

Persepsi Masyarakat Terhadap Berhentinya Program *Bus Rapid Transit*

Public Perception of the Discontinuance of Bus Rapid Transit Program

Wiwit Bayu Adi ^{a,1*}, Selvia Syafni Safitri ^{b,2}

^{ab} Universitas Muhammadiyah Mataram, Nusa Tenggara Barat, Indonesia

^{1*} wiwitbayu12@gmail.com, ² selvia2998@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

The research was inspired by the cessation of Bus Rapid Transit program in Mataram which basically the program first goal was to facilitate the Mataram people's mobility and activities to travel. In addition, the Bus Rapid Transit program, commonly referred to as Trans Mataram Bus, was also aimed to reduce congestion and the number of private vehicles. By reducing the private vehicles on the road, it was expected that the air pollution would also be reduced. The fact that the program is no longer running, considering the large fund spent to build the program and some goals mentioned, this research aim is to find out why the Mataram Bus Rapid Transit program is currently not running using the perception of Mataram people. The research method used Descriptive with a Quantitative approach. The data was taken using observation, interview, literature review and questionnaire. The results show that the Bus Rapid Transit program in Mataram is not working due to the lack of public interest in public transportation services. There are some reasons related which are the Bus Rapid Transit routes or services, at that time, did not cover all areas in Mataram, there is no specific lane for Bus Rapid Transit, the location of the bus stop is far from the residential area and the lack of socialization related to the program so that many communities did not get clear information.

Keywords: *bus rapid transit, trans mataram bus, public's perception, public transportation services*

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh program *Bus Rapid Transit* Kota Mataram yang saat ini telah berhenti beroperasi. Pada dasarnya, program tersebut bertujuan untuk memudahkan masyarakat Kota Mataram dalam berpergian dari suatu tempat ke tempat yang dituju. Selain itu, program yang biasa disebut dengan Bus Trans Mataram ini juga bertujuan untuk mengurangi kemacetan dan menekan pertambahan penggunaan kendaraan pribadi sehingga diharapkan dapat menekan tingkat pencemaran udara di Kota Mataram. Tetapi pada kenyataannya program tersebut kini sudah tidak berjalan padahal banyak dana yang telah dikeluarkan untuk merealisasikan program tersebut. Berdasarkan permasalahan tersebut penulis ingin menggali mengapa program tersebut tidak lagi berjalan berdasarkan persepsi atau pendapat masyarakat Kota Mataram. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Adapun informasi diperoleh melalui observasi, wawancara, studi pustaka, dan angket. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak berjalannya program *Bus Rapid Transit* tersebut disebabkan oleh kurangnya minat masyarakat terhadap layanan transportasi umum tersebut. Hal tersebut karena rute trayeknya tidak mencakup keseluruhan kawasan kota, tidak adanya jalur khusus untuk *Bus Rapid Transit*, titik lokasi halte

tidak dekat permukiman masyarakat, serta kurangnya sosialisasi sehingga banyak masyarakat yang tidak memperoleh informasi pelayanan *Bus Rapid Transit*.

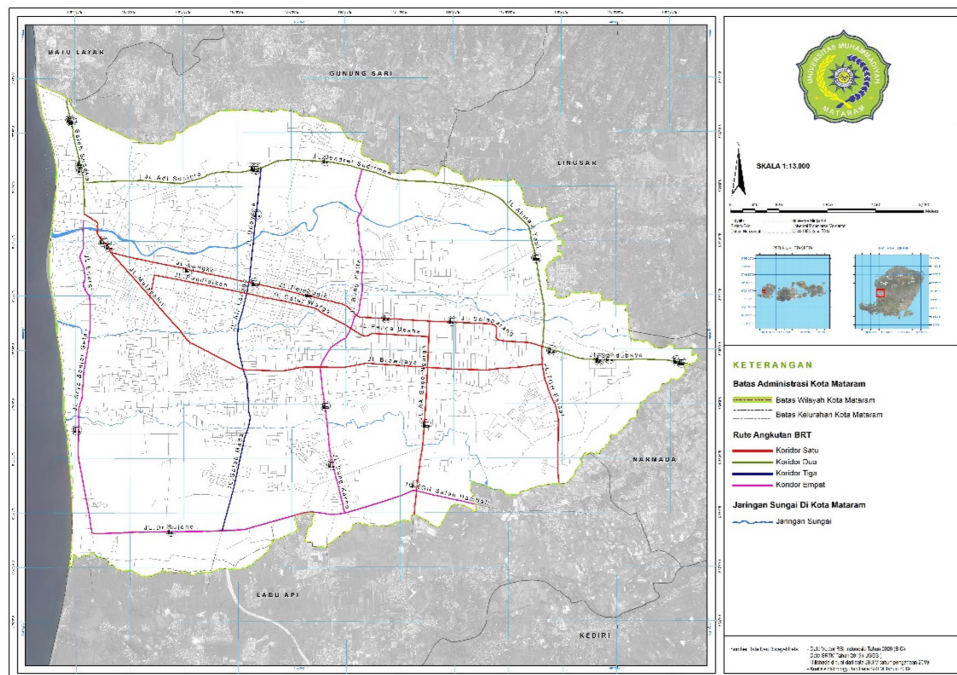
Kata kunci: *bus rapid transit*, bus trans mataram, persepsi masyarakat, layanan transportasi umum

A. Pendahuluan

Perkembangan sebuah kota pada dasarnya dapat dilihat dari pola aktivitas pergerakan masyarakatnya. Semakin tinggi pola pergerakan aktivitasnya, maka akan tinggi pula aktivitas ekonomi kota tersebut (H. Idris et al., 2019) dan (Hidayati et al., 2022). Hal ini dapat dilihat dari banyaknya laju perpindahan jumlah penduduk untuk bekerja, sekolah, dan melakukan kegiatan perpindahan barang serta kegiatan ekonomi yang memerlukan sarana transportasi untuk menunjang aktivitas tersebut. Sistem transportasi merupakan alat penunjang untuk melancarkan arus kegiatan manusia, barang dan jasa maupun informasi penting, serta sebagai alat untuk menunjang tercapainya sumber-sumber perekonomian pada sebuah kawasan secara optimal (H. Idris et al., 2019; Pradipta et al., 2014 dan Sulistyani Eka Lestari, 2022) digunakan skala likert (numerik).

Menurut Budiman et al., (2012), Febrianti & Mashuri, (2012) dan Fakhtian & Budiharjo, (2021), selain bertujuan untuk menekan kemacetan dan pertambahan jumlah kendaraan pribadi, penerapan sistem transportasi mempunyai peranan yang sangat penting untuk menunjang perkembangan wilayah atau kota. Menurut Sulistyono, (2012) dan Bayu et al., (2010), penerapan program sistem transportasi umum di kota-kota besar dan maju bertujuan untuk meminimalisir kemacetan dan pertambahan jumlah kendaraan pribadi, menunjang pergerakan ekonomi kota, serta menekan peningkatan pencemaran udara akibat adanya gas buangan kendaraan atau emisi gas CO₂.

Terhitung 21 November 2016, Kota Mataram telah mencoba menerapkan sistem transportasi umum untuk pertama kalinya yaitu *Bus Rapid Transit* (BRT) atau biasa disebut Bus Mataram Metro. Pemerintah daerah berharap program ini dapat meningkatkan



Sumber : Hasil Observasi Lapangan Dan Wawancara
Gambar 1 Peta Trayek Pergerakan BRT Dan Sebaran Titik Halte Pemberhentian Bus

minat masyarakat menggunakan angkutan umum dan mengurangi kendaraan pribadi, serta memudahkan pergerakan masyarakat dalam beraktivitas seperti bekerja, bersekolah, dan aktivitas ekonomi lainnya. Selain itu juga, program BRT ini diharapkan dapat menekan kemacetan dan meminimalisir pencemaran udara sehingga mencegah perubahan pada iklim mikro di perkotaan (Aritenang, 2019; Sulistyono, 2012; Maghfiroh, 2012).

Menurut H. Idris et al., (2019), Program BRT Kota Mataram merupakan sebuah sistem transportasi bus cepat. Motto program BRT ini adalah “Aman, Nyaman, Andal, Terjangkau dan Ramah Lingkungan”. Landasan diterapkannya program BRT berdasarkan UU Nomor 22 tahun 2009 Tentang Angkutan dan Lalu Lintas Kendaraan. BRT Kota Mataram yang memiliki 4 rute atau trayek, yaitu di dalam kota, pinggir timur kota, pinggir utara kota, dan dari Kelurahan Sayang-sayang-Gegutu-Jalan Bungarno-Jalan Bung Hatta dan Jalan Lingkar Selatan (H. Idris et al., 2019).

Disamping itu, bahwa Kota Mataram berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) serta sebagai Kawasan Strategis Provinsi (KSP) yang melayani berbagai kegiatan seperti kegiatan sosial ekonomi dan sebagai pusat pengembangan pelayanan kota (Adi et al., 2022). Maka dari itu, program penggunaan transportasi umum sangat cocok jika diterapkan di Kota Mataram, mengingat bahwa Mataram merupakan kota yang ditetapkan sebagai kawasan pelayanan strategis provinsi yang akan mengintegrasikan kegiatan-kegiatan wilayah serta sosial ekonomi yang ada, selain itu juga dapat menekan pertambahan jumlah kendaraan pribadi serta lebih ramah lingkungan (Budiman et al., 2012; Nurdjanah, 2014; Hidayati et al., 2022).

Namun, program BRT itu tidak beroperasi lagi sehingga menimbulkan banyak pertanyaan mengingat biaya yang dikeluarkan sangat banyak. Diantaranya adalah untuk penyediaan bus dan pembangunan halte pada tiap-tiap rute yang dilalui. Fasilitas-fasilitas yang telah dibangun banyak yang terbengkalai. Halte-halte pemberhentian bus digunakan

oleh para gelandangan untuk bernaung dan digunakan sebagai tempat tidur saat malam hari. Beberapa titik lokasi halte saat malam hari terkadang juga digunakan oleh para pemuda sekitar sebagai tempat bermabuk-mabukan.

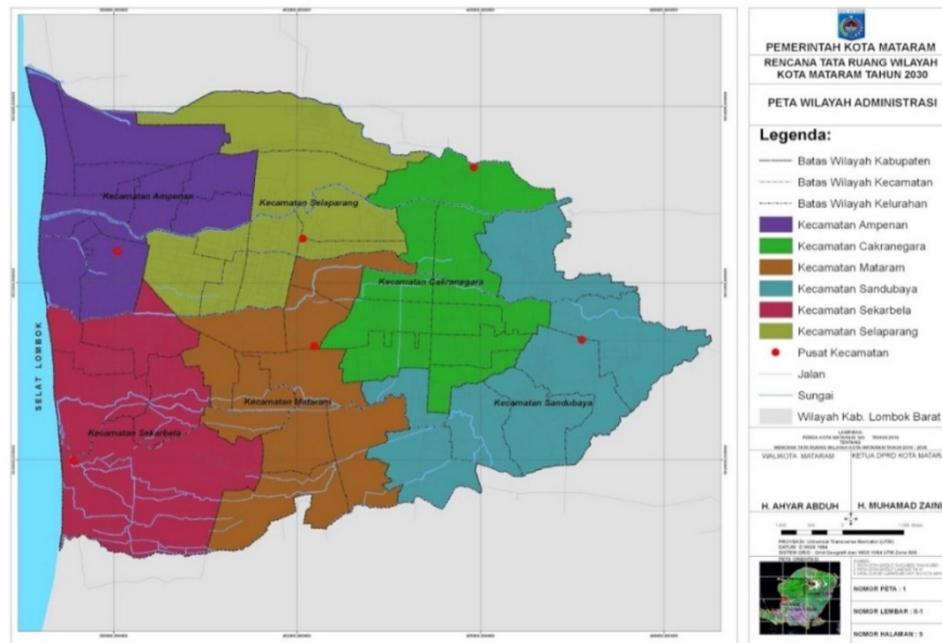
Berdasarkan permasalahan tersebut, penulis ingin mengidentifikasi mengapa program BRT itu saat ini tidak berjalan berdasarkan persepsi atau pendapat masyarakat Kota Mataram sehingga nantinya dapat digunakan sebagai bahan rujukan untuk merencanakan sebuah sistem transportasi yang baik sesuai dengan kebutuhan masyarakat kota. Keberhasilan program ini sangat bergantung pada respon masyarakat sebagai pengguna layanan transportasi umum tersebut.

Penelitian terkait program BRT Kota Mataram sebelumnya telah diteliti oleh H. Idris et al., (2019). Namun, penelitian ini lebih menekankan pada pendapat ataupun persepsi masyarakat terkait program BRT yang kini sudah tidak berjalan sehingga akan menghasilkan sebuah kesimpulan mengenai penyebab gagalnya program tersebut. Mengingat program tersebut diterapkan oleh pemerintah daerah untuk menunjang kegiatan masyarakat, maka dari itu, masyarakatlah yang nantinya akan menilai program tersebut, sehingga akan diketahui sejauh mana program tersebut dapat melayani kebutuhan masyarakat Kota Mataram.

B. Metode Penelitian

Studi kasus ini dilakukan di Kota Mataram, Provinsi Nusa Tenggara Barat. Kota Mataram sebagai salah satu kota di Provinsi Nusa Tenggara Barat dan merupakan ibukota provinsi. Letaknya berada di antara Kabupaten Lombok Barat dan Selat Lombok. Terletak antara 8°33' – 08°38' lintang selatan dan antara 116°04' - 116°10' bujur timur. Kota Mataram memiliki luas 61,30 yang terdiri atas 6 kecamatan. Kecamatan terluasnya adalah Kecamatan Selaparang dengan luas 10,77 , sedangkan wilayah terkecil adalah Kecamatan Ampenan dengan luas 9,46 (Indrawati et al., 2020 dan Adi et al., 2022).

Penelitian ini menggunakan pendekatan



Sumber : Dinas Pekerjaan Umum Kota Mataram
Gambar 2 Batas Wilayah Kota Mataram

deskriptif kuantitatif yang akan berfokus pada sumber primer dan sekunder. Data tersebut diproses dan dianalisis menggunakan pendekatan statistik (Jayusman & Shavab, 2020; Anggraini, 2013; Sugiyono, 2015). Teknik pengumpulan data terbagi menjadi 4, yaitu:

Pada observasi lapangan, peneliti mencoba melihat langsung kondisi fisik untuk menilai kelayakan fasilitas penunjang program BRT yang ada di Kota Mataram, seperti kondisi halte, jarak halte dari pusat kegiatan, persebaran halte, kebersihan halte, rute atau trayek angkutan, jadwal keberangkatan serta informasi lainnya yang berhubungan dengan program BRT. Hasil dari observasi akan divalidasi kembali dengan teknik wawancara kepada masyarakat Kota Mataram sehingga akan didapatkan informasi yang lebih mendalam mengenai minat masyarakat Kota Mataram untuk menggunakan BRT, serta faktor apa saja yang menyebabkan program BRT saat ini tidak berjalan.

Teknik wawancara digunakan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti dan mengetahui informasi lebih mendalam dari responden, sehingga tujuan penelitian

dapat tercapai. Adapun wawancara kepada beberapa warga Kota Mataram bertujuan untuk mengetahui seberapa besar warga Kota Mataram dalam menggunakan layanan program BRT, serta untuk mengetahui apa saja faktor yang menyebabkan program BRT yang tidak berjalan berdasarkan persepsi dari beberapa responden sehingga dapat menjadi sebuah informasi yang dapat membantu dalam mengevaluasi dan memperbaiki kegagalan dari program tersebut.

Angket ini berisi beberapa pernyataan yang disebarkan kepada responden. Beberapa pertanyaan yang akan digali informasinya diantaranya seperti, pengetahuan responden terkait tujuan program BRT, sasaran program BRT, pelayanan BRT, kondisi fasilitas dan informasi terkait BRT serta upaya pemerintah dalam mensosialisasikan program BRT kepada masyarakat Kota Mataram.

Studi pustaka dilakukan dengan mengumpulkan data dari berbagai referensi yang relevan, serta beberapa tinjauan kebijakan pemerintah yang memiliki relevansi terkait penelitian ini.

Adapun populasi dalam studi kasus ini adalah jumlah penduduk Kota Mataram.

Metode pengambilan sampel menggunakan metode *simple random sampling*. Untuk mendapatkan sampel responden, peneliti harus mengetahui jumlah responden yang ada dalam populasi. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 100 responden. Jumlah responden tersebut didapat melalui perhitungan menggunakan rumus Slovin sebagai berikut.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan :

n : Jumlah sampel minimal

N : Jumlah Populasi

e : Tingkat eror (menggunakan 10%)

Setelah dilakukan perhitungan untuk menentukan sampel, langkah selanjutnya adalah menyiapkan beberapa pertanyaan berdasarkan variabel yang digunakan yang akan diajukan kepada sampel responden yang telah ditentukan dengan menggunakan teknik skoring. Setiap jawaban responden akan diberikan skor. Adapun pemberian skor pada setiap jawaban responden menggunakan teknik skala Likert dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Skoring Pada Indikator Pertanyaan

Pilihan Jawaban	Skor
Sangat setuju	5
Setuju	4
Cukup setuju	3
Tidak setuju	2
Sangat tidak setuju	1

Sumber : Maryuliana et al., (2016)

Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 2.

Penelitian ini juga menggunakan uji validitas. Uji validitas berfungsi untuk menilai sejauh mana tingkat kepercayaan kuisioner/ angket dalam mengukur suatu hal. Uji validitas pada penelitian ini menggunakan aplikasi SPSS. Jika data kuisioner telah diuji kevaliditasannya, penulis akan menarik sebuah kesimpulan dari masing-masing jawaban responden tersebut.

C. Hasil dan Pembahasan

Bus Rapid Transit adalah sebuah sistem transportasi bus yang menggunakan jalur lalu lintas campuran (*mix traffic*). Dengan kata lain, sistem transportasi ini tidak menggunakan jalur tersendiri dalam pengoperasiannya. Sistem BRT ini dibuat untuk menekan peningkatan kendaraan pribadi di Kota Mataram, selain itu juga untuk memudahkan mobilisasi penduduk. Pembentukan BRT sendiri didasarkan pada SK Gubernur Nomor 550 – 536 tanggal 1 Juni 2016 tentang Jaringan Trayek Angkutan Massal Berbasis Program Bus Rapid Transit. Pada awal pengoperasiannya pada 21 November, pemerintah kota menggratiskan biaya bagi seluruh masyarakat Kota Mataram yang ingin menggunakan layanan transportasi umum ini. Namun setelah dua bulan pengoperasiannya, Pemerintah Kota Mataram mulai memberlakukan pembayaran administrasi pada setiap penumpang sejumlah Rp4.000 bagi masyarakat umum, tetapi tetap menggratiskan layanan transportasi umum ini bagi siswa sekolah maupun para mahasiswa.

1. Hasil Pernyataan Responden Terkait BRT Di Kota Mataram

Berdasarkan informasi awal pada Gambar 4 yang didapat melalui jawaban responden, diketahui bahwa dari 100 reponden, hanya 37% saja yang pernah menggunakan BRT, sementara responden lainnya sama sekali belum pernah menggunakan, namu mengetahui program BRT tersebut.

Berdasarkan observasi dan studi pustaka diketahui bahwa program BRT Kota Mataram bertujuan untuk mengurangi kemacetan, mengurangi pertambahan jumlah kendaraan pribadi dan untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan aktivitas berpergian menuju suatu tempat tanpa adanya hambatan serta untuk memberikan kenyamanan masyarakat dalam bertransportasi. Adapun jawaban atau respon para responden terkait indikator-indikator tujuan penerapan program BRT ini adalah sebagai berikut ini :

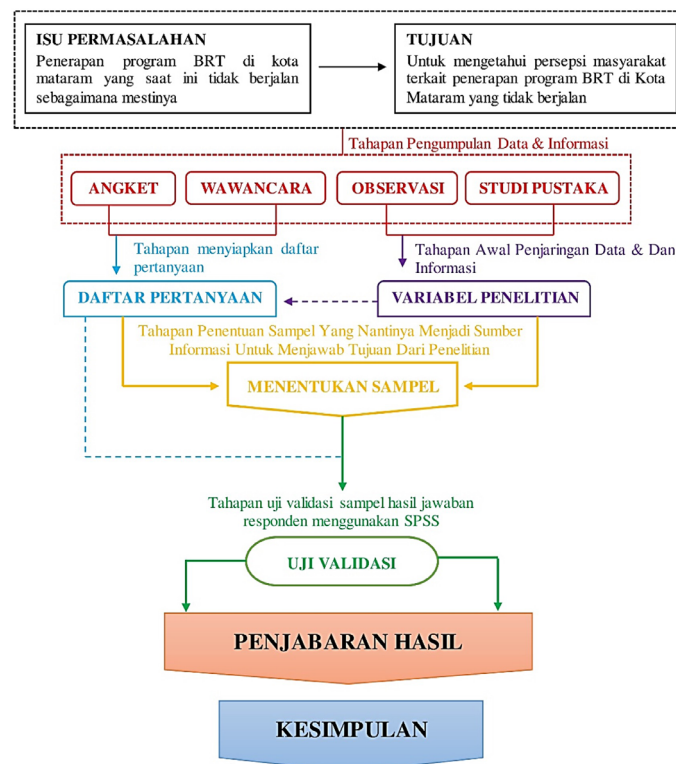
a). Mengurangi Kemacetan

Berdasarkan Gambar 5, diketahui bahwa dari 100 responden, 54 % menyatakan

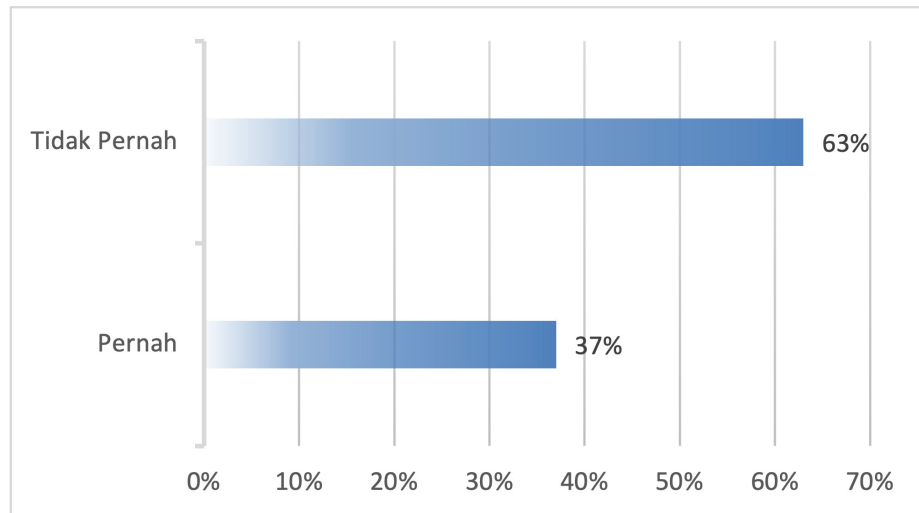
Tabel 2 Variabel Yang Digunakan Untuk Menjaring Informasi Terkait BRT di Kota Mataram

Tujuan	Variabel Yang Digunakan		Metode
	Variabel	Sub Variabel	
Untuk mengetahui persepsi masyarakat terkait program BRT di Kota Mataram yang tidak berjalan	Pencapaian tujuan program	• Tujuan BRT – Mengurangi kemacetan – Mengurangi pertambahan jumlah kendaraan pribadi – Memudahkan mencapai lokasi tujuan – Kenyamanan bertransportasi • Sasaran program BRT – Transportasi ramah lingkungan – Layanan transportasi bagi masyarakat	Kuisisioner / Angket
	Upaya pemerintah untuk mensosialisasikan program BRT	• Sosialisasi program BRT	
	Kondisi sarana dan prasarana BRT	• Kebersihan halte BRT • Titik Lokasi Halte • Fasilitas BRT	

Sumber Variabel Penelitian : (H. Idris et al., 2019), (Maghfiroh, 2012), (Pradipta et al., 2014), (Herdiana et al., 2013), (Sulistiyani Eka Lestari, 2022) digunakan skala likert (numerik), (Aritenang, 2019), (Budiman et al., 2012), (Febrianti & Mashuri, 2012) dan (Fakhtian & Budiharjo, 2021)



Gambar 3 Diagram Alur Penelitian



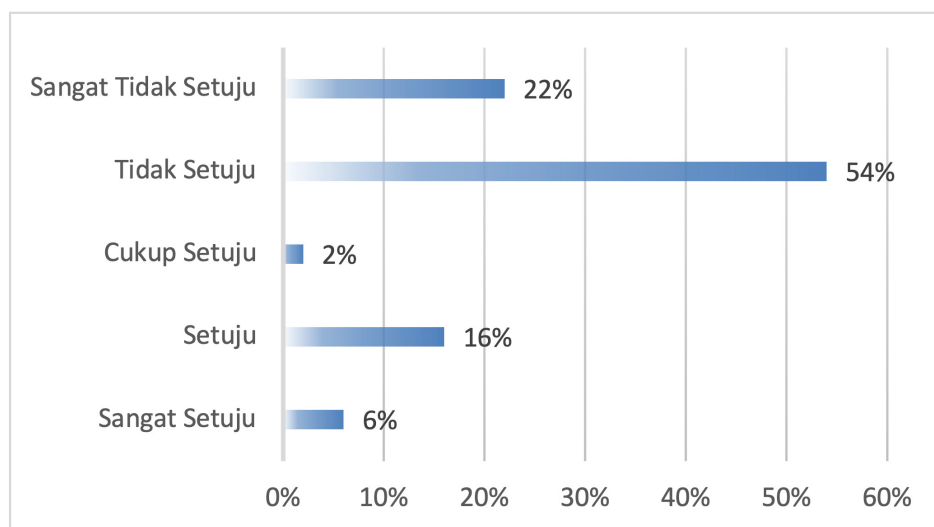
Gambar 4 Pengetahuan Responden Terkait Program BRT di Kota Mataram

bahwa tidak setuju bahwa program BRT di Kota Mataram untuk mengurangi kemacetan, mengingat bahwa tingkat kemacetan di Kota Mataram tidak terlalu tinggi seperti halnya di kota-kota besar lainnya. Hanya ada beberapa titik-titik kemacetan pada jam-jam tertentu saja yang tidak sampai menimbulkan kemacetan yang panjang dan intensitas yang lama. Selain itu, rute BRT yang ada di Kota Mataram tidak menggunakan jalur khusus, sehingga ketika arus lalu lintas terhambat atau terjadi kemacetan, maka bus BRT juga akan ikut terhambat. Maka dari itu, banyak masyarakat

yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi saja, mengingat bahwa tingkat kemacetan yang ada di Kota Mataram tidak begitu parah. Selain itu, bahwa menggunakan BRT sama saja akan menyulitkan akses menuju lokasi tujuan, dikarenakan trayek atau rute BRT tidak menggunakan jalur khusus, maka dari itu pergerakan BRT akan terhambat oleh kendaraan lainnya.

b). Mengurangi Jumlah Penggunaan Kendaraan Pribadi

Berdasarkan pada Gambar 6, diketahui bahwa 53 % responden menyatakan tidak



Gambar 5 Jawaban Responden Terkait Penerapan BRT Untuk Mengurangi Kemacetan

setuju bahwa Program BRT di Kota Mataram dapat mengurangi jumlah penggunaan kendaraan pribadi. Hal tersebut dikarenakan kurangnya minat masyarakat akan penggunaan transportasi umum. Selain itu, masyarakat juga lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, mengingat bahwa rute atau trayek BRT saat ini hanya melayani beberapa tujuan saja, sehingga masyarakat lebih tertarik menggunakan kendaraan pribadi untuk aktivitas berpergian. Beberapa responden juga mengatakan, penerapan transportasi umum BRT yang ada di Kota Mataram dirasa kurang efektif karena BRT tidak mempunyai jalur tersendiri, melainkan jadi satu dengan jalur transportasi lainnya, sehingga jika ada kemacetan arus lalu lintas, pergerakan dari BRT ikut terhambat. Masyarakat juga beranggapan lebih baik menggunakan kendaraan pribadi ketimbang menggunakan transportasi umum BRT tetapi nantinya sama saja akan terjebak macet.

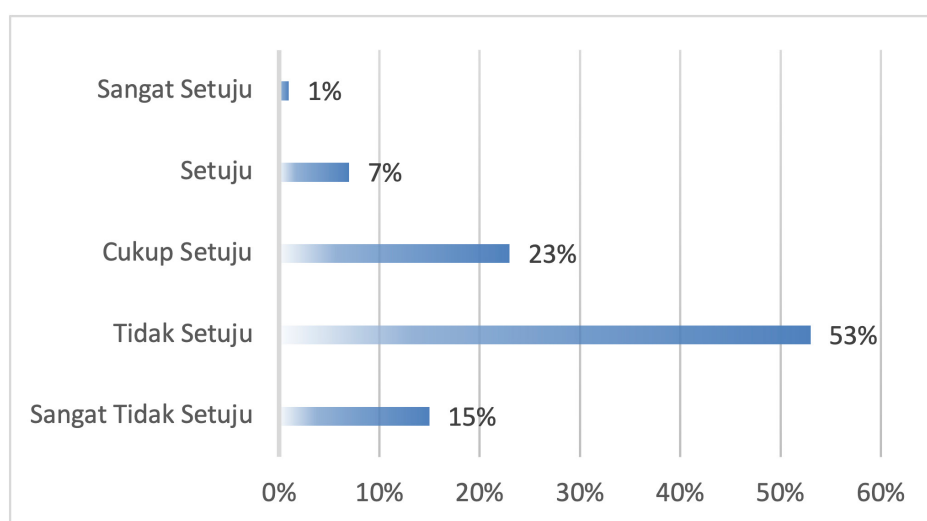
c). Memudahkan Dalam Mencapai Lokasi Tujuan

Dari jawaban responden terkait penggunaan BRT untuk memudahkan masyarakat dalam mencapai tujuan, diketahui bahwa 46% menyatakan tidak setuju penerapan BRT Mataram untuk memudahkan

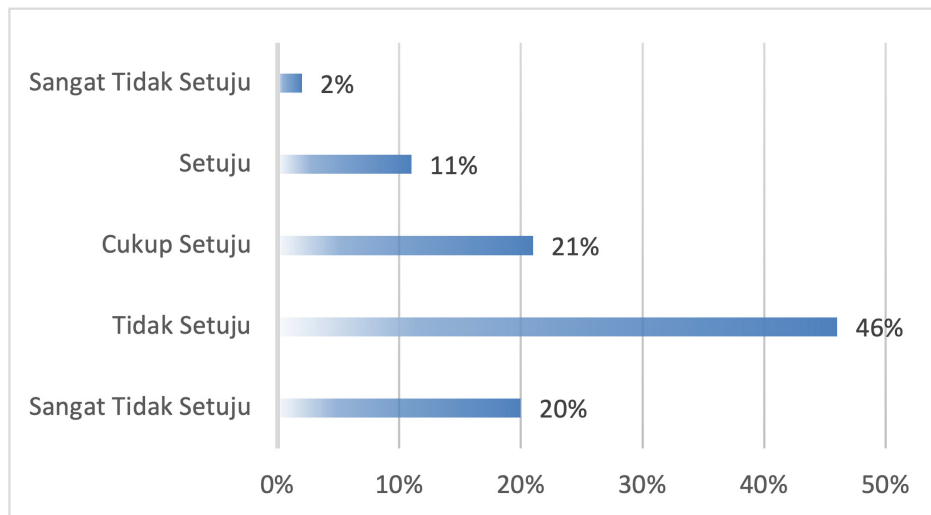
pergerakan masyarakat dari satu tempat ke tempat lainnya (gambar 7). Seperti telah dijelaskan sebelumnya, rute pelayanan BRT hanya menuju ke beberapa lokasi tujuan tertentu, sementara aktivitas masyarakat tidak hanya menuju lokasi yang dituju oleh BRT, maka dari itu diharapkan trayek BRT dapat mencakup kawasan-kawasan penting lainnya. Beberapa responden menyebutkan bahwa informasi jadwal operasional harian atau keberangkatan BRT masih tidak jelas. Banyak masyarakat khususnya para pekerja, anak sekolah dan mahasiswa serta masyarakat lainya yang tidak mengetahui secara jelas informasi jadwal maupun trayek tujuan BRT. Responden juga menyebutkan, bahwa beberapa halte pemberhentian bus terkadang masih jauh dari lokasi yang ingin dituju sehingga pengguna BRT harus berjalan kaki lagi atau melanjutkan perjalanan menggunakan transportasi lain (*Feeder*) untuk menuju lokasi yang diinginkan.

d). Kenyamanan Bertransportasi

Berdasarkan pendapat para responden, 37% responden yang telah menggunakan maupun yang belum menggunakan BRT mengakui sangat setuju transportasi umum (gambar 8) BRT Kota Mataram merupakan salah satu transportasi umum yang



Gambar 6 Jawaban Responden Terkait Penerapan BRT Untuk Mengurangi Jumlah Penggunaan Kendaraan Pribadi



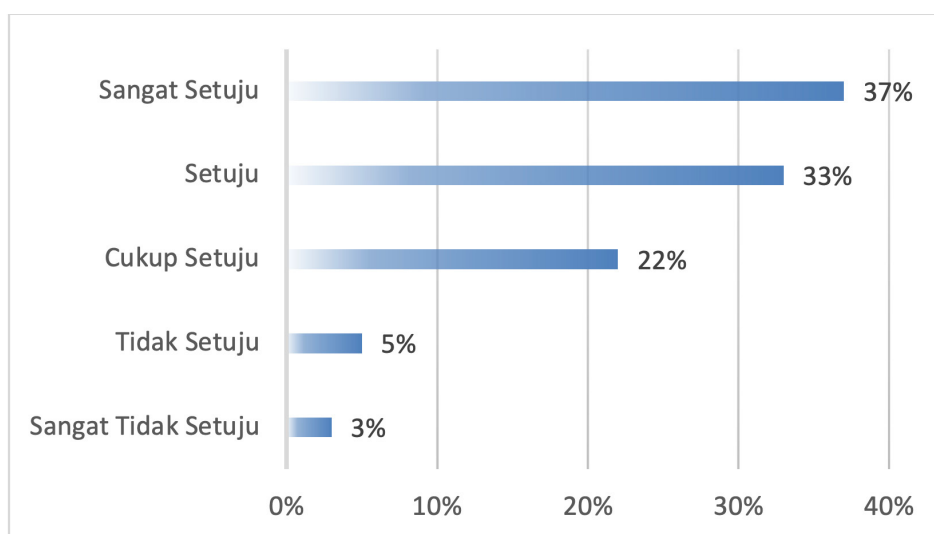
Gambar 7 Jawaban Responden Terkait Penerapan BRT Untuk Kemudahan Dalam Mencapai Lokasi Tujuan

mengutamakan kenyamanan bagi penumpang, sedangkan 33%, responden lainnya menjawab setuju. Hal tersebut dikarenakan pelayanan BRT selain untuk masyarakat umum, juga ditargetkan menjadi transportasi umum yang ramah terhadap penumpang berkebutuhan khusus. Selain itu, pengamen dan pedagang tidak dibolehkan masuk ke dalam bus agar penumpang merasa nyaman dalam perjalanan. Tetapi kondisinya saat ini justru berbanding terbalik dengan yang diungkap para responden. Program tersebut justru tidak

diminati dan dimanfaatkan oleh masyarakat, sehingga menjadi program yang membuang-buang anggaran saja.

2. Sasaran Program BRT Kota Mataram

Berdasarkan observasi dan studi pustaka, diketahui bahwa ada beberapa sasaran yang ingin dicapai dari program transportasi umum BRT Kota Mataram, yaitu diantaranya seperti transportasi ramah lingkungan, dimana mengingat bahwa seperti yang telah disebutkan sebelumnya, bahwa penerapan



Gambar 8 Jawaban Responden Terkait Tingkat Kenyamanan Menggunakan BRT

BRT salah satunya yaitu untuk menekan jumlah penggunaan kendaraan pribadi dan meminimalisir pencemaran udara. Selain itu juga sasaran dari penerapan BRT yaitu sebagai layanan transportasi bagi masyarakat untuk menunjang kegiatan sehari-hari, serta menunjang interaksi sosial masyarakat. Beberapa tanggapan responden terkait kedua sasaran tersebut diantaranya adalah:

a). Transportasi Ramah Lingkungan

Diketahui bahwa 75 % responden sangat setuju BRT merupakan moda transportasi umum ramah lingkungan, karena pada dasarnya penerapan program BRT di Kota Mataram bertujuan untuk menekan jumlah penggunaan dan penambahan kendaraan pribadi (gambar 9), maka ke depannya dapat meminimalisir pencemaran udara di Kota Mataram mengingat penyumbang terbesar pencemaran udara di kota selain dari kegiatan industri, berasal dari emisi gas kendaraan (Rushayati & Hermawan, 2013 dan Bayu et al., 2010).

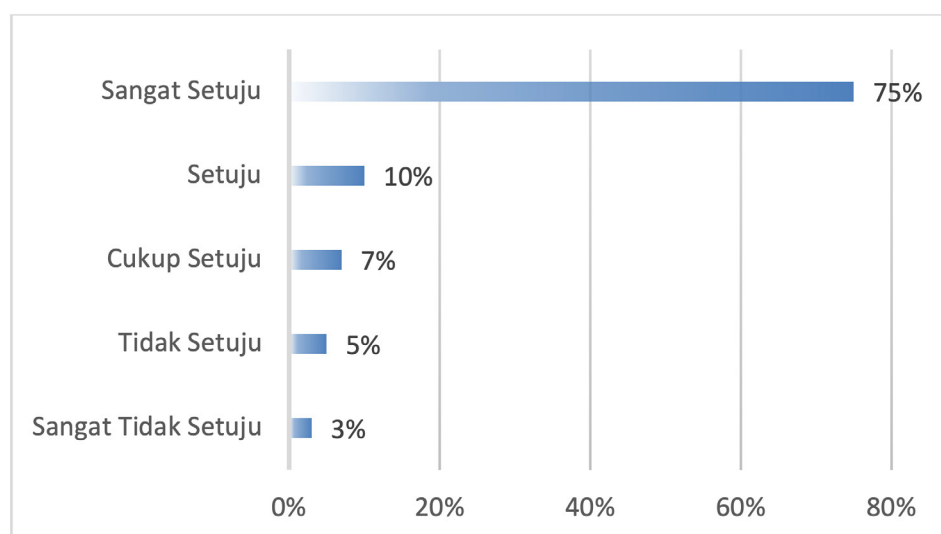
b). Layanan Transportasi Bagi Masyarakat

Berdasarkan pada Gambar 10 diketahui bahwa 46% responden setuju dengan penerapan program BRT Kota Mataram untuk melayani seluruh masyarakat dalam bertransportasi. Hal tersebut dikarenakan BRT Kota Mataram tidak hanya diperuntukkan bagi penduduk Kota Mataram saja namun

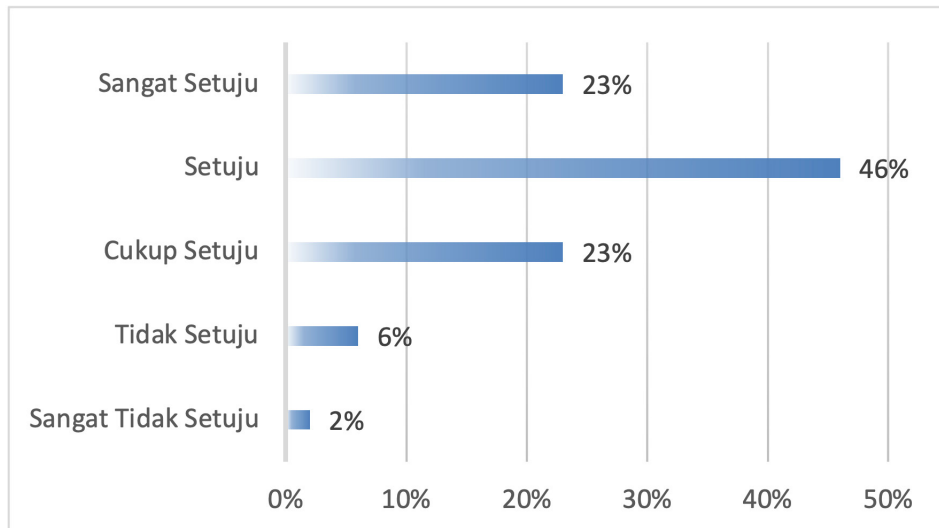
juga masyarakat yang berada di luar kawasan Kota Mataram yang juga menggunakan jalan raya Kota Mataram untuk mencapai tujuan perjalanan mereka. Tetapi berdasarkan pendapat beberapa responden, kurangnya minat masyarakat terhadap BRT salah satunya karena BRT hanya melayani beberapa rute saja, tetapi belum menjangkau seluruh pusat kegiatan yang ada di Kota Mataram. Oleh karena itu, beberapa masyarakat masih enggan menggunakan layanan tersebut dan memilih menggunakan kendaraan pribadi. Beberapa responden juga berharap program BRT Kota Mataram ke depannya dapat melayani rute-rute di seluruh wilayah yang ada di Kota Mataram.

3. Upaya Pemerintah Mensosialisasikan Program BRT

Berdasarkan Gambar 11, diketahui bahwa dari 100 angket yang disebar, 46% responden menjawab tidak setuju apabila Dinas Perhubungan Provinsi NTB selaku badan yang mewadahi program BRT Kota Mataram sudah melakukan sosialisasi mengenai program BRT kepada masyarakat terkait halte, rute, tempat pemberhentian, dan jam keberangkatan. Responden belum mendapatkan informasi yang jelas mengenai hal tersebut sebelum mencoba BRT Kota Mataram dan menanyakan kepada petugas



Gambar 9 Jawaban Responden Terkait BRT Sebagai Transportasi Ramah Lingkungan



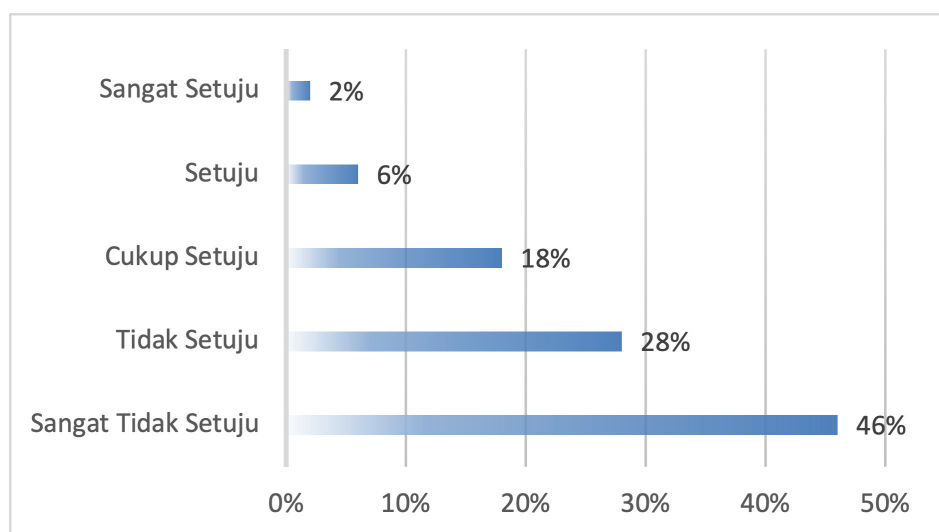
Gambar 10 Jawaban Responden Terkait Layanan BRT Kota Mataram

mengenai, rute, tempat pemberhentian, dan jam keberangkatan. Sejumlah responden lain juga setuju pada pernyataan ini dengan persentase jawaban sebesar 6%, dikarenakan masih terdapat banner yang menunjukkan informasi BRT di salah satu halte yang berada di ruas Jln. Pejanggik.

4. Kondisi Sarana Dan Prasarana BRT Kota Mataram

Kesiapan suatu program dalam

membantu kebutuhan masyarakat sehari-hari harus didukung dengan kesiapan sarana dan prasarannya. Dalam pengoperasian BRT di Kota Mataram, pemerintah Provinsi NTB telah menyediakan berbagai fasilitas penunjang pengoperasian BRT diantaranya ditematkannya halte pemberhentian bus di beberapa titik tertentu, serta fasilitas yang berada di dalam bus BRT seperti tempat duduk yang disusun perorangan dan pendingin ruangan (AC). Di bawah ini merupakan



Gambar 11 Jawaban Responden Terkait Sosialisasi Program BRT Di Kota Mataram

jawaban responden terkait kondisi sarana dan prasarana penunjang BRT Kota Mataram. Contohnya seperti kebersihan halte BRT, fasilitas BRT dan lokasi titik-titik sebaran halte BRT.

a). Fasilitas BRT

Berdasarkan Gambar 12, diketahui 76% responden mengatakan sangat setuju bahwa fasilitas yang telah disediakan oleh transportasi umum BRT sudah sangat memadai, mulai dari pendingin ruangan bus, kursi bus yang nyaman, fasilitas bagi penyandang disabilitas seperti kursi roda dan tempat duduk khusus bagi penyandang disabilitas yang terpisah dari penumpang lainnya. Selain itu, segi keamanan bus juga sudah terkontrol dengan baik, seperti adanya pemadam api dan palu pemecah kaca jika sewaktu-waktu bus mengalami kendala, dan ditambah lagi adanya petugas BRT yang sangat ramah terhadap para penumpang, sehingga para penumpang nyaman ketika dalam perjalanan.

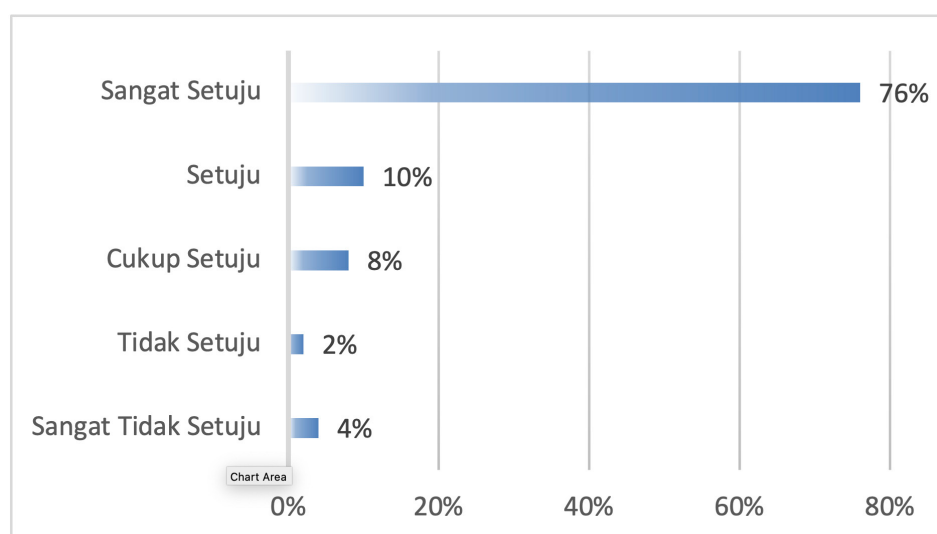
b). Kebersihan Halte BRT

Berdasarkan Gambar 13, diketahui bahwa dari 100 angket yang disebar, 65% responden menjawab sangat tidak setuju dengan kebersihan halte BRT. Hal tersebut dikarenakan beberapa kondisi halte BRT sudah tidak terawat sejak BRT Kota Mataram tidak beroperasi. Saat ini kondisi halte BRT yang terbengkalai itu justru dimanfaatkan

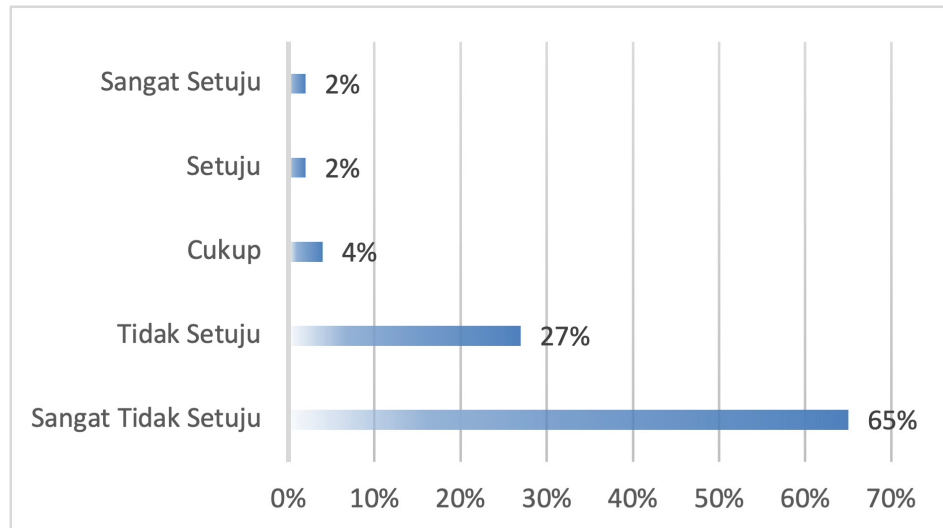
oleh beberapa masyarakat atau pemuda sekitar untuk tempat bersantai dan terkadang juga dimanfaatkan sebagai tempat mabuk-mabukan. Bukan hanya itu saja, beberapa halte terkadang juga dimanfaatkan oleh para gelandangan sebagai tempat beristirahat dan tempat tidur sehingga menimbulkan kesan kumuh. Kondisi tersebut terjadi bukan dikarenakan saat ini BRT sudah tidak beroperasi, melainkan telah terjadi bahkan saat program BRT yang ada di Kota Mataram masih berjalan.

c). Titik Lokasi Halte BRT

Berdasarkan Gambar 14, diketahui 46% responden menjawab sangat tidak setuju dengan pernyataan lokasi pemberhentian BRT sudah dengan mudah dijangkau oleh masyarakat. Hal tersebut sesuai dengan pengalaman responden yang kesulitan menjangkau lokasi halte dikarenakan lokasinya tidak berdekatan dengan kawasan permukiman, sehingga masyarakat yang ingin menggunakan BRT harus berjalan kaki cukup jauh atau menggunakan moda transportasi lainnya untuk menuju halte pemberhentian BRT saat ingin menggunakan layanan transportasi tersebut. Yang menjadi permasalahan juga bukan hanya karena lokasi halte yang jauh dan sulit diakses, tetapi juga oleh minimnya transportasi umum lainnya (*feeder*) yang menuju ke setiap lokasi halte



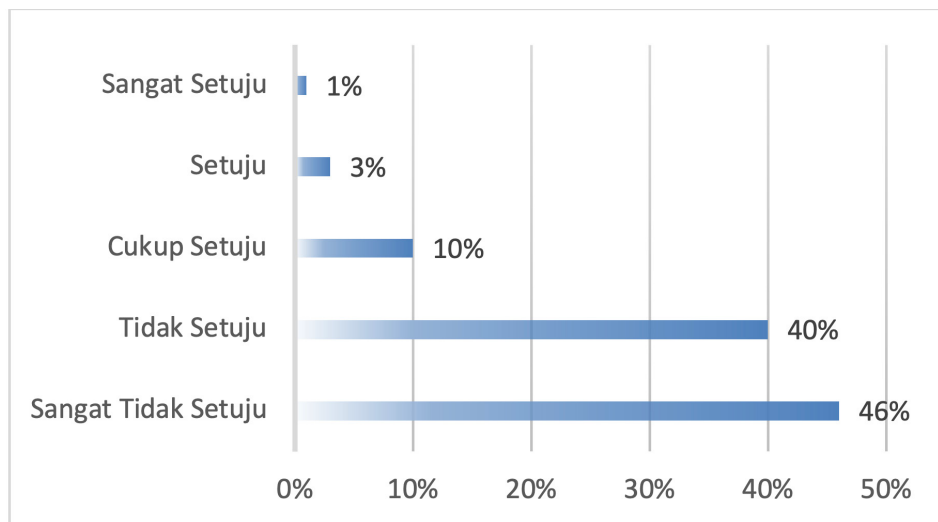
Gambar 12 Jawaban Responden Terkait Kondisi Fasilitas BRT



Gambar 13 Jawaban Responden Terkait Kondisi Kebersihan Halte BRT

yang ada. Maka dari itu, masyarakat cenderung lebih suka menggunakan layanan transportasi online yang dirasa sangat mudah dan tidak

ribet. Pengguna tinggal menunggu saja dari rumah untuk dijemput dan akan diantarkan ke lokasi yang ingin dituju.



Gambar 14 Jawaban Responden Terkait Titik Sebaran Halte BRT

D. Simpulan

Dari hasil pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa tidak berjalannya program BRT di Kota Mataram berdasarkan persepsi masyarakat disebabkan oleh kurangnya minat masyarakat untuk memanfaatkan layanan BRT yang telah disediakan oleh pemerintah Kota Mataram. Hal tersebut karena pelayanan program BRT belum bisa memenuhi

kebutuhan masyarakat Kota Mataram. Trayek BRT saat itu belum mencakup keseluruhan kawasan yang ada di Kota Mataram. Selain itu, sebaran halte yang cukup sulit untuk diakses oleh masyarakat dikarenakan jauh dari permukiman sehingga mereka lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi atau layanan transportasi online. Selain itu, tidak adanya jalur khusus bagi BRT sehingga masyarakat beranggapan jalur yang dilalui oleh BRT

sewaktu-waktu bisa terjebak dalam kemacetan dan menghambat pergerakan BRT untuk sampai segera tiba ke tujuan para penumpang. Kurangnya sosialisasi program BRT kepada masyarakat, juga menyebabkan minimnya pengetahuan masyarakat terkait pelayanan transportasi umum BRT Kota Mataram.

E. Daftar Pustaka

- Adi, W. B., Sukuryadi, Adiansyah, J. S., Ibrahim, & Johari, H. I. (2022). Analisis Pola Spasial Fenomena Urban Heat Island (UHI) Berdasarkan Faktor Emisivitas Lahan. *GEOGRAPHY*, 10(2), 6–7. <https://doi.org/10.31764/geography.v10i2.9740>
- Anggraini, R. R. (2013). Persepsi Orangtua terhadap Anak Berkebutuhan Khusus. *E-JUPEKhu (Jurnal Ilmiah Pendidikan Khusus)*, 1(1), 258–265. <https://doi.org/https://doi.org/10.24036/jupe9510.64>
- Aritenang, W. (2019). Isu Lingkungan dan Perubahan Iklim Pada Transportasi (Udara, Laut, Darat dan Kereta Api). In *ITB Press* (1st ed.). ITB Pers.
- Bayu, D., Dharmowijoyo, E., & Tamin, O. Z. (2010). Pemilihan metode perhitungan pengurangan emisi CO₂ sektor transportasi. *Jurnal Transportasi*, 10(3), 245–252. <https://doi.org/https://doi.org/10.26593/jtrans.v10i3.436.%25p>
- Budiman, A., Bethary, R. T., & Siswanto, D. (2012). Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Kota Di Kota Cilegon (Trayek : Merak : Cilegon). *Fondasi : Jurnal Teknik Sipil*, 1(1), 31–37. <https://doi.org/10.36055/jft.v1i1.2001>
- Fakhtian, F. I., & Budiharjo, A. (2021). Evaluasi rute dan lokasi halte Bus Rapid Transit (BRT) koridor II di Palangka Raya. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 08(01), 11–20. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.54324/j.mtl.v8i1.487>
- Febrianti, A., & Mashuri. (2012). Studi Kebutuhan Angkutan Umum Penumpang Perkotaan di Kota Palu. *Jurnal Rekayasa Dan Manajemen Transportasi*, 2(1), 34–45. <http://jurnal.untad.ac.id/jurnal/index.php/JRMT/article/view/785>
- H. Idris, M., Akbar, M. U., & As Syafiq, F. (2019). Implementasi Pengoperasian Bus Trans Mataram Metro Di Kota Mataram (Studi Kasus Di Dinas Perhubungan Kota Mataram). *JlAP (Jurnal Ilmu Administrasi Publik)*, 7(2), 108. <https://doi.org/10.31764/jiap.v7i2.1270>
- Herdiana, S., Gustamola, W., & Afriadi. (2013). Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Bus Damri Kota Bandung Berdasarkan Persepsi Pengguna dan Pengelola. *Reka Loka*, 1(1), 1–11. <https://www.neliti.com/publications/220895/evaluasi-kinerja-pelayanan-angkutan-bus-damri-kota-bandung-berdasarkan-persepsi>
- Hidayati, N., Hidayat, M., Ruminda, M., Agusinta, L., & Ricardianto, P. (2022). Loyalitas dan Kepuasan Penumpang pada Mass Rapid Transit. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 8(3), 235. <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v8i3.646>
- Indrawati, D. M., Suharyadi, S., & Widayani, P. (2020). Analisis Pengaruh Kerapatan Vegetasi Terhadap Suhu Permukaan dan Keterkaitannya Dengan Fenomena UHI. *Media Komunikasi Geografi*, 21(1), 99. <https://doi.org/10.23887/mkg.v21i1.24429>
- Jayusman, I., & Shavab, O. A. K. (2020). Studi Deskriptif Kuantitatif Tentang Aktivitas Belajar Mahasiswa Dengan Menggunakan Media Pembelajaran Edmodo Dalam Pembelajaran Sejarah. *Jurnal Artefak*, 7(1), 13. <https://doi.org/10.25157/ja.v7i1.3180>
- Maghfiroh, H. (2012). Keterjangkauan Fasilitas Halte pada Koridor Ruas Jalan Kota. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 53(9), 1689–1699. http://ppid.dephub.go.id/files/datalitbang/JURNAL_DARAT_2015.pdf
- Maryuliana, Subroto, I. M. I., & Haviana, S. F. C. (2016). Sistem Informasi Angket Pengukuran Skala Kebutuhan Materi Pembelajaran Tambahan Sebagai Pendukung Pengambilan Keputusan Di Sekolah Menengah Atas Menggunakan

- Skala Likert. *Jurnal Transistor Elektro Dan Informatika*, 1(2), 1–12. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.30659/ei.1.1.1-12>
- Nurdjanah, N. (2014). Emisi Co2 Akibat Kendaraan Bermotor Di Kota Denpasar. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 16(4), 1–16. <https://doi.org/10.25104/jptd.v16i4.1361>
- Pradipta, E. G., Suroso, & Suharini, E. (2014). Efektivitas Brt (Bus Rapid Transit) Trans Semarang Sebagai Moda Transportasi Di Kota Semarang. *Geo-Image*, 3(2), 1–4. <https://doi.org/https://doi.org/10.15294/geoimage.v3i2.4659>
- Rushayati, S. B., & Hermawan, R. (2013). Karakteristik Kondisi Urban Heat Island DKI Jakarta. *Forum Geografi*, 27(2), 111. <https://doi.org/10.23917/forgeo.v27i2.2370>
- Sugiyono. (2015). Metode Penelitian Tindakan (Action Research). *Prosiding Seminar Nasional Jurusan PGSD FIP UNP*, 1–14. <http://ejournal.unp.ac.id/index.php/prosidingpgsd/article/view/4846>
- Sulistiyani Eka Lestari, S. (2022). Pelayanan Bus Patas dan Ekonomi Pada Trayek Antar Kota. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 24(1), 51–61. <https://doi.org/10.25104/jptd.v24i1.2100>
- Sulistiyono. (2012). Pemanasan Global (Global Warming) Dan Hubungannya Dengan Penggunaan Bahan Bakar Fosil. *Jurnal Forum Teknologi*, 02(2), 47–56.

Halaman ini sengaja dikosongkan.