

PERSEPSI MASYARAKAT KOTA BOGOR TERHADAP SISTEM PEMBELIAN LAYANAN

Jen Sen Chiu Santo¹ dan Leksmono Suryo Putranto²

¹Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
Jen.325190021@stu.untar.ac.id

²Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
leksmonop@ft.untar.ac.id

Masuk: 06-07-2023, revisi: 21-07-2023, diterima untuk diterbitkan: 28-07-2023

ABSTRACT

The very high number of private vehicles in the city of Bogor will result in traffic congestion and air pollution. This is due to population growth in urban areas every year. In an effort to solve the problem of traffic jams in Bogor City, the government is conducting a trial purchase of services. The aim is expected to be able to increase people using public transportation, reduce private vehicles, and improve the community's economy. How is the public's perception of purchasing services in Bogor City and explaining the influence of age, gender, education, occupation, domicile, monthly expenses, and the frequency and choice of public transportation modes on public perceptions regarding purchases in Bogor City. The author uses a survey method in the form of an online questionnaire to collect this data. The One Sample T-Test is used as a test method to test the research instrument and is followed by independent sample t-test method to test the relationship between two populations that have no relationship with one another. Based on the results of the analysis, it can be seen that the majority of people agree with the purchase of this service which is implemented in the city of Bogor.

Keywords: *Purchasing Services, Traffic jams, Public Transportation*

ABSTRAK

Jumlah kendaraan pribadi di kota bogor yang sangat tinggi akan mengakibatkan kepadatan lalu lintas dan polusi udara. Hal ini disebabkan karena pertumbuhan penduduk dikawasan perkotaan setiap tahunnya. Dalam upaya menyelesaikan permasalahan kemacetan di Kota Bogor, pemerintah melakukan percobaan pembelian layanan. Tujuannya adalah diharapkan dapat meningkatkan masyarakat menggunakan angkutan umum, mengurangi kendaraan pribadi, dan meningkatkan perekonomian masyarakat. Bagaimana persepsi masyarakat mengenai pembelian layanan di Kota Bogor serta menjelaskan pengaruh usia, jenis kelamin, Pendidikan, pekerjaan, domisili, pengeluaran bulanan, serta frekuensi dan pilihan moda transportasi umum terhadap persepsi masyarakat terkait pembelian di Kota Bogor. Penulis menggunakan metode survei berupa kuesioner daring untuk pengumpulan data ini. One Sampel T-Test digunakan sebagai metode pengujian untuk menguji instrument penelitian serta dilanjutkan dengan metode uji independent sampel t-test guna menguji hubungan antara dua populasi yang tidak memiliki hubungan satu dengan lainnya. Berdasarkan hasil analisis, dapat diketahui bahwa mayoritas masyarakat setuju adanya pembelian layanan ini yang diterapkan di Kota Bogor.

Kata kunci: *Pembelian Layanan, Kemacetan, Transportasi umum*

PENDAHULUAN

Di Kota Bogor, penataan lalu lintas dilakukan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dengan penerapan skema *Buy the Service* atau skema pembelian layanan bagi angkutan umum. Dengan adanya angkutan umum massal bersubsidi ini pemerintah pusat berharap mampu mengatasi kemacetan di Kota Bogor. Pengadaan pembelian layanan ini berdasarkan kepada pengalaman yang terjadi di Jabodetabek tepatnya di Kota Bogor dimana banyak sekali masyarakat yang masih menggunakan kendaraan pribadi sehingga menyebabkan kemacetan yang luar biasa dan tidak tertatanya transportasi publik dengan baik, tentunya terjadi pemborosan BBM dengan 2,2 juta bahan bakar per hari. Selain itu dari ujung *trend* kemacetan lalu lintas ini adalah kerugian ekonomi negara yang mencapai Rp71,4 triliun per tahun. (Yati, 2021) Guna mampu menjalankan skema ini secara maksimal. Strategi *pull* dan *push* turut dilakukan pemerintah. *Pull strategy* merupakan upaya yang ditujukan untuk menarik penggunaan angkutan bus pada masyarakat, sedangkan *push strategy* merupakan upaya guna mendorong agar penggunaan angkutan umum lebih

dipilih oleh masyarakat sebagai angkutan perjalanan (Dinas Perhubungan Aceh, 2022). Penulis mengidentifikasi masalah yang terjadi pada Kota Bogor yaitu banyaknya angkutan umum yang berhenti disembarang tempat sehingga terjadi kemacetan di Kota Bogor, dan kemampuan program pembelian layanan ini agar mengurangi kemacetan serta polusi udara. Tujuan penelitian ini menganalisis persepsi masyarakat pengguna angkutan pribadi terhadap sistem BTS. Adapun manfaat penelitian ini meningkatkan minat pengguna angkutan umum di Kota Bogor, meringankan pengeluaran masyarakat yang menggunakan angkutan umum. Batasan masalah dalam penelitian ini responden bersifat umum dari segi jenis kelamin, responden minimal berusia 17 tahun, responden pengguna transportasi pribadi maupun transportasi umum.

ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN

Menurut Pramesti (2021), angkutan umum perkotaan merupakan barang milik publik penyediaannya menjadi resiko pemerintah sebagai penyediaannya. Pembelian barang milik publik ini dilakukan dengan mekanisme lelang kepada operator yang berbasis Standar Pelayanan Minimal atau akrab pula disebut sebagai *quality licensing* (Pramesti, 2021)

Menurut Munawar (1990), angkutan umum perkotaan dinegara-negara berkembang mempunyai karakteristik yang sangat baik, mulai dari jenis kendaraan, kapasitas kursi, sistem penggerak, tingkat pelayanan yang baik, dan jenis pelayanan yang baik. Pada dasarnya angkutan umum memiliki tingkat pelayanan yang baik, baik dari keamanan, kenyamanan, serta fasilitas yang diberikan. (Yogi, 2022)

PEMILIHAN MODA ANGKUTAN

Pemilihan moda merupakan tahapan dalam merencanakan moda angkutan bagi publik, yakni guna menentukan proses pembebanan saat melakukan perjalanan yang salah satunya adalah guna mengetahui jumlah potensi penumpang ataupun barang yang akan dilayani ke jalur tujuan tertentu (Supit et al., 2019).

TRANSPORTATION DEMAND MANAGEMENT (TDM)

TDM atau peminat manajemen transportasi adalah strategi yang ditujukan guna memenuhi efisiensi dari transportasi perkotaan dengan mengencikan minat publik dalam memakai kendaraan milik pribadinya serta turut mempromosikan dengan lebih efektif sehat dan lingkungan moda transportasi yang ramah secara umum menjadi angkutan umum dan tidak bermotor. (Broaddus et al., 2009).

BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)

BOK merupakan dana yang perlu dikocok dalam mengoperasikan transportasi kota. Dana yang perlu dikocok ini termasuk dalam kebutuhan kondisi jalan, geometrik, kecepatan operasional, jenis kendaraan, serta tipe perkerasannya.

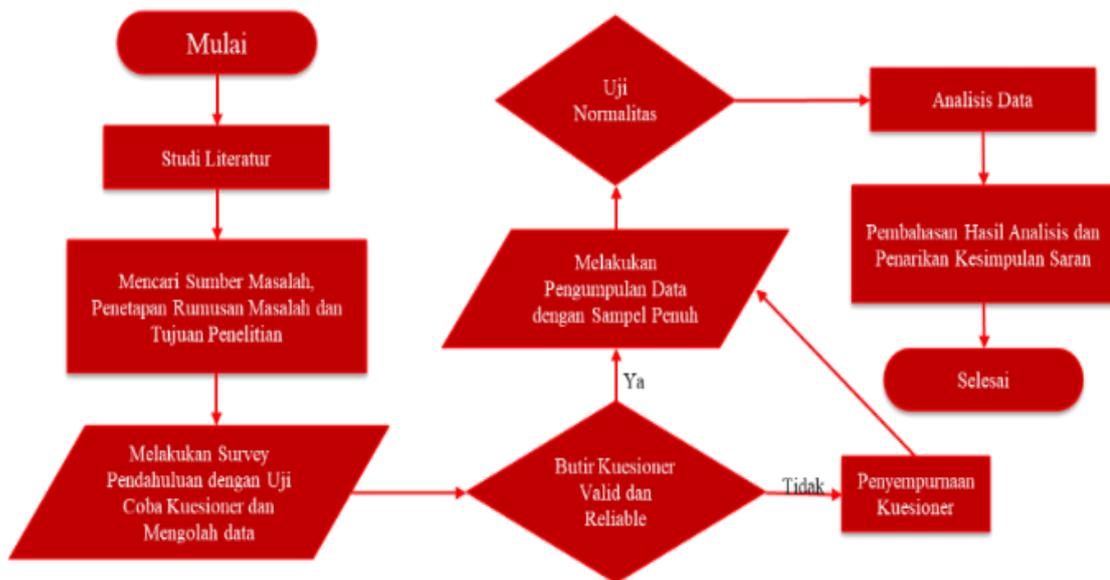
SKEMA PEMBELIAN LAYANAN

Menurut Sutomo (2002) Pembelian Layanan merupakan skema yang dibentuk oleh pemerintah guna mampu mengoperasikan angkutan bus yang dimiliki pemerintah dengan membeli trayek-treyek perjalanan bus, kemudian trayek itu dibeli lagi oleh publik dengan biaya atau ongkos yang ditetapkan. Skema ini dibentuk guna memindahkan resiko terjadinya deficit operasi. Selain itu, skema ini juga mampu menjamin kualitas dari layanan serta kuantitas layanan yang diberikan pada publik (Gustrapraja, 2021)

METODE PENELITIAN

Metode kuantitatif dipilih menjadi metode yang digunakan pada penelitian berikut dengan bantuan studi literatur. Studi literatur berasal dari jurnal, buku dan sumber lainnya dan digunakan guna mampu menguasai materi serta teori yang memiliki kaitan dengan penelitian. Metode kuantitatif digunakan untuk meneliti sampel, dalam penelitian ini sampel didapatkan dengan cara menyebarkan kuesioner. Kuesioner disebarkan secara online. Jawaban pada survei sudah disediakan dalam bentuk pilihan ganda.

Berikut adalah diagram alir penelitian dapat dilihat pada gambar 1



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

Metode untuk mengumpulkan data, yakni menggunakan kuesioner metode daring (tidak langsung) melalui *Google Form* dan langsung ke masyarakat dengan total responden sebanyak 150 responden. Pada penelitian ini skala likert turut digunakan sebagai pengukuran kuesioner. Adapun jawaban yang masuk dalam kategori kuesioner adalah sangat tidak setuju (1), tidak setuju (2), setuju (3) dan sangat setuju (4). Untuk jawaban netral tidak ada karena menghindari keraguan responden. Adapun pertanyaan yang diajukan dapat dilihat pada tabel 1

Tabel 1. Indikator Pertanyaan Kuesioner

Kelompok Variabel	Indikator
Lembar Identitas Responden	Nama
	Umur
	Jenis Kelamin
	Pendidikan
	Pekerjaan
	Domisili
	Pengeluaran untuk transportasi per bulan
	Pilihan transportasi yang sering digunakan
	Frekuensi penggunaan transportasi umum selama 1 minggu
	Jenis transportasi yang sering digunakan
Aspek Penerapan Layanan BTS	Setuju penerapan layanan BTS di Kota Bogor
	Setuju penerapan layanan BTS dapat mengurangi kemacetan
	Setuju layanan BTS dapat meningkatkan minat masyarakat menggunakan angkutan umum
	Setuju layanan BTS diterapkan pada hari libur nasional

	Setuju layanan BTS diterapkan pada sepanjang waktu (24jam)
	Penyandang disabilitas mendapatkan fasilitas terbaik
	Layanan BTS telah menerapkan Standar Pelayanan Minimum (SPM)
Aspek Kepuasan Masyarakat	Kedisiplinan dalam pemberian layanan oleh petugas
	Kesopanan saat memberikan layanan oleh petugas
	Keramahan saat memberikan pelayanan oleh petugas
	Tanggung jawab petugas saat memberi layanan

Kuesioner akan disebarakan kepada 15 responden untuk dilakukan uji sampel awal terdiri uji validasi, realibilitas, serta nomalitas. Pengujian tersebut dilakukan guna mengetahui apakah pertanyaan dalam kuesioner tersebut sudah valid atau tidak, data tersebut reliabel atau tidak, dan ditest data tersebut normal atau tidak. Selanjutnya akan dilakukan penyebaran kuesioner minimal sebanyak 150 responden untuk diuji sample penuh. Pada penelitian ini terdapat 155 responden

Metode pengolahan data adalah metode statistik dengan cara penyajian data meliputi pengumpulan data dan peringkasan data, pemberian skor berdasarkan tanggapan responden, memberikan penyajian data, kemudian proses terakhir kesimpulan. Pengolahan data dengan suatu metode tertentu turut akan memengaruhi bagaimana hasil yang akan diperoleh untuk penarikan kesimpulan. Dalam penelitian berikut, dibantu dengan alat berupa software SPSS.

UJI VALIDITAS

Validitas menurut Cooper & Schindler diartikan sebagai ukuran yang mampu memberi petunjuk apakah variabel yang diukur merupakan variabel yang benar-benar hendak diteliti (Wahyuni, 2014)

Pengujian ini dilakukan guna mengukur data yang didapatkan valid atau tidak dari sebaran kuesioner terdapat jawaban responden. Pengujian validitas ini digunakan korelasi *spearman*.

UJI REALIBILITAS

Uji Realibilitas pada dasarnya untuk mengukur variabel melalui pertanyaan yang diajukan. Pengujian ini dijalankan dengan melakukan perbandingan pada nilai *Cronbach Alpha* pada tingkatan signifikansi tertentu, yang mana pada penelitian ini digunakan minimal 0,6. (Darma, 2021). Bila nilai alpha didapatkan lebih dari 0,6, maka data dapat dikatakan reliabel, pun berlaku sebaliknya.

UJI NORMALITAS

Uji normalitas, yakni metode yang dilakukan guna mampu melihat sumber data yang diterima apakah berdistribusi dengan normal atau tidak. Distribusi normal merupakan kesimetrisan pusat nilai rerata, modus, serta nilai tengah. Data dikatakan normal jika kurva berbentuk lonceng. Dimana pada pengambilan keputusan, yakni apabila L_{hitung} memiliki nilai yang jumlahnya tidak lebih besar dari L_{tabel} , maka dikatakan H_0 ditolak, pun hal tersebut berlaku sebaliknya. Pengujian ini dibutuhkan untuk pengujian lebih lanjut. (Nuryadi et al., 2017)

ONE SAMPLE T-TEST

Pengujian ini dilakukan ungu menguji sampel tunggal melalui mekanisme kerja, yakni rata-rata dari suatu variabel yang tunggal kemudian dibandingkan dengan satuan konstanta dengan nilai tertentu. (Mustafidah et., 2020)

INDEPENDENT SAMPLE T-TEST

Pengujian ini digunakan sebagai upaya mengetahui ada atau tidaknya perbedaan dari rerata dua kelompok data yang independent. Syarat pengujian ini adalah kedua kelompok data merupakan kelompok data bebas atau independent, dan variable yang dihubungkan berbentuk kategorik dan numerik. (Nuryadi et al.,2017).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Uji Validitas dan Realibilitas

Berikut adalah hasil uji validitas dan uji realibilitas dapat dilihat pada tabel 2

Tabel 2. Hasil Uji Validitas dan Uji Realibilitas

No.	Variabel	Valid/Tidak Valid	Nilai CA	
Data Sampel Awal (15 responden)				
Aspek Penerapan				
1.	Setuju diterapkan layanan BTS diKota Bogor	Valid	0,721	
2.	Setuju diterapkan layanan BTS dapat mengurangi kemacetan	Valid		
3.	Setuju diterapkan layanan BTS dapat meningkatkan minat masyarakat menggunakan angkutan umum	Valid		
4.	Setuju diterapkan layanan BTS dapat membantu perekonomian masyarakat	Valid		
No.	Variabel	Valid/Tidak Valid	Nilai <i>Croncbach's Alpha</i>	
Data Sampel Awal (15 responden)				
Aspek Penerapan				
5.	Setuju layanan BTS diterapkan pada hari libur nasional	Valid	0,631	
6.	Setuju layanan BTS diterapkan pada sepanjang waktu (24jam)	Tidak		
Aspek Kepuasan Masyarakat				
1.	Penyandang disabilitas mendapatkan pelayanan sesuai yang dibutuhkan	Valid		
2.	Layanan BTS menerapkan Standar Pelayanan Minimum (SPM)	Valid		
3.	Kesigapan petugas dalam melayani penumpang	Valid		
4.	Kesopanan petugas dalam melayani penumpang	Valid		
5.	Keramahan petugas dalam melayani penumpang	Valid		
Sampel Data Penuh				
Aspek Penerapan				
1.	Setuju diterapkan layanan BTS diKota Bogor	Valid	0,678	
2.	Setuju diterapkan layanan BTS dapat mengurangi kemacetan	Valid		

3.	Setuju diterapkan layanan BTS dapat meningkatkan minat masyarakat menggunakan angkutan umum	Valid	
4.	Setuju diterapkan layanan BTS dapat membantu perekonomian masyarakat	Valid	
5.	Setuju layanan BTS diterapkan pada hari libur nasional	Valid	
6.	Setuju layanan BTS diterapkan pada sepanjang waktu (24jam)	Valid	
Aspek Kepuasan Masyarakat			
1.	Penyandang disabilitas mendapatkan pelayanan sesuai yang dibutuhkan	Valid	
2.	Layanan BTS menerapkan Standar Pelayanan Minimum (SPM)	Valid	0,560
3.	Kesigapan petugas dalam melayani penumpang	Valid	
4.	Kesopanan petugas dalam melayani penumpang	Valid	0,560
5.	Keramahan petugas dalam melayani penumpang	Valid	

Berdasarkan tabel diatas Pada uji validitas data sampel (15 responden) terdapat 1 pertanyaan tidak valid hal ini menunjukkan pertanyaan tersebut tidak valid, tetapi akan dilanjutkan uji sampel data penuh Uji realibilitas pada aspek kepuasan masyarakat masih belum mencapai nilai *Cronbach's Alpha* >6, maka pada variabel aspek kepuasan 2 akan dilakukan *Cronchbach's Alpha If Item Deleted* agar data aspek kepuasan masyarakat mencapai persyaratan *Cronchbach's Alpha* >6. Berikut hasil data setelah *Item Deleted* dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Hasil Uji Realibilitas *Item Deleted*

No.	Variabel	Valid/Tidak Valid	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>
Aspek Kepuasan Masyarakat			
1.	Penyandang disabilitas mendapatkan pelayanan sesuai yang dibutuhkan	Valid	
3.	Kesigapan petugas dalam melayani penumpang	Valid	0,636
4.	Kesopanan petugas dalam melayani penumpang	Valid	
5.	Keramahan petugas dalam melayani penumpang	Valid	

Hasil Uji Normalitas

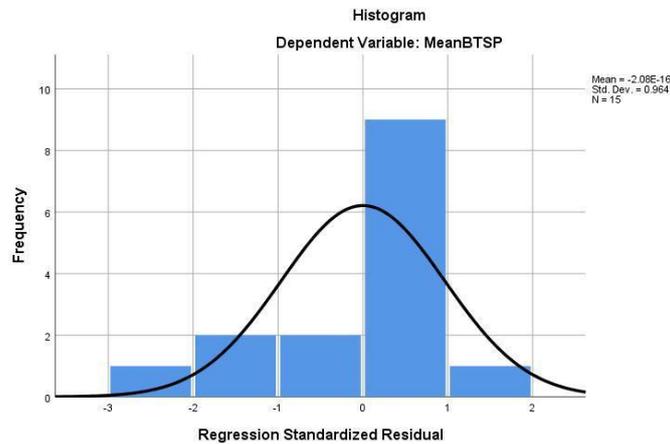
Berikut adalah hasil uji normalitas dapat dilihat pada tabel 4 .

Tabel 4. Hasil Uji Normalitas

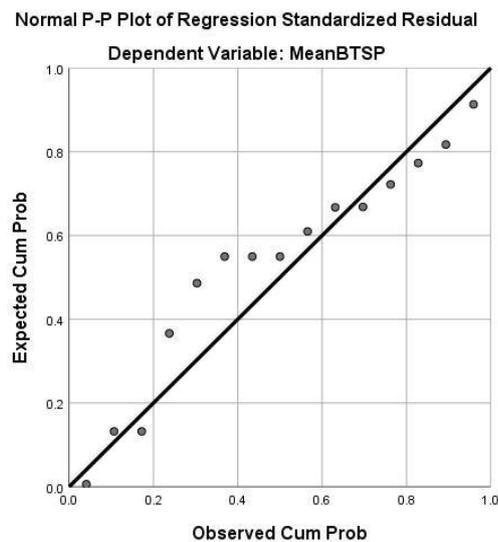
Data	Indikator	N	Asymp. Sig	Berdistribusi Normal
Data Sampel	Mean BTSP	15	0,012	Tidak
	Mean BTSK	15	0,016	Tidak
Data Penuh	Mean BTSP	155	<0,001	Tidak
	Mean BTSK	155	<0,001	Tidak

Berdasarkan diatas, dapat dilihat bahwa data sampel dan data penuh yang diuji normalitas metode *One Sample Kolmogorv Smirnov* adalah data yang tidak normal, dimana hasil pembacaan Asymp. (2-tailed) dia katakana normal adalah Aysmp. Signifikansi (2 tailed) > 0,05.

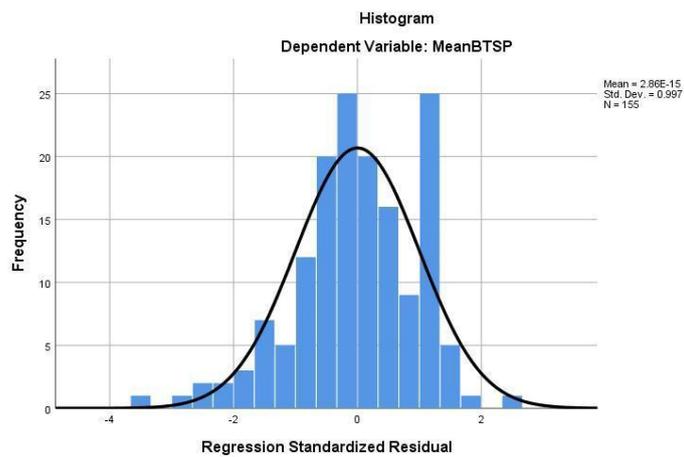
Berikut adalah histogram dan garis regsi pada uji normalitas dapat dilihat pada gambar 2, gambar 3, gambar 4, gambar 5.



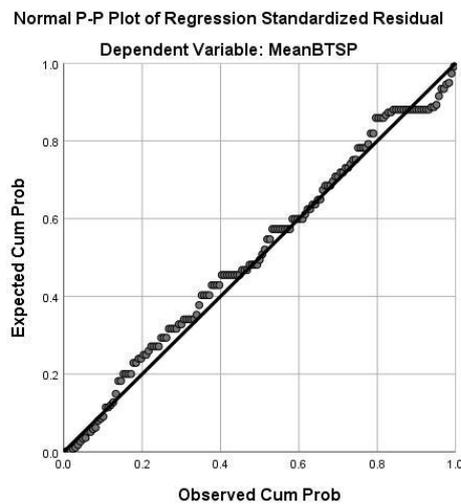
Gambar 2. Histogram Uji Normalitas Data Sampel Awal



Gambar 3. Kurva Regresi Data Sampel Awal



Gambar 4. Histogram Uji Normalitas Data Sampel Penuh



Gambar 5. Kurva Regresi Data Sampel Penuh

Data Diri Responden

Pengelompokkan data diri responden dibagi menjadi 2 kelompok untuk dilakukan pengujian metode uji T sampel independent. Berikut adalah Data umum responden dapat dilihat pada taebel 5.

Tabel 5. Data Umum Responden

Indikator	Keterangan	Jumlah	Presentase (%)
Usia	Usia < 25	101	65
	Usia > 25	54	35
Jenis Kelamin	Laki-laki	95	61
	Perempuan	60	39
Pendidikan Terakhir	SMA/SMK/ Sederajat	77	50
	Non-SMA/SMK/ Sederajat	78	50
Pekejaan	Pelajar/Mahasiswa	65	42

	Non-Pelajar/Mahasiswa	90	58
Domisili	Kota Bogor	113	73
	Non-Kota Bogor	42	27
Pengeluaran Menggunakan Transportasi umum	< Rp 200.000	112	72
	> Rp 200.000	43	28
Transportasi Yang Sering Digunakan	Transportasi umum	103	66
	Non-Transportasi Umum	52	34
Frekuensi Menggunakan transportasi umum selama 1 Minggu	<4x Seminggu	32	21
	>4x Seminggu	123	79
Jenis Transportasi Umum Yang Sering Digunakan	KRL	101	65
	Non-KRL	54	35

Hasil Uji One Sample T-Test

Pengujian dilakukan guna mencari nilai α agar mampu menentukan data tersebut signifikan atau tidak. Pada persyaratan uji t-test sampel tunggal ini, dikatakan signifikan bila nilai $\alpha \leq 0,05$. Pengujian ini dapat dilakukan perbandingan rata-rata dari setiap variabel dengan rata-rata skala *likert* yaitu 2,5. Berikut adalah hasil uji one sample t-test dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6. Hasil Uji *One Sample T-Test*

Pertanyaan	Rataan	Selisih Mean	α	Signifikan pada $\alpha \leq 0,05$
BTSP1: Setuju diterapkan layanan BTS di Kota Bogor	2,77	0,268	<0,001	Ya
BTSP2: Setuju layanan BTS dapat mengurangi kemacetan	2,77	0,274	0,001	Ya
BTSP3: Setuju layanan BTS dapat meningkatkan minat masyarakat menggunakan angkutan umum	2,92	0,416	<0,001	Ya
BTSP4: Setuju layanan BTS dapat membantu perekonomian masyarakat	2,94	0,442	<0,001	Ya
BTSP5: Setuju layanan BTS diterapkan pada hari libur nasional	2,97	0,468	<0,001	Ya
BTSP6: Setuju layanan BTS diterapkan sepanjang waktu (24jam)	2,96	0,461	<0,001	Ya
BTSK1: Penyandang disabilitas mendapatkan sesuai kebutuhan	2,82	0,319	<0,001	Ya
BTSK3: Petugas sigap dalam melayani penumpang	2,88	0,377	<0,001	Ya
BTSK4: Petugas sopan dalam melayani penumpang	2,92	0,416	<0,001	Ya
BTSK5: Keramahan petugas dalam melayani penumpang	3,10	0,603	<0,001	Ya

Berdasarkan tabel 8 di atas, dengan nilai rata-rata 2,5 dan dilihat dari hasil selisih mean yang positif, dapat disimpulkan bahwa responden setuju dengan penerapan layanan BTS tersebut karena dapat mengurangi kemacetan dan

meningkatkan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum. Nilai α yang didapatkan $\leq 0,05$, dapat disimpulkan dari jawaban responden tersebut signifikan.

Hasil Uji Independent Sample T-Test

Pada pengujian metode ini dapat dikelompokkan variabel berupa data milik responden, seperti usia, Pendidikan akhirnya, pekerjaan, domisili, pengeluaran perbulan menggunakan transportasi umum, frekuensi menggunakan transportasi selama 1 minggu, pilihan moda transportasi, pilihan transportasi umum yang sering digunakan. Adapun hasil yang diperoleh ialah:

Berikut adalah hasil Uji *Independent Sampel T-Test* Berdasarkan Umur dapat dilihat pada tabel 7.

Tabel 7. Hasil Uji *Independent Sampel T-Test* Berdasarkan Umur

Independent	Usia	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig.T-Test	Selisih Mean	Signifikan
BTSP	< 25 tahun	101	2,991	0,922	0,003	0,297	Ya
	> 25 tahun	54	2,694				
BTSK	< 25 tahun	101	3,030	3,306	0,030	0,200	Ya
	> 25 tahun	54	2,830				

Berikut adalah hasil *Independent Sampel T-Test* Berdasarkan Jenis Kelamin dapat dilihat pada tabel 8.

Tabel 8. Hasil *Independent Sampel T-Test* Berdasarkan Jenis Kelamin

Independent	Gender	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig.T-Test	Selisih Mean	Signifikan
BTSP	Laki-laki	95	2,892	0,806	0,899	0,012	Tidak
	Perempuan	60	2,880				
BTSK	Laki-laki	95	2,975	0,911	0,675	0,038	Tidak
	Perempuan	60	2,937				

Berikut adalah hasil Uji Sampel Independen T-Test Berdasarkan Pendidikan dapat dilihat pada tabel 9.

Tabel 9. Hasil Uji Sampel Independen T-Test Berdasarkan Pendidikan

Independent	Pendidikan	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig.T-Test	Selisih Mean	Signifikan
BTSP	SMA/SMK/Sederajat	77	2,865	0,749	0,641	-0,044	Tidak
	Non-SMA/SMK/Sederajat	78	2,910				
BTSK	SMA/SMK/Sederajat	77	2,979	0,396	0,666	0,038	Tidak
	Non-SMA/SMK/Sederajat	78	2,941				

Berikut adalah hasil Uji Sampel Independen T-Test Menurut Pekerjaan dapat dilihat pada tabel 10.

Tabel 10. Hasil Uji Sampel Independen T-Test Menurut Pekerjaan

Independent	Pekerjaan	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig.T-Test	Selisih Mean	Signifikan
BTSP	Pelajar/Mahasiswa	65	2,889	0,148	0,978	0,002	Tidak
	Non-Pelajar/Mahasiswa	90	2,887				
BTSK	Pelajar/Mahasiswa	65	3,055	0,989	0,066	0,164	Tidak
	Non-Pelajar/Mahasiswa	90	2,891				

Berikut adalah hasil Uji Sampel Independen T-Test Berdasarkan Domisili dapat dilihat pada tabel 11.

Tabel 11. Hasil Uji Sampel Independen T-Test Berdasarkan Domisili

Independent	Domisili	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig.T-Test	Selisih Mean	Signifikan
BTSP	Kota Bogor	113	2,925	0,976	0,191	0,140	Tidak
	Non-Kota Bogor	42	2,784				
BTSK	Kota Bogor	113	2,996	0,701	0,168	0,138	Tidak
	Non-Kota Bogor	42	2,859				

Berikut adalah hasil Uji Sampel Independen T-Test Menurut Pengeluaran Bulanan Transportasi Umum dapat dilihat pada tabel 12.

Tabel 12. Hasil Uji Sampel Independen T-Test Menurut Pengeluaran Bulanan Transportasi Umum

Independent	Pengeluaran Bulanan Transportasi Umum	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig.T-Test	Selisih Mean	Signifikan
BTSP	<Rp 200.000	112	2,842	0,042	0,118	-0,165	Tidak
	> Rp 200.000	43	3,007				
BTSK	< Rp 200.000	112	2,948	0,607	0,667	-0,042	Tidak
	> Rp 200.000	43	2,991				

Berikut adalah hasil Uji Sampel Independen T-Test Menurut Pengeluaran Pilihan Moda Transportasi dapat dilihat pada tabel 13.

Tabel 13. Hasil Uji Sampel Independen T-Test Menurut Pengeluaran Pilihan Moda Transportasi

Independent	Pilihan Moda Transportasi	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig.T-Test	Selisih Mean	Signifikan
BTSP	Transportasi Umum	103	2,880	0,915	0,815	-0,023	Tidak
	Non-Transportasi Umum	52	2,903				
BTSK	Transportasi Umum	103	2,969	0,547	0,776	0,026	Tidak
	Non-Transportasi Umum	52	2,942				

Berikut adalah hasil Uji Sampel Independen T-Test Berdasarkan Frekuensi Menggunakan Transportasi Umum dapat dilihat pada tabel 14.

Tabel 14. Hasil Uji Sampel Independen T-Test Berdasarkan Frekuensi Menggunakan Transportasi Umum

Independent	Frekuensi Menggunakan Transportasi Umum	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig.T-Test	Selisih Mean	Signifikan
BTSP	<4x Seminggu	32	2,656	0,103	0,012	-0,292	Ya
	>4x Seminggu	123	2,948				
BTSK	<4x Seminggu	32	2,756	0,653	0,018	-0,256	Ya
	>4x Seminggu	123	3,013				

Berikut adalah hasil Uji Sampel Independen T-Test Berdasarkan Frekuensi Menggunakan Transportasi Umum dapat dilihat pada tabel 15.

Tabel 15. Hasil Uji Sampel Independen T-Test Berdasarkan Pengeluaran Bulanan Transportasi Umum

Independent	Transportasi Umum Yang Digunakan	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig.T-Test	Selisih Mean	Signifikan
BTSP	KRL	101	2,937	0,400	0,157	0,140	Tidak
	Non-KRL	54	2,796				
BTSK	KRL	101	2,970	0,186	0,750	0,029	Tidak
	Non-KRL	54	2,941				

Terdapat selisih nilai rataan pada tabel diatas dimana jika selisih mean bernilai negatif berarti pertanyaan bagian bawah nilai rataannya lebih besar. Berdasarkan tabel 9 dan tabel 16 diatas pada pengelompokan umur dan frekuensi menggunakan transportasi selama 1 minggu terdapat nilai yang signifikan, dimana syarat signifikan tersebut < 0,05. Untuk pengelompokan pendidikan, pekerjaan, domisili, pengeluaran bulana menggunakan transportasi umum, pilihan moda transportasi, transportasi umum yang digunakan terdapat hasil yang tidak signifikan atau tidak terjadi perbedaan antar kelompok dikarenakan hasil signifikan > 0,05.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Hasil analisis penolakan BTS oleh Pemda Kota Bogor berupa aspek penerapan dan aspek kepuasan masyarakat melalui respon terhadap kuesioner yang diajukan pada responden, maka peneliti menarik kesimpulan, yakni:

1. Melalui hasil analisis deskriptif dapat disimpulkan, responden setuju dan puas dengan adanya layanan BTS di Kota Bogor
2. dilihat pada hasil uji one sample t-test, disimpulkan bahwa keseluruhan respon yang diberikan menyatakan masyarakat puas pada layanan BTS.
3. Berdasarkan Hasil Uji Sampel Independent T-Test, diketahui menurut jenis kelamin, pendidikan, pekerjaan, domisili, pengeluaran bulanan menggunakan transportasi umum, pilihan moda transportasi, jenis transportasi umum yang digunakan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap aspek penerapan dan aspek kepuasan masyarakat. Namun terdapat aspek penerapan dan aspek kepuasan masyarakat secara signifikan dari indikator pengelompokkan umur dan frekuensi menggunakan transportasi umum selama 1 minggu.

Saran

Adapun yang mampu peneliti sarankan merujuk pada temuan serta hasil analisis, yakni:

1. Agar Pemda Kota Bogor tetap menjalankan layanan BTS
2. Agar program BTS dapat disosialisasikan untuk diterapkan di wilayah lain

DAFTAR PUSTAKA

- Dinas Perhubungan Aceh (2022). Buy The Service (BTS). Upaya Menggalakkan Angkutan Massal Perkotaan. Retrieved from Dishub Aceh: <https://dishub.acehprov.go.id/informasi/buy-the-service-bts-upaya-menggalakkan-angkutan-massal-perkotaan/>
- Broadbuss, A., Litman, T., & Menon, G. (2009). Transportation Demand Management, Division 44-Water, Energy; dan Transport. Eschborn: GTZ.
- Darma, B. (2021). Statistika Penelitian Menggunakan SPSS (Uji Validitas, Uji Realibilitas, Regresi Linear Sederhana, Regresi Linear Berganda, Uji T, Uji F, R2) . Jakarta: Guepedia.
- Gustrapraja. (2021). Sistem Buy The Service dalam sistem transportasi umum. Retrieved from wordpress.com: <https://gustraprasaja.wordpress.com/2011/09/11/sistem-buy-the-service-dalam-sistem-transportasi-umum/>
- Mustafidah, H., Imantoyo, A., & Suwarsito, S. (2020). Pengembangan Aplikasi Uji-t Satu Sampel Berbasis Web. Jurnal Informatika, 243-247.
- Nuryadi, Astuti, T. D., Utami, E. S., & Budiantara, M. (2017). Dasar-Dasar Statistik Penelitian. Bantul: SIBUKU MEDIA.
- Pramesti, P. B. (Director). (2021). Webinar Skema Pembelian Layanan Buy The Service (BTS) di Kota Bogor [Motion Picture].
- Supit, R. M., Rompis, S. Y., & Lefrandt, L. (2019). MODEL PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MANADO . Jurnal Sipil Statik, 36-38.
- Wahyuni, N. (2014). Uji Validitas dan Realibilitas. Retrieved from QMC - Binus University: <https://qmc.binus.ac.id/2014/11/01/u-j-i-v-a-l-i-d-i-t-a-s-d-a-n-u-j-i-r-e-l-i-a-b-i-l-i-t-a-s/#>
- Bisnis.com (2021). Program Buy The Service Bakal hadir di Kota Bogor: <https://bisnisnews.id/detail/berita/aneh-pemkab-bogor-menolak-usulan-bptj-bangun-angkutan-umum--bts-di-kawasan-puncak-> [diakses 28 januari 2023]
- Yogi, P. (2022). Studi Kinerja Angkutan Perkotaan di Kota Padang. Jurnal SINARINT, 718-719.

