

Analisis Karakteristik Pengguna BisKita Trans Pakuan Koridor 5 (Sta. Bogor - Terminal Ciparigi)

Iman^{1*}, Nurasyfa Ristanti¹, Muhammad Refly¹, Muhammad Hiknatullah¹, Nasrullah Al-Haadi Ikhwan¹, Gallantino Elang Kumara¹, dan Tetuko Darmasakti¹

¹ Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila, Jakarta

Abstrak. Kota Bogor, sebagai kota besar dan industri, menghadapi permasalahan serius terkait pergerakan penduduk dan peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi. Peningkatan jumlah kendaraan tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan, sehingga menimbulkan permasalahan akses dan lalu lintas. Dalam upaya mengatasi permasalahan tersebut, Pemerintah Kota Bogor memilih Bus Rapid Transit (BRT) sebagai solusi transportasi umum layanan BisKita Trans Pakuan. Studi kasus dilakukan pada Koridor 5 yang menghubungkan Terminal Ciparigi hingga Stasiun Bogor PP, yang dipilih karena melewati kawasan pusat bisnis tersibuk Kota Bogor. Namun, jika dilihat dari pengguna transportasi umum, penumpang BisKita merupakan penumpang captive karena sebagian besar penumpang tersebut hanya berpindah dari transportasi umum lain ke BisKita, dan bukan berpindah dari kendaraan pribadi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik demografi penumpang, karakteristik perjalanan penumpang, dan tingkat kepuasan penumpang BisKita. Responden penelitian ini adalah penumpang BisKita dan ukuran sampel yang diambil adalah 46 orang. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa mayoritas penumpang BisKita adalah pelajar atau mahasiswa wanita, yang menggunakan BisKita untuk keperluan sekolah atau kuliah. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan kepada pemerintah untuk meningkatkan pelayanan transportasi umum dan menjamin keberlangsungan BisKita, solusi terintegrasi mobilitas warga Kota Bogor.

Kata kunci: *Bus Rapid Transit, Karakteristik Penumpang, Karakteristik Perjalanan*

1. PENDAHULUAN

Kota Bogor menjadi suatu kota dengan jumlah penduduk yang tinggi serta memiliki industri yang cukup maju dibandingkan dengan kota-kota lain yang ada di Provinsi Jawa Barat. Tingginya jumlah penduduk tersebut berpengaruh pada tingkat pergerakan penduduk untuk memenuhi kebutuhannya [1]. Peningkatan pergerakan dan kebutuhan penduduk ini berdampak pada meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi, baik mobil maupun sepeda motor [2]. Kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Bogor semakin meningkat tiap tahunnya, yang berbanding lurus dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk. Namun, peningkatan jumlah kendaraan pribadi yang melintas di Kota Bogor ini tidak sebanding dengan penambahan jalan, sehingga kapasitas jalan yang ada lambat laun akan dilampaui.

Tingkat pertumbuhan pergerakan yang sangat tinggi tetapi tidak diimbangi oleh pertumbuhan prasarana transportasi yang memadai, mengakibatkan terganggunya aksesibilitas dan mobilitas [3]. Hal tersebut, secara otomatis, akan menuntut perkembangan dan penambahan prasarana transportasi, terutama prasarana transportasi jalan. Untuk mengatasi terjadinya kemacetan lalu lintas di ruas-ruas jalan yang ada, dibutuhkan sistem transportasi massal kota [4]. Dengan memperhatikan kondisi yang ada, sistem transportasi massal kota yang dipilih oleh Pemerintah Kota Bogor adalah Bus Rapid Transit (BRT), yang disebut BisKita.

* Corresponding author: 1. 4220210067@univpancasila.ac.id

BisKita Trans Pakuan adalah layanan angkutan umum berbasis bus raya terpadu di Kota Bogor Jawa Barat, yang menerapkan mekanisme subsidi BTS (*Buy The Service*) oleh BPTJ Kementerian Perhubungan, dan diselenggarakan oleh Operator PT Kodjari Tata Angkutan berdasarkan standar pelayanan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Bus kota ini sangat mirip dengan Transjakarta, yang hanya berhenti di halte tertentu saja. Namun hal yang membedakan, bus ini tidak menggunakan jalur khusus. Bus ini juga diharapkan akan mengurangi jumlah angkutan kota yang masih beroperasi dan menjadi salah satu cara mengatasi kemacetan di Kota Bogor [5].

Layanan BISKITA Trans Pakuan yang mulai resmi beroperasi pada tanggal 2 November 2021 yang ditandai dengan diadakannya soft launching uji coba layanan BisKita Trans Pakuan yang berlangsung di Kantor Wali Kota Bogor. Layanan Angkutan umum ini merupakan salah satu program dengan mekanisme mekanisme subsidi BTS (*Buy The Service*) oleh pemerintah pusat dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. Berbeda dengan mekanisme subsidi konvensional, subsidi pada mekanisme BTS bersifat membeli keseluruhan pelayanan yang dilakukan oleh operator yang menyelenggarakan layanan berdasar standar pelayanan yang telah ditetapkan Pemerintah. Layanan BisKita Trans Pakuan atau "Bus Inovatif Solusi Transportasi Perkotaan Terintegrasi dan Anda" beroperasi pada empat koridor pelayanan di Kota Bogor, dan direncanakan kedepannya operasional BISKITA Trans Pakuan akan tersedia pada koridor-koridor lain. Hal ini dikemudian hari yaitu pada tahun 2023, subsidi tersebut dicabut oleh Pemerintah dan kemudian mulai berlaku tarif normal sebesar Rp. 4000,-. Penghentian subsidi ini kemudian menjadi salah satu alasan terjadi penurunan jumlah angkutan penumpang BisKita Trans Pakuan [6].

Untuk memaksimalkan penggunaan BRT BisKita sebagai sistem transportasi massal bagi masyarakat Kota Bogor, diperlukan pelayanan transportasi yang baik serta kinerja pelayanan yang optimal. Permasalahan yang ada saat ini adalah apakah BisKita, yang dipilih oleh Pemerintah Kota Bogor, merupakan sistem transportasi umum yang memang diinginkan oleh masyarakat Kota Bogor. Selain itu, apakah BisKita tersebut merupakan satu-satunya sistem transportasi umum yang tersedia di Kota Bogor dan masyarakat Kota Bogor menggunakannya dengan terpaksa. Berdasarkan beberapa kondisi tersebut, penelitian ini memiliki maksud untuk melakukan evaluasi karakteristik perjalanan penumpang BRT BisKita. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui karakteristik demografis, karakteristik perjalanan, dan tingkat kepuasan penumpang BRT BisKita setelah diberlakukannya tarif normal sebesar Rp. 4000,- per penumpang. Adapun koridor yang menjadi lokasi studi kasus adalah Koridor 5 yang menghubungkan Terminal Ciparigi – Stasiun Bogor PP. Koridor 5 dipilih karena melalui sejumlah titik keramaian dan pusat kegiatan, termasuk simpul transportasi sehingga menjadi salah satu rute koridor dengan tingkat kemacetan terparah di Kota Bogor.

Sejumlah penelitian terkait karakteristik pelaku dan karakteristik perjalanan penumpang bus telah dilakukan semenjak beroperasinya sistem Bus Rapid Transit (BRT) di berbagai kota di Indonesia. Dalam kurun waktu sejak tahun 2015, dimana operasional BRT ini mulai marak di berbagai kota di Indonesia. Hal ini berbeda dengan karakteristik penumpang dan perjalanan bus rute Bandara dimana tidak akan dibahas dalam penelitian ini. Rauf tahun 2016 [7] dengan studi kasus bus Trans Mamminasata, Suprayitno (2018) [8] dengan studi kasus bus Trans Koetaradja di kota Banda Aceh, Moudia (2018) [9] studi kasus bus Trans Semarang di Kota Semarang, Prajitno (2018) [10] studi kasus bus Trans Sidoarjo, Romadlon (2020) [11] studi kasus bus Trans Purwokerto – Purbalingga, Upa (2022) [12] studi kasus bus Trans Tangerang, dan masih banyak lagi.

2. METODE

Urutan pelaksanaan penelitian dapat dijelaskan secara singkat sebagai berikut.

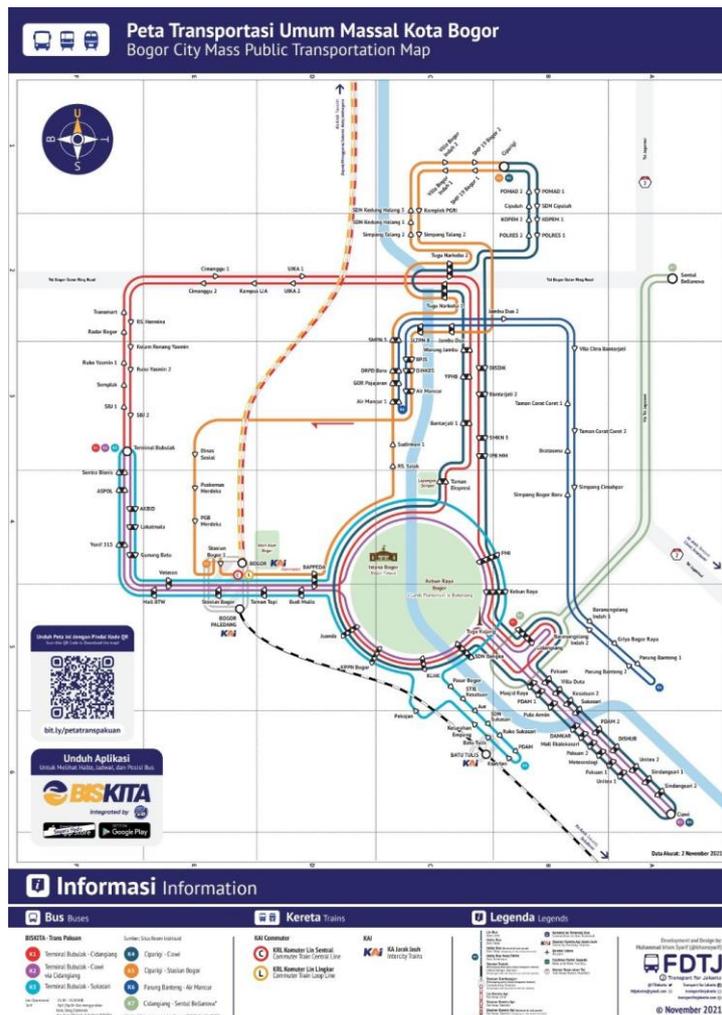
- Dimulai dengan perumusan masalah dari kondisi aktual di lapangan, kemudian melakukan studi iterator untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam terhadap permasalahan di lapangan serta solusi dan penyelesaiannya yang berasal dari artikel ilmiah yang telah terbit di Jurnal maupun di textbook.
- Setelah itu dilanjutkan dengan perancangan metodologi penelitian yang mengidentifikasi tahapan pelaksanaan penelitian, kebutuhan data dan metode pengumpulan data penelitian, dan mengidentifikasi metode analisis data yang dapat menjawab tujuan dari penelitian.
- Selanjutnya adalah pengumpulan data sesuai dengan hasil rancangan metodologi.
- Data yang terkumpul kemudian diolah dan dianalisis menggunakan metode analisis dan alat bantu/software seperti yang sudah direncanakan.

Hasil analisis kemudian akan dibahas dan disimpulkan untuk menjawab penelitian ini. Berikut adalah bagan alir pelaksanaan penelitian.



Gambar 1. Bagan Alir Pelaksanaan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode observasi, kuesioner, dan wawancara. Kuesioner yang digunakan pada penelitian ini dibagikan kepada responden atau subjek penelitian, yaitu penumpang BRT BisKita Transpakuan Koridor 5 (garis berwarna orange pada peta berikut).



Gambar 2. Peta Jalur BisKita Trans Pakuan Bogor



Gambar 3. BisKita Trans Pakuan Bogor

Kuesioner yang digunakan merupakan kuesioner yang bersifat tertutup, dengan sejumlah pertanyaan yang alternatif-alternatif jawabannya telah disediakan, sehingga responden dapat langsung memberikan tanda pada kolom jawaban yang dipilih.

Variabel kuesioner penelitian

Instrumen yang digunakan pada penelitian ini adalah kuesioner yang dibangun dengan melakukan benchmarking dari beberapa penelitian terkait [10, 11, 12] yang sudah pernah dilakukan, sehingga diperoleh variabel-variabel pertanyaan sebagai berikut.

1. Variabel Demografi
Berupa pertanyaan seputar profil kependudukan dari responden termasuk pertanyaan perkiraan besar pendapatan dan pengeluaran, termasuk pengeluaran untuk transportasi.
2. Karakteristik Perjalanan
Berupa pertanyaan seputar karakteristik perjalanan yang paling sering dilakukan oleh responden mulai dari asal perjalanan menuju halte asal ke halte tujuan hingga ke tempat tujuan perjalanan.

Data Penelitian

Data penelitian yang dibutuhkan antara lain data primer berupa profil responden dan persepsi responden terhadap karakteristik perjalanannya, termasuk observasi perjalanan penumpang di Koridor 5. Untuk data sekunder berupa rute perjalanan Koridor 5, dan data pendukung lainnya.

Metode Pengumpulan Data Penelitian

Wawancara pada penelitian ini dilakukan secara langsung, dengan cara tatap muka antara pewawancara dan subjek penelitian. Wawancara yang dilakukan dengan penumpang Biskita Transpakuan dimaksudkan untuk mendapatkan data primer, yang berupa data demografi, data karakteristik perjalanan penumpang, dan data kepuasan penumpang BisKita Transpakuan. Selain itu, wawancara tidak terstruktur dilakukan kepada beberapa orang yang tidak memungkinkan untuk mengisi sendiri kuesioner yang disediakan dan kepada penumpang yang memiliki kondisi tertentu. Wawancara tanpa menggunakan kuesioner dilakukan kepada pengemudi maupun petugas BisKita Transpakuan untuk memperoleh data sekunder atau data pendukung penelitian. Selain itu pengumpulan data juga dilakukan dengan bantuan *Google Form* yang disampaikan pada penumpang. Metode dokumentasi digunakan untuk memperoleh data sekunder atau data pendukung yang dibutuhkan untuk penelitian. Data ini berupa data mengenai BisKita Transpakuan, yang tercatat dan dimiliki oleh Badan Layanan Umum Kota Bogor.

Sampling Responden

Populasi responden dalam penelitian ini adalah pengguna angkutan BisKita Trans Pakuan dari Koridor 5. Sementara untuk sampling, digunakan teknik random probability sampling dengan metode penarikan sample yaitu Solvin. Adapun nilai eror yang digunakan dalam penelitian ini adalah 0.2 (20%) dikarenakan populasi dianggap dalam skala kecil (jumlah penduduk Kota Bogor tahun 2023 1,122,772 jiwa). Sehingga diperoleh jumlah sampling minimum adalah sebanyak 30 responden.

Metode Pengolahan dan Analisis Data

Data yang diperoleh dari kuesioner dianalisis dengan menggunakan perangkat lunak *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS), untuk menentukan parameter statistika, analisis frekuensi, dan analisis tabulasi silang. Tabulasi silang digunakan untuk menentukan hubungan antara dua variabel kategori. Penelitian ini menggunakan teknik analisis statistik deskriptif. Teknik analisis deskriptif adalah penjabaran atau penggambaran termasuk penyajian data mengenai ukuran-ukuran statistik seperti ukuran pusat, ukuran sebaran, ukuran lokasi, dan persebaran atau distribusi data.

3. HASIL

BisKita adalah sebuah layanan transportasi angkutan massal berbasis BRT (Indri, 2007) [7]. Bus BisKita, atau sebagian anggota masyarakat menyebut BRT BisKita, pada awalnya memiliki 4 koridor. Namun saat ini BRT BisKita telah memiliki 6 koridor setelah adanya penambahan 2 koridor, yaitu Koridor 6 dan Koridor 7. BisKita koridor 5 memiliki 30 halte transit, yang merupakan halte-halte khusus yang diperuntukkan bagi penumpang yang ingin berganti koridor. Tabel 1 di bawah ini adalah halte yang dilalui oleh BisKita koridor 5.

Tabel 1 Halte Pemberhentian BisKita Trans Pakuan Koridor 5

Arah Stasiun Bogor	Arah Ciparigi
Ciparigi	Stasiun Bogor 1
SMPN 19 1	Bappeda Bogor
Komplek PGRI	RS Salak
Villa Bogor Indah 2-2	Sudirman 1
SDN Kedung Halang 1	Air Mancur 2
Simpang Talang 1	GOR 1
Jambu Dua	DPRD Baru
SMPN 8 Bogor	SMPN 5 Bogor
BPJS Bogor	Tugu Narkoba 1
Dinas Kesehatan Bogor	Tugu Narkoba 2
GOR 2	Simpang Talang
Dinas Sosial Bogor	SDN Kedung Halang 1
Puskesmas Merdeka	SDN Kedung Halang 3
Stasiun Bogor	Villa Bogor Indah 2-1
	SMPN 19 2
	Ciparigi

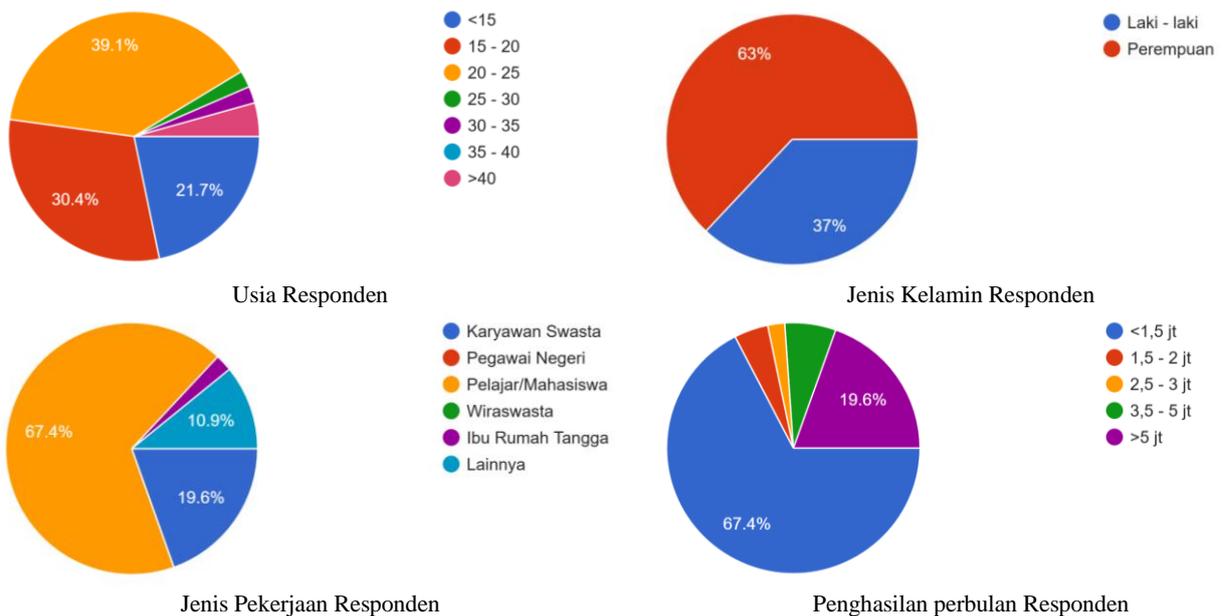
BRT BisKita beroperasi setiap hari dengan jam operasional pukul 05.30 WIB hingga pukul 18.30 WIB, untuk hari Senin hingga hari Sabtu. Sedangkan untuk hari Minggu atau hari libur, BRT BisKita beroperasi dari pukul 05.45 WIB hingga pukul 18.30 WIB. Terdapat 2 macam tarif yang berlaku, yaitu tarif untuk umum dan tarif untuk pelajar atau mahasiswa. Tarif untuk umum adalah sebesar Rp 4.000,00 dan untuk pelajar atau mahasiswa dan lansia adalah Rp 2.000,00. Penelitian ini dilakukan pada bulan November 2023, dengan cara membagikan kuesioner kepada penumpang yang ada di dalam bus maupun yang ada di halte. Kuesioner dibagi menjadi 2 bagian, yaitu (1) profil demografis penumpang, (2) karakteristik perjalanan penumpang. Dari hasil kuesioner yang dibagikan, diambil 46 yang akan dijadikan sebagai sampel.

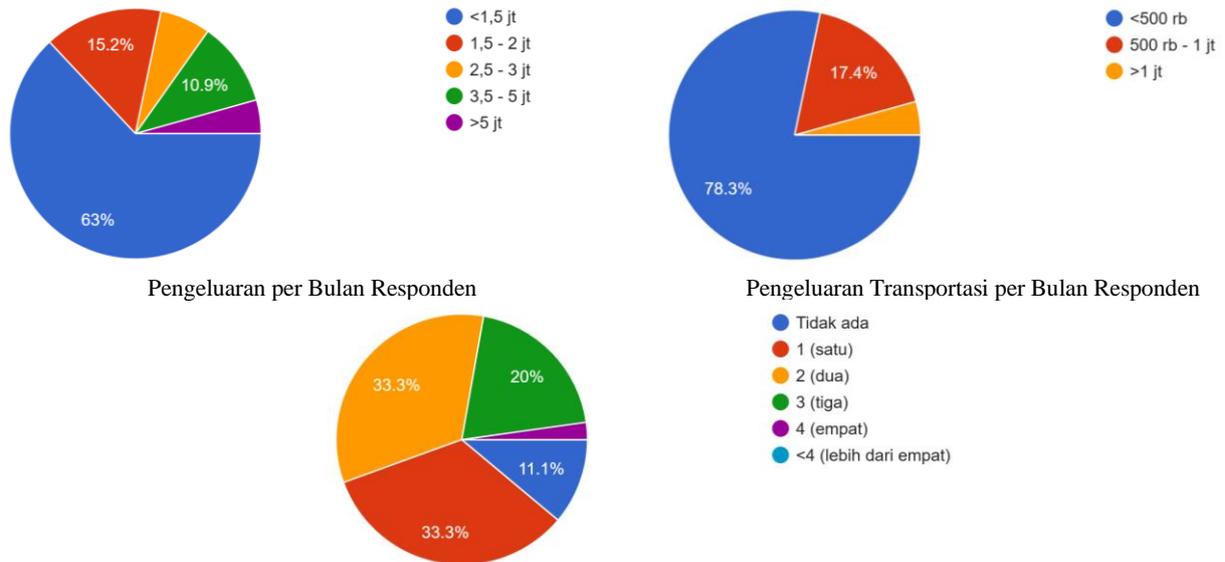
Tabel 2 Profil Demografis Penumpang

Variabel Demografi	Item	n	%
Jenis kelamin	Laki – laki	17	36.96
	Perempuan	29	63.04
Umur	<15	10	21.75
	15-20	14	30.43
	20-25	18	39.13

	25-30	1	2.17
	30-35	1	2.17
	35-40	0	0
	>40	2	4.35
Status pekerjaan	Bekerja	14	30.44
	Tidak bekerja	32	69.56
Jenis Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	31	67.39
	Pegawai negeri	0	0
	Karyawan swasta	9	19.57
	Wiraswasta	0	0
	Ibu Rumah Tangga	1	2.17
	Lainnya	5	10.87
Penghasilan per bulan	<1.5 juta	31	67.39
	1.5 – 2.5 juta	2	4.35
	2.5 – 3.5 juta	1	2.17
	3.5 – 5.0 juta	3	6.52
	>5.0 juta	9	19.57
Variabel Demografi	Item	n	%
Pengeluaran per bulan	<1.5 juta	29	63.04
	1.5 – 2.5 juta	7	15.22
	2.5 – 3.5 juta	3	6.52
	3.5 – 5.0 juta	5	10.87
	>5.0 juta	2	4.35
Pengeluaran untuk transportasi	<500 ribu	36	78.26
	500 ribu – 1 juta	8	17.39
	>1 juta	2	4.35
Jumlah kendaraan yang dimiliki	Tidak ada	6	13.04
	1	15	32.61
	2	15	32.61
	3	9	19.57
	4	1	2.17
	<4	0	0

Tabel 2 menunjukkan bahwa mayoritas penumpang berjenis kelamin perempuan (63,04%). Mayoritas penumpang adalah pelajar atau mahasiswa (67,39%) dengan sebagian besar penumpang berusia 20 tahun sampai 25 tahun (39,13%). Hasil ini menjelaskan bahwa mayoritas penumpang mempunyai penghasilan bulanan kurang dari Rp1.500.000,00 (67,39%). Jumlah kepemilikan kendaraan yang dimiliki penumpang adalah 1 dan 2 kendaraan (40%). Gambar 4 berikut adalah *Pie Chart* dari data-data pada tabel di atas:





Jumlah Kepemilikan Responden
Gambar 4. Pie Chart Profil Penumpang

Analisis Karakteristik Perjalanan Penumpang

Berikut adalah hasil analisis yang memperlihatkan karakteristik perjalanan penumpang BisKita Trans Pakuan Koridor 5 yang berhasil dikumpulkan dari 46 responden.

Tabel 3 Karakteristik Perjalanan Penumpang

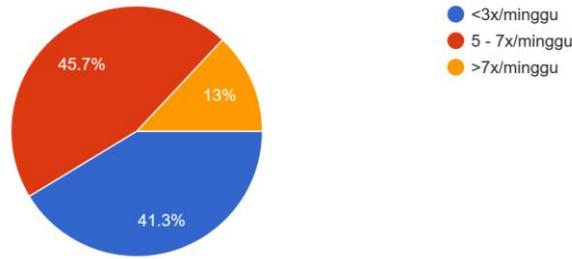
Karakteristik Perjalanan	Item	n	%
Maksud Perjalanan	Tempat kerja	9	19.57
	Pendidikan	28	60.87
	Belanja	0	0
	Sosial	3	6.52
	Rekreasi	2	4.35
	Lainnya	4	8.69
Asal perjalanan (Kecamatan)	Bogor Barat	9	19.57
	Bogor Selatan	3	6.52
	Bogor Tengah	2	4.35
	Bogor Timur	4	8.69
	Bogor Utara	25	54.35
	Tanah Sareal	3	6.52
Asal perjalanan (Kelurahan)	Babakan	1	2.17
	Babakan Pasar	0	0
	Bantar Jati	2	4.35
	Baranang Siang	3	6.53
	Bubulak	1	2.17
	Cibadak	1	2.17
	Cibogor	1	2.17
	Cibuluh Ciluar	3	6.53
	Cikaret Cipaku	1	2.17
	Ciledek Barat	2	4.35
	Ciledek Timur	2	4.35
	Cimahpar	0	0
	Ciparigi	11	23.92
	Ciwaringin	0	0
	Gudang	0	0
	Katulampa	0	0
	Kebon kelapa	0	0
	Kedung Halang	8	17.39
Menteng	1	2.17	
Pakuan	2	4.35	

Karakteristik Perjalanan	Item	n	%
	Patoban	0	0
	Paledang	0	0
	Panaragan	0	0
	Pasir Kuda	1	2.17
	Sempur	0	0
	Semplak	2	4.35
	Sindang Sari	1	2.17
	Tagallega	0	0
	Tanah Baru	0	0
	Tanah Sareal	2	4.35
Tegal Gundil	1	2.17	
Halte Asal	Stasiun Bogor	15	32.61
	Pemda 2	2	4.35
	Bappeda	5	10.87
	RS Salak	0	0
	Sudirman	0	0
	Air Mancur 2	0	0
	GOR	3	6.52
	Gedung DPRD	0	0
	SMPN 5	1	2.17
	Tugu Narkoba 1	4	8.70
	Tugu Narkoba 2	0	0
	SDN Kedung Halang 1	2	4.35
	Kedung Halang 5	3	6.52
	Villa Bogor Indah 2	3	6.52
	SMPN 19 Bogor 2	2	4.35
	Ciparigi	6	13.04
	Tujuan perjalanan (Kecamatan)	Bogor Barat	7
Bogor Selatan		0	0
Bogor Tengah		11	23.91
Bogor Timur		3	6.52
Bogor Utara		21	45.65
Tanah Sareal		4	8.70
Tujuan perjalanan (Kelurahan)	Babakan	0	0
	Babakan Pasar	0	0
	Bantar Jati	1	2.17
	Baranang Siang	0	0
	Bubulak	3	6.52
	Cibadak	0	0
	Cibogor	3	6.52
	Cibuluh Ciluar	2	4.35
	Cikaret Cipaku	0	0
	Ciledek Barat	1	2.17
	Ciledek Timur	1	2.17
	Cimahpar	1	2.17
	Ciparigi	10	21.74
	Ciwaringin	2	4.35
	Gudang	0	0
	Katulampa	1	2.17
	Kebon kelapa	0	0
	Kedung Halang	5	10.87
	Menteng	0	0
	Pakuan	0	0
	Patoban	0	0
	Paledang	2	4.35
	Panaragan	0	0
Pasir Kuda	0	0	
Sempur	3	6.52	
Semplak	2	4.35	

Karakteristik Perjalanan	Item	n	%
	Sindang Sari	2	4.35
	Tagallega	1	2.17
	Tanah Baru	1	2.17
	Tanah Sareal	4	8.69
	Tegal Gundil	1	2.17
Halte Tujuan	Stasiun Bogor	11	23.91
	Pemda 2	1	2.17
	Bappeda	6	13.04
	RS Salak	2	4.35
	Sudirman	0	0
	Air Mancur 2	2	4.35
	GOR	4	8.70
	Gedung DPRD	0	0
	SMPN 5	2	4.35
	Tugu Narkoba 1	5	10.87
	Tugu Narkoba 2	0	0
	SDN Kedung Halang 1	0	0
	Kedung Halang 5	0	0
	Villa Bogor Indah 2	6	13.04
	SMPN 19 Bogor 2	2	4.35
Ciparigi	5	10.87	
Frekuensi perjalanan	<3x/minggu	19	41.31
	5-7x/minggu	21	45.65
	>7x/minggu	6	13.04
Akses tempat asal menuju halte	Jalan kaki	15	32.60
	Transportasi online	9	19.57
	Kendaraan roda 2	14	30.44
	Kendaraan roda 4	8	17.39
Biaya dari tempat asal menuju halte	<5 ribu	30	65.22
	5 – 10 ribu	3	6.52
	>10 ribu	13	28.26
Akses halte menuju tujuan	Jalan kaki	29	63.05
	Transportasi online	6	13.04
	Kendaraan roda 2	8	17.39
	Kendaraan roda 4	3	6.52
Biaya dari halte menuju tujuan	<5 ribu	36	78.26
	5 – 10 ribu	9	19.57
	>10 ribu	1	2.17
Pemberlakuan tarif normal Biskita Trans Pakuan sebesar Rp.4000,-	Keberatan	7	15.22
	Tidak keberatan	39	84.78

Tabel 3 menunjukkan karakteristik perjalanan penumpang. Terlihat pada Tabel 2 bahwa mayoritas perjalanan penumpang memiliki maksud perjalanan untuk Pendidikan (60,87%). Mayoritas penumpang berasal dari wilayah kecamatan Bogor Utara (54,35%) dengan halte asal mayoritas berasal dari Halte Stasiun Bogor (32,61%). Tujuan perjalanan mayoritas penumpang menuju wilayah kecamatan Bogor Tengah (23,91%) dengan halte tujuan mayoritas menuju halte Stasiun Bogor (23,91%). Frekuensi perjalanan untuk sebagian besar penumpang berjumlah 5-7 kali/minggu (45,65%). Akses dari tempat asal menuju halte bagi Sebagian besar penumpang adalah dengan berjalan kaki (32,60%) dengan biaya yang dikeluarkan sebagian besar penumpang sebesar < Rp5.000,00 (65,22%). Untuk akses dari halte menuju tempat tujuan, mayoritas penumpang melaluinya dengan berjalan kaki (63,05%) dengan biaya yang dikeluarkan oleh mayoritas penumpang sebesar < Rp5.000,00 (78,26%). Pendapat mayoritas penumpang untuk pemberlakuan tarif sebesar Rp4000,00 saat ini merasa tidak keberatan (84,78%). Berikut adalah *Pie Chart* dari data-data pada tabel di atas:

Maksud Perjalanan Responden

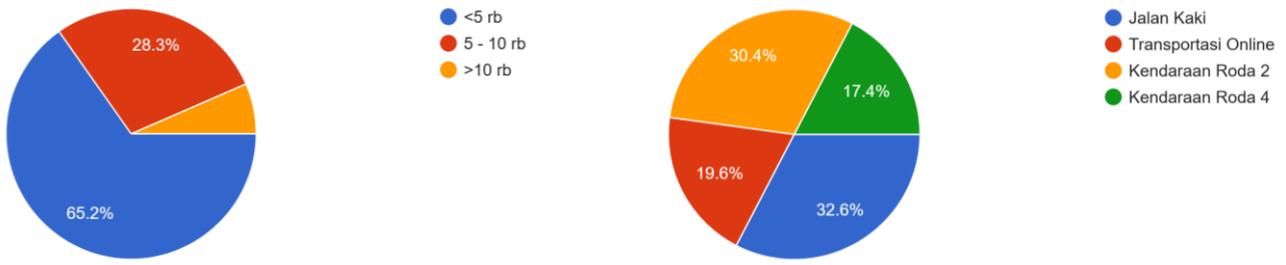


Frekuensi Perjalanan Respoden

Gambar 5 Pie Chart Frekuensi Perjalanan Responden

Gambar 5 di atas adalah hasil analisis yang menunjukkan penumpang bus Koridor 5 terbagi menjadi 2, yaitu penumpang pengguna sehari-hari maupun pengguna yang menggunakan bus tidak sampai 3x dalam 1 minggu (bisa diasumsikan bahwa pengguna yang sedikit ini hanya menggunakan bus pada hari libur/weekend).

Aksesibilitas Responden dari Tempat Asal Perjalanan menuju Halte Asal



Biaya Pengeluaran dari Tempat Asal ke Halte Asal

Akses Responden dari Tempat Asal Menuju Halte Asal

Gambar 6 Pie Chart Aksesibilitas Responden dari Tempat Asal ke Halte Asal

Kemudian pada Gambar 6 adalah hasil analisis yang menunjukkan penumpang bus Koridor 5 hampir sebagian besar tidak mengeluarkan uang lebih dari Rp. 10000 untuk mencapai halte asal perjalanan. Hal ini juga didukung bahwa sebagian besar penumpang dapat mencapai halte asal perjalanan menggunakan jalan kaki atau kendaraan roda 2.

Lokasi Kecamatan dan Halte Asal Responden



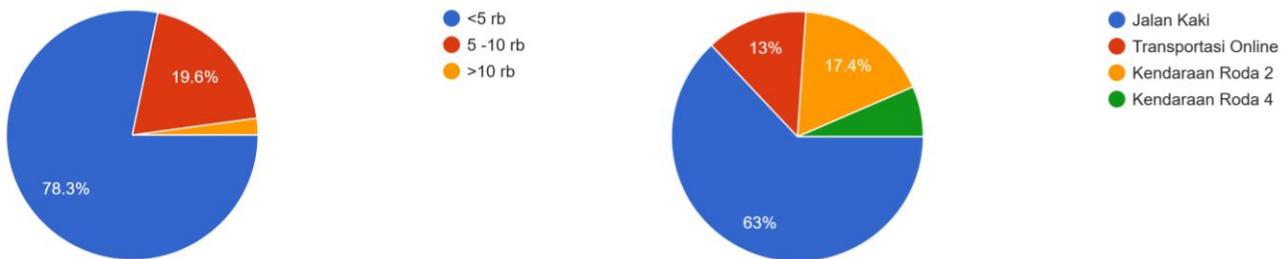
Kecamatan Asal Responden

Halte Asal Responden

Gambar 7 Pie Chart Lokasi Asal Responden

Dan pada Gambar 7 di atas adalah hasil analisis yang menunjukkan bahwa penumpang bus Koridor 5 sebagian berasal dari Kecamatan Bogor Utara dan halte asal perjalanan yang paling banyak digunakan adalah Stasiun Bogor, Bappeda, dan RS Salak.

Aksesibilitas Responden dari Halte Tujuan menuju Tempat Tujuan



Biaya Pengeluaran dari Halte Tujuan ke Tempat Tujuan

Akses Responden dari Halte Tujuan ke Tempat Tujuan

Gambar 8 Pie Chart Aksesibilitas Responden dari Halte Tujuan ke Tempat Tujuan

Gambar 8 di atas merupakan hasil analisis yang menunjukkan bahwa penumpang bus Koridor 5 sesampainya di halte tujuan perjalanan hanya menggunakan jalan kaki untuk mencapai tujuan akhir perjalanannya. Dapat dianalisis bahwa radius lokasi tujuan perjalanan dari halte terakhirnya < 250 m.

Lokasi Kecamatan dan Halte Tujuan Responden



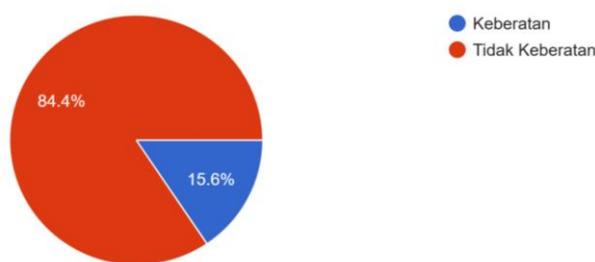
Kecamatan Tujuan Responden

Halte Tujuan Responden

Gambar 9 Pie Chart Lokasi Tujuan Responden

Kemudian pada Gambar 8 adalah hasil dari analisis yang menunjukkan bahwa penumpang bus Koridor 5 memiliki tujuan akhir Halte Stasiun Bogor, Bappeda, dan RS Salak yang juga berada di Kecamatan Bogor Utara.

Pendapat Responden terhadap Pemberlakuan Tarif Baru



Pendapat Responden Terkait Pemberlakuan Tarif

Gambar 10 Pie Chart Persepsi Responden terhadap Pemberlakuan Tarif Baru

Dan Gambar 10 merupakan hasil analisis yang menunjukkan bahwa pemberlakuan tarif baru pada BisKita Trans Pakuan tidak menjadi persoalan bagi sebagian besar penumpang bus saat ini.

Analisis Pembahasan Profil Penumpang Bis Transkita Pakuan

Profil penumpang di dominasi oleh pelajar/ mahasiswa dengan frekuensi perjalanan hampir 7x dalam 1 minggu, maupun pekerja kantoran. Hal ini dapat dilihat dari jumlah uang yang dikeluarkan dari halte terakhir perjalanan menuju tempat tujuan yang sebagian besar tidak mengeluarkan uang maupun mengeluarkan uang < Rp. 5000,- dan menggunakan jalan kaki sebagai opsi. Halte yang paling sering dikunjungi baik sebagai halte asal perjalanan maupun halte akhir perjalanan mengindikasikan bahwa lokasi sekolah dan kantor yang berada di radius 500-700 meter dari titik pusatnya adalah lokasi tempat tujuan akhir perjalanan penumpang

di Koridor 5. Untuk mahasiswa (kategori pelajar dengan rentang usia 15-20 tahun) dapat dilihat bahwa terjadi konektivitas antara halte Stasiun Bogor dengan Stasiun Bogor untuk KRL. Dapat diasumsikan bahwa mahasiswa yang berpindah moda di lokasi tersebut memiliki tempat kuliah di daerah Depok dan Jakarta (membutuhkan penelitian lanjutan terkait hal ini).

4. KESIMPULAN

Dari hasil wawancara yang telah dilakukan ke 46 responden, didapatkan sebanyak 31 pengguna biskita adalah Pelajar/Mahasiswa dan 28 diantaranya berujuan untuk pendidikan. Sebanyak 39 responden merasa tidak keberatan atas pemberlakuan tarif normal Biskita Trans Pakuan sebesar Rp.4000,-. Dapat disimpulkan bahwa pengguna transportasi Biskita Trans Pakuan didominasi oleh para pelajar/ mahasiswa yang memiliki tujuan perjalanan untuk pendidikan, selain itu untuk tarif yang diberikan untuk pelajar mendapatkan tarif yang lebih murah yaitu sebesar Rp.2000,-. Dari status pekerjaan terdapat 14 orang status bekerja yang melakukan perjalanan, kemudian terdapat 32 orang dengan status tidak bekerja melakukan perjalanan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] A. Kanafani, 1983. *Transportation Demand Analysis*, Berkeley: University of California, USA.
- [2] O. Z. Tamin, 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung: Teknik Sipil, Institut Teknologi Bandung.
- [3] M. H. Nurfadli, D. Heriyanto and P. Pratomo, 2015. Evaluasi Kinerja Angkutan Massal Bus Rapid Transit pada Koridor Rajabasa-Sukaraja, *Jurnal Rekayasa Sipil dan Desain*, (2015), pp. 205-220.
- [4] I. M. Manheim, *Fundamental Transportation System Analysis*, vol. 1, (1979).
- [5] N. Indri, Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat Pelayanan Bus Way (Studi Kasus Bus Way Trans Jakarta Koridor I), (http://eprints.undip.ac.id/15650/1/Indri_Nurvia_Puspita_R_pdf), Diakses pada tanggal 30 November 2023, (2007).
- [6] Adri, Aguido (2021-11-01). "Kota Bogor Mulai Program Pengurangan Jumlah Angkot". Kompas.id. Diakses tanggal 2023-12-1.
- [7] Rauf, S., Runtulalo, D., 2016. Analisis Karakteristik Perjalanan Penumpang Bus Rapid Trans Mamminasata. *Seminar Nasional Transportasi Infrastruktur dan Lingkungan (SENTRAL) 2016*.
- [8] Suprayitno, H., Ryansyah, M., 2018. Karakteristik Pelaku dan Perilaku Perjalanan Penumpang Bus Trans Koetaradja. *Jurnal Aplikasi Teknik Sipil*, Vol. 16, No. 2, pp. 55-61
- [9] Moudia, Y., Haryadi, B., 2018. Karakteristik Perjalanan Penumpang Bus Rapid Transit Trans Semarang. *Jurnal Transportasi*, Vol. 18, No. 3, pp.169-176
- [10] Prayitno, A. F. H., Machsus, Basuki, R., Arifin, S., Sukobar, Moeljono, T., Budhi, W. S., 2018. Analisa Pola Perjalanan dan Karakteristik Penumpang Bus Trans Sidoarjo, *Jurnal Aplikasi Teknik Sipil*, Vol. 16, No. 2, pp. 47-53
- [11] Romadlon, F., Lestari, R. D., Lestiana, F., Putri, N. A., 2020. Kajian Pra-Implementasi Aplikasi Layanan pada Bus Rapid Transit Purwokerto – Purbalinga : Perspektif Penumpang Wanita. *Warta Penelitian Perhubungan*, Vol. 32, No. 2, pp. 68-76
- [12] Upa, V. A., Setyadi, R., Mustofa, F. N. A., Assalam, F., 2022. Komparasi Karakteristik Perilaku dan Pengguna Bus Trans Tangerang AYO pada Koridor 2 dan Koridor 3, *Jurnal Aplikasi Teknik Sipil*, Vol. 20, No. 1, pp. 35-40.