kota Bogor yakni Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan mengalami kendala atas fasilitas halte/koridor yang diadakan untuk operasional Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan masih banyak yang tidak terawat dan banyak coretan. Selain itu fasilitas yang ada di beberapa halte/shelter belum ideal karena belum tersedianya tempat duduk, lampu penerang serta petunjuk koridor di masing-masing shelter/halte yang tersedia.

Indikator berikutnya ialah peningkatan kemampuan dalam pelaksanaan pengembangan transportasi perkotaan diperlukan tenaga kerja dan pihak-pihak yang bertindak dalam menjalankan sebuah Standar Pelayanan Minimum pada angkutan umum perkotaan. Diketahui bahwa operator memberikan sebuah fasilitas melalui agenda pelatihan atau sertifikasi kepada seluruh staff operator Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor, agenda yang dimaksud ditujukan untuk memberikan keterampilan, keahlian serta kemampuan pramudi dalam mengendarai bus sehingga dapat memberikan layanan yang aman dan nyaman pada penumpang Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan di Kota Bogor

3.2 Upaya Dinas Perhubungan Kota Bogor dalam mendukung efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor.

1. Memberikan sosialisasi mengenai Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor

Upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bogor yakni, dengan melakukan sosialisasi kepada masyarakat terkait dengan pentingnya menggunakan transportasi umum yang ditujukan untuk mengurangi kemacetan di Kota Bogor. Sosialisasi yang dilakukan dengan media sosial, media cetak ataupun secara langsung.

2. Peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM)

Upaya dalam meningkatkan keterampilan pegawai tetap diasah melalui pelatihan yang diadakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bogor. Agenda yang diadakan ditujukan guna memberikan keterampilan, keahlian serta kemampuan pramudi untuk mengedari serta memberikan layanan pada Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor. Berdasarkan penjelasan tersebut upaya Dinas Perhubungan Kota Bogor dalam mendukung efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan yang aman, nyaman, terjangkau dan sesuai standar minimal yang telah ditetapkan oleh pemerintah agar layanan tersebut memiliki kualitas dan pelayanan yang berkemana Buy The Service dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).

3. Peningkatan fasilitas pada Bus Rapit Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor (penambahan halte dan perbaikan halte).

Dinas Perhubungan Kota Bogor merupakan pihak yang terlibat dalam pengoperasian Bus Rapid Transit yang memiliki tugas serta tanggung jawab atas sebuah regulasi dan kegiatan dalam mengusulkan rute dan memberikan fasilitas sarana dan prasarana untuk mendukung pengembangan dalam upaya peningkatan moda angkutan massal berkelanjutan. Selain dari pada itu Dinas Perhubungan Kota Bogor juga memiliki tanggung jawab melakukan pengawasan atau berjalannya kebijakan dan juga melakukan pembinaan atas masing-masing unit atau badan yang terlibat dalam pengoperasian Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor.

3.3 Diskusi Temuan Utama Penelitian

Program kebijakan *Bus Rapid Transit* Biskita Transpakuan dalam mengurangi kemacetan di Kota Bogor belum memenuhi target secara ideal. Hal ini dapat dilihat dari pencapaian 3 dimensi yang menjadi acuan tolak ukur keberlangsungan program kebijakan *Bus Rapid Transit* Biskita Transpakuan yang sudah dilakukan. Selain itu dapat dilihat dari nilai Load Factor masih belum mencapai nilai ideal karena koridor 6 dan 2 tingkat keterisian penumpang masih dibawah standar atau terbilang rendah. Hasil dari survey tersebut dapat disimpulkan bahwa masyarakat masih banyak yang memilih transportasi pribadi. Selain itu *Bus Rapid Transit* Biskita Transpakuan Kota Bogor sudah tercapai tujuannya, namun setelah peneliti melakukan observasi ke lapangan langsung ternyata Biskita belum maksimal dalam mencapai tujuannya karena masih terjadinya kemacetan yang sangat padat di jam-jam tertentu, khususnya di pusat kota. Bahkan memberikan dampak keresahan kepada para supir angkutan kota. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor hambatan contohnya seperti, kurangnya kesadaran masyarakat, jumlah armada Biskita yang kurang serta shelter dan rute yang kurang memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat. Sehingga beberapa indikator belum berjalan optimal yaitu baik dari internal ataupun eksternal. Selain itu, peneliti

menemukan bahwa dalam indikator peningkatan kemampuan operator memberikan sebuah fasilitas melalui agenda pelatihan atau sertifikasi kepada seluruh staff operator *Bus Rapid Transit* Biskita Trans Pakuan Kota Bogor, agenda yang dimaksud ditujukan untuk memberikan keterampilan, keahlian serta kemampuan pramudi dalam mengedari bus sehingga dapat memberikan layanan yang aman dan nyaman pada penumpang Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan di Kota Bogor karena dianggap sudah berhasil dalam meningkatkan kuantitas dan kualitas.

Penulis meneumkan hal yang berbeda dari penelitian sebelumnya penelitian Edhar Gilang Pradipta, Suroso dan Erni Suharini yang berjudul “*Efektivitas BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang Sebagai Moda Transportasi di Kota Semarang*” (Pradipta et al., 2014) yang menemukan hasilnya bahwa BRT di Kota Semarang mampu mengurangi angka pertumbuhan kendaraan pribadi di wilayah yang dilewati/ menjadi rute BRT Koridor 1 dan 2. Sementara pada penelitian penulis dalam demensi integrasi belum dapat terpenuhi secara ideal. Selain itu Penelitian Elisa Fitriyani dan Didik Gunawan Suharto yang berjudul “*Collaborative Governance Dalam Layanan Bus Rapid Transit Di Kota Surakarta Tahun 2010-2019 : Studi Tentag Kegagalan Kolaborasi*” (Fitriyani & Suharto, 2021) menemukan bahwa Pelaksanaan kolaborasi dalam layanan bus rapid transit di Kota Surakarta pada tahun 2010-2019 Proses kolaborasi kehilangan momentum pada fase outcome jangka menengah dikarenakan kerugian yang dialami Perum DAMRI, sementara dalam penelitian penulis sendiri bahwa kolaborasi dalam program kebijakan BRT Biskita Transpakuan Kota Bogor memiliki kolaborasi yang baik dengan Kementerian Perhubungan RI dan pihak operator PT Kodjari Tata Angkutan, sementara itu Penelitian Arya Muhammad Habibah, Syamsuddin Maldun dan Nurkaidah berjudul “*Efektivitas Transportasi Umum Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata di Kota Makassar*” (Habibilah et al., 2022) menemukan bahwa Efektivitas Bus Rapid Transit dapat dilihat dari dua teori, yaitu teori pengembangan kelembagaan (Esman dan Uphoff 1984) dan teori sikap pelaksana (Gerungan 2000) sementara dalam penelitian penulis sendiri bahwa efektivitas dilihat dari teori Duncan (Streers, 2020) yang mengemukakan 3 demensi. Sementara pada penelitian Panji Suparji dan Abdul Fida Ismaili berjudul “*Analisis Efektivitas Pelayanan Biskita Trans Pakuan Studi Khusus 2 rute Terminal Bubulak Via Cidangiang-Ciawi*” (Suparji & Fida Ismaili, 2023) menemukan bahwa Efektivitas Pelayanan Biskita Trans Pakuan dapat dilihat nilai load factor masih lebih tinggi dibanding standar pelayan minimum, dan variabel yang lain mememnuhi standarpelayanan minimum. Sementara pada penelitian penulis menemukan bahwa nilai Load Factor masih belum mencapai nilai ideal karena koridor 6 dan 2 tingkat keterisian penumpang masih dibawah standar atau terbilang rendah. Sementara dalam Penelitian Eko Rizki Suseno dan Kristina Setyowati berjudul “*Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik Bus Rapid Transit di Kota Surakarta*” (Sadana, 2022). menemukan bahwa peningkatan efektivitas Bus Rapid Transit dapat dilakukan dengan cara dilaksanakan sosialisasi yang menyeluruh dan intensif, sehingga padan penelitian saat ini penulis menemukan bahwa sosialisasi yang dlakuakn pemerintah Kota Bogor belum intesif untuk meningkatkan efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kebijakan penataan transportasi massal melalui *Bus Rapid Transit* Biskita Trans Pakuan dalam pelayanan transportasi publik merupakan sebuah upaya dalam menyelenggarakan sistem transportasi massal yang aman, nyaman, ekonomi dan terintegrasi. Hal ini dilakukan untuk mengalihkan kendaraan pribadi untuk menggunakan transportasi publik sebagai upaya pemerintah untuk mengurangi masalah kemacetan Lalulintas di Kawasan Jabodetabek terkhususnya Kota Bogor.

Berdasarkan data yang diperoleh dan hasil dari penelitian diatas dapat disimpulkan bawa efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor dalam mengatasi kemacetan di Kota Bogor berdasarkan 3 demensi masih belum efektif, karena masih terdapat kendala dan permasalahan yang dihadapi. Hal ini berdasarkan 3 demensi, yakni belum terealisasi dengan baik, karena masyarakat telah menilai bahwa Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor belum mampu untuk mengurangi tingkat kemacetan yang ada di Kota Bogor. Sebagian masyarakat juga masih memilih untuk menggunakan kendaran pribadi dan rendahnya

Selanjutnya dapat dilihat dari demensi yang kedua yakni integrasi, sosialisasi yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Bogor masih belum optimal secara menyeluruh baik itu sosialisasi langsung maupun tidak langsung.

Dari demensi ketiga adalah adaptasi, dapat dilihat bahwa Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Kota Bogor dianggap dapat memenuhi penyesuaian yang ideal. Meskipun masih ditemukan fasilitas halte atau shelter dengan keadaan rusak dan tidak layak. Dinas Perhubungan Kota Bogor dan pihak operator berupaya memaksimalkan mulai dari sistem dan sarana prasarana hingga dari peran petugas didalamnya. Dengan adanya sumber daya manusia yang cukup dan memandai yang memiliki kompetensi dan kemampuan. Karena adanya sistem rekrutmen dan persyaratan yang sudah ditentukan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015.

Keterbatasan Penelitian. Penelitian ini memiliki keterbatasan utama berupa waktu penelitian dalam pengumpulan dan pengolahan data penelitian.

Arah Masa Depan Penelitian (future work). Peneliti menyadari adanya kekurangan dalam penulisan yang dilakukan, oleh karena itu peneliti menyarankan untuk dilakukan penelitian lain yang berkaitan dengan Efektivitas Kebijakan penataan transportasi massal melalui Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan dalam pelayanan transportasi public. Sehingga didapatkan hasil yang lebih mendalam.

V. UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih terutama ditujukan kepada Dinas Perhubungan Kota Bogor beserta jajarannya yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan penelitian, serta seluruh pihak yang membantu dan mensukseskan pelaksanaan penelitian.

VI. DAFTAR PUSTAKA

Sugiyono. (2011). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif. Bandung: Alfabeta

- Kementerian PUPR. (2015). Informasi Statistik Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perubahan Rakyat. Jakarta : Pusat Data dan Teknologi Informasi (PUSDATIN)
- Steers, M. Ricard. (2020). Efektivitas Organisasi, Jakarta : Erlangga
- Creswell, J W, & Creswell, J. D. (2018). Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches. SAGE Publications.
- Fitriyani, E., & Suharto, D. G. (2021). Collaborative Governance Dalam Layanan Bus Rapid Transit Di Kota Surakarta Tahun 2010-2019: Studi Tentang Kegagalan Kolaborasi. *Journal of Government and Politics ...*, 3(1), 66–82. <http://journal.ummat.ac.id/index.php/JSIP/article/view/5355>
<http://journal.ummat.ac.id/index.php/JSIP/article/download/5355/3205>
- Habililah, A. M., Maldun, S., & Nurkaidah, N. (2022). Efektivitas Transportasi Umum Bus Rapid Ransit (BRT) Mamminasata Di Kota Makassar. *Publician: Journal of Public Service, Public Policy, and Administrastion*, 1(2), 103–110. <https://doi.org/10.56326/jp.v1i2.1534>
- Pradipta, E. G., Suroso, & Suharini, E. (2014). EFEKTIVITAS BRT (Bus Rapid Transit) TRANS SEMARANG SEBAGAI MODA TRANSPORTASI DI KOTA SEMARANG. *Geo-Image*, 3(2), 1–4.
- Sadana, R. (2022). Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik Bus Rapid Transit Di Kota Surakarta. *The Moving City*, 77–79.
- Suparji, P., & Fida Ismaili, A. (2023). ANALISIS EFEKTIVITAS PELAYANAN BISKITA TRANS PAKUAN Studi kasus koridor 2 rute Terminal Bubulak Via Cidangiang-Ciawi. 30–32. <https://doi.org/10.56326/jp.v1i2.1534>
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Presiden No 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek).
- Keputusan Walikota Bogor Nomor 551/Kep.793-Dishub/2021 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Perkotaan Dalam Rangka Penyelenggaraan Angkutan Umum Perkotaan Denga Skema Pembelian Layanan (Buy The Service Di Kota Bogor).
- Adri, Aguido. (2022). Kota Bogor Termacet Kelima di Indonesia. Bogor: Kompas.id. Diakses melalui <https://www.kompas.id/baca/metro/2021/04/29/bogor-jadi-kota-percontohan-program-buy-the-service> (pada tanggal 5 November 2023)
- Sinaga, Rany. (2021). Biskita Mulai Mengaspal, Kepala BPTJ. Bogor : Bogor jadi Pilot Project di Bodebek. Bogor: Radar Bogor. Diakses melalui <https://www.radarbogor.id/2021/11/01/besok-biskita-mulai-mengaspal-kepala-bptj-bogor-jadi-pilot-project-di-bodebek/>, (Pada tanggal 25 oktober 2023).
- Nur Ramadhan Syah Anugerah. (2023). Hingga Pertengahan 2023. Jumlah Penduduk Indonesia tembus 278 Juta Jiwa <https://www.moeslimchoice.com/berita/9679463559/hingga-pertengahan-2023-jumlah-penduduk-indonesia-tembus-278-juta-jiwa> (pada tanggal 26 Oktober 2023).