

Rasionalitas Pengguna Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Transjakarta, Batik Trans Solo, dan Transjogja Pada Pilihan Transportasi Publik

Muryanti^{1*}, Candraningratri Ekaputri Widodo², Hakimatul Mukaromah², Erika Pradana Putri³

¹Prodi Sosiologi UIN Sunan Kalijaga, Yogyakarta

²Prodi Perencanaan Kota dan Wilayah, Universitas Negeri Sebelas Maret, Solo

³Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Terbuka, Jakarta

*Corresponding Authors, email: muryanti@uin-suka.ac.id

ABSTRACT

The use of Bus Rapid Transit (BRT) is an important part of public transportation for urban communities. This study aims to determine the rational reasons for users of TransJakarta, TransJogja and Batik Trans Solo services in choosing public transportation. User characteristics, in the context of anyone who uses public transportation and the reasons underlying the choice of public transportation, are materials for service evaluation. The theory used to analyze is Max Weber's instrumental rationality. The research method used is a mix method, by conducting observations, interviews and distributing questionnaires to bus users, with printed questionnaires given directly or through filling in via google form. The results of the study show that user characteristics are influenced by instrumental rationality. The majority of passengers are students and employees with female gender and have a UMR income. In terms of instrumental rationality, the characteristics of these passengers require cheap, safe, comfortable transportation that reaches distant locations. Even though they have private vehicles, this public transportation is preferred with its various advantages. They also ignore the disadvantages of using buses which take a long time to reach their destination.

Keywords: Bus Rapid Transit (BRT), TransJakarta, TransJogja, Batik Trans Solo, Rationality

ABSTRAK

Penggunaan Bus Rapid Transit (BRT) menjadi bagian penting sebagai transportasi public bagi masyarakat perkotaan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana alasan rasional pengguna layanan TransJakarta, TransJogja dan Batik Trans Solo dalam memilih transportasi public. Karakteristik pengguna, dalam konteks siapa saja yang menggunakan transportasi public serta alasan yang mendasari pemilihan transportasi public tersebut bahan menjadi evaluasi pelayanan. Teori yang digunakan untuk menganalisis yaitu rasionalitas instrumental dari Max Weber. Metode penelitian yang digunakan adalah mix metode, dengan melakukan observasi, wawancara serta menyebar kuisioner kepada pengguna bus, dengan kuisioner cetak yang diberikan secara langsung atau pun melalui pengisian melalui google form. Hasil penelitian menunjukkan bahwa

karakteristik pengguna dipengaruhi oleh rasionalitas instrument. Mayoritas penumpang yaitu pelajar dan karyawan dengan jenis kelamin perempuan dan memiliki pendapatan UMR. Secara rasional instrument, karakteristik penumpang ini membutuhkan transportasi yang murah, aman, nyaman dan menjangkau lokasi yang jauh. Walaupun mereka memiliki kendaraan pribadi, transportasi public ini lebih dipilih dengan berbagai kelebihanannya. Mereka juga mengabaikan kelemahan penggunaan bus yang membutuhkan waktu lama untuk sampai tujuan.

Kata Kunci: Bus Rapid Transit (BRT), TransJakarta, TransJogja, Batik Trans Solo, Rasionalitas

PENDAHULUAN

Problematika di perkotaan sangat beraneka ragam, salah satunya muncul kemacetan yang terjadi di beberapa titik perempatan atau kawasan pusat perdagangan. Beberapa penyebab kemacetan diantaranya; aktivitas yang menggunakan jalan umum, bencana alam, kerusakan kendaraan yang terjadi di jalan ataupun tidak adanya pelebaran jalan, seiring dengan pertambahan jumlah kendaraan pribadi [1]. Berdasarkan table penggunaan jumlah kendaraan pribadi menunjukkan bahwa jumlah penggunaannya semakin meningkat dari tahun ke tahun.

Gambar 1. Jumlah Penggunaan Kendaraan Pribadi

Jenis Kendaraan Bermotor	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit)	
	2021	2022
Mobil Penumpang	16.413.348	17.168.862
Mobil Bis	237.566	243.450
Mobil Barang	5.299.361	5.544.173
Sepeda motor	120.042.298	125.305.332
Jumlah	141.992.573	148.261.817

Sumber: BPS, 2022 [2].

Massifnya penggunaan kendaraan pribadi oleh masyarakat ini menjadi penyebab utama kemacetan. Secara umum mereka enggan meninggalkan penggunaannya karena berbagai macam keuntungan. Beberapa keunggulan menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan menggunakan kendaraan umum, diantaranya; hemat waktu, lebih hemat biaya, bisa bepergian ke berbagai tempat dengan lebih flexible dan lebih membantu pada kondisi darurat [3].

Kementerian Perhubungan mengungkapkan, beberapa manfaat jika menggunakan angkutan massal, antara lain dapat mengurangi tingkat kemacetan, mengurangi polusi udara (ramah lingkungan), dan mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan yang sering dialami oleh pengguna kendaraan pribadi [4]. Beberapa keuntungan tersebut yang

menyebabkan keengganan masyarakat menggunakan kendaraan umum. Sehingga tingkat kemacetan di Indonesia termasuk tinggi, terutama terjadi di beberapa kota besar, diantaranya: Bandung, Medan, Palembang, Surabaya dan Jakarta. [5].

Salah satu angkutan umum massal yang bisa digunakan warga Jakarta yaitu Bus Rapid Transit (BRT) atau Transjakarta yang memiliki jadwal keberangkatan sendiri, jalur khusus dan terhubung dengan transportasi yang lainnya [6]. Transjakarta ini sudah beroperasi selama 25 tahun dengan dinamika pada awalnya dianggap tidak nyaman dan tidak aman [7]. Terlepas dengan berbagai kekurangan pelayanan dari transportasi public, moda transportasi ini bisa menjadi inspirasi pengembangan transportasi public di kota besar di negara lain [8] [9] [10], ataupun di kota besar lain seperti Yogyakarta dan Solo.

Tabel 1. Jumlah Pengguna Transjakarta, Batik Solo Trans, dan Trans Jogja (2018-2023)

BRT	Jumlah Penumpang (jiwa)					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Transjakarta	188 juta	265 juta	127 juta	124 juta	191 juta	285 juta
Batik Solo Trans	-	-	900 ribu	200 ribu	3 juta	4,8 juta
Trans Jogja	5.9 juta	5.3 juta	2.8 juta	1.5 juta	5,3 juta	5 juta

Sumber : bappeda 2024:pikiran rakyat 2024 [11] [12]

Berdasarkan jumlah penumpang yang fluktuatif tersebut, terlihat bahwa jumlah penumpang pengguna BRT tersebut meningkat dari tahun ke tahun, seiring dengan kenaikan jumlah penggunaan pribadi. Fenomena ini menunjukkan bahwa terdapat pengguna aktif yang selalu menggunakan transportasi public ini. Menariknya penelitian ini untuk mengetahui bagaimana rasionalitas Masyarakat dalam menggunakan transportasi public dan siapa saja yang banyak menggunakannya. Pengguna terbanyak dalam transportasi public serta alas an-alasan yang mendasari pemilihannya menjadi masukan dan evaluasi penting bagi pengelola untuk meningkatkan pelayanan. Tentunya dengan adanya perbaikan pelayanan yang dilakukan oleh pengelola transportasi public ini akan menjadikan transportasi public lebih dipilih Masyarakat daripada kendaraan pribadi dan transportasi online [13]

METODE

Penelitian ini menggunakan mix metode yang memadukan penelitian kuantitatif dan penelitian kualitatif [14], dengan pendekatan studi kasus. Metode penelitian ini menggabungkan hal yang positif dari kedua jenis penelitian dan menutupi kelemahannya untuk mendapatkan hasil yang komprehensif [15]. Studi kasus dilakukan di DKI Jakarta (Transjakarta), Kota Surakarta (Batik Solo Trans), dan Kota Yogyakarta (Trans Jogja).

Data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer dihimpun melalui observasi lapangan, kuesioner sederhana dan wawancara. Data sekunder diperoleh dari laman web Transjakarta, Batik Solo Trans (Teman Bus) dan Trans Jogja, laman web pemerintah DKI Jakarta, Kota Surakarta, Kota Yogyakarta, serta dari Dinas Perhubungan masing-masing lokasi penelitian.

Penggalian data primer secara kuantitatif dilakukan dengan menggunakan kuisisioner dilakukan terhadap 50 orang responden penumpang di ketiga kota, baik secara online atau pun offline. Kuisisioner diberikan kepada responden secara online menggunakan google form dan secara offline dengan mendatangi halte bus. Penggalian data secara kualitatif dilakukan melalui observasi yang dilakukan oleh peneliti dengan mendatangi halte di Jakarta, Solo dan Yogyakarta untuk mengamati kategori yang terlihat menjadi penumpang dan bagaimana perilaku penumpang. Kemudian wawancara dialnjutkan kepada beberapa penumpang untuk mendalami hasil jawaban di kuisisioner. Penggalian data sekunder diperoleh dari berbagai dokumen yang menunjukkan adanya data tentang karakteristik penumpang BRT, salah satunya media online tentang jumlah penumpang bus.

Dari proses pengumpulan data primer dan data sekunder, kemudian data-data tersebut dibuat koding sesuai dengan daftar pertanyaan yang dibuat pada kuisisioner. Selanjutnya dilakukan analisis dengan melakukan reduksi data, analisis data dengan menggunakan teori rasionalitas, penyajian data dengan menggunakan narasi, bagan dan table. Pada tahap akhir diambil kesimpulan untuk dijadikan sebagai tenuous baru penelitian .

HASIL

TRANSJAKARTA

Dinamika dan Jumlah Penumpang

Transjakarta memiliki jalur lintasan BRT terpanjang di dunia, yakni 251.2 km, serta memiliki 287 halte yang tersebar dalam 13 koridor. Transjakarta yang awalnya beroperasi mulai Pkl. 05.00 – Pkl. 22.00 WIB, saat ini sudah beroperasi selama 24 jam, 7 hari dalam seminggu.

Tabel 2. Jumlah Penumpang Transjakarta Tahun 2022

No	Koridor	Jumlah Halte	Jumlah Penumpang
1	Blok M - Kota	23	15.989.652
2	Pulogadung 1 - Harmoni	24	5.839.248
3	Kalideres - Pasar Baru	13	8.219.046
4	Pulogadung 2 - Dukuh Atas 2	17	5.255.254
5	Kampung Melayu - Ancol	17	7.166.603
6	Ragunan - Dukuh Atas 2	18	6.943.634

7	Kampung Rambutan - Kampung Melayu	15	6.266.798
8	Lebak Bulus - Harmoni	22	8.042.654
9	Pinang Ranti - Pluit	33	12.137.347
10	Cawang Sutoyo - Tanjung Priok	18	6.530.480
11	Pulo Gebang - Kampung Melayu	15	2.442.153
12	Tanjung Priok - Pluit	14	2.796.798
13	Cbd Ciledug - Tendean	15	6.891.828
Total		244	94.521.495

Sumber: bps, 2024 [16]

Dari pengamatan terhadap tren jumlah pengguna Transjakarta, diperkirakan jumlah pengguna akan terus meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini didukung upaya Transjakarta untuk meningkatkan layanannya baik secara kuantitas, cakupan wilayah, maupun kualitas layanan. Transjakarta juga mengembangkan beberapa layanan lain seperti sejumlah 22 bus yang digunakan sebagai sarana transportasi wisata yang dapat digunakan secara gratis oleh seluruh warga.

Karakteristik Responden

Responden penelitian pengguna Transjakarta berjumlah 51 responden, yang terdiri atas 20 laki-laki (39,2 %) dan 31 wanita (60,8 %). Sebagian besar responden berusia antara 18-30 tahun (38 responden atau 74,5 %). Sejumlah besar responden adalah karyawan sejumlah (25 responden atau 49 %) dengan pendapatan lebih besar dari Rp 6.000.000,00 per bulan, sebanyak 39,2 %). Secara umum, sebagian besar responden memiliki sepeda motor, diikuti kepemilikan sepeda dan memiliki mobil. Ada tiga responden yang memiliki kendaraan listrik.

Transportasi yang Digunakan Responden

a. Hari Melakukan Perjalanan

Dari hasil kuesioner, diketahui bahwa responden pengguna Trans Jakarta tidak menggunakan Trans Jakarta setiap hari akan tetapi hanya beberapa hari saja dalam seminggu. Penggunaan Trans Jakarta lebih tinggi di hari kerja dibandingkan di hari libur atau akhir pekan.

b. Moda yang Digunakan jika Melakukan Perjalanan, Selain BRT

Dalam melakukan perjalanan, sebagian besar responden pengguna menggunakan moda transportasi lainnya (37 responden atau 72,5 %), yaitu berupa sepeda motor sebanyak 4 orang (10,8 %), mobil sebanyak 5 orang (13,5%), ojek online sebanyak 6 orang (16,2%), taksi online 1 orang (2,7%) atau angkutan umum lainnya sebanyak 20 orang (54,1%).

- c. Selisih Biaya Transportasi jika Menggunakan BRT dan Tidak Menggunakan BRT
Menurut pengguna Trans Jakarta, rata-rata ongkos dengan BRT: Rp20.460,00 lebih murah dibandingkan dengan tidak menggunakan BRT yang rata-rata ongkosnya Rp44.872,00. Sehingga rata-rata selisih ongkos yang dikeluarkan jika menggunakan Trans Jakarta sebanyak Rp24.412,00

- d. Selisih Durasi/Waktu Perjalanan jika Menggunakan BRT

Selama menggunakan Transjakarta selisih waktu yang ditempuh lebih lama dibandingkan dengan tidak menggunakan BRT. Rata-rata durasi dengan BRT: 88,6 menit. Rata-rata durasi tidak dengan BRT: 61,82 menit. Sehingga rata-rata selisih durasi: 26,78 menit. Sejumlah responden sebanyak 28 atau 54,9% menyatakan durasi dengan BRT lebih lama dibandingkan dengan tidak menggunakan BRT, sejumlah 4 orang atau 7,8% menyatakan durasi dengan BRT sama dengan tidak menggunakan BRT dan 19 orang atau 37,7% menyatakan durasi dengan BRT lebih cepat dibandingkan dengan tidak menggunakan BRT.

- e. Pilihan Moda jika Tidak Menggunakan BRT

Responden pengguna Trans Jakarta memilih menggunakan berbagai macam moda transportasi, jika tidak menggunakan BRT. Beberapa moda transportasi yang dipilih, diantaranya : sepeda motor sebanyak 18 responden atau 35,3%; mobil sebanyak 8 rang atau 15,7%; ojek online sebanyak 6 orang atau 11,8%; taksi online sebanyak 3 orang atau 5,9%; sepeda sebanyak 1 orang atau 2,0% dan angkutan umum lainnya sebanyak 15 orang atau 29,4 %.

BATIK SOLO TRANS

Dinamika dan Jumlah Penumpang

Batik Solo Trans (BST) merupakan layanan transportasi umum terpadu berupa Bus Rapid Transit (BRT) yang beroperasi di Kota Surakarta. BST diresmikan pada tanggal 1 September 2010 oleh Wali Kota Surakarta yang pada saat itu adalah Joko Widodo. Pengoperasian pertama BST dilakukan pada koridor 1 dengan rute Bandara Adi Soemarmo-Terminal Palur. Jumlah penumpang Bus Batik Solo Trans pada tahun 2022 sebagai berikut.

Tabel 3. Jumlah Penumpang Batik Solo Trans tahun 2022

Kori dor	2022											Jumlah	
	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov		Dec

	113,	103,	127,	127,	150,	159,	170,	200,	222,	237,	188,	192,	
1	132	230	707	775	464	610	300	244	171	657	683	047	1,993,020
	45,6	36,	46,2	46,	58,3	60,	66,	75,	88,	93,	77,	76,	
2	27	415	39	239	30	843	236	256	144	499	307	586	770,721
	53,7	48,	58,8	59,	61,1	66,	69,	78,	85,	109,	90,	90,	
3	23	200	83	221	64	206	996	366	686	839	084	845	872,213
	50,7	46,	55,2	54,	58,6	62,	70,	88,	90,	79,	62,	59,	
4	97	809	04	750	32	669	598	317	874	353	528	168	779,699
	16,8	33,	41,0	39,	47,7	49,	55,	62,	69,	82,	62,	67,	
5	33	782	02	431	85	823	336	199	661	722	195	080	627,849
	25,	25,	29,8	30,	33,9	35,	40,	40,	46,	53,	43,	44,	
6	094	820	76	637	81	822	485	592	928	784	111	798	450,928

Sumber : timlo, 2024 [17]

Kendala yang sering dirasakan oleh pengguna BST yaitu dari segi prasarananya, terdapat beberapa halte yang kualitasnya kurang memadai seperti tidak ada tempat duduk penunggu, peneduh, lampu penerangan, dan *ramp* untuk pengguna kursi roda. Selain itu, pengguna BST juga merasakan keluhan dari ketepatan waktu dan belum terjangkaunya beberapa kawasan dengan trayek BST. Kendala yang terjadi tersebut harus menjadi perhatian bagi Pemerintah Kota Surakarta untuk meningkatkan pelayanan BST. Hal itu menjadi tantangan keberlanjutan prospek BST di masa yang akan datang karena membutuhkan anggaran yang besar dan mengandalkan bantuan dari pemerintah untuk program-programnya.

Karakteristik Responden

Responden penelitian pengguna Batik Solo Trans (BST) di Kota Surakarta berjumlah 53 responden, yang terdiri atas 8 laki-laki (15.1%) dan 45 wanita (84.9%). Sebagian besar responden berusia antara 18-30 tahun (24 responden atau 45.3%). Sejumlah besar responden (27 responden atau 54%) merupakan pelajar dengan pendapatan relatif rendah (dibawah Rp 1.500.000,00 per bulan, sebanyak 70%). Secara umum, sebagian besar responden memiliki sepeda motor, diikuti kepemilikan sepeda dan memiliki mobil. Tidak ada responden yang memiliki kendaraan listrik.

Transportasi yang Digunakan Responden

a. Hari Melakukan Perjalanan

Responden pengguna BST tidak menggunakan BST setiap hari, akan tetapi hanya beberapa hari saja dalam seminggu. Penggunaan BST lebih tinggi di hari kerja dibandingkan di hari libur atau akhir pekan.

b. Moda yang Digunakan jika Melakukan Perjalanan, Selain BRT

Dalam melakukan perjalanan, sebagian besar responden pengguna menggunakan moda transportasi lainnya (33 responden atau 61.1%), yaitu berupa sepeda motor (33.3%) atau angkutan umum lainnya (27.3%), termasuk ojek online (21.2%).

c. Selisih Biaya Transportasi jika Menggunakan BRT dan Tidak Menggunakan BRT

Menurut 32% responden BST di Kota Surakarta, menggunakan BST relatif lebih terjangkau. Rata-rata ongkos dengan BRT adalah sebesar Rp 4.881,1, sementara rata-rata ongkos tidak dengan BRT adalah sebesar Rp 13.928,9, sehingga rata-rata selisih ongkos adalah sebesar Rp 9.047,8.

d. Selisih Durasi/Waktu Perjalanan jika Menggunakan BRT

Menurut 62,3% responden BST di Kota Surakarta, menggunakan BST relatif lebih lama durasi/waktu perjalanannya dibandingkan menggunakan moda transportasi lainnya. Rata-rata durasi perjalanan dengan BRT adalah 33,2 menit, sementara rata-rata durasi perjalanan tidak dengan BRT adalah 27,9 menit, sehingga rata-rata selisih durasi perjalanan adalah 5.3 menit.

e. Pilihan Moda jika Tidak Menggunakan BRT

Kendaraan pribadi berupa motor (34%) dan ojek online (31.7%) merupakan pilihan responden jika tidak menggunakan BST.

TRANS JOGJA

Dinamika dan Jumlah Penumpang

Trans Jogja merupakan sistem transportasi bus cepat, murah dan ber-AC yang mengelilingi kota Yogyakarta. Trans Jogja merupakan bagian dari program penyelenggaraan Bus Rapid Transit (BRT) yang dicanangkan Kementerian Perhubungan. Sistem ini ditugaskan oleh Departemen Transportasi Pemerintah Negara Bagian DIY pada awal Maret 2008, dengan motto pelayanan adalah Aman, Nyaman, Terpercaya, Harga Murah, dan Ramah Lingkungan.

Jumlah penumpang terus meningkat dari tahun ke tahun, mencapai puncak tertinggi pada tahun 2014. Pada April 2020, jumlah penumpang harian Trans Jogja sebanyak 1.402 orang, turun dari biasanya 20.000 orang menjadi 22.000 orang akibat pandemi virus corona (4.444 orang).

Gambar 2. Penumpang Trans Jogja

Tahun		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (Januari - September)
Jumlah Penumpang	Trans Jogja	5.823.452	5.978.726	6.506.290	6.468.678	6.409.205	5.317.484	5.880.610	5.282.737	2.776.667	1.508.450	3.045.957	3.880.546
	Teman Bus	-	-	-	-	-	-	-	-	(?)	590.295	(?)	(?)
	Total	5.823.452	5.978.726	6.506.290	6.468.678	6.409.205	5.317.484	5.880.610	5.282.737	2.776.667	2.098.745	3.045.957	3.880.546

Sumber : bappeda, 2024 [18]

Trans Jogja memiliki sekitar 140 armada bus yang aktif beroperasi untuk melayani kebutuhan transportasi di Kota Yogyakarta.

Karakteristik Responden

Responden pengguna Trans Jogja sebanyak 50 orang, dengan jenis kelamin perempuan sebanyak 39 orang atau 86% dan laki-laki sebanyak 6 orang atau 14%. Mayoritas responden berada di rentang usia 18-30 tahun sebanyak 82% dan usia 30-50 tahun sebanyak 5 orang atau 10%. Mayoritas pengguna BRT yaitu pelajar sebanyak 38 orang atau 76%, karyawan sebanyak 5 orang atau 10%, wiraswasta sebanyak 2 orang atau 4%, guru/dosen sebanyak 2 orang atau 4%, wiraswasta 2 orang atau 4%, ibu rumah tangga 1 orang atau 2% dan lainnya 1 orang atau 1%. Penghasilan pengguna Trans Jogja mayoritas < Rp 1.500.000,00 karena mayoritas adalah pelajar dan karyawan dengan rentang pendapatannya Rp 1.500.000 – Rp 3.000.000,00. Responden selain menggunakan Transjogja juga menggunakan moda transportasi yang lain, yaitu : sepeda motor sebanyak 40 orang, sepeda sebanyak 28 orang dan mobil sebanyak 13 orang. Penggunaan sepeda listrik belum familiar digunakan di Yogyakarta.

Transportasi yang Digunakan Responden

a. Hari Melakukan Perjalanan

Responden melakukan perjalanan menggunakan Trans Jogja pada hari kerja selama 1 kali sebanyak 18 orang, 2 kali sebanyak 19 orang, 3 kali sebanyak 2 orang dan 4 kali sebanyak 4 orang. Sedangkan responden melakukan perjalanan pada saat akhir pekan, selama 1 kali sebanyak 22 orang, 2 kali sebanyak 15 orang dan 4 kali sebanyak 3 orang.

b. Moda yang Digunakan jika Melakukan Perjalanan, Selain BRT

Responden menjelaskan bahwa selama melakukan perjalanan, 20 orang atau sebanyak 40% menggunakan moda transportasi lain dan 30 orang atau 60% tidak menggunakan transportasi lain. Selain menggunakan BRT, responden melakukan perjalanan dengan menggunakan: sepeda motor sebanyak 25 orang atau 78%, ojek online 5 orang atau 16%, mobil sebanyak 1 orang atau 3% dan angkutan umum sebanyak 1 orang atau 3%.

- c. **Selisih Biaya Transportasi jika Menggunakan BRT dan Tidak Menggunakan BRT**
 Responden mengeluarkan ongkos sebesar Rp12.018,00 jika menggunakan BRT dalam perjalanan, sedangkan ongkos jika tidak dengan BRT: Rp17.470,00, sehingga terdapat selisih ongkos Rp5.452,00 bagi pengguna BRT.
- d. **Selisih Durasi/Waktu Perjalanan jika Menggunakan BRT**
 Responden yang menggunakan BRT menggunakan waktu yang lebih lama dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi. Waktu yang diperlukan dengan menggunakan BRT kurang lebih sebesar 42,28 menit, sedangkan jika tidak dengan BRT rata-rata menggunakan waktu : 30,12 menit, sehingga selisih waktunya rata-rata durasi: 12,16 menit.
- e. **Pilihan Moda jika Tidak Menggunakan BRT**
 Responden menggunakan moda transportasi yang lain, jika mereka tidak menggunakan BRT. Mayoritas responden menggunakan sepeda motor sebanyak 29 orang atau 58%, ojek online sebanyak 18 orang atau 36%, mobil sebanyak 2 orang atau 4% dan taksi online sebanyak 1 orang atau 2%.

PEMBAHASAN

Berdasarkan karakteristik dari responden BRT Transjakarta, Batik TransSolo dan Transjogja dapat diklasifikasikan menjadi beberapa kategori. Diantaranya pekerjaan, pendapatan, jenis kelaian, waktu menempuh perjalanan serta biaya yang dibutuhkan selama naik transportasi publik. Pengklasifikasian ini menunjukkan ada kategori khusus dari penumpang yang membedakan pilihan tidak menggunakan kendaraan pribadi ataupun transportasi online. Jumlah dari klasifikasi pengguna transportasi online sebagai berikut:

Tabel 4. Klasifikasi Penumpang responden BRT Transjakarta, Batik TransSolo dan Transjogja

BRT	Pekerjaan	Pendapatan	Jenis Kelamin	Waktu	Biaya
Transjakarta	Karyawan	> 6 juta	Perempuan> laki-laki	88,6 menit	20.000
Batik Transolo	Pelajar dan karyawan	< 1,5 juta	Perempuan> laki-laki	33,2 menit,	5.000,00
TransJogja	Pelajar dan karyawan	< 1,5 juta	Perempuan> laki-laki	42,28 menit	12.000,00

Sumber : Analisis Data Primer, 2025

Pengguna transportasi publik di Jakarta, Jogja dan Solo mayoritas adalah karyawan dan pelajar yang setiap hari pulang pergi ke sekolah dan tempat kerja. Mereka secara rutin menggunakan BRT, walaupun memiliki kendaraan yang lain, seperti sepeda motor, sepeda atau pun mobil. Akan tetapi jangkauan yang lebih jauh dari BRT sehingga penumpang lebih memilih menggunakan transportasi publik daripada menggunakan kendaraan pribadi.

Hal paling mendasar menggunakan transportasi publik adalah biaya yang dikeluarkan lebih murah dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi. Penumpang maksimal mengeluarkan uang 12.000 rupiah untuk perjalanan yang jauh. Murahnya biaya ini yang menarik penumpang menggunakan transportasi publik.

Penumpang transportasi publik ini mayoritas perempuan dan sedikit laki-laki. Tentunya dengan berbagai alasan, perempuan yang lebih banyak yang tidak bisa mengendarai kendaraan pribadi dan merasa lebih nyaman menggunakan bus. Sedangkan laki-laki merasa harus mengejar waktu dengan cepat sehingga lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Mengingat penumpangnya masih pelajar dan karyawan, sehingga pendapatan yang pelajar peroleh dari orang tuanya, sedangkan karyawan yang menggunakan transportasi publik mayoritas pendapatannya sesuai dengan UMR di masing-masing provinsi.

Disamping berbagai macam kelebihan yang dimiliki oleh transportasi public tersebut, tentunya banyak kekurangan yang dimiliki oleh BRT, sehingga masyarakat banyak yang tidak menggunakannya. Salah satu kelemahannya adalah waktu tempuh yang sangat lama. Hal ini disebabkan bus public ini memiliki rute sendiri yang sudah ditentukan sehingga tidak bisa mengejar waktu dalam waktu yang sangat cepat.

Penumpang BRT memilih moda tersebut untuk bekerja merupakan hal yang sangat rasional. Menurut Weber, rasionalitas yang dimiliki oleh penumpang BRT adalah rasionalitas instrumen (ekonomi), yaitu tingkat rasionalitas yang berdasarkan pada pertimbangan dan pilihan yang sadar berhubungan dengan alat dan tujuan yang ingin dicapainya [19]. Rasionalitas instrumen mempertimbangkan secara sadar pilihan secara sadar untuk mencapai tujuan. Diantaranya: tujuan yang jelas, pemilihan sarana dan orientasi hasil. [20].

Rasionalitas ekonomi menjadi alasan paling utama penumpang menggunakan BRT, terutama untuk kategori pelajar dan karyawan kategori buruh dengan pendapatan UMR daerah yang terbatas. Dengan menghemat pengeluaran transportasi, sehingga mereka bisa menyimpang uangnya untuk kebutuhan lainnya. Rasionalitas instrumental yang lain ditunjukkan dari mayoritas penumpang-penumpang bus tersebut yaitu mayoritas perempuan. Mereka lebih memilih kenyamanan dalam bertransportasi untuk pulang pergi. Kondisi bus yang bersih dan longgar menjadikan penggunaan bus lebih nyaman. Sepanjang perjalanan, mereka dapat beristirahat, setelah lelah bekerja di tempat kerja atau belajar dan beraktivitas di sekolah. Beberapa keuntungan dari penggunaan transportasi publik ini menjadi kelebihan dari penggunaan transportasi publik bus, walaupun ada sisi kelemahannya, yaitu waktu perjalanan yang panjang dan rute yang memutar untuk sampai tujuan.

KESIMPULAN

Pengguna transportasi publik, dalam konteks ini bus rapid transit (BRT) yaitu rasionalitas instrumen atau ekonomi. Rasionalitas ekonomi nampak dari karakteristik penumpangnya yang mayoritas adalah pelajar yang belum memiliki penghasilan dan karyawan dalam kategori buruh yang memiliki pendapatan UMR. Pada kategori ekonomi ini penumpang secara rasional memilih menghemat untuk pengeluaran transportasi. Rasionalitas ekonomi juga disebabkan mayoritas penumpang yang memilih kenyamanan menggunakan bus untuk jarak yang jauh karena bisa beristirahat. Adapun satu kelemahan penggunaan BRT ini waktu tempuh yang lama, akan tetapi dapat ditutupi rasionalitas yang lain.

Dengan karakteristik penumpang tersebut menjadi bahan evaluasi bagi pengelola BRT untuk lebih memprioritaskan penumpang pelajar dan buruh dengan memperhatikan jam dan rute perjalanan. Jam operasional dengan memperhatikan jam sekolah dan jam kerja buruh, sedangkan rute perjalanan bisa difokuskan pada rute-rute dimana alamat sekolah serta alamat kompleks perkantoran. Kebijakan ini sangat penting, sehingga keberadaan BRT ini menjadi tepat sasaran.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyampaikan terima kasih kepada LPPM UIN Sunan Kalijaga yang membantu dana penelitian

KONFLIK KEPENTINGAN

Penulis menyatakan tidak ada konflik kepentingan dalam penulisan artikel ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] “5 Cara Mengatasi Lalu Lintas di Jalan”, auto2000.co.id, diakses 1 Maret 2025, [daring], Available: <https://auto2000.co.id/berita-dan-tips/penyebab-kemacetan-lalu-lintas>.
- [2] “Jumlah Penumpang dan Pendapatan Transjakarta menurut Koridor E”, bps, diakses pada 3 Maret 2025, [daring], Available: <https://jakarta.bps.go.id>
- [3] “4 Manfaat yang didapat ketika Memiliki Kendaraan Pribadi, otomotifkompas, kompas, [daring], Available: <https://otomotif.kompas.com/read/2022/01/17/190400015/4-manfaat-memiliki-kendaraan-pribadi-mobilitas-jadi-lebih-lancar->
- [4] “Gerakan Nasional Kembali ke Angkutan Umum”, Dinas Perhubungan Indonesia, diakses pada 2 Maret 2025, [daring], Available: <https://dephub.go.id/post/read/gerakan-nasional-kembali-ke-angkutan-umum>
- [5] “ 5 Kota Paling Macet di Indonesia”, detik, diakses pada 1 Maret 2025, [daring], Available: <https://www.detik.com/bali/berita/d-7779162/daftar-5-kota-paling-macet-di-indonesia>

- [6] Nikitas, A. & Karlsson, M. (2015).” A Worldwide State-of-the-Art Analysis for Bus Rapid Transit: Looking for the Success Formula”. *Journal of Public Transportation* 18(1):1-33. doi: 10.5038/2375-0901.18.1.3
- [7] Liu, Q., Liddawi, S, & Han, Y. (2015) “*Key Factors of Public Attitude towards Sustainable Transport Policies: A Case Study in Four Cities in Sweden*”. Thesis. Blekinge Institute of Technology, Karlskrona, Sweden.
- [8] Matsumoto, N. (2006). *Analysis of policy processes to introduce Bus Rapid Transit systems in Asian cities from the perspective of lesson-drawing: cases of Jakarta, Seoul, and Beijing*. Paper written under the Urban Environmental Management Project of The Institute for Global Environmental Strategies (IGES), Japan.
- [9] Hidalgo, D. & Graftieaux, P. (2008). Bus Rapid Transit Systems in Latin America and Asia: Results and Difficulties in 11 Cities. *Transportation Research Record*. 2072. 77-88. Doi:10.3141/2072-09.
- [10] Hossain, M (2006). The Issues and Realities of BRT Planning Initiatives in Developing Asian Cities. *Journal of Public Transportation*, (9):3, 69-87. 2006. doi: 10.5038/2375-0901.9.3.4
- [11] “Jumlah Penumpang Perkotaan Terangkut”, bappeda, diakses pada 20 Februari 2025, [daring], Available:
http://bappeda.jogjaprov.go.id/dataku/data_dasar/index/670-jumlah-penumpang-perkotaan-terangkut?id_skpd=41 diakses pada 15 Juni 2022
- [12] “Jumlah Penumpang BST Tembus 200.000 Orang pada Maret 2021”, pikiranrakyat, diakses pada 3 Maret 2025, [daring], Available: www.pikiran-rakyat.com/nasional
- [13] Sugianto,S & Kurniawan, M. Arief (2020). Tingkat Ketertarikan Masyarakat terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*. Doi : 10.52920/jttl.v1i2.11
- [14]Patonah, Isma; Sambella, Mutiara; Az-Zahra, Salma Mudjahidah (2023). Pendekatan Penelitian Pendidikan: Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan Kombinasi (Mix Method). *Pendas: Jurnal Ilmiah Pendidikan Dasar*. Doi : [10.23969/jp.v8i3.11671](https://doi.org/10.23969/jp.v8i3.11671)
- [15] Yam, Jim Hoy (2022). Refleksi Penelitian Metode Campuran (Mixed Method). *Empire*. Doi : [10.33592/empire.v2i2.3310](https://doi.org/10.33592/empire.v2i2.3310)
- [16] “Jumlah Penumpang dan Pendapatan Trans Jakarta menurut Koridor dan Rute”, bps, diakses pada 15 Juni 2024, [daring], Available at: <https://jakarta.bps.go.id/indicator/17/812/1/jumlah-penumpang-dan-pendapatan-trans-jakarta-menurut-koridor-rute.html> diakses pada 15 Juni 2024.
- [17] “Jumlah Penumpang BST tembus 200.000 orang”, timlo, diakses pada 15 Juni 2024, [daring], Available at: <https://timlo.net/baca/141100/jumlah-penumpang-bst-tembus-200-000-orang-pada-maret-2021/>
- [18] “Jumlah Penumpang Perkotaan Terangkut”, bappeda, Diakses pada 15 Juni 2024 [daring], Available at: http://bappeda.jogjaprov.go.id/dataku/data_dasar/index/670-jumlah-penumpang-perkotaan-terangkut?id_skpd=41
- [19] Johnson, D. Paul (1986), “Teori Sosiologi Klasik”, Jakarta, Gramedia Pustaka Tama
- [20] Supraja,M. Alfred Schutz : Rekonstruksi Teori Tindakan Max Weber (2012). *Jurnal Pemikiran Sosiologi*. Doi : [10.22146/jps.v1i2.23447](https://doi.org/10.22146/jps.v1i2.23447)