

RESUME

**KAJIAN KAJIAN SISTEM ANGKUTAN UMUM MASSAL
DI WKP II DALAM Mendukung IBUKOTA
PROVINSI BANTEN**



Disusun oleh:

BADAN PENGKAJIAN DAN PENERAPAN TEKNOLOGI
PUSAT PELAYANAN TEKNOLOGI

BIDANG PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH
PROVINSI BANTEN
2020

RINGKASAN EKSEKUTIF

Secara fisik, pembangunan kawasan pemukiman, bisnis/perdagangan, industri di Serang terlihat sudah menyebar ke wilayah sekitar kota Serang. Pesatnya perkembangan Kawasan Perkotaan, pertumbuhan penduduk (1.6% per tahun, BPS 2018) dan pertumbuhan ekonomi yang baik (sekitar 6.48%, BPS 2018) di kota Serang, mengakibatkan peningkatan perjalanan penduduk. Peningkatan perjalanan tersebut yang jika tidak diantisipasi dengan penyediaan kapasitas pelayanan transportasi yang memadai, maka akan menimbulkan beberapa masalah transportasi. Untuk mengantisipasi mobilitas di Kawasan Perkotaan, membutuhkan perencanaan sistem transportasi perkotaan yang terpadu (*integrated*) dan berkelanjutan (*sustainable*).

Untuk mengantisipasi pergerakan penduduk dan melayani perkembangan wilayah kota yang sesuai dengan perencanaan kota di wilayah Serang Metropolitan Area, maka pengelolaan permintaan perjalanan (TDM) harus segera direncanakan. Salah satu instrument yang dapat digunakan adalah dengan mendorong penggunaan sistem angkutan umum massal yang berkeselamatan, nyaman, handal (*reliable*), terpadu dan berkelanjutan. Sistem angkutan umum massal perlu dikembangkan dengan menghubungkan pusat-pusat kegiatan wilayah di Serang Metropolitan Area. Tujuan kegiatan ini adalah melakukan analisis perencanaan sistem angkutan umum massal di Serang Metropolitan Area dengan menggunakan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) yang meliputi: Evaluasi Kinerja Jaringan Transportasi *Existing* (Jalan dan Angkutan Umum), Pemodelan Permintaan Perjalanan dan Prediksi Pertumbuhan Permintaan Perjalanan, Perencanaan Awal Infrastruktur untuk Angkutan Umum Massal di SMA, Perencanaan Awal Pola Operasi Angkutan Umum Massal di SMA, Penyusunan Rencana Aksi Implementasi Sistem AUM, Analisis Keekonomian, Analisis Finansial, Penyusunan Skema KPBU.

REKOMENDASI

1. Pertumbuhan penduduk dan ekonomi wilayah yang semakin berkembang perlu diantisipasi dengan penyediaan sistem transportasi yang baik agar kelancaran arus lalu lintas tetap terjaga dengan meminimalisir kemacetan yang mungkin terjadi. Salah satu langkah perencanaan yang perlu dilakukan adalah dengan menyediakan sistem angkutan umum yang selamat, handal, terjangkau, terpadu dan berkelanjutan.
2. Koridor utama penerapan angkutan umum massal teridentifikasi pada tiga koridor, yaitu koridor I Cikande – perbatasan Cilegon sepanjang 41,7 km. Pada tahap pertama, dibangun segmen Pakupatan – perbatasan Cilegon sepanjang 17,8 km. Koridor II Banten Lama – Baros sepanjang 18,1 km. Koridor III Alamanda Regency – UNTIRTA Baru melalui Jalan Syekh Al Bantani sepanjang 19,5 km.
3. Saat ini sarana yang sesuai dengan kondisi permintaan adalah angkutan massal berbasis jalan, bus. Koridor I dapat diterapkan bus articulated berkapasita 140 penumpang dengan kebutuhan unit pada tahun pembukaan operasi sebanyak 15 unit termasuk cadangan, Koridor II dengan bus besar berkapasita 90 penumpang dengan kebutuhan 18 unit. Koridor III dengan bus sedang berkapasitas 45 penumpang dengan kebutuhan 17 unit.
4. Beberapa pertimbangan pemilihan moda adalah bus antara lain adalah:
 - Kewenangan sepenuhnya pada Pemprov Banten
 - Waktu pembangunan lebih cepat, memanfaatkan ruang jalan yang ada
 - Biaya lebih murah, APBD mampu mendanai
 - Rute bisa fleksibel
5. Secara ekonomi rencana proyek ini layak dengan indicator nilai BCR lebih besar dari 1, di mana nilai BCR untuk Koridor I, II, dan III berturut-turut 1,93, 2,02, dan 1,35. Nilai EIRR Koridor I, II, dan III berturut-turut adalah 34,01%, 30,21%, dan 16,11%.
6. Dari aspek finansial, jika seluruh biaya proyek ditanggung pihak investor, maka proyek ini tidak layak dengan indicator nilai FIRR seluruhnya di bawah 8% per tahun.

7. Oleh karena itu, dikembangkan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) agar proyek ini dapat menarik pihak swasta untuk terlibat. Hasil analisa menunjukkan bahwa skema KPBU yang memungkinkan diterapkan adalah KPBU Operasi dan Perawatan (*Operation and Maintenance*). Indikator FIRR 12% dalam 30 tahun pada Koridor I dicapai dengan tarif Rp 7.325 per penumpang. Koridor II dicapai dengan tarif Rp 5.250 per penumpang dan Koridor III dicapai dengan tarif Rp 6.200 per penumpang. Skema ini investor mempunyai tanggung jawab dalam pengadaan sarana, Depo, biaya operasi dan perawatan. Dengan kondisi ini agar tarif dapat terjangkau masyarakat pada kisaran Rp. 4.000 per penumpang diperlukan adanya subsidi dari Pemerintah.
8. Bentuk kelembagaan dan mekanisme pengaturan/pengelolaan dalam sistem angkutan umum massal ini perlu dilakukan kajian lebih mendalam untuk mendapatkan manfaat yang paling baik.