

KEBIJAKAN DAERAH DALAM PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM MASSAL (Studi di Transpakuan Koridor Bubulak-Ciawi Kota Bogor)

Regional Policy in Organizing Mass Public Transportation (Study in the Transpakuan Bubulak-Ciawi Corridor, Bogor City)

Fikri Hadikumara¹, Dedi Budiman Hakim², Sri Mulatsih³

¹Sekretariat Daerah Kota Bogor. Email: mpdipb@apps.ipb.ac.id

²Departemen Ilmu Ekonomi, Institut Pertanian Bogor. E-mail: ilmu_ekonomi@apps.ipb.ac.id

ABSTRACT

One of the transportation policies in the city of Bogor is to organize mass transportation with larger and more efficient carrying capacity in utilizing road space. The presence of buses as one of the transportation facilities to support the basic needs of the community requires proper and effective management. The purpose of this research is to formulate regional policies in the implementation of mass public transport. The method used in this research is Analytical Hierarchy Process (AHP). Primary data obtained from survey stated preference and indepth interview. Secondary data is obtained from related institutions. The policies to increase the number of passengers Transpakuan in the implementation of sustainable mass transit is analyzed by Analytical Hiercarchy Process, in order of priority as follows: (a) providing operational subsidies for Transpakuan; (b) enhancing the quality of Transpakuan corridors by eliminating barriers to Transpakuan routes; c) procurement of Transpakuan fleet through equity participation to Regional Transportation Services Company or capital subsidy to private operators.

Keywords: *Bus Stop, Corridor, Mass Transportation, Subsidy*

ABSTRAK

Salah satu kebijakan transportasi di Kota Bogor adalah menyelenggarakan angkutan massal yang memiliki daya angkut lebih besar dan efisien dalam menggunakan ruang jalan. Keberadaan bus sebagai salah satu sarana transportasi untuk menunjang kebutuhan pokok masyarakat memerlukan penanganan secara baik dan benar. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk merumuskan kebijakan daerah dalam penyelenggaraan angkutan umum massal. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Data primer diperoleh dari *survey stated preference* dan *indepth interview*. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait. Kebijakan untuk meningkatkan jumlah penumpang Transpakuan dalam penyelenggaraan angkutan massal yang berkelanjutan dianalisis dengan *Analytical Hiercarchy Process*, sesuai urutan prioritasnya adalah sebagai berikut: (a) memberikan subsidi operasional bagi Transpakuan, (b) peningkatan kualitas koridor transpakuan dengan menghilangkan hambatan sepanjang jalur Transpakuan, dan (c) pengadaan armada Transpakuan melalui penyertaan modal kepada Perusahaan Daerah Jasa Transportasi (PDJT) atau subsidi modal kepada operator swasta.

Kata Kunci: Angkutan Umum Massal, Halte, Koridor, Subsidi

PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran yang strategis untuk mendukung pembangunan dan integrasi nasional. Transportasi adalah bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum dan keadilan sosial sebagaimana dijabarkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

(LLAJ). Menurut Fitrin (2010), jika dilihat dari sisi makro ekonomi, transportasi memiliki peran yang penting di perkotaan maupun di perdesaan untuk memajukan perekonomian lokal, regional dan nasional. Pertumbuhan penduduk dan peningkatan kesejahteraan masyarakat memperkuat kebutuhan transportasi publik. Masyarakat perkotaan



yang maju membutuhkan akses untuk melakukan kegiatan bisnis, pendidikan dan kebutuhan untuk rekreasi (Murray *et al.* 1998).

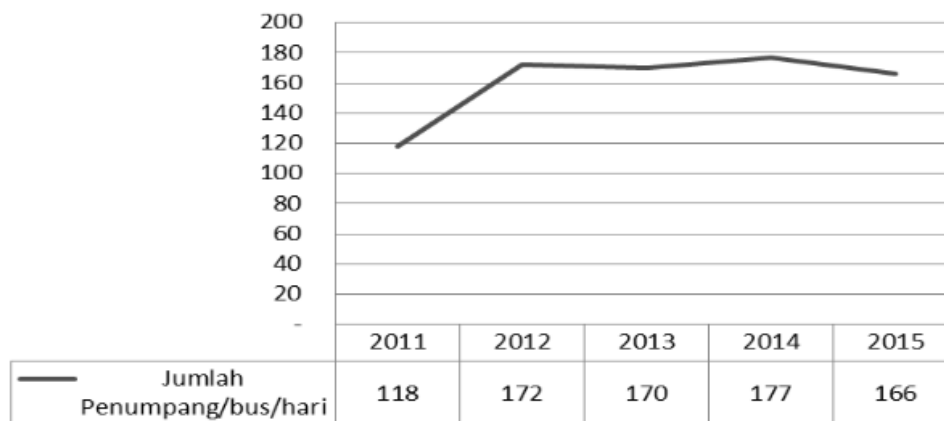
Arah pembangunan Kota Bogor dalam sektor transportasi tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2005-2025 yaitu mewujudkan sistem transportasi yang mendukung aksesibilitas kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya melalui penyelenggaraan transportasi yang berkualitas dan berwawasan lingkungan serta bersinergi dengan tata ruang. Rangkaian sistem dapat diwujudkan melalui reformasi sistem angkutan jalan di wilayah Kota Bogor dengan mengembangkan sebuah reformasi layanan yang mengacu kepada konsep Bus Rapid Transit (BRT).

Permintaan jasa transportasi yang tinggi di Kota Bogor sudah diikuti aksesibilitas transportasi yang sangat mudah dan dilayani oleh berbagai pilihan moda transportasi, seperti kendaraan pribadi, angkutan kota dan angkutan berbasis aplikasi. Namun berbagai pilihan moda transportasi ini dianggap tidak efisien dalam memakai ruang jalan yang terbatas dan cenderung tidak bertambah. Hal ini dapat dirasakan warga pada saat jam berangkat dan pulang beraktivitas atau saat

liburan dan rekreasi pada akhir pekan, ruas jalan di Kota Bogor akan mengalami kemacetan

Upaya pemerintah Kota Bogor dalam mewujudkan pembangunan angkutan umum massal dengan BRT dimulai dengan menetapkan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 tentang Perusahaan Daerah Jasa transportasi (PDJT) tanggal 12 April 2007. Sebagai badan usaha milik daerah, PDJT dituntut untuk meningkatkan kemampuan mengembangkan usaha dan pelayanan secara berkualitas dan efisien sesuai asas ekonomi perusahaan.

Sejak beroperasi hingga saat ini, layanan angkutan massal Transpakuan masih belum mampu memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang ditentukan pemerintah. Kendala operasionalnya adalah minimnya infrastruktur dan tingginya biaya operasional. Antusiasme masyarakat Kota Bogor terhadap PDJT tidak tampak lagi seperti pada awal beroperasi. Hal ini dapat diukur dari rata-rata jumlah penumpang per bus operasi per hari. Jumlah penumpang PD jasa transportasi tahun 2011-2015 sebagaimana terlihat pada Gambar 1.



Sumber: Laporan Kajian Investasi PDJT Tahun 2015

Gambar 1. Jumlah penumpang PD jasa transportasi tahun 2011-2015

Kebijakan anggaran Pemerintah Kota Bogor dalam rangka penyelenggaraan angkutan umum massal masih terbilang kecil dibanding kebutuhan yang ada. Alokasi anggaran Pemerintah Kota Bogor meliputi

penyertaan modal kepada PDJT, belanja langsung pada dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk penyediaan sarana prasarana koridor angkutan massal. Alokasi anggaran Pemerintah Kota Bogor dalam bentuk

penyertaan modal kepada PDJT mencapai Rp35.519.390.000.

Kecilnya kebijakan anggaran untuk penyelenggaraan angkutan umum massal yang diberikan oleh Pemerintah Kota Bogor menyebabkan keadaan PDJT yang tidak sehat. Walau demikian, Pemerintah Kota Bogor tetap berkomitmen untuk mengembangkan angkutan umum massal karena merupakan program prioritas daerah. Pada akhir tahun 2017, Pemerintah Kota Bogor merencanakan membuka koridor lain dengan mengkonversi sebagian angkutan menjadi bus angkutan massal Transpakuan. Untuk menghindari kegagalan penyelenggaraan angkutan massal pada saat PDJT menjadi operator Transpakuan, maka perlu adanya analisis kebijakan daerah untuk menciptakan penyelenggaraan angkutan umum massal, khususnya pada Transpakuan koridor Bubulak-Ciawi Kota Bogor.

METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Pengambilan data sampel dilaksanakan pada lokasi-lokasi sepanjang jalur angkutan umum massal, yaitu kantor/mall/sekolah yang berdekatan dengan shelter pada jalur BRT yang diteliti, tepatnya di jalur Transpakuan Koridor Bubulak-Ciawi Kota Bogor. Waktu pengambilan sampel adalah pada hari kerja dan hari libur dimulai dari bulan Juli sampai dengan bulan September 2017.

Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan yaitu data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer kuantitatif menggunakan kuesioner kepada responden, sedangkan data primer kualitatif dikumpulkan melalui observasi dan wawancara mendalam (*indepth interview*) kepada sejumlah informan yang telah ditentukan. Data sekunder diperoleh melalui publikasi dari instansi terkait atau dokumen yang ada pada lembaga-lembaga, seperti SKPD, RPJMD Kota Bogor 2015-2019, profil geografis dan administratif di lokasi penelitian, serta dokumen pendukung lain.

Metode Pengambilan Sampel

Metode penarikan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *non-probability sampling* dan *accidental sampling*. Dalam *non-probability sampling*, semua anggota atau subjek penelitian tidak memiliki peluang yang sama untuk dipilih sebagai sampel. Beberapa bagian tertentu dalam semua kelompok secara sengaja tidak dimasukkan ke dalam pemilihan untuk mewakili sub-kelompok (Gay 1976).

Metode Analisis Data

Analytical Hierarchy Process (AHP)

Analisis data merupakan kegiatan yang terintegrasi setelah data diperoleh, kemudian dikumpulkan untuk direkapitulasi sesuai dengan kebutuhan dan selanjutnya dianalisis dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Pemberian skala prioritas atas kriteria dominan terpilih menggambarkan suatu kondisi saling bertukar yang dapat dijadikan dasar kesepakatan bersama/konsensus diantara para pemangku kepentingan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Kota Bogor

Luas wilayah Kota Bogor sebesar 11.850 hektar yang terdiri dari 6 kecamatan dan 68 kelurahan. Enam kecamatan tersebut yaitu Kecamatan Bogor Selatan, Kecamatan Bogor Timur, Kecamatan Bogor Utara, Kecamatan Bogor Tengah, Kecamatan Bogor Barat dan Kecamatan Tanah Sareal. Kecamatan Bogor Barat mempunyai luas wilayah terbesar yaitu 3.285 hektar dan terdiri dari 16 kelurahan sedangkan Kecamatan Bogor Tengah mempunyai luas wilayah terkecil yaitu 813 hektar dan terdiri dari 11 kelurahan.

Pembangunan jaringan jalan baru masih jauh dari target yang ditetapkan. Dari 25,3 km panjang ruas jalan baru yang ditargetkan pada RPJMD 2010–2014, hanya tercapai sekitar $\pm 3,5$ km. Target tersebut terdapat pada pembangunan beberapa ruas jalan, diantaranya ruas jalan R-3 seksi I dan II serta sebagian ruas jalan menuju KH. Soleh

Iskandar-Sukaesmi. Saat ini masih terus dilakukan pencapaian target yang tersisa, melalui pengadaan/pembebasan lahan sekitar $\pm 18,35$ km. Diantaranya kelanjutan pembebasan R3 $\pm 1,3$ km, *Inner Ring Road* Selatan $\pm 12,5$ km, lanjutan jalan tembus STA Sukaesmi $\pm 0,7$ km dan *frontage* toll R-2 $\pm 3,85$ km.

Kota Bogor termasuk kategori kota Besar dengan jumlah penduduk sebanyak 1.061.813 jiwa, sebagian warga masih bergantung pada layanan angkutan umum. Saat ini jumlah angkutan kota (angkot) yang diizinkan beroperasi sebanyak 3.400 unit dengan 23 trayek serta 4.600 angkutan antar kota dalam provinsi. Pembenahan atas transportasi kota telah menjadi salah satu prioritas pembangunan di Kota Bogor. Sistem transportasi tersebut harus mampu menjawab masalah peningkatan mobilitas penduduk, baik didalam kota maupun dari dan ke luar kota sebagai konsekuensi Kota Bogor bagian Kawasan aglomerasi perkotaan Jabodetabek.

Pemerintah Kota Bogor berupaya mengembangkan angkutan umum massal untuk mengubah kecenderungan orang menggunakan kendaraan pribadi menjadi pengguna angkutan umum. Pemerintah Kota Bogor membentuk suatu perusahaan yang bergerak dalam bidang Transportasi bernama Perusahaan Daerah Jasa Transportasi (PDJT). Perusahaan yang dibentuk berdasarkan Perda Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 ini ditetapkan pada tanggal 12 April 2007, bertujuan untuk melakukan perubahan sistem manajemen angkutan umum agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik dan profesional. Jumlah armada bus yang dimiliki oleh PDJT adalah 29 unit yang masih bisa beroperasi dengan nama Transpakuan, jam

operasi mulai pukul 05.00 pagi hingga pukul 21.00 malam. Bus Transpakuan menyediakan layanan 2 koridor, terdiri dari terminal Bubulak–Baranang siang dan Baranangsiang–Bellanova Sentul.

Prasarana Transpakuan

Jaringan Jalan

Rata-rata lebar jalan di Kota Bogor adalah ± 18 m sehingga dalam pemanfaatan kapasitas jalan untuk pelayanan jalur angkutan umum hanya dimungkinkan untuk pengembangan jalur *soft barrier* dan *no barrier* (tetap *mix traffic*). Jalur khusus (*busway*) seperti jalur Transjakarta masih belum memungkinkan disediakan untuk jalur Transpakuan.

Pedestrian

Kondisi pedestrian sebagai fasilitas pejalan kaki yang menghubungkan dengan angkutan umum saat ini masih belum baik. Pedestrian pada pusat kota seputar kebun raya, terminal bus dan stasiun sudah lebih baik dan nyaman walaupun masih ditemukan disfungsi oleh pedagang kaki lima. Pedestrian yang baik ini belum secara merata pada lokasi yang jauh dari pusat kota, utamanya pada jalur yang dilalui Transpakuan. Pada titik-titik tersebut masih ditemui pedestrian yang kurang nyaman dengan kontinuitas rendah, terjadi disfungsi PKL, dan belum ramah kaun difable.

Shelter

Shelter sebagai fasilitas penunjang (tempat menunggu/naik-turun) angkutan umum belum sepenuhnya terbangun dalam kondisi baik (Tabel 1).

Tabel 1. Realisasi Shelter

No	Bangunan	Jumlah Shelter			Jumlah
		I	II	III	
1	Permanen (tertutup)	0	15	0	15
2	Permanen (terbuka)	16	0	0	16
3	Semi permanen	11	0	0	11
4	Portable	13	32	1	46
Jumlah		40	47	1	88

Sumber: Laporan evaluasi kinerja PDJT tahun 2016



Kondisi Bus

Sejak beroperasi pada tahun 2007 hingga saat ini, Pemerintah Kota Bogor belum pernah menambah armada Bus Transpakuan yang merupakan bantuan dari Direktorat

Jenderal Perhubungan Darat. Kondisi bus yang buruk saat ini disebabkan oleh tidak adanya dana perawatan yang memadai. Pada Tabel 2 disajikan mengenai kinerja operasi bus Transpakuan sebelum berhenti beroperasi.

Tabel 2. Produktivitas Transpakuan

No	Koridor Bus Transpakuan	Bus	Headway (menit)	Jarak Tempuh (km)
1	Bubulak-Cidangiang (Br. Siang)	14	7-9	14
2	Bubulak-Ciawi	6	30	25
3	Cidangiang (Br. Siang)-Bellanova	4	15-0	10
Jumlah bus iperasi (SO)/hari		24		
Bus cadangan (SGO)		5		
Bus dalam perbaikan (SG)		1		

Sumber: PDJT Kota Bogor

Rencana Kinerja Operasi Transpakuan Koridor Bubulak–Ciawi

Bus yang akan beroperasi pada koridor Bubulak–Ciawi berukuran sedang dan berkapasitas 16 tempat duduk. Perkiraan produktivitas pada Transpakuan koridor Bubulak–Ciawi adalah:

1. Jarak tempuh per rit : 19,3 km
2. Frekuensi perjalanan : 16 rit
3. Jarak tempuh per hari : 308,8 km/hari
4. Jumlah penumpang/hari : 179 penumpang

Transpakuan koridor Bubulak–Ciawi memiliki panjang lintasan 19,3 km dengan titik-titik yang dilintasi yaitu: Terminal Bubulak–Sindang Barang–Loji–Gunung Batu–Stasiun Bogor–Terminal Baranangsiang–Sukasari–Tajur–Terminal Ciawi. Terdapat tiga titik sebagai tempat peralihan moda transportasi jika akan menggunakan angkutan lain menuju luar kota, yaitu:

1. Terminal bus Baranangsiang yang melayani bus AKDP dan AKAP.
2. Pool Bus Damri yang melayani tujuan bandara.
3. Stasiun Kereta Api Bogor yang melayani *commuter line* Jabodetabek dan Stasiun kereta Api Paledang melayani tujuan Sukabumi.

Lintasan koridor Bubulak–Ciawi melewati pusat komersial dan rekreasi, antara lain Kebun Raya Bogor, kawasan merdeka,

Pasar Gunung Baru, Mal Botani Square, Lippomall, kawasan bisnis Pajajaran dan Tajur.

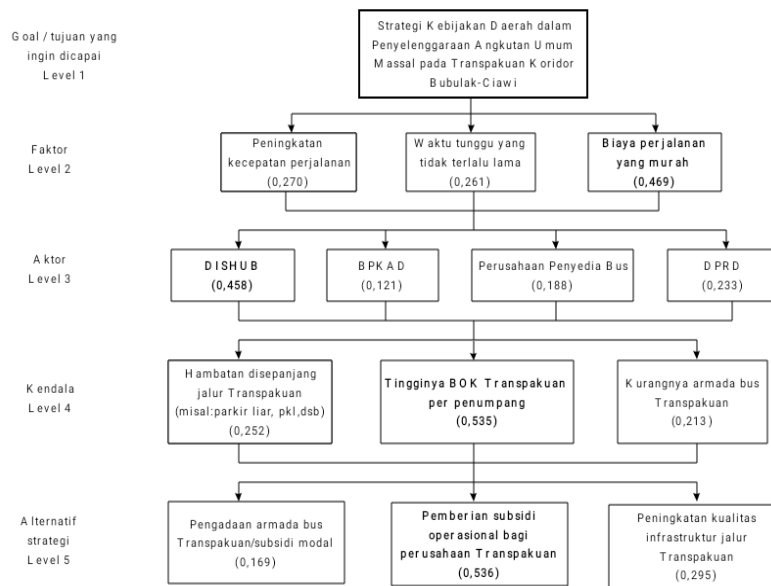
Perumusan Alternatif Strategi dan Program

Struktur hierarki digunakan untuk menggambarkan elemen-elemen yang diprioritaskan untuk dikembangkan, terdiri dari lima hierarki (level). Hierarki pertama adalah *goal* atau fokus yaitu kebijakan daerah dalam penyelenggaraan angkutan umum massal pada Transpakuan koridor Bubulak–Ciawi. Hierarki kedua adalah faktor-faktor yang perlu diperhatikan dalam penyusunan kebijakan. Hierarki ketiga adalah para pelaku yang berperan dalam penyelenggaraan angkutan umum massal pada Transpakuan koridor Bubulak–Ciawi. Hierarki keempat adalah kendala-kendala yang harus diperhatikan dalam penyelenggaraan angkutan umum massal pada Transpakuan koridor Bubulak–Ciawi. Hierarki kelima adalah alternatif strategi untuk kebijakan daerah dalam penyelenggaraan angkutan umum massal pada Transpakuan koridor Bubulak–Ciawi.

Berdasarkan pedoman pengelolaan keuangan daerah dan penyelenggaraan angkutan umum, pelaku dalam penyelenggaraan angkutan umum massal Transpakuan koridor Bubulak–Ciawi terdiri dari Dinas Perhubungan Kota Bogor, Tim

Anggaran Pemerintah Daerah Kota Bogor, Badan Anggaran DPRD, dan perusahaan angkutan umum.

Prioritas pada masing-masing level berdasarkan hasil perhitungan AHP dapat dilihat pada Gambar 2.



Sumber: Data primer (2017), diolah

Gambar 2. Struktur dan bobot AHP untuk strategi kebijakan daerah dalam penyelenggaraan angkutan umum massal pada Transpakuan koridor Bubulak-Ciawi

- a. Tingkat peranan faktor untuk kebijakan daerah dalam penyelenggaraan angkutan umum massal pada Transpakuan koridor Bubulak-Ciawi

Perbandingan antar elemen “faktor” berdasarkan “goal” meningkatkan jumlah pengguna Transpakuan koridor Bubulak-Ciawi, yaitu urutan pertama biaya perjalanan dengan nilai 0,469. Biaya perjalanan sebagai prioritas pertama dibandingkan faktor lainnya karena biaya perjalanan menjadi instrumen penting dalam mempertimbangkan moda yang dipakai untuk memenuhi kebutuhan perjalanan. Biaya perjalanan yang murah akan berdampak positif pada keputusan pengguna untuk memilih moda transportasi.

- b. Tingkat peranan aktor untuk kebijakan daerah dalam penyelenggaraan angkutan umum massal pada Transpakuan koridor Bubulak-Ciawi

Dari hasil AHP, perbandingan antar unsur “aktor” berdasarkan “faktor” yaitu prioritas aktor pertama Dinas Perhubungan dengan nilai 0,458. Dinas Perhubungan dinilai memiliki kekuatan dan peluang yang

lebih besar dibanding *stakeholder* lainnya dalam hal penentuan strategi untuk meningkatkan jumlah penumpang Transpakuan. Hal ini disebabkan oleh fungsi yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimana Dinas Perhubungan sebagai regulator yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum massal.

- c. Tingkat peranan kendala kebijakan daerah dalam penyelenggaraan angkutan umum massal pada Transpakuan koridor Bubulak-Ciawi

Perbandingan antar elemen “kendala” berdasarkan “aktor” yaitu urutan pertama adalah tingginya biaya operasional kendaraan (BOK) sehingga tarif yang berlaku tidak dapat memenuhi biaya penuh (*full cost recovery*) dengan nilai 0,535. BOK bagi penyedia jasa transportasi adalah harga dari jasa yang diberikan kepada penumpang. Sedangkan bagi penumpang, besarnya tarif merupakan biaya yang harus dibayarkan untuk jasa yang



telah dipakainya. Tarif akan mempengaruhi perilaku penumpang dalam memilih moda transportasi.

d. Tingkat alternatif strategi untuk kebijakan daerah dalam penyelenggaraan angkutan umum massal pada Transpakuan koridor Bubulak-Ciawi

Perbandingan antar “strategi” berdasarkan “alternatif” yaitu pada urutan pertama adalah pemberian subsidi operasional bagi Transpakuan dengan nilai 0,536. Urutan kedua adalah peningkatan kualitas infrastruktur koridor Transpakuan dengan nilai 0,295. Urutan ketiga adalah pengadaan armada Transpakuan dengan nilai 0,169.

Implikasi Kebijakan

1. Pemberian subsidi

Berdasarkan hasil wawancara dengan para responden, pemberian subsidi merupakan strategi pertama yang harus dilakukan untuk menerapkan strategi-strategi pendukung lainnya. Menurut perhitungan Dinas Perhubungan, biaya operasional kendaraan per penumpang untuk Transpakuan koridor Bubulak-Ciawi mencapai Rp12.000. pengenaan tarif berlaku sebesar Rp5.000, maka Transpakuan tidak mampu beroperasi secara berkelanjutan, namun apabila besar tarif sesuai dengan besar biaya operasional maka Transpakuan tidak mampu bersaing dengan moda transportasi lain. Payung hukum bagi pemerintah daerah untuk memberikan subsidi angkutan umum terdapat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 13 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah.

Dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektifitas subsidi, pemilihan operator Transpakuan sebaiknya dilakukan melalui proses pelelangan. Sebelum melakukan pelelangan, Pemerintah Kota Bogor melalui Dinas Perhubungan, TAPD, dan DPRD bekerja sama dengan pihak akademis dari Perguruan Tinggi untuk melakukan kegiatan yang dapat menunjang program penyiapan badan pengelola angkutan umum massal, seperti *Focus Group Discussion* (FGD) dan kajian akademis badan pengelola angkutan umum massal.

2. Peningkatan kualitas koridor

Penggunaan ruang milik jalan mengakibatkan kecepatan perjalanan Transpakuan turut dipengaruhi dengan keadaan lalu lintas. Hambatan yang berupa pemanfaatan badan jalan oleh parkir, pedagang kaki lima, dan angkutan kota yang menunggu penumpang sepanjang jalur Bubulak-Ciawi akan mengurangi kecepatan perjalanan Transpakuan.

Strategi yang harus dilakukan Pemerintah Kota Bogor melalui Dinas Perhubungan adalah peningkatan kualitas koridor melalui program peningkatan aksesibilitas pelayanan jasa transportasi. Program tersebut dijabarkan melalui kegiatan sebagai berikut:

- Evaluasi penyelenggaraan perparkiran (On Street Parking)
- Peningkatan mutu jalur pejalan kaki, jalur dan tempat parkir sepeda
- Peningkatan kualitas jalan

Program selanjutnya adalah penataan dan pemberdayaan pedagang kaki lima yang dijabarkan melalui kegiatan sebagai berikut:

- Penegakan hukum bagi parkir liar melalui penghapusan kawasan resmi parkir tepi jalan atau menarik tarif tinggi agar menjadi disentif bagi pengguna kendaraan pribadi.
- Penertiban pedagang kaki lima (PKL) oleh Satpol PP selanjutnya merelokasi PKL yang memakai badan jalan, pembangunan dan revitalisasi zona PKL oleh Dinas Koperasi dan UKM.

3. Pengadaan armada Transpakuan

Salah satu yang menjadi faktor penting untuk menarik perhatian masyarakat untuk menggunakan angkutan umum adalah pengadaan armada Transpakuan. Armada dalam jumlah cukup akan membuat waktu tunggu menjadi lebih singkat. Kebijakan daerah untuk anggarannya dapat memberikan modal kepada BUMD jasa angkutan untuk menambah jumlah armada. Selain itu, perusahaan angkutan swasta pemerintah dapat memberikan subsidi modal seperti pengurangan biaya bunga, pengurangan harga jual melalui belanja hibah kepada perusahaan angkutan melalui mekanisme hibah. Langkah

untuk mendukung program pengadaan armada Transpakuan adalah:

- a. Pengurangan jumlah angkot yang memiliki kesamaan rute dengan angkutan massal mendorong pemerintah daerah untuk mempercepat kebijakan konversi angkot menjadi Bus Transpakuan dengan cara memberikan insentif kepada pengusaha angkutan.
- b. Pengadaan armada Bus Transpakuan (penyertaan modal pemerintah daerah bagi operator BUMD)
- c. Kemitraan pemerintah dengan badan swasta (*Public Private Partnership*).

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan daerah dalam penyelenggaraan angkutan umum massal pada Transpakuan koridor Bubulak-Ciawi yang dianalisis dengan AHP, sesuai urutan prioritasnya yaitu: (1) memberikan subsidi operasional, (2) peningkatan kualitas koridor transpakuan, dan (3) pengadaan armada transpakuan.

Saran

1. Perlu dilakukan analisis mendalam mengenai pemilihan moda bagi pengguna motor atau ojek daring dengan menggunakan variabel-variabel yang mempengaruhi perilaku pengguna motor dan ojek daring, seperti jarak tempuh menuju halte, tarif parkir, dan kepemilikan kendaraan pribadi.
2. Perlu dilakukan *survey stated preference* pada lokasi tempat tinggal responden

untuk menghasilkan jawaban responden yang lebih akurat.

3. Dinas Perhubungan, TAPD, DPRD, Perguruan Tinggi, Satpol PP, Dinas Koperasi, dan UMKM perlu bekerja sama dalam rangka menyiapkan regulasi subsidi angkutan umum, serta pengadaan sarana dan prasarana layanan jasa transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- [BPS] Badan Pusat Statistik Kota Bogor. 2016. Kota Bogor dalam Angka. Bogor (ID): Badan Pusat Statistik Kota Bogor.
- [BAPPEDA] Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Bogor. 2005. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kota Bogor Tahun 2005-2025. Bogor (ID): Bappeda Kota Bogor.
- [BAPPEDA] Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Bogor. 2005. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Bogor Tahun 2015-2019. Bogor (ID): Bappeda Kota Bogor.
- Gay LR. 1976. Educational Research: Competencies for Analysis and Application 3rd Edition. Ohio (US): Merrill Publishing Company.
- [PDJT] Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor. 2015. Laporan Kajian Investasi PDJT Tahun 2015. Bogor (ID): Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor.
- Thomas E. 2001. Bus Rapi Transit [presentation]. Chicago (US): Institute of Transportation.



Lampiran

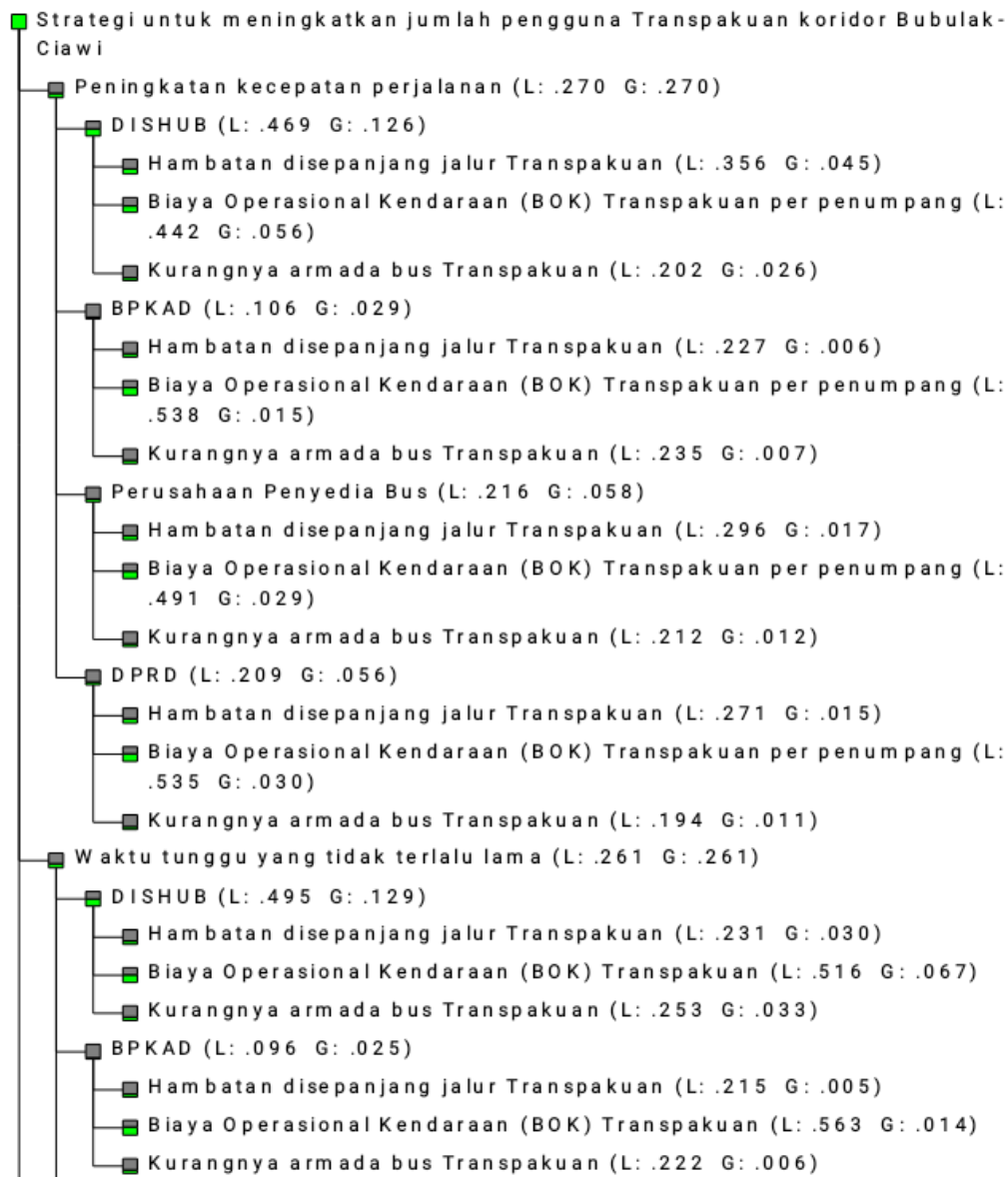
Lampiran 1 Treeview AHP

10/11/2017 4:38:34 AM

Page 1 of 2

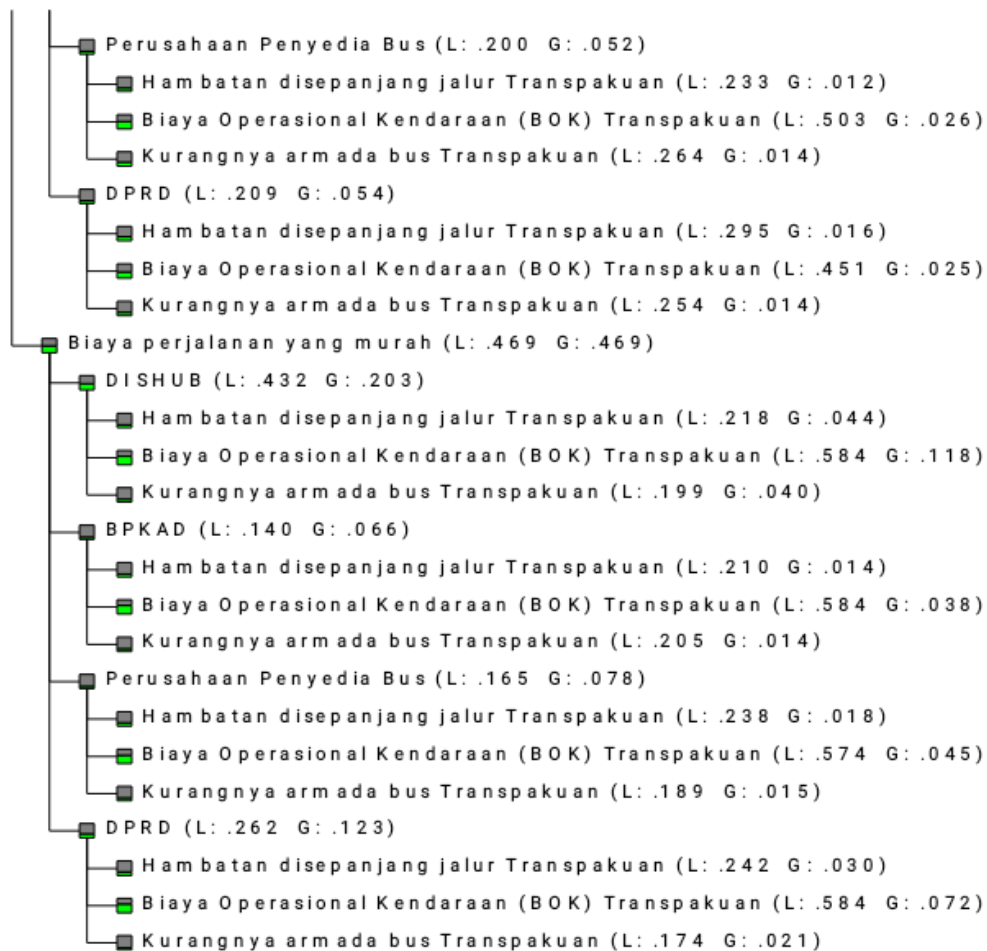
Model Name: AHP Strategi Transpakuan

Treeview



10/11/2017 4:38:34 AM

Page 2 of 2



Alternatives

Pengadaan armada bus Transpakuan / subsidi modal
--

