

PERSEPSI PENGGUNA LAYANAN BISKITA TRANS DEPOK TERHADAP ASPEK LAYANAN BUS DAN HALTE

Zahra Mahdiyyah^{1*}, Yenny Untari Liucius¹, dan Hokbyan R.S. Angkat¹

¹Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No. 1, Jakarta, Indonesia

*zahra.325200062@stu.untar.ac.id

Masuk: 07-02-2025, revisi: 12-02-2025, diterima untuk diterbitkan: 14-02-2025

ABSTRACT

Transportation modes are crucial for urban mobility and the quality of life of the community. BisKita Trans Depok is one of the public transportation alternatives in Depok City. This study aims to analyze the service level of BisKita Trans Depok by considering demographic and geographic factors. BisKita Trans Depok can be used by all groups with the route from Terminal Depok Baru to Harjamukti LRT Station. Respondent data were assessed for validity and reliability and then analyzed using descriptive statistical methods and cross-tabulation methods. This study examines cross-tabulations based on gender, age, education, occupation, and frequency of BisKita Trans Depok usage, with additional factors including the number of routes, schedule alignment, comfort, on-time arrival during peak hours, and satisfaction with the condition of the bus stops. The results indicate that overall, there is a need for additional routes, while the alignment of departure schedules is already satisfying BisKita Trans Depok users. Both female and male users find BisKita Trans Depok comfortable for daily activities, and the bus stop conditions are rated by customers as needing improvements in infrastructure across the stops.

Keywords: BisKita Trans Depok; public transportation; cross tabulation

ABSTRAK

Moda transportasi sangat penting dalam mobilitas perkotaan dan kualitas hidup masyarakat. BisKita Trans Depok, adalah salah satu alternatif transportasi umum di Kota Depok. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat layanan BisKita Trans Depok dengan mempertimbangkan faktor demografis dan geografis. Pengguna BisKita Trans Depok dapat digunakan oleh semua golongan dengan rute Terminal Depok Baru-Stasiun LRT Harjamukti. Data responden dinilai validitas dan reliabilitasnya dan kemudian dianalisis dengan metode statistik deskriptif dan metode tabulasi silang. Penelitian yang diuji ini merupakan tabulasi silang berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan, pekerjaan, dan frekuensi penggunaan BisKita Trans Depok dengan penambahan jumlah rute, kesesuaian jadwal keberangkatan, kenyamanan, ketepatan waktu kedatangan pada saat jam sibuk, dan kepuasan terhadap kondisi halte. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keseluruhan membutuhkan penambahan jumlah rute, kesesuaian jadwal keberangkatan yang sudah memuaskan pengguna BisKita Trans Depok, pengguna wanita maupun pria nyaman saat menggunakan BisKita Trans Depok untuk berbagai kegiatan sehari-hari, dan kondisi halte yang dinilai pelanggan perlu perbaikan beberapa infrastruktur pada halte secara merata.

Kata kunci: BisKita Trans Depok; transportasi umum; tabulasi silang

1. PENDAHULUAN

Kota Depok merupakan sebuah kota yang terletak di Provinsi Jawa Barat. Kota ini dikenal sebagai salah satu kota penyangga Jakarta yang memiliki pertumbuhan penduduk dan perkembangan infrastruktur yang signifikan. Dalam beberapa tahun terakhir, Kota Depok telah melakukan upaya untuk meningkatkan kualitas infrastruktur sebagai pendukung pertumbuhan kota dan guna meningkatkan kualitas hidup masyarakatnya. Salah satu diantara usaha yang dilakukan dalam menyelesaikan tantangan mobilitas yang kompleks, pemerintah daerah meningkatkan kualitas dan kuantitas moda transportasi umum, salah satunya yaitu BisKita Trans Depok.

Faktor demografis meliputi jenis kelamin, usia, status pekerjaan, pendapatan, dan faktor geografis meliputi lokasi tempat tinggal, ketersediaan infrastruktur transportasi, jarak pusat ke kota, memiliki potensi untuk mempengaruhi preferensi moda transportasi umum. Preferensi moda transportasi umum penduduk masyarakat biasanya bergantung kepada kelompok demografis dan daerah geografis tertentu (Hendrawan & Putranto, 2024). Oleh karena itu, mengidentifikasi pengaruh pada faktor-faktor ini terhadap preferensi moda transportasi umum di Kota Depok akan membantu pengambilan keputusan untuk merancang kebijakan transportasi yang lebih efektif dan relevan.

Penentuan moda merupakan suatu proses mengklasifikasikan perjalanan individu untuk jalinan diantara moda dengan suatu aspek yang mempengaruhi penentuan moda yang lain yakni suatu proses mengelompokkan pemberangkatan individu dalam memahami hubungan diantara moda secara suatu aspek yang mengakibatkan penentuan moda yang lain (Dodi & Nahdalina, 2018). Penentuan ini digunakan untuk kebutuhan mobilitas masyarakat yang dipengaruhi oleh faktor demografis dan geografis, baik dari sisi pengguna maupun penyedia layanan.

Penelitian ini akan fokus pada moda transportasi umum, yaitu BisKita Trans Depok dan halte yang dilalui oleh BisKita Trans Depok. Alasan pemilihan moda transportasi ini karena BisKita Trans Depok merupakan layanan transportasi umum yang tergolong baru di Kota Depok. Para pengguna BisKita Trans Depok dikenakan tarif sebesar Rp 0 selama 6 bulan pertama karena masih dalam masa uji coba. Penumpang tetap harus menggunakan kartu elektronik untuk ditempel di mesin tap, namun saldo tidak akan terpotong. Oleh karena itu, BisKita Trans Depok menjadi sasaran yang tepat untuk diteliti dan dikaji lebih lanjut. Penelitian ini dapat membantu mengetahui pengaruh faktor demografi dan geografis dalam memilih moda transportasi umum ini.

BisKita Trans Depok

Transportasi yakni perpindahan barang (muatan) serta pelanggan dari tempat lain ke tempat lainnya ataupun dari suatu lokasi asalnya ke lokasi yang dituju. Transportasi adalah sebagai aspek penting dalam kehidupan bangsa serta negara bahkan berkontribusi penting dalam pendukung, penggerak ataupun pendorong pembangunan (Abbas, 2006). Transportasi merupakan sebuah alat yang dipergunakan untuk memindahkan manusia, hewan dan barang ketempat suatu tujuan (Haryanto & Putranto, 2021). Fungsi transportasi menurut Kadir (2006) merupakan membawa pelanggan serta barang satu lokasi satu ke yang lokasi lainnya, keperluan akan membawa ini menyesuaikan fungsi bagi kegunaan individu adalah dalam membawa pelanggan serta bawaan dari suatu tempat ke lainnya. Sering dikatakan bahwa perencanaan transportasi berada pada titik krisis dan bahwa perencanaan tersebut meremehkan tantangan utama yang dihadapi oleh perencanaan kota (Banister, 2008). Namun, perencanaan moda transportasi yakni salah satu alternatif kegiatan dalam memenuhi keperluan manusia untuk berpindah dari suatu area ke area lainnya (Komalasari & Putranto, 2023). Moda transportasi darat merupakan moda transportasi yang selalu digunakan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat yang digunakan untuk jarak dekat maupun jauh. Moda transportasi yang digunakan yaitu mobil pribadi, bus, truk, sepeda, dan sepeda motor (Levinson & Krizek, 2008). BisKita Trans Depok menjadi salah satunya moda transportasi darat yang memiliki satu koridor, yaitu Terminal Depok Baru-Stasiun LRT Harjamukti.

BisKita Trans Depok adalah sistem transportasi publik yang berbasis BRT di Kota Depok. BisKita Trans Depok menggunakan skema subsidi BTS (*Buy The Service*) dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan. BisKita Trans Depok selesai dibangun dan mulai beroperasi pada tanggal 14 Juli 2024. Sistem pada Bus Rapid Transit yakni bus dengan kualitas tinggi yang menjadikan kota menjadi cepat, nyaman, dan hemat biaya dengan menyediakan rute pejalan kaki, layanan yang sering serta cepat, *marketing* yang berbeda, dan layanan yang unggul kepada pengguna (Nurfadli et al., 2015). Dengan digunakannya BRT, berpotensi meningkatkan mobilitas penduduk, mendorong pengembangan wilayah sekitar, dan mengurangi biaya transportasi, dan merendahkan kepadatan lalu lintas.

Tarif pada BisKita Trans Depok dapat dikontrol dan diatur oleh pemilik jasa transportasi maupun pemerintah yang bertujuan untuk menjamin aksesibilitas yang terjangkau bagi masyarakat, menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan, dan mengurangi kemacetan dengan mendorong penggunaan transportasi umum. Pertimbangan yang perlu diperhatikan dalam menetapkan tarif, yaitu biaya operasional, penerimaan pendapatan, dan dampak sosial – ekonomi terhadap pengguna (Button, 2010).

BisKita Trans Depok dikenakan tarif sebesar Rp 0 selama 6 bulan masa percobaan. Tarif dapat dibayar dengan pembayaran non tunai dengan sistem *cashless payment* menggunakan kartu elektronik. Pembayaran dilakukan dengan cara *Tap on Bus* (ToB).

Infrastruktur Transportasi Umum

Halte yakni lokasi berhenti dimana kendaraan bermotor publik menurunkan serta menaikkan pelanggan dimana kendaraan bermotor umum menaikkan dan menurunkan penumpang (Jaya, 2022). Pada moda angkutan BisKita Trans Depok mempunyai tempat pemberhentian bus khusus yaitu halte. Halte ini digunakan untuk meningkatkan kedisiplinan dalam menggunakan sarana transportasi.

Fungsi halte bagi penumpang (Lansart et al., 2015), yaitu:

1. Fungsi halte bagi pengguna yaitu dalam rasa nyaman waktu menunggu, kenyamanan berganti dari alat transportasi ataupun transportasi lainnya, sarana informasi dan parkir pribadi untuk kendaraan.
2. Fungsi halte bagi operator atau pengusaha adalah menyelenggarakan pelayanan, menyediakan sarana istirahat, mengatur pengoperasian kendaraan, dan memberikan informasi kepada awak bus sebagai sarana pokok.

3. Fungsi halte dilaksanakan oleh pemerintah dalam rangka perencanaan dan mengatur lalu lintas dan angkutan, menjadi sumber pengisian dan pengelola angkutan umum.

Tabulasi Silang (*Cross Tabulation*)

Analisis tabulasi silang (*Crosstabs*) adalah metode analisis yang paling sederhana tetapi memiliki daya menerangkan cukup kuat untuk menjelaskan hubungan antar variabel. Untuk itu ada beberapa prinsip sederhana yang perlu diperhatikan dalam menyusun tabel silang agar hubungan antara variabel tampak dengan jelas. (Zulkifli, M, 2009).

Dari analisis tabulasi silang (*cross tabulation*) didapatkan karakteristik penumpang dan pola pergerakan dari responden yang telah mengisi kuisioner yang telah dibagikan secara online dengan metode analisis deskriptif dan *crosstabulation*. Nantinya akan dibuat kesimpulan dengan sudut pandang responden mengenai kondisi dan kualitas perjalanan menuju dan keluar dari bus. Dari data yang diperoleh akan terdapat persepsi dan saran serta masukan yang akan dilakukan analisis dari tiap-tiap individu yang telah menjadi responden (Wicaksana et al., 2022). Analisis tabulasi silang (*cross tabulation*) juga dilakukan untuk mengetahui hubungan antara jenis pelanggaran dengan tipe sumbu kendaraan (Willing et al., 2022).

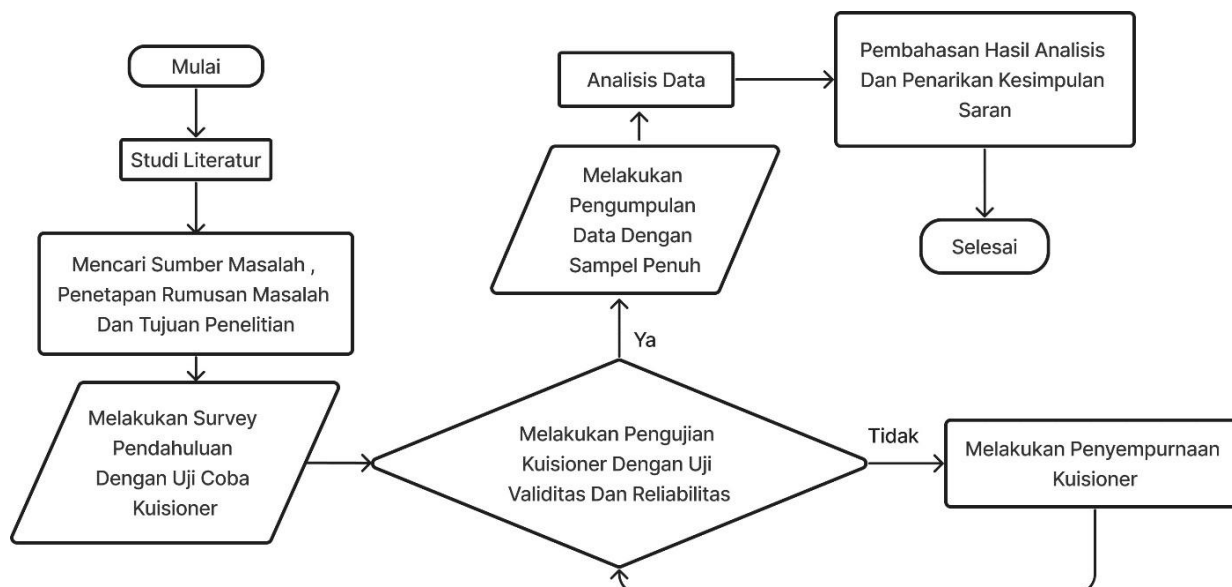
2. METODE PENELITIAN

Kajian penelitian ini berdasarkan studi literatur secara metode statistik deskriptif dan metode tabulasi silang (*crosstabulation*). Statistik deskriptif adalah bidang ilmu statistik yang memformulasi data melalui pengelompokan, penentuan nilai, dan fungsi statistik melalui penggunaan berbagai bentuk tabel (Gani & Amalia, 2015). Studi literatur dipakai dengan tujuan untuk memahami ruang lingkup dan pokok bahasan penelitian. Metode statistik deskriptif digunakan untuk dapat memberikan penjelasan secara umum mengenai masalah yang dianalisis agar pembaca lebih mudah memahaminya. Sementara metode tabulasi silang digunakan untuk mengidentifikasi dan mengetahui apakah ada korelasi atau hubungan antara satu variabel dengan variabel lainnya.

Tahapan penelitian pada penyusunan analisis kajian ini yakni diantaranya:

1. Menentukan topik dari penelitian yang dituju, kemudian diajukan kepada dosen pembimbing dan kemudian menentukan judul yang akan dikembangkan berdasarkan topik tersebut.
2. Mengidentifikasi masalah yang terjadi.
3. Melakukan kajian berdasarkan studi literatur, dari berbagai jurnal, buku, dan sumber lain yang berhubungan dengan kajian.
4. Menetapkan batasan masalah yang menjadi tujuan dari penelitian ini berdasarkan subjek dan lokasi.
5. Melakukan uji coba kuesioner dengan membagikan kuesioner secara daring ke sejumlah orang dengan jumlah sampel yang telah ditentukan.
6. Melakukan analisis data untuk mendapatkan hasil berupa puas, kenyamanan terhadap ketersediaan infrastruktur serta tarif BisKita Trans Depok bersedia menggunakan jasa dan layanan BisKita Trans Depok dan mendapatkan pengalaman dalam menggunakan jasa dan layanan BisKita Trans Depok berdasarkan usia, pendidikan terakhir, pendapatan, dan seberapa sering menggunakan BisKita Trans Depok yang kemudian akan di uji menggunakan software aplikasi IBM SPSS dan melakukan pengujian validitas, reliabilitas, dan *crosstabulation*.
7. Menarik kesimpulan serta memberi saran yang diharapkan dapat membantu masyarakat bahkan kajian berikutnya.

Diagram alir pada kajian penelitian ini bias diketahui dalam Gambar 1.



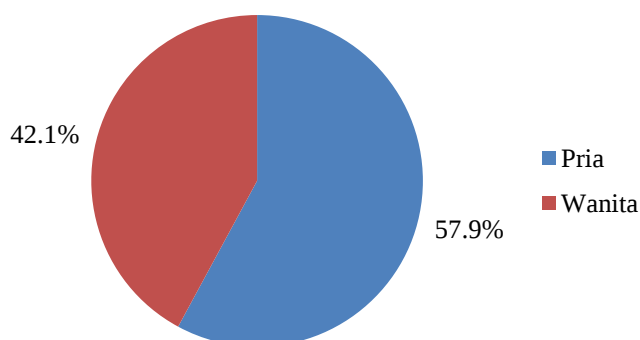
Gambar 1 Diagram Alir Penelitian

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

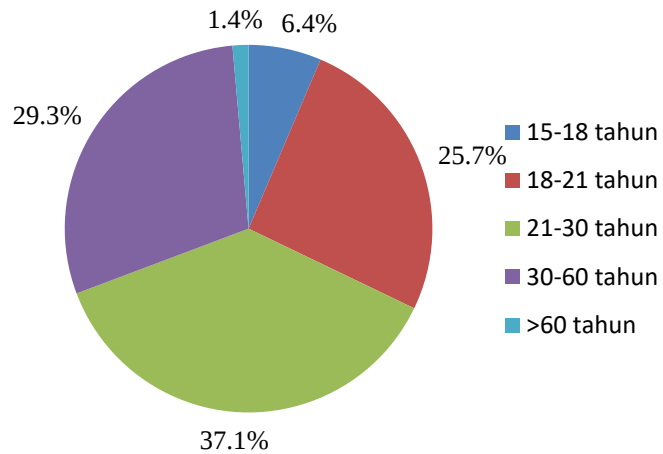
Hasil Survei dengan Menggunakan Kuesioner

Kajian ini dilakukan untuk menganalisis mengenai tanggapan masyarakat mengenai tanggapan masyarakat mengenai faktor demografis dan geografis terhadap moda transportasi BisKita Trans Depok di Kota Depok. Data ini didapatkan dengan menyebarkan kuesioner dengan bantuan Google Form yang kemudian diisi oleh responden yang sudah pernah menaiki BisKita Trans Depok. Kuesioner ini ditunjukkan sebagai sistem pengumpulan data yang mudah dan efisien apabila peneliti memahami dengan benar variabel yang akan diuji dan mengetahui hal apapun yang bisa diinginkan dari responden penelitian (Sugiyono, 2013).

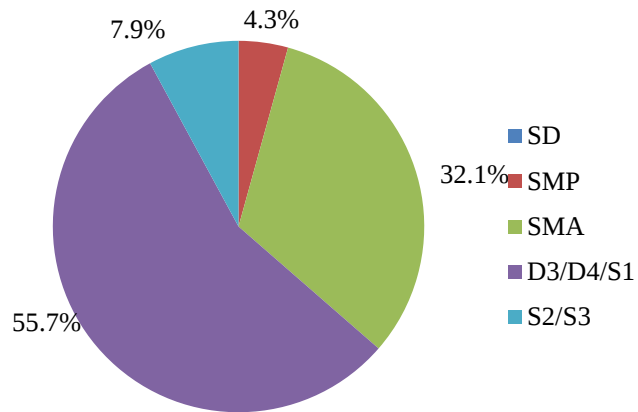
Responden yang berpartisipasi pada kajian ini sebesar 140 yang pernah menggunakan BisKita Trans Depok yang terdiri dari responden berdasarkan Gambar 2 untuk jenis kelamin wanita ada 59 responden dan jenis kelamin ada 81 responden. Berdasarkan Gambar 3, dapat diketahui bahwa mayoritas reponden pengguna BisKita Trans Depok dalam kajian ini beda secara rentang umur 21-30 tahun secara jumlah responden sebanyak 52 responden bahkan memiliki persentase sebesar 37.1%. Berdasarkan Gambar 4, dapat diketahui bahwa mayoritas responden dalam kajian ini memiliki pendidikan terakhir D3/D4/S1 dan memiliki persentase 55.7%. Berdasarkan Gambar 5, dapat diketahui jika mayoritas responden memiliki profesi tidak bekerja (mahasiswa tergolong tidak bekerja) dan memiliki persentase 38.6%. Berdasarkan Gambar 6 dan Gambar 7, dapat diketahui mayoritas responden dengan penghasilan 0 – Rp 2.500.000 yang menggunakan BisKita Trans Depok sebanyak 4-8 kali dalam seminggu dan memiliki persentase 48.5% dan 62.1%. Berdasarkan Gambar 8, dapat diketahui harga yang sesuai untuk BisKita Trans Depok jika sudah selesai masa percobaan mayoritas kisaran harga Rp 3.500 – Rp 5.000 dan memiliki persentase 90.7%.



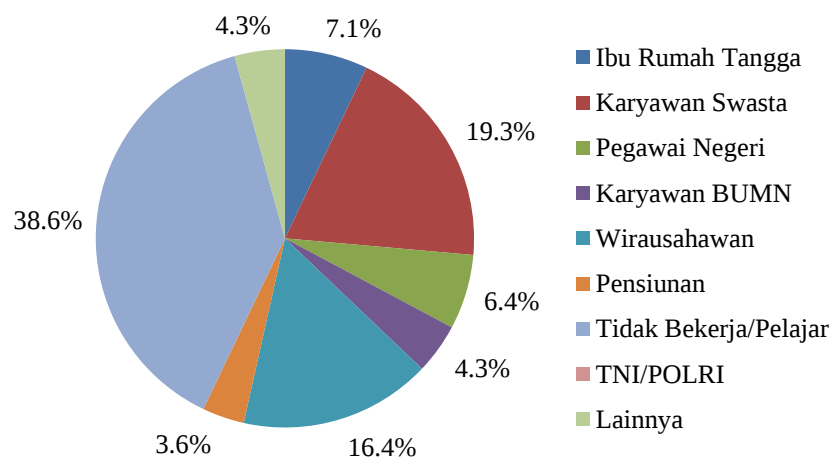
Gambar 2 Persentase Perbandingan Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



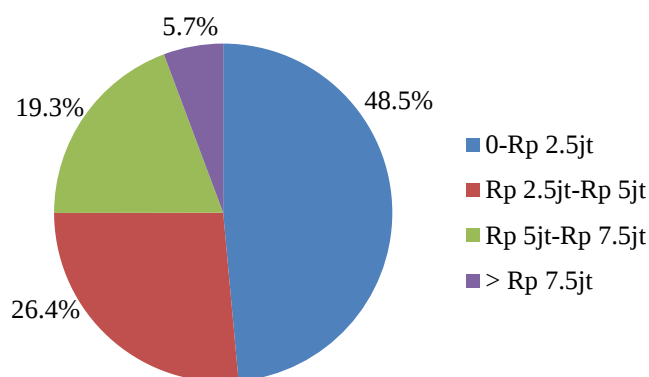
Gambar 3 Persentase Jumlah Responden Berdasarkan Diagram Usia Responden



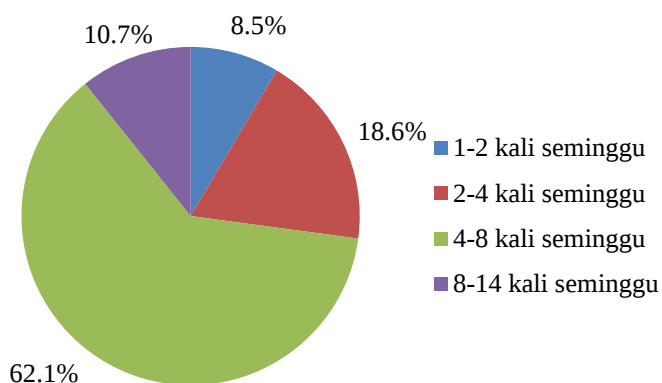
Gambar 4 Persentase Perbandingan Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir



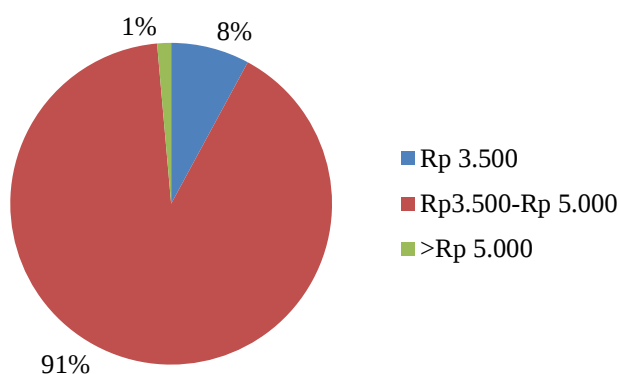
Gambar 5 Persentase Perbandingan Responden Berdasarkan Pekerjaan



Gambar 6 Persentase Perbandingan Responden Berdasarkan Penghasilan Perbulan



Gambar 7 Persentase Jumlah Responden Berdasarkan Seberapa Sering Menggunakan BisKita Trans Depok



Gambar 8 Persentase Perbandingan Responden Berdasarkan Harga yang Sesuai untuk BisKita Trans Depok

Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas

Setelah dilakukan pengumpulan data untuk penelitian ini, maka perlu dilakukan uji validitas dan reliabilitas. Uji pendahuluan ini dilakukan dengan pengambilan data awal menggunakan 140 responden. Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui setiap atribut pertanyaan didalam kuesioner apakah sudah valid atau belum dan sudah sesuai dengan maksud pertanyaan. Uji validitas ini dilakukan dengan metode *Spearman* dan uji reliabilitas dilakukan dengan berdasarkan nilai *Cronbach's Alpha*. Hasil uji validitas yang diuji dengan *IBM SPSS Statistics* dengan total 15

peretanyaan dinyatakan valid, sedangkan uji reliabilitas untuk variabel dalam kuesioner didapatkan nilai reliabel sebesar 0.725 sehingga dapat disimpulkan bahwa setiap pertanyaan reliabel. Hasil uji validitas dan reliabilitas dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Kuesioner BisKita Trans Depok

No	Pertanyaan	Validitas	Reliabilitas
1	Seberapa sering anda telah menggunakan BisKita Trans Depok?	Valid	0.725
2	Koridor layanan BisKita Trans Depok sudah menjangkau banyak wilayah Kota Depok?	Valid	0.725
3	Koridor layanan BisKita Trans Depok saat ini sudah memadai?	Valid	0.725
4	Apakah Anda merasa perlu adanya penambahan jumlah rute pada BisKita Trans Depok?	Valid	0.725
5	Apakah jadwal keberangkatan Biskita Trans Depok sesuai dengan kebutuhan Anda?	Valid	0.725
6	Anda merasa aman ketika menggunakan BisKita Trans Depok?	Valid	0.725
7	Anda merasa nyaman ketika menggunakan BisKita Trans Depok?	Valid	0.725
8	Bagaimana ketepatan waktu kedatangan BisKita Trans Depok saat jam sibuk?	Valid	0.725
9	Bagaimana penilaian Anda terhadap kualitas pelayanan dan kebersihan BisKita Trans Depok?	Valid	0.725
10	Apakah lebar jalan BisKita Trans Depok mencukupi?	Valid	0.725
11	Seberapa puas Anda dengan kondisi halte ini secara keseluruhan?	Valid	0.725
12	Apakah Anda merasa aman menggunakan halte pada pemberhentian BisKita Trans Depok? (pada pagi/siang/malam hari)	Valid	0.725
13	Apakah menurut Anda pencahayaan halte ini cukup terang pada malam hari?	Valid	0.725
14	Apakah halte ini terhubung dengan mode transportasi lain? (misal: bus lain, ojek <i>online</i>)	Valid	0.725
15	Seberapa puas Anda dengan kebersihan halte/bus stop Biskita Trans Depok?	Valid	0.725

Hasil Analisis Metode *Crosstab*

Analisis metode *crosstab* pada data responden bertujuan untuk mengetahui jawaban responden pada layanan BisKita Trans Depok berdasarkan usia, pendidikan, penghasilan perbulan, dan seringnya menggunakan BisKita Trans Depok ditabulasi silangkan terhadap 5 pertanyaan yang diuji yakni diantaranya:

1. Apakah anda merasa perlu adanya penambahan jumlah rute pada BisKita Trans Depok?
2. Apakah jadwal keberangkatan BisKita Trans Depok sesuai dengan kebutuhan anda?
3. Apakah anda merasa nyaman ketika menggunakan BisKita Trans Depok
4. Bagaimana ketepatan waktu kedatangan BisKita Trans Depok saat jam sibuk?
5. Seberapa puas anda dengan kondisi halte ini secara keseluruhan?

Pada Tabel 2, disimpulkan *crosstab* antara kelompok jenis kelamin dengan kelima pertanyaan tersebut didapatkan pernyataan dominan setuju dan dominan tidak setuju. Untuk pernyataan mengenai perlu penambahan rute didapat persentase setuju sebesar 94.9% dengan jenis kelamin wanita. Pernyataan mengenai jadwal keberangkatan sesuai dengan kebutuhan didapat persentase setuju sebesar 96.6% dengan jenis kelamin wanita. Pernyataan mengenai kenyamanan didapat persentase setuju sebesar 98.8% dengan jenis kelamin pria. Pernyataan mengenai ketepatan waktu didapat persentase setuju sebesar 93.2% dengan jenis kelamin wanita. Pernyataan mengenai kepuasan terhadap halte didapat persentase setuju sebesar 95.1% dengan jenis kelamin pria.

Tabel 2 Dominan Berdasarkan Kelompok Jenis Kelamin

Pertanyaan	Dominan Setuju	Dominan Tidak Setuju
1	Wanita	Pria
2	Wanita	Pria
3	Pria	Wanita
4	Wanita	Pria
5	Pria	Wanita

Pada Tabel 3, disimpulkan *crosstab* antara kelompok usia dengan kelima pertanyaan tersebut maka didapatkan pernyataan dominan setuju dan dominan tidak setuju. Untuk pernyataan mengenai perlu penambahan rute didapat persentase setuju sebesar 97.6% dengan usia 30-60 tahun. Pernyataan mengenai jadwal keberangkatan sesuai dengan kebutuhan didapat persentase setuju sebesar 97.3% dengan usia 18-21 tahun. Pernyataan mengenai kenyamanan didapat persentase setuju sebesar 100% dengan usia 18-21 tahun. Pernyataan mengenai ketepatan waktu didapat persentase setuju sebesar 100% dengan usia 18-21 tahun. Pernyataan mengenai kepuasan terhadap halte didapat persentase setuju sebesar 100% dengan usia >60 tahun.

Tabel 3 Dominan Berdasarkan Kelompok Usia

Pertanyaan	Dominan Setuju	Dominan Tidak Setuju
1	30-60 tahun	15-18 tahun
2	18-21 tahun	15-18 tahun
3	>60 tahun	15-18 tahun
4	18-21 tahun	21-30 tahun
5	>60 tahun	21-30 tahun

Pada Tabel 4, disimpulkan *crosstab* antara kelompok pendidikan terakhir dengan kelima pertanyaan tersebut maka didapatkan pernyataan dominan setuju dan dominan tidak setuju. Untuk pernyataan mengenai perlu penambahan rute didapat persentase setuju sebesar 100% dengan jenjang pendidikan terakhir SMP dan S2/S3. Pernyataan mengenai jadwal keberangkatan sesuai dengan kebutuhan didapat persentase setuju sebesar 100% dengan jenjang pendidikan terakhir SMP. Pernyataan mengenai kenyamanan didapat persentase setuju sebesar 100% dengan jenjang pendidikan terakhir SMP dan S2/S3. Pernyataan mengenai ketepatan waktu didapat persentase setuju sebesar 100% dengan jenjang pendidikan terakhir SMP. Pernyataan mengenai kepuasan terhadap halte didapat persentase setuju sebesar 100% dengan jenjang pendidikan terakhir SMP dan S2/S3.

Tabel 4 Dominan Berdasarkan Kelompok Pendidikan Terakhir

Pertanyaan	Dominan Setuju	Dominan Tidak Setuju
1	SMP dan S2/S3	SMA
2	SMP	S2/S3
3	SMP dan S2/S3	D3/D4/S1
4	SMP	S2/S3
5	SMP dan S2/S3	D3/D4/S1

Pada Tabel 5, disimpulkan *crosstab* antara kelompok pekerjaan dengan kelima pertanyaan tersebut maka didapatkan pernyataan dominan setuju dan dominan tidak setuju. Untuk pernyataan mengenai perlu penambahan rute didapat persentase setuju sebesar 100% dengan pekerjaan PNS dan Pegawai BUMN. Pernyataan mengenai jadwal keberangkatan sesuai dengan kebutuhan didapat persentase setuju sebesar 100% dengan pekerjaan Ibu Rumah Tangga. Pernyataan mengenai kenyamanan didapat persentase setuju sebesar 100% dengan pekerjaan Pegawai BUMN. Pernyataan mengenai ketepatan waktu didapat persentase setuju sebesar 100% dengan pekerjaan Pegawai BUMN. Pernyataan mengenai kepuasan terhadap halte didapat persentase setuju sebesar 100% dengan pekerjaan Ibu Rumah Tangga.

Tabel 5 Dominan Berdasarkan Kelompok Pekerjaan

Pertanyaan	Dominan Setuju	Dominan Tidak Setuju
1	PNS dan BUMN	Ibu Rumah Tangga
2	Ibu Rumah Tangga	BUMN
3	PNS, dan BUMN	Tidak Bekerja, Pelajar, dan Pensiunan
4	Pegawai BUMN	PNS
5	Ibu Rumah Tangga	Pegawai BUMN

Pada Tabel 6, disimpulkan *crosstab* antara kelompok frekuensi dengan kelima pertanyaan tersebut maka didapatkan pernyataan dominan setuju dan dominan tidak setuju. Untuk pernyataan mengenai perlu penambahan rute didapat persentase setuju sebesar 100% dengan frekuensi 2-4 kali seminggu. Pernyataan mengenai jadwal keberangkatan sesuai dengan kebutuhan didapat persentase setuju sebesar 100% dengan frekuensi 8-14 kali seminggu. Pernyataan mengenai kenyamanan didapat persentase setuju sebesar 100% dengan frekuensi 8-14 kali seminggu. Pernyataan mengenai ketepatan waktu didapat persentase setuju sebesar 100% dengan frekuensi 8-14 kali seminggu. Pernyataan mengenai kepuasan terhadap halte didapat persentase setuju sebesar 100% dengan frekuensi 8-14 kali seminggu.

Tabel 6 Dominan Berdasarkan Kelompok Frekuensi

Pertanyaan	Dominan Setuju	Dominan Tidak Setuju
1	2 – 4 kali seminggu	1 – 2 kali seminggu
2	8 – 14 kali seminggu	1 – 2 kali seminggu
3	8 – 14 kali seminggu	1 – 2 kali seminggu
4	8 – 14 kali seminggu	1 – 2 kali seminggu
5	8 – 14 kali seminggu	1 – 2 kali seminggu

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil analisis metode Crosstab dari 140 responden kelompok berdasarkan jenis kelamin. Persentase sebesar 94.9% jenis kelamin wanita menyetujui dengan perlu adanya penambahan jumlah rute BisKita Trans Depok. Persentase sebesar 96.6% jenis kelamin wanita menunjukkan menyetujui jadwal keberangkatan sudah sesuai dengan kebutuhan. Persentase sebesar 98.8% jenis kelamin pria menyetujui dengan kenyamanan dalam menggunakan BisKita Trans Depok. Persentase sebesar 93.2% jenis kelamin wanita menyetujui ketepatan waktu kedatangan BisKita Trans Depok. Persentase sebesar 95.1% jenis kelamin pria menyetujui mengenai kepuasan pengguna terhadap halte BisKita Trans Depok.
2. Berdasarkan hasil analisis metode Crosstab dari 140 responden kelompok berdasarkan usia. Persentase sebesar 97.6% usia 30-60 tahun menyetujui dengan perlu adanya penambahan jumlah rute BisKita Trans Depok. Persentase sebesar 97.3% usia 18-21 tahun menyetujui jadwal keberangkatan BisKita Trans Depok sudah sesuai dengan kebutuhan. Persentase sebesar 100% usia 18-21 tahun, 30-60 tahun, dan >60 tahun menyetujui mengenai kenyamanan pada BisKita Trans Depok. Persentase sebesar 100% usia 15-18 tahun menyetujui mengenai ketepatan waktu kedatangan BisKita Trans Depok. Persentase sebesar 97.6% usia 30-60 tahun menyetujui mengenai kepuasan pengguna terhadap halte BisKita Trans Depok.
3. Berdasarkan hasil analisis metode Crosstab dari 140 responden kelompok berdasarkan pendidikan terakhir. Persentase sebesar 100% jenjang pendidikan terakhir SMP dan D3/D4/S1 menyetujui dengan perlu adanya penambahan rute BisKita Trans Depok. Persentase sebesar 100% jenjang pendidikan terakhir SMP yang menyetujui jadwal keberangkatan BisKita Trans Depok sudah sesuai dengan kebutuhan. Persentase sebesar 100% jenjang pendidikan terakhir SMP dan S2/S3 menyetujui mengenai kenyamanan pada BisKita Trans Depok. Persentase sebesar 100% jenjang pendidikan terakhir SMP menyetujui mengenai ketepatan waktu kedatangan BisKita Trans Depok. Persentase sebesar 100% jenjang pendidikan terakhir SMP dan S2/S3 yang menyetujui mengenai kepuasan pengguna terhadap halte BisKita Trans Depok.
4. Berdasarkan hasil analisis metode *Crosstab* dari 140 responden kelompok berdasarkan pekerjaan. Dominan setuju dengan perlu adanya penambahan rute BisKita Trans Depok adalah Pegawai Negeri Sipil dan Pegawai BUMN. Dominan setuju mengenai jadwal keberangkatan yang sudah sesuai dengan kebutuhan adalah Ibu Rumah Tangga. Dominan setuju mengenai kenyamanan pada BisKita Trans Depok adalah Pegawai Negeri Sipil dan Pegawai BUMN. Dominan setuju mengenai ketepatan waktu kedatangan BisKita Trans Depok adalah Ibu Rumah Tangga dan Pegawai BUMN. Dominan setuju mengenai kepuasan pengguna terhadap halte BisKita Trans Depok adalah Ibu Rumah Tangga dan Karyawan Swasta
5. Berdasarkan hasil analisis metode Crosstab dari 140 responden kelompok berdasarkan frekuensi penggunaan dalam seminggu. Dominan setuju dengan perlu adanya penambahan rute BisKita Trans Depok adalah pengguna 2-4 kali dalam seminggu. Dominan setuju mengenai jadwal keberangkatan yang sudah sesuai dengan kebutuhan adalah pengguna 8-14 kali dalam seminggu. Dominan setuju mengenai kenyamanan pada BisKita Trans Depok adalah pengguna 8-14 kali dalam seminggu. Dominan setuju mengenai ketepatan waktu kedatangan BisKita Trans Depok adalah pengguna 8-14 kali dalam seminggu. Dominan setuju mengenai kepuasan pengguna terhadap halte BisKita Trans Depok adalah pengguna 8-14 kali dalam seminggu.

Saran

Berikut merupakan saran – saran yang dapat di aplikasikan kepada pihak pengelola BisKita Trans Depok, sebagai acuan untuk meningkatkan layanan pada kenyamanan pengguna terhadap BisKita Trans Depok:

1. Fasilitas pendingin ruangan atau AC (*Air Conditioner*) lebih ditingkatkan lagi supaya tidak mengalami ketidaknyamanan antar pengguna karena pendingin ruangan atau AC (*Air Conditioner*) yang tidak bekerja secara maksimal dapat mempengaruhi emosional sesama pengguna.
2. Sistem pembayaran pada ToB (*Tap on Bus*) mohon diperbaiki karena jika sistem ToB (*Tap on Bus*) lama mendeteksi pembayaran pada *cashless payment* dapat mengganggu kenyamanan pengguna karena menyebabkan antrian sesama pengguna.
3. Pada pemberhentian seperti halte lebih ditingkatkan lagi tempat menungguanya disama ratakan, karena ada halte yang lengkap dan sudah direnovasi tetapi ada halte yang masih belum direnovasi (seperti menyama ratakan dengan adanya stop kontak pada semua halte).
4. Masih perlunya penambahan jumlah rute koridor karena dengan satu koridor saja belum mencakup untuk semua rute di Kota Depok.

Berikut saran terhadap penelitian:

Penelitian yang sama dapat menggunakan metode analisis yang lain, sehingga memberi gambaran yang lebih utuh tentang layanan BisKita Trans Depok.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, S. (2006). *Manajemen Transportasi*. Raja Grafindo
- Banister, D. (2008). The Sustainability Mobility Paradigm. *Transport Policy*, 73- 80.
- Button, K. (2010). *Transport Economics*. Edward Elgar Publishing Limited.
- Gani, I., & Amalia, S. (2015). *Alat Analisis Data: Aplikasi Statistik untuk Penelitian Bidang Ekonomi & Sosial*. Penerbit ANDI.
- Haryanto, R. S., & Putranto, L. S. (2021). Karakteristik Perilaku Bekerja Dari Rumah Selama Pandemi. *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 4(1), 119-128.
- Hendrawan, F., M., P. & Putranto, L. S. (2024). Tanggapan Masyarakat Mengenai Pengaruh Faktor Dan Geografis Terhadap Moda Transportasi BisKita Trans Pakuan. *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 7(2), 733-744.
- Jaya, G. N. (2022). Analisis Fungsi Halte Dalam Sistem Transportasi Perkotaan Kota Bogor. *Jurnal Teknik*, 23(1), 1-12.
- Kadir, A. (2006). Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Jurnal Perencanaan & Pengembangan Wilayah WAHANA HIJAU*, 1, 121-131.
- Komalasari, D. A., & Putranto, L. S. (2023). Pandangan Masyarakat Terhadap Keselamatan Bus Swasta Sebagai Moda Transportasi Sewa. *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 6(4), 1035-1048.
- Lansart, G., Manoppo, M. R., & Jansen, F. (2015). Perencanaan Terminal Sasaran Sebagai Pengembangan Terminal Tondano di Kabupaten Minahasa. *Jurnal Sipil Statik*, 3(7), 475-483.
- Levinson, D. M., & Krizek, K. J. (2008). *Planning for Place and Plexus: Metropolitan Land Use and Transport*. Routledge.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Penerbit Alfabeta Bandung.
- Wicaksana, J., Linggasari, D., & Angkat. R. S., (2022). Persepsi Pengguna Terhadap Rencana Pengembangan Angkutan Dalam Kawasan Lippo Karawaci Village Tangerang. *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 5(2), 579-586.
- Willing, R., Linggasari, D., & Angkat. R.S., (2022). Distribusi Lalu Lintas Angkutan Barang Yang Melintas Jembatan Timbang Cikande Seran Banten Berdasarkan Jenis Pelanggaran. *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 5(4), 805-818.
- Zulkifli, M. (2009). Metode Analisis Tabulasi Silang (Crosstabs) dan uji Chi-Square