

## EVALUASI KONDISI FISIK (PENYEDIAAN DAN PENGGUNAAN) PRASARANA DAN SARANA UNTUK Mendukung MODA TRANSPORTASI UMUM DI KOTA TANGERANG (KORIDOR 2)

Sena Wiratama<sup>1)</sup>, Regina Suryadjaja<sup>2)\*</sup>

<sup>1)</sup>Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, senawiratama24@gmail.com

<sup>2)</sup>\*Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, reginas@ft.untar.ac.id

\*Penulis Korespondensi: reginas@ft.untar.ac.id

Masuk: 08-02-2023, revisi: 20-02-2023, diterima untuk diterbitkan: 10-04-2023

### Abstrak

Pemerintah Indonesia melalui kementerian transportasi selalu melakukan pembenahan dalam bidang moda transportasi umum agar masyarakat Indonesia bisa merasakan keamanan dan nyaman dalam penggunaan moda transportasi umum seperti salah satunya ialah BRT (Bus Rapi Transit). Salah satunya Kota Tangerang yang berada di Provinsi Banten dengan luas wilayah 164,55 km<sup>2</sup>, kota Tangerang telah menyediakan moda transportasi umum berupa bus rapid transit atau biasa disebut Tangerang Ayo (TAYO) yang memiliki harga atau ongkos yang cukup murah selain TAYO ini dibuat untuk menekan jumlah kemacetan di beberapa titik yang berada di Kota Tangerang, Trans Kota Tangerang adalah sistem transportasi Bus Rapid Transit yang mulai beroperasi pada tanggal 1 Desember 2016 di Kota Tangerang Banten. Maka dari itu tujuan dibuatnya penelitian ini dibuat untuk mengetahui bagaimana persepsi masyarakat terhadap adanya moda transportasi BRT (koridor 2) dari segi aspek prasarana dan sarana penunjang operasionalnya. Penelitian ini berbasis penelitian deskriptif melalui pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Pengumpulan data kualitatif didapatkan dengan cara survey langsung ke lapangan serta dengan menggunakan kuesioner. Hasil penelitian didapatkan bahwa prasarana penunjang BRT (koridor 2) masih di bawah standar dari kementerian perhubungan dan juga terkonfirmasi dengan data persepsi pengguna jasa BRT Tangerang Ayo (koridor 2).

**Kata kunci:** *Bus Rapid Transit (BRT); pengguna; transportasi umum*

### Abstract

Indonesia has a land area of 1,922,570 km<sup>2</sup> and has 38 provinces and has 415 districts, 1 administrative district, 93 cities, and 5 administrative cities where a mode of public transportation is needed to facilitate people's mobility in carrying out daily activities. The Indonesian government, through the ministry of transportation, always makes improvements in the field of public transportation modes so that the Indonesian people can feel safe and comfortable in using public transportation modes, one of which is BRT (Bus Rapid Transit). One of them is Tangerang City, which is in Banten Province with an area of 164.55 km<sup>2</sup>. The city of Tangerang has provided a mode of public transportation in the form of a rapid transit bus or commonly called Tangerang Ayo (TAYO) which has a price or fare that is quite cheap, besides TAYO is made to reduce the number of congestion at several points in the City of Tangerang, Trans Kota Tangerang is the Bus Rapid Transit transportation system which began operating on December 1, 2016 in the City of Tangerang, Banten. Therefore, the purpose of this research was to find out how the public perceives the existence of the BRT mode of transportation (corridor 2) in terms of aspects of infrastructure and operational support facilities. This research is based on descriptive research through qualitative and quantitative approaches. Qualitative data collection was obtained by way of direct surveys to the field and by using a questionnaire. The results of the study showed that BRT supporting infrastructure (corridor 2) was still below the standards set by the ministry of transportation and was also confirmed by data on the perceptions of service users of the Tangerang Ayo BRT (corridor 2).

**Keywords:** *Bus Rapid Transit (BRT); public transportation; user*

## 1. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Pemerintah daerah kota Tangerang telah menyediakan moda transportasi umum berupa *bus rapid transit* atau biasa disebut Tangerang Ayo (TAYO) yang memiliki harga atau ongkos yang cukup murah selain TAYO ini dibuat untuk menekan jumlah kemacetan di beberapa titik yang berada di Kota Tangerang, Trans Kota Tangerang adalah sistem transportasi *Bus Rapid Transit* yang mulai beroperasi pada tanggal 1 Desember 2016 di Kota Tangerang Banten. BRT ini diciptakan untuk mengurangi kemacetan dan menyediakan kendaraan massal yang nyaman, aman, bersih, dan cepat. Pada masa pengenalan, layanan BRT ini dibebaskan dari tarif selama 2 minggu. Untuk saat ini tersedia 3 koridor (lihat di bawah) dengan tarif yang diberlakukan sebesar Rp 2.000,- Mulai tanggal 5 Desember 2019, Trans Kota Tangerang memberlakukan metode pembayaran non-tunai yang bekerjasama dengan LinkAja, T-Money, OVO, Sakuku, Go-Mobile, Dana, dan GoPay. Di samping itu metode pembayaran tunai juga masih berlaku.

### Rumusan Permasalahan

Moda transportasi umum TAYO koridor 2 ini dibuat agar mempermudah masyarakat dalam menjalani kegiatan aktivitas sehari – hari dan diharapkan untuk mengurangi kemacetan di beberapa titik wilayah kota Tangerang. Namun masih ada beberapa keluhan masyarakat tentang masih kurangnya kondisi fisik fasilitas sarana dan prasarana dari beberapa faktor (Halte, Keamanan, Kenyamanan, Kebersihan dan Penerangan) penunjang BRT ini sehingga membuat minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi ini menjadi rendah.

### Tujuan

Penelitian bertujuan untuk mengetahui bagaimana kondisi eksisting dari sarana dan prasarana di BRT TAYO koridor 2 terutama di 6 titik halte berikut: Halte Taman Ekspresi, Empu Barada, Gajah Mungkur, Terminal Cibodas, SMPN 6, dan Pasar Bandeng. Sedangkan tujuan dari penelitian ini adalah untuk Mengetahui kondisi sarana dan prasarana pendukung kelancaran operasional BRT koridor 2 dan Mengetahui bagaimana persepsi masyarakat terhadap fasilitas sarana dan prasarana moda transportasi TAYO koridor 2.

## 2. KAJIAN LITERATUR

### Transportasi

Transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan / atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu (Morlok, 1984).

### Transportasi Umum

Angkutan umum adalah sarana kendaraan atau moda angkutan yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan dipungut bayaran (Warpani, 2002).

### Transportasi Umum

Peraturan Menteri Perhubungan No. 10 tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Angkutan Massal Berbasis Jalan sebagai berikut:

Tabel 1. Moda Angkutan Umum Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia

No	Jenis	Uraian	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Keterangan
1	Keamanan				
	Lampu Penerangan	Berfungsi sebagai sumber cahaya di dalam halte untuk memberikan keamanan bagi pengguna jasa	Jumlah yang berfungsi	Minimal 95% dan sesuai Fasilitas Penerangan dalam halte untuk memberikan dengan standar teknis	
	Petugas Keamanan	Orang yang menjaga ketertiban dan kelancaran sirkulasi pengguna halte	Ketersediaan petugas	Minimal 1 orang	
	Informasi Gangguan Keamanan	Informasi yang disampaikan pengguna jasa apabila mendapat gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan sms pengaduan ditempel pada tempat yang strategis dan mudah dilihat	Jumlah	Minimal 2 stiker	Operator yang menerima dan menindak lanjuti laporan
2	Keselamatan				
	Standar operasional prosedur (SOP) pengoprasian kendaraan	Tata tertib mengoprasikan kendaraan yang wajib dipatuhi oleh pengemudi sekurang – kurangnya ditetapkan memuat: a. Tata tertib mengemudi b. Tata tertib menaikan dan menurunkan penumpang, dll	Penerapan standar operasional prosedur	100 % diterapkannya SOP	
	Standar operasional prosedur (SOP) penanganan keadaan darurat	Tata cara penanganan dalam keadaan darurat untuk keselamatan pengemudi dan juga penumpang sekurang – kurangnya memuat tata cara penanganan pintu	Penerapan standar operasional prosedur	100 % diterapkannya SOP	

No	Jenis	Uraian	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Keterangan
		bus rusak, bus rusak atau mogok, dll			
3	Kenyamanan				
	Fasilitas kebersihan	Fasilitas kebersihan berupa tempat sampah	Jumlah	Minimal 1	
4	Keterjangkauan				
	Kemudahan perpindahan penumpang antar koridor	Aksesibilitas perpindahan penumpang mulai dari berangkat sampai tujuan akhir	Jumlah perpindahan	Maksimal 2 kali	Koridor lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan, lintasan iadwal tetap
	Ketersediaan integrasi jaringan trayek pengumpan	Kemudahan akses pengguna jasa memperoleh angkutan umum dengan trayek yang berkelanjutan dengan trayek angkutan massal	Ketersediaan	Harus Tersedia	Trayek pengumpan harus sesuai dengan trayek angkutan massal Penentuan
	Tarif	Biaya yang dikenakan pada pengguna jasa untuk satu kali perjalanan	Harga tiket terjangkau	Sesuai SK Penetapan Tarif oleh Pemerintah Daerah setempat	Penentuan berdasarkan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur

Sumber : Kementerian Perhubungan, 2012

### Prasarana

Prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut (Tamin, 1997). Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada

wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Dan untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

### 3. METODE

Metode penelitian yang digunakan penulis pada penelitian ini akan menampilkan data berupa gambar, tabel dan juga yang lain, Penelitian ini menggunakan prosedur yang telah diatur dengan metode pengumpulan data dan pengujian sehingga dapat mengetahui faktor – faktor apa saja yang masih kurang dalam sarana dan prasarana BRT koridor 2 Kota Tangerang.

#### Tempat dan Waktu Penelitian

Untuk lokasi penelitian penulis memfokuskan penelitian ini hanya di beberapa titik halte di BRT koridor 2 yang menurut pendapat penulis masih di bawah standar. Fasilitas sarana dan prasarana yang akan di tinjau dari beberapa aspek berupa kondisi bangunan halte, keamanan, kenyamanan, kebersihan dan penerangan. Waktu penelitian kurang lebih 4 bulan, dimana penulis melakukan penelitian dimulai pada Bulan Februari - Mei Tahun 2022. Berikut titik halte yang penulis pilih sebagai objek studi:

Tabel 2. Lokasi Penelitian

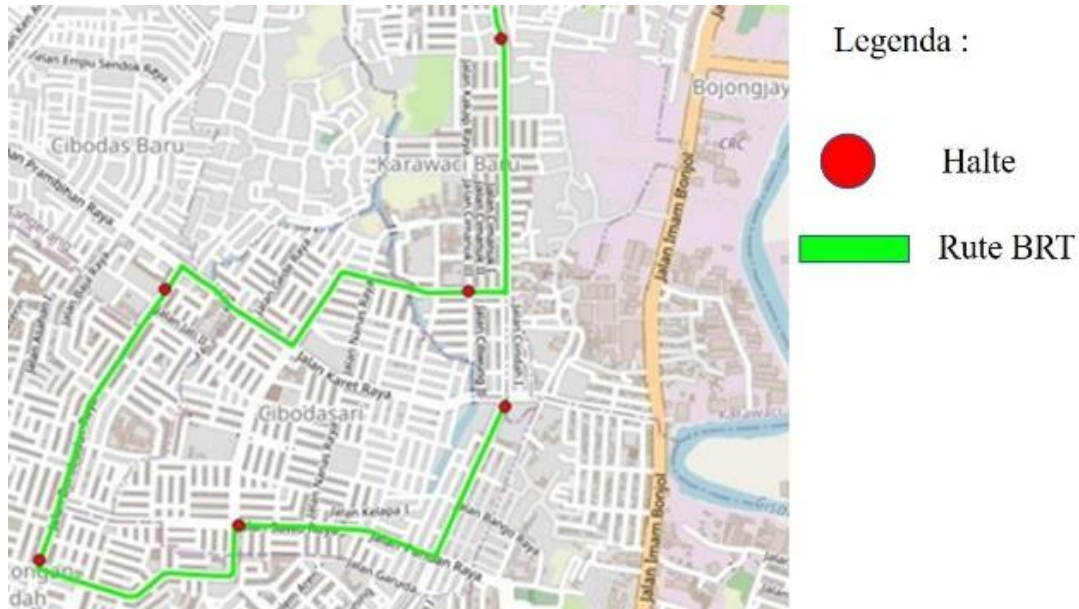
Nama Halte	Nama Jalan
Taman Ekspresi	Jl. Pandan Raya
Empu Barada	Jl. Sawo Raya
Gajah Mungkur	Jl. Borobudur Raya
Terminal Cibodas	Jl. Borobudur Raya
SMPN 6	Jl. Cemara Raya
Pasar Bandeng	Jl. Beringin Jaya

Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2022

#### 4. DISKUSI DAN HASIL

##### Profil Objek Studi

Objek penelitian penulis adalah moda transportasi bus rapid transit (BRT) Tangerang koridor 2 terutama di beberapa titik halte Taman Ekspresi, Empu Barada, Gajah Mungkur, Terminal Cibodas, SMPN 6, Pasar Bandeng dengan jarak sebesar 5.05 km.



Gambar 1. Titik Penelitian  
Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2022

##### Titik Transit Penghubung Pusat Kegiatan Kota Tangerang dan JABODETABEK

Berikut data mengenai intergrasi moda transportasi BRT koridor 2 menuju pusat kegiatan Kota Tangerang dan menuju angkutan massal penghubung ke JABODETABEK.

Tabel 3. Titik Transit Angkutan Umum Kota Tangerang

No	Titik Transit	Moda Angkutan Umum	Pusat Kegiatan / Konektivitas
1	Halte Mall Tangcity	BRT TAYO koridor 2, BRT TAYO koridor 3, dan Transjakarta T11	CBD Ciledug, dan Konektivitas transjakarta JABODETABEK
2	Stasiun Tanah Tinggi	BRT TAYO koridor 2, BRT TAYO koridor 1, Transjakarta T11, dan KRL Commuter Line	Pasar Lama, Pusat Pemerintahan Kota Tangerang, Alun – alun Kota Tangerang, Konektivitas transjakarta JABODETABEK dan Commuter Line JABODETABEK
3	Terminal Paris	BRT TAYO koridor 2, BRT TAYO koridor 1, Transjakarta T11, KRL Commuter Line dan Kereta Bandara	Pasar Lama, Pusat Pemerintahan Kota Tangerang, Alun – alun Kota Tangerang, Konektivitas transjakarta JABODETABEK, Commuter Line JABODETABEK dan Bandara Internasional Soekarno Hatta

Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2022

### Karakteristik Lokasi

Karakteristik lokasi objek studi dalam radius 500 m sebagai berikut:

Tabel 4. Karakteristik Lokasi

Nama Halte	Karakteristik Lokasi
Taman Ekspresi	Didominasi Hunian
Empu Barada	Didominasi Hunian
Gajah Mungkur	Didominasi Hunian
Terminal Cibodas	Didominasi Hunian
SMPN 6	Didominasi Hunian
Pasar Bandeng	Didominasi Hunian

Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2022

### Standar Fasilitas Sarana dan Prasarana untuk BRT

Untuk standar fasilitas penunjang operasional BRT masih banyak fasilitas di lokasi penelitian di bawah standar dari ketentuan PERMEN Perhubungan No. 10 tahun 2012.

### Persepsi Pengguna BRT Tangerang Koridor 2

Berikut hasil 100 responden yang bersedia membantu dalam penelitian ini mengenai kepuasan pengguna terhadap fasilitas penunjang sebagai berikut:

Tabel 5. Persepsi Kepuasan Pengguna Terhadap Prasarana Penunjang Operasional BRT TAYO (Koridor 2)

Ket	t	Sig. (2-tailed)	Mean	Kesimpulan
Kondisi Halte	-8,409	0,000	2,25	Responden Kurang Puas dengan Kondisi Halte
Kondisi Kebersihan	-7,348	0,000	2,40	Responden Kurang Puas dengan Kondisi Kebersihan Halte
Kondisi Kenyamanan	-7,397	0,000	2,38	Responden Kurang Puas dengan Kondisi Kenyamanan Halte
Kondisi Keamanan	-7,163	0,000	2,39	Responden Kurang Puas dengan Kondisi Keamanan
Kondisi Penerangan	2,099	0,038	3,14	Responden Puas dengan Kondisi Penerangan

Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2022

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Kesimpulan dari data di atas bahwa niat atau rencana awal Pemerintah Kota Tangerang mengadakan sebuah fasilitas BRT ini sangat bagus agar masyarakat Kota Tangerang dapat bisa terintergrasi dengan mudah untuk menuju suatu tempat baik di dalam maupun di luar kota Tangerang. Akan tetapi pada prosesnya masih banyak kekurangan dalam pengoprasian BRT ini

terutama dalam segi prasarana penunjangnya seperti halte, jalan, dan lainnya terutama di 6 titik halte yang penulis jadikan objek penelitian yaitu BRT Koridor 2 di 6 titik halte: Taman Ekspresi, Empu Barada, Gajah Mungkur, SMPN 6 dan Pasar bandeng.

Jika dilihat dari data dan hasil analisis di atas rata – rata di 6 titik tersebut tidak terdapat sebuah bangunan sehingga mengganggu pengguna BRT ini dalam berbagai aspek baik itu dalam segi kenyamanan, keamanan dan juga kebersihannya selain itu beberapa jalan yang di lalui oleh bus ini masih memiliki ROW di bawah ketentuan UUD RI No 38 Tahun 2004. Dampak dari hal tersebut ialah BRT ini bisa menjadi sumber kemacetan baru jika sedang melakukan proses turun dan naiknya pengguna atau penumpang sedangkan kalo di lihat dari salah satu maksud pemerintah menciptakan BRT ini untuk mengatasi kemacetan di beberapa titik di Kota Tangerang dalam kasus ini BRT koridor 2 di tempat penelitian penulis yaitu di titik kemacetan Jalan Sawo Raya dan Jalan Cemara Raya.

### Saran

Bangunan halte penulis rasa sangat penting dikarenakan jika halte atau bus stop tidak memiliki sebuah bangunan maka kondisi kenyamanan, keamanan pengguna menjadi sangat buruk seperti contoh kasus jika sedang di musim penghujan maka tidak ada tempat untuk berteduh bagi pengguna jasa BRT ini terutama BRT koridor 2 di 5 titik bus stop tempat penulis melakukan objek studi sehingga hal ini bisa menyebabkan minatnya masyarakat dalam menggunakan moda transportasi umum. Untuk bangunan halte yang penulis sarankan tidak harus seperti bangunan halte yang besar hanya saja penulis menyarankan dibagunnya sebuah halte yang terdapat sebuah tiang canopi, tempat duduk, dan juga tempat sampah agar bisa melindungi pengguna jasa dari hujan dan juga panas serta memberikan tempat yang nyaman sehingga bisa membuat minat pengguna jasa bertambah.

Menurut saran penulis menambahkan jumlah armada saat jam sibuk seperti pada jam 06.00 pagi – jam 8 pagi dan juga jam 16.00 sore – jam 18.00 sore juga sangat penting dikarenakan sering terjadi penumpukan penumpang di jam – jam berikut yang bisa menyebabkan kemacetan di daerah sekitar lingkungan halte dikarenakan banyaknya penumpang yang juga dapat mengganggu pengguna jalan yang lain. Selain itu faktor kurangnya armada di jam – jam sibuk juga bisa menimbulkan kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi umum ini.

### REFERENSI

- Kementerian Perhubungan. (2012). *Pelayanan Angkutan Massal Berbasis Jalan*, (p. 10).
- Morlok, E. K. (1984). *Introduction to Transportation Engineering and Planning*. New York: McGraw-Hill.
- Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Wijaya, S. E., & Imran, M. (2019). *Moving the Masses: Bus-Rapid Transit (BRT) Policies in Low Income Asian Cities: Case Studies from Indonesia*. Singapura: Springer Nature Singapore.



