

BAB III

GAMBARAN UMUM

Pada bab ini akan dibahas mengenai gambaran umum penelitian, gambaran umum yang akan dijelaskan terkait dengan tema penelitian mulai dari Kawasan Metropolitan Jabodetabek, kemacetan Kota Jakarta, dan Transportasi Publik Kota Jakarta.

3.1 Kawasan Metropolitan Jabodetabek

Menurut undang-undang nomor 26 tahun 2007 tentang penataan ruang, disebutkan bahwa Kawasan Metropolitan adalah kawasan perkotaan yang terdiri atas sebuah kawasan perkotaan yang berdiri sendiri atau kawasan perkotaan inti dengan kawasan perkotaan di sekitarnya yang saling memiliki keterkaitan fungsional yang dihubungkan dengan sistem jaringan prasarana wilayah yang terintegrasi dengan jumlah penduduk secara keseluruhan sekurang-kurangnya 1.000.000 (satu juta) jiwa. Metropolitan dapat berkembang melalui berbagai proses, di antaranya ada yang berkembang melalui proses pertumbuhan penduduk yang pesat dan urbanisasi, industri, pengaruh perdagangan, pusat keuangan, pusat pemerintahan dan pusat pertumbuhan ekonomi nasional bahkan internasional (Silitonga, 2010). Salah satu yang menunjukkan tumbuh dan berkembangnya Kawasan Metropolitan adalah terjadi pertumbuhan atau munculnya sub-sub pusat kota baru atau kota satelit disekitar pusat kota inti, dan pada umumnya ini terjadi pada daerah pinggiran kota (*hinterland*).

Metropolitan Jabodetabek merupakan salah satu Metropolitan terbesar di dunia, dan Kawasan perkotaan terbesar di Indonesia. Jabodetabek sejatinya sudah menjadi suatu Kawasan Kota Metropolitan yang sangat berpengaruh bagi Indonesia, berbagai macam pusat aktivitas ada dalam kota ini seperti pusat pemerintahan negara, pusat perekonomian negara, pusat perindustrian, dan lain sebagainya.

3.1.1 Penduduk Jabodetabek

Masyarakat yang beraktivitas di Kota Jakarta dalam sehari-hari tidak serta merta adalah masyarakat yang bertempat tinggal dalam batas administrasi Kota Jakarta, melainkan juga terdapat masyarakat yang bertempat tinggal di luar Kota Jakarta namun beraktivitas atau bekerja dalam sehari-hari di Kota Jakarta. Masyarakat ini biasa disebut sebagai masyarakat komuter, masyarakat yang bertempat tinggal di area penyangga atau *buffer area* Ibu Kota Jakarta tetapi sehari-hari melakukan perjalanan ulang-alik kedalam pusat Ibu Kota.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik 2018, jumlah penduduk Kawasan metropolitan Jabodetabek pada tahun 2017 mencapai angka 19,92 juta jiwa, dengan jumlah penduduk di provinsi DKI Jakarta mencapai angka 10,37 juta jiwa. Berikut adalah rangkuman data jumlah penduduk Jabodetabek menurut Badan Pusat Statistik yang termasuk dalam Kawasan Metropolitan Jabodetabek pada tahun 2017 (belum termasuk kecamatan-kecamatan di tiga kabupaten yang termasuk dalam *buffer area* Kota Jakarta).

TABEL III.1 JUMLAH PENDUDUK JABODETABEK TAHUN 2017

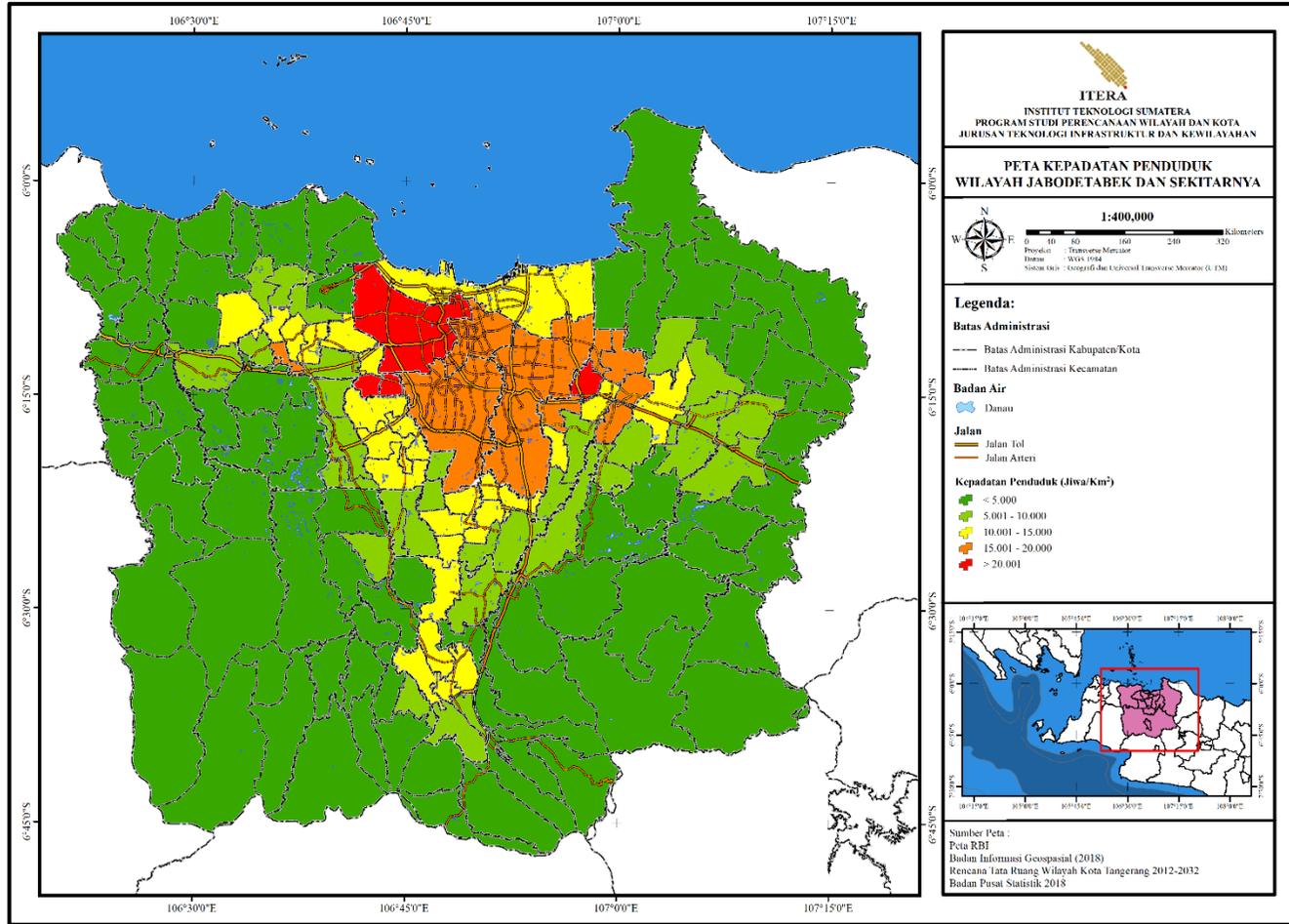
No	Provinsi/Kota	Jumlah Penduduk (jiwa)	Kepadatan penduduk (jiwa/km ²)
1	DKI Jakarta	10.374.235,00	15.683,00
2	Kota Bogor	1.081.009,00	9.122,00
3	Kota Depok	1.811.924,00	9.046,00
4	Kota Tangerang	2.139.830,00	13.904,00
5	Kota Tangerang Selatan	1.644.269,00	11.170,00
6	Kota Bekasi	2.872.854,00	13.648,00
Jumlah		19.924.121,00	72.573,00

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2018

Pada tabel III. 1 diketahui bahwa untuk jumlah penduduk Kawasan Metropolitan Jabodetabek sampai dengan 19,9 juta penduduk pada tahun 2017,

angka ini masih belum termasuk jumlah penduduk yang bertempat tinggal di kecamatan kabupaten Tangerang, Kabupaten Bogor, Kabupaten Bekasi yang termasuk *buffer area* Kota Jakarta, dengan intensitas berkepadatan Sedang dan Rendah (tidak termasuk berkepadatan sangat rendah). Jumlah penduduk Jabodetabek yang mencapai hampir 20 juta penduduk diantaranya, sebanyak 10,3 juta penduduk berada di provinsi DKI Jakarta, dan berikutnya terdapat 2,8 juta penduduk di Kota Bekasi, Kota Tangerang sebanyak 2,1 juta penduduk, Kota Depok sebanyak 1,8 juta penduduk, Kota Tangerang selatan 1,64 juta penduduk, dan Kota Bogor 1 juta penduduk. Meng-*urban* nya suatu wilayah tidak bisa hanya melihat dari jumlah penduduknya saja, maka harus dilihat bagaimana kepadatan penduduk suatu wilayah, oleh karena itu jumlah penduduk ini tidak bisa menjadi acuan melihat bagaimana kota itu terbentuk, maka perhatikan juga kepadatan penduduknya.

Dengan jumlah penduduk yang tinggi berdasarkan tabel III.1 untuk lebih memahami bagaimana pergerakan komuter dan daerah penyangga (*buffer area*) dapat terjadi dengan melihat distribusi penggunaan lahan masyarakat perkotaan, sebagai ilustrasi hal ini juga bisa digambarkan melalui peta kepadatan penduduk. Untuk dapat memahami bagaimana masyarakat komuter bertempat tinggal, dapat dilihat pada peta kepadatan penduduk berikut ini.



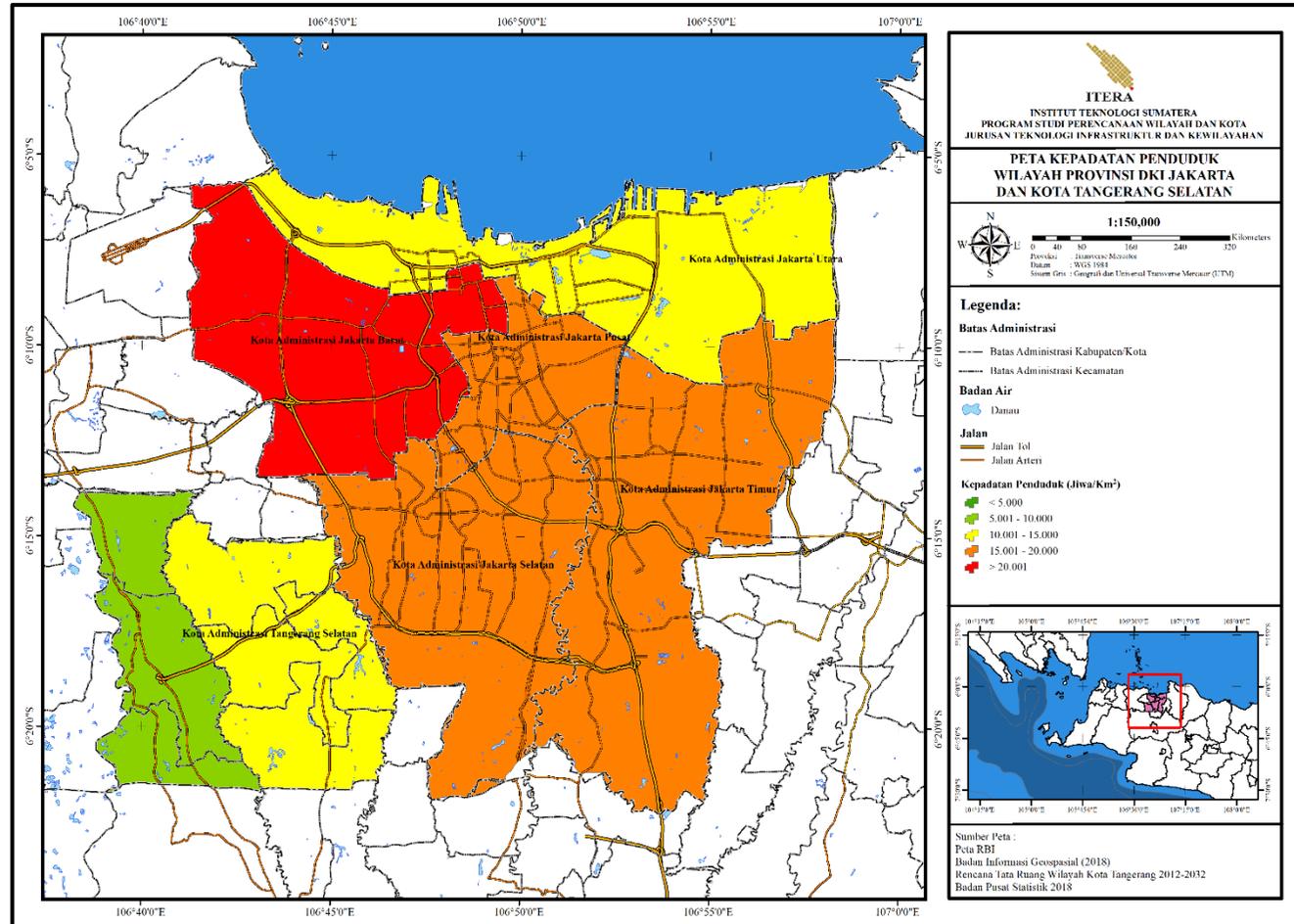
Sumber: Hasil Analisis, 2018

GAMBAR 3.1 PETA KEPADATAN PENDUDUK KAWASAN METROPOLITAN JABODETABEK

Pada gambar 3.1 dapat dilihat melalui kepadatan penduduk Kawasan Metropolitan Jabodetabek, ini menggambarkan bagaimana kepadatan penduduk dalam batas administrasi Provinsi DKI Jakarta dapat mempengaruhi *buffer area*-nya. Jabodetabek terdiri dari 9 batas administrasi wilayah baik kota maupun kabupaten, yaitu Batas Administrasi: Provinsi DKI Jakarta; Kota Bogor; Kabupaten Bogor; Kota Depok; Kota Tangerang; Kota Tangerang Selatan; Kabupaten Tangerang; Kota Bekasi; dan Kabupaten Bekasi. Pada peta diatas kepadatan penduduk sangat tinggi terdapat pada wilayah administrasi Provinsi DKI Jakarta khususnya, dan juga pada Kota Bekasi, Kota Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan. Kemudian kepadatan tersebut semakin kecil dengan semakin jauhnya dengan pusat Ibu Kota, dan masyarakat-masyarakat komuter inilah yang bertempat tinggal di *buffer area* mulai dari wilayah yang berkepadatan rendah sampai berkepadatan tinggi.

3.1.2 Kota Jakarta dan Kota Tangerang Selatan

Kota Tangerang Selatan merupakan salah satu kota yang secara batas administrasinya termasuk *buffer area* Ibu Kota Negara Republik Indonesia, dengan kata lain masyarakat yang tinggal di Kota Tangerang Selatan adalah masyarakat *komuter*. Apabila pada sub bab sebelumnya sudah dijelaskan bagaimana kondisi kepadatan penduduk Ibu Kota Jakarta dengan *buffer area*-nya, sekarang akan dibahas lebih spesifik bagaimana kepadatan penduduk Kota Tangerang Selatan terhadap kepadatan penduduk Kota Jakarta.



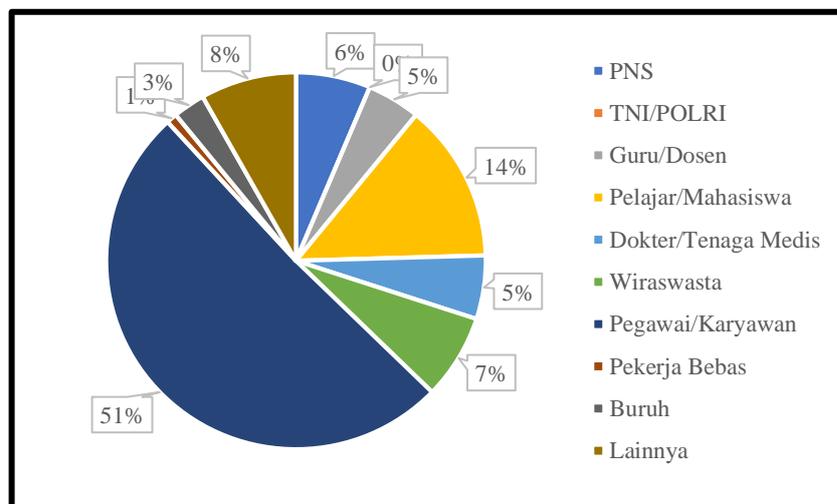
Sumber: Hasil Analisis, 2018

GAMBAR 3.2 PETA KEPADATAN PENDUDUK PROVINSI DKI JAKARTA DAN KOTA TANGERANG SELATAN

Pada gambar 3.2 dapat dilihat bahwa bagaimana kondisi kepadatan penduduk Kota Tangerang Selatan. Kota Tangerang Selatan bagian timur yang berbatasan langsung dengan Provinsi DKI Jakarta memiliki kepadatan sedang, dan pada bagian barat Kota Tangerang Selatan memiliki penduduk dengan berkepadatan Rendah. Hal ini terjadi karena Kota Jakarta sudah tidak dapat menampung lagi penduduk yang akan bermukim dalam wilayah batas administrasi ini, oleh karena itu penduduk-penduduk yang tidak bisa dan tidak mampu (dipengaruhi faktor lain seperti pendapatan, harga lahan, dan lain sebagainya) untuk bermukim di dalam batas administrasi Kota Jakarta bergerak berpindah ke *buffer area* Kota Jakarta.

3.1.3 Aktivitas Masyarakat Komuter Kota Tangerang Selatan

Kawasan kota penyangga (*buffer area*) dan/atau bagian *hinterland* dari Kota Jakarta menjadi hal yang wajar bagi masyarakat pelaku pergerakan komuter untuk menjadi daerah tempat ia bertempat tinggal. Pekerjaan dan aktivitas masyarakat yang bertempat tinggal di *buffer area* Kota Jakarta bersifat heterogen, hal ini juga yang mempengaruhi pergerakan seseorang. Berikut adalah data hasil sampel yang dikumpulkan terdapat berbagai macam jenis pekerjaan.



Sumber: Hasil analisis, 2019

GAMBAR 3.3 GAMBARAN UMUM PERSENTASE SAMPEL BERDASARAN JENIS PEKERJAAN

Gambar 3.3 menjelaskan bagaimana persentase sampel dalam penelitian ini berdasarkan jenis pekerjaannya. Sampel yang digunakan pada penelitian ini memiliki ciri sifat yang heterogen. Diketahui berdasarkan gambar 3.3 jumlah sampel paling banyak dalam penelitian ini memiliki pekerjaan sebagai pegawai atau karyawan sebanyak 51%, selanjutnya sampel besar lainnya yaitu memiliki pekerjaan sebagai pelajar atau mahasiswa sebanyak 14%. Selain kedua jenis pekerjaan tersebut juga masih ada jenis pekerjaan lain yang dimiliki sampel dalam penelitian ini, diantaranya yaitu: sebagai PNS sebanyak 6%; sebagai TNI/Polri tidak ada atau 0%; sebagai guru/dosen sebanyak 5%; sebagai dokter atau tenaga medis sebanyak 5%; sebagai wiraswasta sebanyak 7%; sebagai pekerja bebas sebanyak 1%; sebagai buruh sebanyak 3%; dan jenis pekerjaan lainnya sebanyak 8%.

Sebagai masyarakat yang tinggal di kawasan *buffer area* Kota Jakarta dengan jenis pekerjaan yang bersifat heterogen, aktivitas yang dilakukan sampel dalam kegiatan sehari-hari bisa mempengaruhi pergerakan orang tersebut. Hal ini terjadi karena perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal, sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi perjalanan seseorang (Tamin, 2008). Dalam penelitian ini sampel memiliki berbagai jenis aktivitas yang dilakukan sebagai tujuan melakukan pergerakan komuter, di antaranya melakukan perjalanan untuk: bekerja; mengantar anak sekolah/kuliah; pertemuan/*meeting*; sekolah/kuliah; keperluan usaha; jalan-jalan; dan/atau kegiatan lainnya.

3.2 Kemacetan DKI Jakarta

Kemacetan di Kota Jakarta merupakan permasalahan yang sangat kompleks, permasalahan kemacetan tidak dapat hanya dinilai dari satu aspek atau satu kriteria saja. Kemacetan di Kota Jakarta tidak hanya serta merta berasal dari tingginya pengguna kendaraan pribadi yang tidak berbanding lurus dengan Panjang dan luas jalan di Kota Jakarta, lebih dari itu, kemacetan Kota Jakarta juga bisa disebabkan lain hal, contohnya seperti: ketersediaan moda angkutan massal, kemudahan akses menuju angkutan massal, biaya yang dikeluarkan untuk

perjalanan, waktu yang dihabiskan dan diperlukan dalam perjalanan, kenyamanan, keamanan, ketangguhan dan ketepatan penggunaan moda. Dan lain sebagainya.

Menurut data INRIX dalam sebuah situs website resmi mereka <https://inrix.com>, sebuah perusahaan yang melakukan praktik mengelola lalu lintas dengan menganalisis tidak hanya sensor jalan melainkan juga kendaraan. Dalam sebuah risetnya yang berjudul “*Global Traffic Scorecard*” mengenai kemacetan dari 1.360 Kota yang tersebar di 38 negara di seluruh didunia, menyebutkan bahwa Kota Jakarta pada tahun 2017 menempati urutan ke-12 Kota Termacet di Dunia, yang sebelumnya pada tahun 2016 Kota Jakarta pada di posisi urutan ke-19. Kemacetan Kota Jakarta saat ini disetarakan dengan kota-kota lain didunia seperti Kota Boston, Kota Washington, Kota Bangkok, Kota Paris, dan Kota London (INRIX, 2018).

3.2.1 Kepemilikan Kendaraan Pribadi di Kota Jakarta dan Kota Tangerang Selatan

Tingginya angka penggunaan kendaraan pribadi di Ibu Kota Jakarta juga menjadikan salah satu faktor yang menyumbang besar atas permasalahan kemacetan yang terjadi di Ibu Kota, tingginya kepemilikan kendaraan pribadi di Ibu Kota juga bisa dipengaruhi oleh beberapa faktor, sebagai contoh beberapa faktor yang mempengaruhinya seperti: pendapatan, nilai pajak yang dikeluarkan pertahun, biaya perjalanan yang dihabiskan daripada kendaraan umum, dan faktor lainnya yang mempengaruhi. Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta melalui Direktorat Lalu Lintas Polda Metrojaya merangkum data kepemilikan kendaraan pribadi masyarakat Kota Jakarta pada tahun 2012 – 2016.

**TABEL III.2 JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR DI DKI JAKARTA
YANG TERDAFTAR (TIDAK TERMASUK TNI, POLRI DAN CD)
MENURUT JENIS KENDARAAN, 2012 - 2016**

Jenis Kendaraan	2012	2013	2014	2015	2016	Pertumbuhan per Tahun (%)
Sepeda Motor	10.825.9	11.949.2	13.084.3	13.989.5	13.310.6	5,30
Mobil Penumpang	2.742.41	3.010.40	3.266.00	3.469.16	3.525.92	6,48
Mobil Beban	561.918	619.027	673.661	706.014	689.561	5,25
Mobil Bus	358.895	360.223	362.066	363.483	338.730	-1,44
Ransus	129.113	133.936	137.859	139.801	141.516	2,32
Jumlah	14.618.31	16.072.86	17.523.96	18.668.05	18.006.40	5,35

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2018

Berdasarkan tabel III .2 diketahui bahwa penggunaan kendaraan bermotor yang paling besar adalah sepeda motor dan mobil penumpang. Tercatat selama 5 tahun terakhir (2012-2016) penggunaan sepeda motor dan mobil penumpang adalah penyumbang paling besar di jalan Ibu Kota Jakarta, jumlah mobil penumpang jika dibandingkan dengan jumlah sepeda motor yang terdaftar sekitar 20% dari jumlah sepeda motor yang ada pada tahun tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat Ibu Kota Jakarta cenderung untuk melakukan pergerakan dengan menggunakan kendaraan pribadi yaitu sepeda motor maupun mobil penumpang. Sedangkan pada suatu kondisi lain dimana jumlah mobil bus di Kota Jakarta cenderung menurun dengan mengalami pertumbuhan yang negative sebesar 1,44% per tahun, hal ini menunjukkan bahwa moda transportasi seperti bus yang cenderung biasa digunakan sebagai transportasi publik mengalami penurunan sebesar 1,44% selama per tahun. Tingginya kepemilikan kendaraan bermotor roda dua dan roda empat di Ibu Kota Jakarta mengakibatkan kecenderungan pemilik kendaraan bermotor melakukan perjalanan untuk lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan transportasi publik.

**TABEL III.3 BANYAKNYA KENDARAAN BERMOTOR MENURUT
JENIS KENDARAAN DI KOTA TANGERANG SELATAN (UNIT),
TAHUN 2016 – 2017**

Jenis Kendaraan	2016	2017
Truck	5054	5200
Tangki	154	203
Mobil Box	5350	6426
Pick-Up	13857	13779
Tractor Head	29	60
Bus	433	540
Bus Mikro	1178	1093
Minibus	488	952
Angutan Kota	2648	2027
Taxi	6988	4392
Mobil Belajar	16	14
Kereta Tempelan	23	38
Angkutan Khusus	6	8
Jumlah	36224	34732

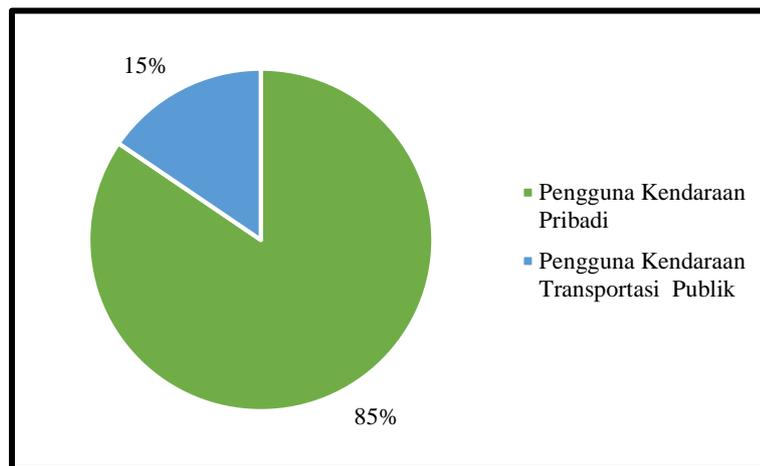
Sumber: Badan Pusat Statistik, 2018

Berdasarkan tabel III.3 dapat dilihat banyaknya kendaraan bermotor yang diketahui tidak seperti banyaknya kendaraan bermotor pada tabel III.2. pada tabel III.3 banyaknya kendaraan bermotor lebih spesifik dan tidak terdapat jumlah kendaraan bermotor roda dua. Pada tahun 2016 jumlah kendaraan bermotor di Kota Tangerang Selatan mencapai 36.224 Unit kendaraan bermotor, sedangkan pada tahun berikutnya angka ini menurun menjadi 34.732 Unit kendaraan bermotor.

3.2.2 Penggunaan Kendaraan Masyarakat Komuter Kota Tangerang Selatan

Banyak faktor yang dapat mempengaruhi seseorang dalam melakukan pemilihan moda sebagai alternatif moda yang dianggap andal seperti yang sudah dijelaskan pada beberapa bab sebelumnya. Melalui data yang diperoleh dari hasil

pengumpulan data kuesioner, berikut proporsi penggunaan kendaraan yang dilakukan sampel dalam melakukan perjalanan komuter.



Sumber: Hasil analisis, 2019

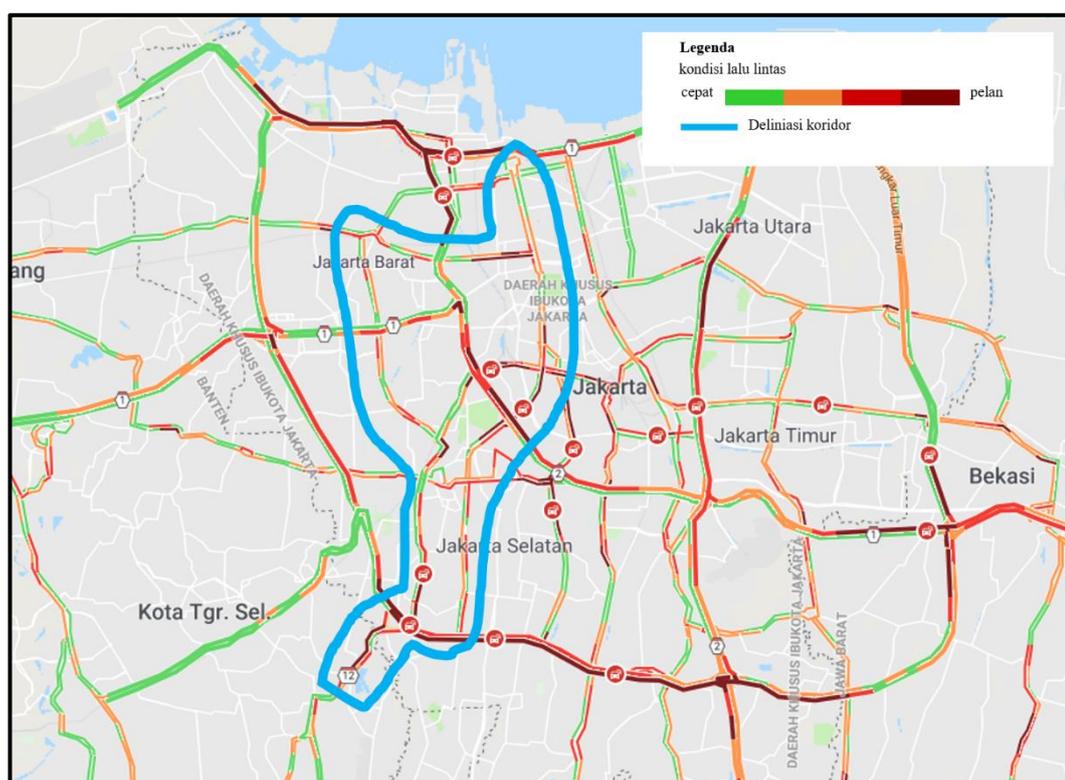
GAMBAR 3.4 PERSENTASE PENGGUNAAN KENDARAAN

Gambar 3.4 menjelaskan bagaimana persentase sampel dalam penelitian ini berdasarkan penggunaan kendaraan-nya. Diketahui berdasarkan gambar 3.4 perbandingan antara jumlah penggunaan kendaraan pribadi dengan jumlah pengguna transportasi publik, jauh lebih besar perbandingannya masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi mereka dalam melakukan perjalanan komuter. Sebanyak 85% orang atau sampel dalam penelitian ini lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi mereka sebagai moda yang andal dalam melakukan pergerakan komuter, sedangkan 15% lainnya memilih moda transportasi publik menjadi moda andal mereka dalam melakukan perjalanan komuter.

Hal ini menunjukkan bahwa masih sangat tingginya penggunaan kendaraan pribadi oleh masyarakat komuter dalam memenuhi kebutuhan pergerakan mereka dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Dengan memperhatikan angka kepemilikan kendaraan pribadi (perhatikan tabel III.2 dan tabel III.3), tingginya angka penggunaan kendaraan pribadi berbanding lurus jika dibandingkan dengan tingginya angka kepemilikan kendaraan pribadi. Angka persentase ini juga yang menjadi salah satu kontribusi yang memperburuk kondisi kemacetan di Kota Jakarta setiap tahun.

3.2.3 Kemacetan Pada Koridor Kota Tangerang Selatan Menuju Pusat Kota Jakarta

Banyak faktor yang menyebabkan kemacetan di Kota Jakarta, selain tingginya jumlah penggunaan dan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi terhadap luas jalan Kota Jakarta, tingginya jumlah perjalanan dari dan menuju Kota Jakarta juga menjadi salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya kemacetan di Kota Jakarta. Pada gambar 3. 3 dapat dilihat bagaimana padatnya lalu lintas Kota Jakarta melalui Google Maps.



Sumber: Google Maps

GAMBAR 3.5 KONDISI LALU LINTAS KOTA JAKARTA DAN TANGERANG SELATAN SAAT *PEAK HOUR* SORE HINGGA MALAM HARI.

Pada gambaran umum kondisi lalu-lintas Kota Jakarta dan Kota Tangerang Selatan disini penulis hanya menggunakan data lalu-lintas hanya saat *peak hour* sore hingga malam hari, dikarenakan pada pagi dan siang hari kondisi lalu lintas tidak sepadat pada sore hingga malam hari. Gambar 3. 3 dapat dilihat bahwa Pergerakan paling padat terjadi pada Jalan Tol Pondok Pinang – TMII; Jalan

Kolektor Jl. RS. Fatmawati Raya – Jl. Panglima Polim – Jl. MH Thamrin – Jl. Gajah Mada; Jalan Arteri Jl Metro Pondok Indah – Jl. Panjang Arteri Klp. Dua Raya – Jl. Daan Mogot – Jl. KH. Hasyim Ashari – Jl. Gajah Mada; dan Jalan Tol Jakarta Cikampek menuju Jalan Tol Lingkar Luar Timur Jakarta. Selain ruas jalan dengan pergerakan paling padat yang sudah disebutkan, masih terdapat ruas-ruas jalan Kota Jakarta yang memiliki kepadatan tinggi pada saat *peak hour*. Diketahui pada di atas terdapat 2 ruas jalan yang memiliki kepadatan tinggi pada saat *peak hour* dan menghubungkan antara Kota Tangerang Selatan dan Kota Jakarta, kedua ruas jalan tersebut adalah ruas jalan kolektor Jl. RS. Fatmawati Raya – Jl. Panglima Polim – Jl. MH Thamrin – Jl. Gajah Mada, dan ruas jalan arteri Jl Metro Pondok Indah – Jl. Panjang Arteri Klp. Dua Raya – Jl. Daan Mogot – Jl. KH. Hasyim Ashari – Jl. Gajah Mada. Pada dasarnya memang kedua koridor jalan ini tidak sepadat pada jalan Jl. RA Kartini – Jl. TB Simatupang, akan tetapi pada koridor jalan inilah yang menghubungkan Kota Tangerang Selatan sebagai *buffer area* Kota Jakarta yang menuju langsung ke pusat Kota Jakarta.

3.3 Transportasi Publik Kota Jakarta

Kota Jakarta sebagai Ibu Kota Negara Republik Indonesia dan juga sebagai pusat pemerintahan negara dan pusat perekonomian dan bisnis, dengan jumlah dan kepadatan penduduk yang cukup tinggi dan didukung dengan *buffer area* sebagai Kawasan permukiman Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Keberadaan Kota Jakarta sebagai pusat Ibu Kota negara dengan *buffer area* sebagai Kawasan bermukim masyarakat komuter, mengharuskan Kota Jakarta dapat menyediakan transportasi publik yang layak bagi masyarakat yang beraktivitas di dalamnya.

3.3.1 Bus Rapid Transit (BRT)

Bus Rapid Transit (BRT) atau yang biasa disebut sebagai Bus Transjakarta merupakan salah satu moda transportasi publik yang terintegrasi antar moda. Moda transportasi Bus Transjakarta adalah moda transportasi yang dioperasikan oleh PT. Transportasi Jakarta sejak tahun 2004. Berdasarkan data yang bersumber dari

Badan Pusat Statistik diketahui data jumlah penumpang dan perkembangan jumlah koridor selama 5 tahun terakhir.

TABEL III.4 JUMLAH PENUMPANG BUS TRANSJAKARTA TAHUN 2014 - 2018

Koridor	Tahun	Jumlah Penumpang
Koridor I – X	2014	112.522.638
Koridor I – XII	2015	102.950.384
Koridor I – XII	2016	123.706.856
Koridor I – XIII	2017	144.868.949
Koridor I – XIII	2018	186.134.432

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2019

Tabel III.4 menjelaskan pertumbuhan jumlah penumpang dan perkembangan jumlah koridor Bus Transjakarta yang beroperasi selama lima tahun. Selama 5 tahun terakhir jumlah penumpang Bus Transjakarta mengalami peningkatan, pada tahun 2014 jumlah koridor utama Bus Transjakarta ada sebanyak 10 koridor dengan jumlah penumpang selama satu tahun sebanyak 112 juta penumpang. Pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2016 jumlah koridor utama Bus Transjakarta bertambah menjadi 12 koridor, dengan jumlah penumpang selama tahun 2015 terdapat sebanyak 109 juta penumpang, dan pada tahun 2016 sebanyak 123 juta penumpang. Pada tahun 2017 sampai dengan tahun 2018 jumlah koridor utama Bus Transjakarta bertambah menjadi 13 koridor, dimana jumlah penumpang Bus Transjakarta pada tahun 2017 sebanyak 144 juta penumpang, dan pada tahun 2018 jumlah penumpang Bus Transjakarta meningkat menjadi sebanyak 186 juta penumpang.

Berdasarkan data statistik transportasi DKI Jakarta untuk moda transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) atau biasa dikenal dengan Bus Transjakarta dengan jumlah 13 koridor selama tahun 2018 tercatat sebanyak 186 juta penumpang yang melakukan perjalanan selama satu tahun terakhir. Angka tersebut jika dikalkulasikan perbulan nya maka setidaknya terdapat 15,5 juta penumpang yang bergerak yang menggunakan moda transportasi ini setiap bulannya. Hal tersebut

semakin menarik mengingat pelaku perjalanan yang menggunakan moda transportasi BRT bersifat heterogen, dalam artian pelaku perjalanan tersebut tidak hanya merupakan masyarakat di Provinsi DKI Jakarta melainkan juga melibatkan masyarakat lain di sekitarnya. Adapun jumlah penumpang Bus Transjakarta berdasarkan koridornya selama tahun 2018 dapat dilihat pada tabel III.5 berikut.

TABEL III.5 JUMLAH PENUMPANG BUS TRANSJAKARTA TAHUN 2018

Koridor	Jurusan	Penumpang
Koridor I	Blok M – Kota	25.903.476
Koridor II	Pulogadung 1 - Harmoni	8.688.543
Koridor III	Kalideres - Pasar Baru	11.705.373
Koridor IV	Pulo Gadung 2 - Dukuh Atas	7.365.538
Koridor V	Kp. Melayu – Ancol	10.724.041
Koridor VI	Ragunan - Dukuh Atas 2	10.404.231
Koridor VII	Kp. Rambutan - Kp. Melayu	10.207.703
Koridor VIII	Lebak Bulus - Harmoni	10.482.669
Koridor IX	Pinang Ranti – Pluit	15.789.634
Koridor X	PGC 2 - Tanjung Priuk	8.176.594
Koridor XI	Kp Melayu - Pulo Gebang	3.101.770
Koridor XII	Penjaringan - Tanjung Priok	2.396.056
Koridor XIII	Puri Beta – Tendean	6.102.115
Lainnya/Others		55.086.689
Jumlah		186.134.432

Sumber: PT Transportasi Jakarta, 2018

Tabel III.5 menjelaskan jumlah pengguna moda transportasi BRT (c.q Bus Transjakarta) berdasarkan koridor perjalanannya pada tahun 2018. Berdasarkan tabel III.5 diketahui bahwa koridor yang paling banyak digunakan oleh pelaku perjalanan ini berada di koridor I jurusan Blok M – Kota, dimana sebanyak 25,9 juta orang melakukan pergerakan dengan menggunakan koridor I. Koridor lain yang paling banyak digunakan adalah koridor IX jurusan Pinang Ranti – Pluit, dimana pada koridor ini sebanyak 15,78 juta orang menggunakan koridor IX untuk melakukan pergerakan. Selain itu juga terdapat koridor III dengan rute Kalideres – Pasar Baru, dimana sebanyak 11,7 juta penumpang menggunakan koridor ini untuk melakukan pergerakan komuter.

Ini menunjukkan bahwa banyaknya pergerakan yang dilakukan pelaku perjalanan yang berasal dari Kawasan Penyangga (*buffer area*) Kota Jakarta, sebagai contoh seperti Pinang ranti, Kampung Rambutan, dan Kalideres merupakan sebagai titik *trip generation* yang posisi nya berada diperbatasan Kota Jakarta dan di mana di posisi tersebut memiliki kantung-kantung parkir (*park and ride*) yang dapat menampung pelaku perjalanan memarkirkan kendaraannya dan melanjutkan dengan transportasi publik BRT.

3.3.2 KRL Commuter Line

Berdasarkan data statistik transportasi DKI Jakarta diketahui data jumlah penumpang moda transportasi publik berbasis rel (KRL *Commuter Line*) selama 5 tahun terakhir.

**TABEL III.6 JUMLAH PENUMPANG KRL COMMUTER LINE
JABODETABEK TAHUN 2014 - 2018**

Tahun	Jumlah Penumpang
2014	232.868.089
2015	279.733.840
2016	280.588.767
2017	315.844.991
2018	336.798.524

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2019

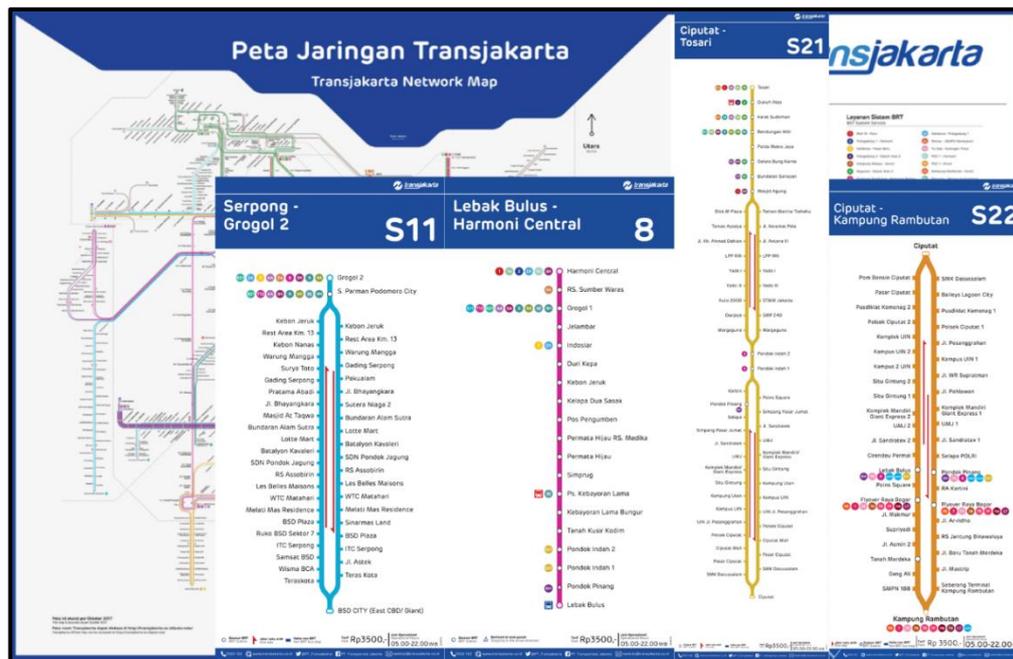
Tabel III.6 menjelaskan pertumbuhan jumlah penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) *Commuter Line* Jabodetabek selama lima tahun terakhir. Dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2018 diketahui jumlah penumpang KRL *Commuter Line* selalu mengalami peningkatan. Diketahui pada tahun 2014 jumlah penumpang KRL *Commuter Line* Sebanyak 232 juta penumpang, dan terus mengalami peningkatan sampai dengan pada tahun 2018 jumlah penumpang KRL *Commuter Line* mencapai angka 336 juta penumpang.

3.4 Transportasi Publik Kota Tangerang Selatan Menuju Kota Jakarta

Ciputat sebagai titik *origin* masyarakat Kota Tangerang Selatan dalam melakukan pergerakan menuju pusat kota (sebagai *destination*) dengan menggunakan moda angkutan umum yaitu BRT. Sampai dengan Desember 2018 transportasi publik terintegrasi yang menghubungkan Kota Tangerang selatan menuju pusat kota (c.q Kota) secara eksisting ada 2 yaitu *Bus Rapid Transit* (c.q Bus Transjakarta) dan KRL *Commuter Line*, dan terdapat satu moda lagi yang direncanakan akan beroperasi pada Maret 2019 yaitu adalah Moda Raya Terpadu (begitu penyebutannya) atau biasa kita kenal dengan istilah lain yaitu *Mass Rapid Transit* atau Angkutan Cepat Terpadu. MRT yang direncanakan beroperasi pada maret 2019 adalah rute Lebak Bulus – Bundaran HI, Lebak Bulus merupakan titik *origin* terdekat dengan Kota Tangerang Selatan.

3.4.1 Bus Rapid Transit

Transportasi publik yang terdapat pada koridor Ciputat – Lebak Bulus – Blok M – Kota adalah moda Transportasi BRT, di mana rute untuk Ciputat – Lebak Bulus adalah menggunakan Bus PPID. Selanjutnya untuk dapat sampai ke Kota melakukan transit di Halte Lebak Bulus untuk melanjutkan perjalanan ke Kota melalui Blok M dengan menggunakan bus Transjabodetabek dan Bus Transjakarta. akan tetapi masyarakat komuter disini lebih cenderung melakukan perjalanan dengan memulai dari halte Lebak Bulus, hal ini dikarenakan pada halte ini terdapat kantong parkir yang dapat menampung kendaraan masyarakat komuter yang hendak melanjutkan perjalanan menggunakan Bus Transjakarta untuk dapat memahami lebih lanjut dapat dilihat pada rute Bus Transjakarta berikut ini.



Sumber: PT. Transjakarta

GAMBAR 3.6 PETA RUTE BUS TRANSJAKARTA DAN 3 KORIDOR YANG MENGHUBUNGKAN CIPUTAT (C.Q TANGERANG SELATAN) MENUJU KOTA.

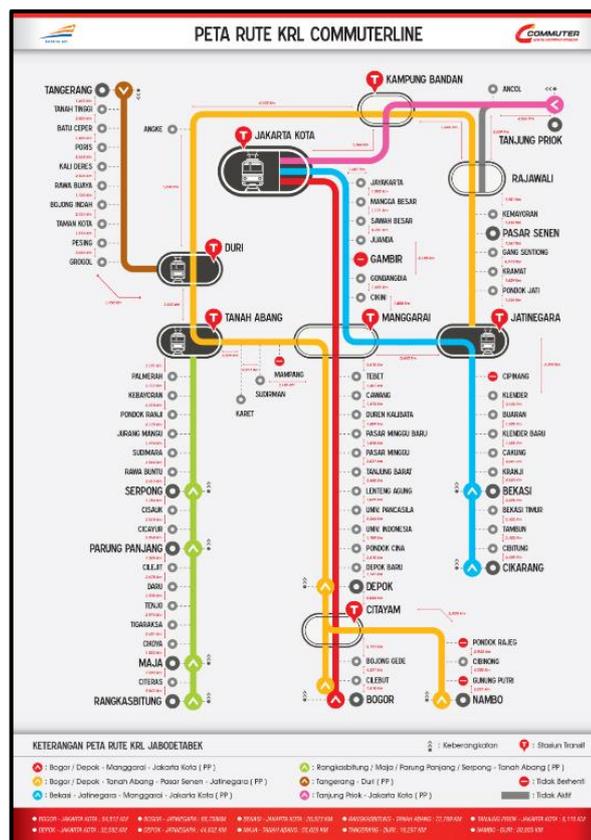
Gambar 3. 6 merupakan peta rute Bus Transjakarta secara keseluruhan, dan 3 bagian koridor yang menghubungkan ciputat dan Kota Tangerang Selatan, ketiga koridor ini yang menghubungkan ciputat menuju Kota Jakarta adalah koridor Trans Jabodetabek (Ciputat – Tosari) dan dua Koridor Transjakarta yaitu koridor Lebak Bulus – *Harmoni central Busway* dan koridor Blok M – Kota. Pada ketiga koridor tersebut hanya satu koridor yang dapat mendukung masyarakat komuter untuk melakukan perjalanan menuju Kota Jakarta menggunakan BRT, yaitu koridor Lebak Bulus – *Harmoni Central Busway*. Hal tersebut terjadi dikarenakan dengan asumsi bahwa, masyarakat komuter yang ingin menggunakan moda transportasi BRT hanya bisa melakukan *trip generation* pada titik halte Lebak Bulus, karena pada halte in tersedia kantong parkir (*park and ride*), sedangkan untuk halte ciputat tidak tersedia kantong parkir karena pada halte ini hanya berupa *pool* Bus Transjabodetabek. Pada gambar 3.4 kita dapat mengetahui beberapa alternatif pemilihan rute yang memiliki peluang untuk dipilih pelaku perjalanan dalam satu kali perjalanan menuju pusat kota, akan tetapi dalam penelitian ini penulis tidak memperhatikan peluang pemilihan rute yang dilakukan oleh pelaku perjalanan

untuk rute Ciputat – Kota. Pada penelitian ini penulis mengasumsikan bahwa pelaku perjalanan mengambil rute Lebak Bulus – *Harmoni Central Busway*.

Semenjak 1 Oktober 2014, Pemerintah pusat mengeluarkan kebijakan untuk meningkatkan pelayanan transportasi publik dengan meluncurkan bus Transjabodetabek, dengan tahap awal dioperasikan koridor Ciputat – Blok M dengan 10 armada bus Transjabodetabek. Pada akhir agustus 2015 Perum Perangkutan Djakarta (PPD) secara resmi mengoperasikan 88 unit bus Transjabodetabek yang merupakan bus bantuan Kementerian Perhubungan dengan sistem Bus Rapid Transit (BRT). Puluhan bus ini melayani empat koridor yang menghubungkan Kota Jakarta dengan empat kota penyangga di sekitarnya, yaitu Tangerang Selatan, Bekasi, Tangerang dan Depok (BPS, Statistik Transportasi DKI Jakarta 2017, 2017).

3.4.2 Kereta Rel Listrik *Commuter Line*

Selain *bus rapid transit* Kota Tangerang Selatan juga memiliki moda transportasi lain untuk bisa menuju pusat Kota Jakarta, yaitu KRL *Commuter Line* atau biasa dikenal dengan kereta rel listrik (KRL). Untuk Kota Tangerang Selatan terdapat satu stasiun yang bisa menjadi titik *origin* yang memiliki kantong parkir, yaitu stasiun Rawa Buntu. Stasiun rawa buntu merupakan stasiun titik pertama di Kota Tangerang selatan yang memiliki kantong parkir dengan rute menuju pusat Kota Jakarta, meskipun dengan menggunakan moda ini pelaku perjalanan harus melakukan *transit* atau perpindahan rute terlebih dahulu untuk menuju pusat Kota (c.q Stasiun Kota).



Sumber: PT. KAI

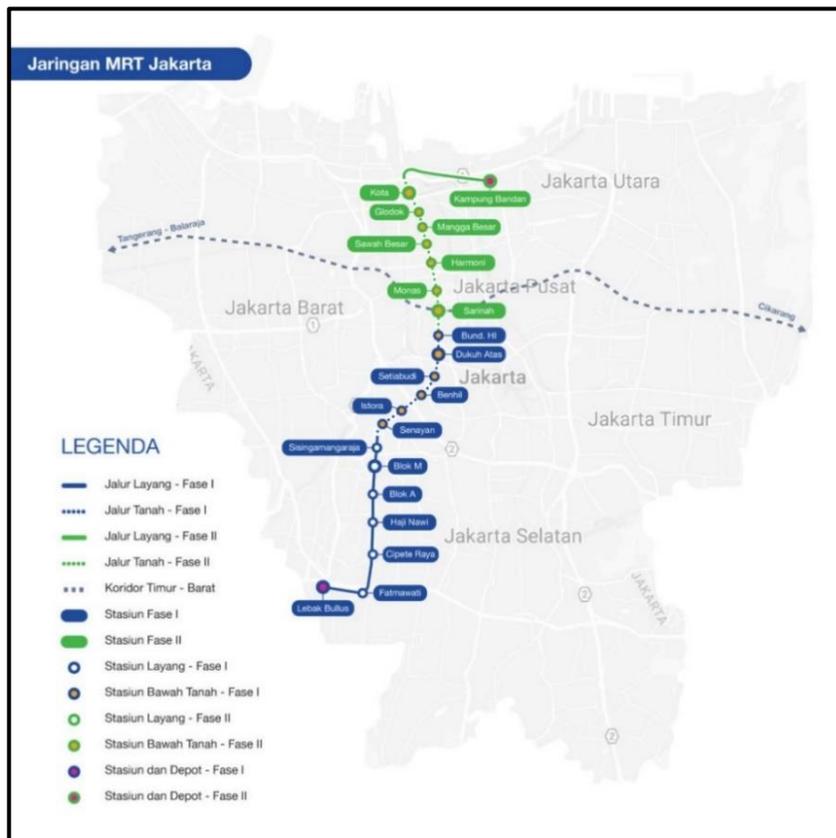
GAMBAR 3.7 PETA RUTE KRL COMMUTER LINE

Pada gambar 3. 5 dapat dilihat bahwa bagaimana rute dari stasiun rawa buntu menuju pusat kota. Untuk dapat sampai di pusat kota untuk menggunakan moda ini, pelaku perjalanan diharuskan melakukan *transit* atau berpindah rute tujuan sebanyak dua kali, yaitu melakukan *transit* di stasiun Tanah Abang, dan stasiun Kampung Bandan.

3.4.3 Mass Rapid Transit atau Moda Raya Terpadu (MRT)

Moda Raya Terpadu atau *Mass Rapid Transit* untuk saat ini (c.q Desember, 2018) moda transportasi publik satu ini belum beroperasi, akan tetapi direncanakan pada Maret 2019 moda ini secara resmi dioperasikan. MRT untuk koridor pertama yang dibangun pada Fase I adalah rute Lebak Bulus – Bundaran HI, direncanakan untuk Fase II akan diteruskan dari Bundaran HI sampai dengan Kampung Bandan. Moda transportasi publik ini per Maret 2019 akan menjadi alternatif lain disamping BRT dan KRL bagi masyarakat komuter yang berada di

sekitar area Lebak Bulus, dalam hal ini khususnya adalah masyarakat Kota Tangerang Selatan karena sangat berdekatan dengan stasiun Lebak Bulus.



Sumber: PT. MRT Jakarta

GAMBAR 3.8 PETA RUTE MODA RAYA TERPADU ATAU MASS RAPID TRANSIT (MRT) JAKARTA

Peta rute MRT pada gambar 3.6 dapat dilihat rute ini dari stasiun Lebak Bulus melewati 12 stasiun untuk bisa sampai ke pusat Ibu Kota (c.q. Bundaran HI), yang terdiri dari 6 stasiun layang dan 6 stasiun bawah tanah. Stasiun MRT ini juga terintegrasi dengan moda transportasi publik lainnya, yaitu *Bus Rapid Transit* (BRT). Untuk moda ini di stasiun Lebak Bulus juga terdapat kantong parkir yang pelayanannya bisa digunakan oleh pengguna moda ini, sehingga masyarakat komuter yang menggunakan moda ini dapat meletakkan kendaraannya di kantong parkir ini dan melanjutkan perjalanan menuju pusat kota menggunakan MRT.