Kinerja Operasional Pelayanan Transportasi Publik Bus Rapid Transit Tayo Koridor III

MOCHAMAD PRIANDANA PATIAWAN¹, RATNA AGUSTINA²,

1. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Nasional Bandung
2. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Nasional Bandung

Email : PRIANDANA22@mhs.itenas.ac.id

ABSTRAK

Terdapat Keterkaitan antara RPJMD Kota Tangerang dengan Renstra Dishub nomor 2 tentang meningkatkan sarpras berkelanjutan. BRT Koridor III yang sudah berjalan, masih belum bisa mengurai kemacetan, masih banyak masyarakat Kota Tangerang yang enggan menaiki BRT tersebut sehingga terkesan sepi. Penelitian ini mengidentifikasi tingkat pelayanan BRT Tayo berdasarkan tingkat pelayanan dengan melihat atribut pelayanan moda. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif yang pengujian dilakukan dengan membandingkan perhitungan kinerja pelayanan aktual dengan standar yang sudah ditetapkan oleh Derpatemen Dinas Perhubungan yang sudah diatur dalam beberapa peraturan-peraturan yang telah diterbitkan sebelumnya.

Kata kunci: RPJMD Kota Tangerang, Renstra Dishub, Tingkat Pelayanan, BRT

ABSTRACT

There is a relationship between the RPJMD of Tangerang City and the Dishub Strategic Plan number 2 about increasing sustainable sarpras. BRT Corridor III, which has been running, still cannot break down congestion, there are still many people in Tangerang City who are reluctant to ride the BRT so it seems deserted. This study identifies the level of Tayo BRT services based on service levels by looking at the attributes of modal services. This research is a quantitative research whose testing is carried out by comparing the calculation of actual service performance with the standards set by the Department of Transportation which has been regulated in several regulations that have been issued previously.

Keywords: RPJMD Kota Tangerang, Renstra Dishub, Service Level, BRT

1. PENDAHULUAN

Pentingnya transportasi dalam aktivitas perkotaan dapat dilihat dalam banyak aspek operasi kota. Penyediaan jasa transportasi merupakan contoh salah satu kategori kebutuhan manusia. Ketika ada kebutuhan mendesak akan transportasi, mobilitas masyarakat akan tercapai. Sarana transportasi merupakan bagian yang sangat penting dalam mobilitas masyarakat dan diperlukan bagi warga untuk dapat menjalani kehidupannya sehari-hari. Kualitas pelayanan yang diberikan oleh pelaku usaha yang berfungsi sebagai penyedia jasa transportasi dan penyedia jasa

transportasi darat pemerintah, khususnya Perum Damri, dapat digunakan untuk mengukur pertumbuhan dan kemajuan industri transportasi secara keseluruhan. Saat ini, penting untuk mempertimbangkan penggunaan pilihan transportasi umum yang efisien, seperti *Mass Rapid Transit* (MRT) yang telah diterapkan di berbagai kota di dunia, termasuk Kota Tangerang. Bentuk *Mass Rapid Transit* (MRT) yang populer termasuk *Bus Rapid Transit*, *Metro*, *Commuter Rail*, dan *Light Rail Transit*. Menurut Pasal 138 ayat (3) dan (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ disebutkan bahwa, "Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk pelayanan angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah Kabupaten/Kota", dan bahwa, "Penyelenggaraan jasa transportasi dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, dan/atau badan hukum lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan."

Perencanaan pengadaan BRT Trans Tangerang Ayo ini memiliki hubungan keterkaitan antara RPJMD Kota Tangerang dengan Rencana Strategis Dinas Perhubungan memiliki kesamaan pada Misi Nomor 2 Kota Tangerang, yaitu "Bersama meningkatkan pembangunan sarana dan prasarana kota yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan". Program unggulan yang berkaitan dengan adanya perencanaan BRT Trans Tangerang Ayo ini terletak pada program "KOTA KITA", dimana pada program ini prioritas yang menjadi nomor 3 yaitu "transportasi massal bertambah" dan pada tujuan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Tangerang tahun 2019-2023 yaitu "Terwujudnya peningkatan pembangunan sarana dan prasarana transportasi kota yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan". Aktivitas pendidikan dan perkantoran biasanya terjadi pada Koridor 3 tepatnya di jalan perintis kemerdekaan cikokol kawasan pendidikan cikokol karena pada daerah tersebut banyaknya aktivitas perkantoran dan pendidikan yang menjadikan kawasan tersebut menjadi kawasan yang biasa mengalami kemacetan.

Masyarakat ragu menggunakan angkutan umum karena secara umum infrastruktur yang ditawarkan untuk melayani berbagai lokasi metropolitan berkualitas buruk. Calon pelanggan sangat mengutamakan pelayanan angkutan massal yang ditunjukkan dengan masalah dan ketentuan pelayanan yang berkaitan dengan angkutan umum seperti keamanan, keselamatan, kenyamanan komuter, ketepatan waktu, harga, dan keramahan yang selalu dilontarkan oleh masyarakat. Sistem *Rapid Transit* termasuk *Commuter Line*, *Trans Tangerang*, angkutan umum *Si Benteng*, dan *Transjabodetabek* memainkan peran penting dalam meningkatkan arus lalu lintas. Akan tetapi, BRT Tayo ini terkesan sangat sepi karena *load factor* pada saat weekday maupun weekend baik pada saat peak hour maupun off peak hour terkesan sepi pengguna, Sehingga dibutuhkannya penelitian yang membahas terkait tingkat pelayanan BRT di Kota Tangerang terkait Koridor III tersebut yang dimana nantinya bisa menjadi evaluasi bagi pemerintah maupun badan pengelola untuk mewujudkan visi dan misi dari RPJMD dan Renstra Dishub yang telah direncanakan.

2. METODOLOGI

2.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif yang pengujian dilakukan dengan melakukan perhitungan atribut moda lalu melakukan perbandingan antara aktual dengan standar yg berlaku. Sehingga dapat ditarik kesimpulan untuk menjelaskan kepuasan terhadap pelayanan yang sudah berjalan. Penelitian ini menggunakan metode survei.

2.2 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu melalui pengumpulan data primer dan sekunder. Menurut Sugiyono (2015) teknik pengumpulan data terdapat 2 (dua) jenis yakni sumber data primer dan sekunder. Sumber data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul, sedangkan sumber data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul.

2.3 Tahapan Analisis

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif dan analisis statistik dengan menghitung atribut pelayanan moda berdasarkan rumus standar yang ditetapkan Dirjen Perhubungan darat.

2.3.1 Perhitungan Kinerja Operasional Pelayanan Angkutan Umum

Perhitungan Kinerja Operasional ini dilakukan kedalam 4 kategori, yaitu pada saat *weekday peak hour*, *weekday off peak hour*, *week end peak hour*, dan *week end off peak hour*.

1. Load factor adalah proporsi penumpang terhadap kapasitas maksimum moda yang tersedia.

$$L_f = \frac{V}{c} \times 100\%$$

2. Waktu sirkulasi, Mengatur kecepatan rata-rata kendaraan menjadi 20 km/jam dan memungkinkan variasi waktu sebesar 5% dari keseluruhan waktu perjalanan.

$$CT\ ABA = (TAB+TBA) + (\sigma_{AB} + \sigma_{BA}) + (TTA+TTB)$$

3. Kecepatan perjalanan waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan suatu perjalanan sepanjang rute tertentu dari awal hingga akhir.

$$S = \frac{d}{t}$$

4. Waktu antara (Headway), adalah waktu antara kendaraan satu dengan kendaraan yang lainnya yang melewati titik yang sama pada satuan jam atau waktu tertentu.

$$H : T_2 - T_1$$

5. Frekuensi kendaraan adalah jumlah perjalanan kendaraan dalam satuan waktu tertentu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi dan rendah. (KM No: SK/687/AJ.206/DRJD/2002). Frekuensi tinggi berarti banyaknya perjalanan kendaraan dalam waktu tersebut dan rendah berarti sedikitnya perjalanan dalam periode tersebut.

$$F = \frac{60 \text{ menit}}{H}$$

Berikut adalah Standar yang digunakan untuk mengukur keberhasilan transportasi perkotaan dengan indikator kinerja yang telah ditetapkan oleh Departemen Perhubungan Darat:

Tabel 2. Indikator Standar Kinerja Angkutan Umum Departemen Perhubungan

No	Parameter Penilaian	Satuan	Standar penilaian		
			Kurang	Sedang	Baik
			Bobot = 1	Bobot = 2	Bobot = 3
1	Faktor muat	%	>100	80-100	70-79 (ideal)
2	Waktu sirkulasi	Menit/ritase Jam/ ritase	>3jam	2-3 jam (maksimal)	1-1,5 jam (ideal)
3	Kecepatan perjalanan	Km/jam	<5	5-10	10-12 km/jam untuk mixed traffic atau 20km/jam (ideal)
4	Headway	Menit	>15 menit	10-15 menit	5-10 menit
5	Frekuensi	Kendaraan/jam	<4	4-6	>6

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002, Dirjen Perhubungan Darat, 1999 (dalam Marsudi: 2005), SK. Dirjen No. 687/AJ.206/DRD/2002, PM nomor 10 tahun 2012, PM nomor 98 tahun 2013.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Tingkat Pelayanan BRT Trans Tangerang Koridor III

Tingkat pelayanan BRT yang dianalisis dalam penelitian ini ialah perhitungan terkait atribut pelayanan moda yang memuat faktor muat jam sibuk dan diluar jam sibuk, kecepatan rata-rata perjalanan, *headway*, waktu perjalanan/tempuh, waktu pelayanan/jam operasi, frekuensi, jumlah kendaraan yang beroperasi, waktu siklus. Menghitung atribut pelayanan moda dilakukan dengan sampel pada *peak hour* dan *off peak hour* di saat *weekend* dan *weekday*. Sebelum pengambilan data atribut pelayanan moda dilakukan peneliti mencari informasi terkait periode tersibuk pada saat *weekday* dan *weekend*, data kapasitas moda (**C**), informasi jarak yang ditempuh dalam satu ritase, jumlah halte tempat naik turun penumpang di sepanjang koridor III, armada yang diizinkan beroperasi, dengan melakukan diskusi dan melemparkan pertanyaan-pertanyaan kepada supir dan pengelola bagian perangkutan di PT Tangerang Nusantara Global (PT.TNG) terkait BRT Tayo Koridor III ini. Setelah beberapa informasi yang dibutuhkan sudah didapat peneliti melakukan survey primer dengan menaiki moda yang dimana kegiatan ini dilakukan untuk menghitung atribut pelayanan moda yang berjalan pada satu ritase tersebut. Setelah data-data didapatkan, dilanjutkan ke dalam tahap perhitungan atribut pelayanan moda sehingga hasil yang didapatkan setelah perhitunga dapat di tuang kan kedalam tabel seperti dibawah ini :

Tabel 3. Perbandingan Aktual Dengan Standar Pelayanan Minimal BRT Koridor III

Waktu	Weekday	Weekend	Nilai
Variabel	Aktual		
Load factor	77,14%	77,14%	3
Waktu Sirkulasi	129 menit / 2jam 9menit	107 menit / 1 jam 47 menit	2
Kecepatan Perjalanan	16 km/jam	19 km/jam	3
Headway	14.04 menit (14 menit 4 detik)	11.50 menit (11 menit 50 detik)	2
Frekuensi	4 moda / jam	5 moda / jam	2

Sumber :Peneliti, 2022 ;Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002; Dirjen Perhubungan Darat,1999 (dalam Marsudi : 2005) ;S.K Dirjen No.687/AJ.206/DRDJ/2002; PM Nomor 98 Tahun 2013.

Total Nilai :12 / 15 = 80 %.

Maka dari penilaian diatas , Tingkat Pelayanan moda Tayo Koridor sudah cukup baik karena sudah mencapai angka 80 %.

4. KESIMPULAN

Tingkat pelayanan / level of service (LOS) dari observasi pada saat *weekday* dan *weekend* pada saat jam sibuk atau yang biasa kita kenal dengan *peak hour* tingkat pelayanan sudah berada di angka ideal karena berada di angka 70 % sedangkan pada saat diluar jam sibuk atau *off peak hour* tingkat pelayanan Tayo Koridor III ini jauh lebih baik karena berada di angka 60% yang menandakan bahwa *supply* lebih besar dari *demand*. Akan tetapi tingkat pelayanan ini nampaknya belum mampu menjawab persoalan karena masih rendahnya minat masyarakat di Kota Tangerang untuk menggunakan moda koridor III ini. Karena beberapa faktor seperti fasilitas penunjang seperti halte dan salah satu dimensi kualitas pelayanan yaitu *responsiveness* terkait kejelasan informasi baik informasi ketepatan waktu dan ketepatan jadwal rute masih belum berjalan karena faktor eksisting halte dengan konsep *low deck* yang tidak terlalu nyaman dan aman untuk menunggu moda jika terjadi keterlambatan, sehingga masyarakat masih kurang minat untuk menggunakan Tayo ini dengan maksimal.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terimakasih yang tak terhingga, penulis ucapkan kepada semua pihak yang sudah membantu menyelesaikan penelitian ini sejak awal hingga akhirnya bisa selesai.

DAFTAR RUJUKAN

- Sugiyono, P. D. (2010) *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Populasi dan sampel. Tanariboon, 1992 dan OTE, 2002, *Frekuensi, Tujuan, Moda dan Waktu Perjalanan*.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM. 27 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.
- Keputusan Menteri Nomor 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Umum di Jalan.
- Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2019 Tentang RPJMD Kota Tangerang 2019-2023 pada misi Nomor 2 yang menjadi sasaran Rencana Strategis Dinas Perhubungan.
- Rencana Strategis Dinas Perhubungan 2019-2023 Tentang Terwujudnya Peningkatan Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi Kota yang Berkelanjutan dan Berwawasan Lingkungan.