

Komparasi Karakteristik Perilaku dan Pengguna Bus Trans Tangerang AYO pada Koridor 2 dan Koridor 3

Verdy Ananda Upa^{1,*}, Rahmat Setyadi¹, Fajar Nur Alim Mustofa¹, Fajaruddin Assalam¹

Institut Teknologi Indonesia, Serpong, Tangerang Selatan¹

Koresponden*, Email: verdy.ananda@iti.ac.id

	Info Artikel	Abstract
Diajukan	11 September 2021	<i>Tangerang City started to operate the Mass Rapid Transit line, especially the Bus Rapid Transit. Passenger Demand Modelling need to be developed in attemptation of BRT corridors expansion. Thus, this attempt needs knowledge on Existing BRT characteristic of travel behaviour and trip maker. Method form is interview to active users of koridor 2 and koridor 3. The characteristic data were gotten from the survey done upon Koridor 2 : Poris Plawad Terminal-Cibodas Terminal and Koridor 3 : Tangerang City Mall-CBD Ciledug. The trip maker gender characteristics are dominated by the female, the proffesion characteristics are dominated by worker, student, and housewife. The travel behaviour characteristics, in term of purpose, are dominated by working; in terms of mode utilisations before changing to the bus are dominated by conventional public transportation and motorcycle. Access trip distances are around 0-2 km, by motorcycle. Access trip distances are around 0-2 km, mostly by walking.</i>
Diperbaiki	21 November 2021	
Disetujui	07 Desember 2021	

Keywords: trip maker, travel behaviour, Trans Tangerang, BRT passenger.

Abstrak
Kota Tangerang telah mengoperasikan sistem transportasi massal berbasis *Bus Rapid Transit*. Model Permintaan Perjalanan Penumpang penting untuk dibangun dalam upaya pengembangan koridor BRT. Sehingga, upaya ini membutuhkan pengetahuan tentang karakteristik perilaku dan pengguna koridor BRT yang telah beroperasi. Metode yang digunakan berupa survei wawancara terhadap pengguna aktif koridor 2 dan koridor 3. Data karakteristik diperoleh dari survei di koridor 2; Terminal Poris Plawad-Terminal Cibodas dan koridor 3;Tangerang City Mall-CBD Ciledug. Pelaku perjalanan dalam hal komposisi jenis kelamin didominasi oleh perempuan, dalam hal komposisi profesi didominasi oleh pegawai, mahasiswa, dan ibu rumah tangga. Karakteristik perilaku perjalanan dalam hal komposisi maksud perjalanan didominasi oleh perjalanan bekerja; dalam hal penggunaan moda sebelum beralih didominasi oleh angkot dan sepeda motor. Karakteristik perjalanan hubung-ke, dalam hal jarak perjalanan berada pada rentang 0-2 km dengan moda sepeda motor. Karakteristik penghubung-dari, dalam hal jarak perjalanan berada pada rentang 0-2 km dengan moda jalan kaki.

Kata kunci: pelaku perjalanan, perilaku perjalanan, Trans Tangerang, penumpang BRT

1. Pendahuluan

Sistem transportasi massal sangat dibutuhkan di Indonesia khususnya bagi wilayah perkotaan. Indonesia sedang merencanakan hingga membangun sistem transportasi massal di beberapa kota. Terdapat beberapa tipe sistem transportasi massal yang direncanakan dan dibangun di Indonesia antara lain tipe *Bus Rapid Transit* (BRT), seperti Semi BRT maupun BRT, tipe *Light Rapid Transit* (LRT), seperti *Tramway* dan *Monorail*, serta tipe *Mass Rapid Transit* (MRT), seperti Metro dan Kereta Komuter. Kota Tangerang merupakan salah satu kota terbesar di Kawasan Jabodetabek. Mobilitas masyarakat kota Tangerang yang tinggi mengakibatkan permasalahan, khususnya pada sektor transportasi. Oleh sebab itu, pengembangan sistem transportasi massal dibutuhkan untuk dapat mengurangi kemacetan, memperlancar arus lalu lintas, menjaga kualitas lingkungan, serta terjangkau oleh semua lapisan masyarakat[1].

Sistem transportasi massal berbasis BRT yang beroperasi di kota Tangerang adalah Bus Trans Tangerang AYO. Perencanaan awal jaringan Bus Trans Tangerang AYO memiliki 4 koridor. Koridor 1: Terminal Poris Plawad-Jatake Gajah Tunggal, Koridor 2: Terminal Poris Plawad-Terminal Cibodas, Koridor 3: Tangerang City Mall-CBD Ciledug, Koridor 4: Perempatan Cadas-Bandara Soekarno Hatta. Pada saat ini, September 2021, seluruh koridor pada rencana awal telah beroperasi.

Sistem operasional layanan BRT harus direncanakan dengan baik sehingga dapat menjalankan fungsinya sebagai angkutan perkotaan modern bagi kota Tangerang. Salah satu komponen perencanaan dalam aspek operasional adalah penentuan ukuran armada BRT yang akan dioperasikan pada suatu koridor[2],[3],[4]. Pengembangan koridor akan dilakukan agar dapat mengakomodasi mobilitas masyarakat kota Tangerang.

Untuk itu, diperlukan perhitungan terkait prediksi jumlah penumpang potensial pada koridor baru[5].

Perhitungan prediksi jumlah penumpang potensial merupakan salah satu bagian dari pemodelan transportasi.[6] Perhitungan ini merupakan suatu pemodelan permintaan transportasi pada kawasan yang sangat terbatas dan berupa sebuah kawasan jalur[7],[8],[9]. Dua teknik pemodelan yang telah dipikirkan dan diaplikasikan adalah model langsung dan model konvensional khusus[10],[11].

Untuk melakukan perhitungan tersebut diperlukan data karakteristik pelaku dan perilaku perjalanan pada koridor yang telah beroperasi[12],[13]. Karakteristik pelaku perjalanan berupa data jenis kelamin dan profesi serta data karakteristik perilaku perjalanan berupa data wilayah pengaruh perjalanan dari titik asal ke halte BRT, wilayah pengaruh perjalanan ke titik tujuan dari halte BRT, dan karakteristik moda transportasi yang digunakan sebelum BRT beroperasi[14],[15].

Makalah ini menyajikan komparasi (perbandingan) data hasil survei terkait karakteristik pelaku dan perilaku perjalanan untuk Bus Trans Tangerang Koridor 2: Terminal Poris Plawad-Terminal Cibodas dengan Bus Trans Tangerang Koridor 3: Tangerang City Mall-CBD Ciledug pada jam puncak pagi.

2. Metode

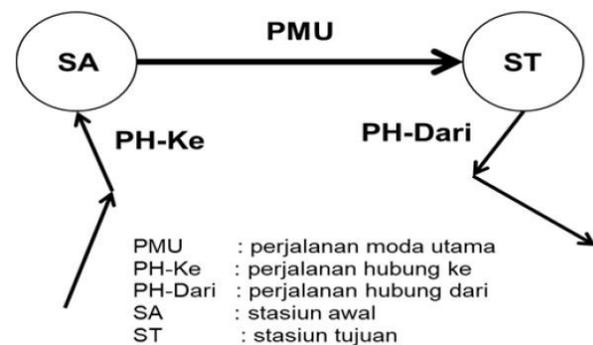
Prinsip dasar dari penelitian ini merupakan pengumpulan data karakteristik pelaku dan perilaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 dan Koridor 3. Oleh sebab itu, terdapat 3 (tiga) hal yang penting untuk ditentukan antara lain informasi yang harus dikumpulkan, cara mengumpulkan, dan penentuan jumlah sampel. Informasi yang harus dikumpulkan berupa data yang diperlukan bagi pemodelan. Pemodelan akan dilakukan berdasarkan data survei wawancara. Survei wawancara ditujukan bagi pengguna aktif Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 dan Koridor 3 yang berprofesi sebagai PNS, karyawan swasta, ibu rumah tangga, dan pelajar. Dengan total responden yang diperoleh sejumlah ± 60 orang untuk setiap koridor. Data untuk pemodelan dan data karakteristik terkait ditampilkan pada **Tabel 1**.

Untuk memudahkan analisis yang dilakukan pada penelitian ini, beberapa istilah perlu dibakukan. Untuk itu perjalanan dengan menggunakan Bus Trans Tangerang AYO ini perlu dimodelkan dalam sebuah jaringan. Perjalanan ini dibagi ke dalam 3 (tiga) tahap perjalanan, yaitu: Perjalanan dengan menggunakan Moda Utama (PMU), yang didahului oleh Perjalanan Hubung Ke (PHK) dan diakhiri dengan Perjalanan Hubung Dari (PHD)[16],[17]. Perjalanan dengan menggunakan Moda Utama (PMU) merupakan perjalanan yang

menggunakan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 ataupun Koridor 3, Perjalanan Hubung Ke (PHK) merupakan perjalanan yang menggunakan moda sepeda motor, jalan kaki, dan angkot, sedangkan Perjalanan Hubung Dari (PHD) merupakan perjalanan yang menggunakan moda sepeda motor, jalan kaki, angkot, KRL. Perpindahan dari PHK ke PMU dilakukan di Simpul Naik (SN), sedangkan perpindahan dari PMU ke PHD dilakukan di Simpul Turun (ST)[18],[19]. Dalam kasus penelitian ini perjalanan hubung bisa saja mengandung lebih dari 1 PHK dan 1 PHD. Berikut akan disajikan ilustrasi model jaringan suatu perjalanan seperti pada **Gambar 1**.

Tabel 1. Data pemodelan dan karakteristik perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 dan Koridor 3

No.	Data bagi pemodelan	Data karakteristik terkait
1.	Wilayah pengaruh ke bus	Jarak perjalanan hubung ke
2.	Moda perjalanan hubung ke	Moda perjalanan hubung ke
3.	Wilayah pengaruh dari bus	Jarak perjalanan hubung dari
4.	Moda perjalanan hubung dari	Moda perjalanan hubung dari
5.	Moda yang mungkin pindah	Moda sebelum menggunakan Bus
6.	Kestabilan nilai data	Maksud perjalanan



Gambar 1. Model jaringan suatu perjalanan dengan menggunakan moda utama [20]

3. Hasil dan Pembahasan

Karakteristik perilaku perjalanan yang diamati dalam survei ini adalah maksud perjalanan, moda sebelum berpindah ke Bus Trans Tangerang AYO, perjalanan hubung ke Trans Tangerang AYO, jarak perjalanan dan moda perjalanan, perjalanan hubung dari Trans Tangerang AYO, jarak perjalanan dan moda perjalanan.

Verdy dan Suprayitno melakukan penelitian tentang karakteristik pengguna Bus Trans Mamminasata koridor 2 dan koridor 3. Penelitian ini menitikberatkan pada analisis karakteristik pengguna Bus Trans Mamminasata yang beroperasi

di kota Makassar, khususnya untuk koridor 2 dan koridor 3. Adapun data karakteristik penumpang yang diamati adalah maksud perjalanan, moda yang digunakan sebelum Bus Trans Mamminasata beroperasi, karakteristik penghubung perjalanan meliputi moda penghubung sebelum halte keberangkatan dan moda penghubung setelah halte tujuan [2]. Dalam penelitian tersebut tidak meninjau karakteristik pengguna secara detail dan hanya memberikan gambaran umum. Selain itu, penelitian ini juga tidak melakukan analisis sintesa karakteristik dari pengguna koridor 2 dan koridor 3 tersebut. Analisis sintesa karakteristik digunakan untuk melihat adanya kecenderungan kemiripan karakteristik pengguna dari beberapa koridor dalam satu layanan angkutan umum, atau kecenderungan kemiripan karakteristik pengguna dari beberapa layanan angkutan umum yang berbeda.

Survei jumlah penumpang dalam bus Trans Tangerang telah dilakukan pada jam puncak pagi, siang, serta sore. Hasil survei menunjukkan bahwa volume penumpang pada jam puncak pagi cukup padat mencapai sekitar 30 penumpang per bus, jumlah penumpang pada jam puncak siang hanya sekitar 10 penumpang per bus, dan frekuensi penumpang pada jam puncak sore mencapai sekitar 18 penumpang per bus. Hal ini telah sesuai dengan prinsip dasar sifat perjalanan orang di wilayah perkotaan, bahwa volume penumpang paling padat berada pada jam puncak pagi.

A. Karakteristik Pelaku dan Perilaku Perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2: Terminal Poris Plawad-Terminal Cibodas

Karakteristik pelaku perjalanan berdasarkan komposisi jenis kelamin atau gender terdiri dari 53,33% perempuan dan 46,67% laki-laki. Sedangkan karakteristik pelaku perjalanan berdasarkan profesi didominasi oleh 71,67% pegawai, 20% mahasiswa/pelajar, dan 8,33% ibu rumah tangga. Data karakteristik pelaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 berdasarkan komposisi jenis kelamin/gender serta profesi ditampilkan pada **Tabel 2-3**.

Karakteristik perilaku perjalanan berdasarkan komposisi maksud perjalanan terdiri dari 47% perjalanan untuk bekerja, 7% perjalanan untuk sekolah, dan 6% perjalanan untuk belanja. Sedangkan moda transportasi yang digunakan sebelum beralih ke Bus Trans Tangerang didominasi oleh 55% moda angkot dan 45% moda sepeda motor. Data karakteristik perilaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 berdasarkan maksud perjalanan dan moda yang digunakan sebelum beralih ke Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 ditampilkan pada **Tabel 4-5**. Karakteristik perilaku perjalanan berdasarkan jarak perjalanan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 berada pada rentang 0 - 1,0 km (28,33%), 1,0 - 2,0 km (50,00%), 2,0 - 3,0 km (10,00%), 3,0

- 4,0 (10,00%), dan 4,0 - 5,0 km (1,67%). Sedangkan moda yang digunakan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 terdiri dari 50% sepeda motor, 26,67% jalan kaki, dan 23,33% angkot. Data karakteristik berdasarkan jarak perjalanan dan moda yang digunakan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 ditampilkan pada **Tabel 6-7**.

Tabel 2. Komposisi jenis kelamin/gender pelaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2

No.	Gender	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Perempuan	32	53,33%	53,33%
2.	Laki-laki	28	46,67%	100%
		60	100%	

Tabel 3. Komposisi profesi pelaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2

No.	Gender	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Pegawai	43	71,67%	71,67%
2.	Mahasiswa	12	20,00%	91,67%
3.	Ibu RT	5	8,33%	100%
		60	100%	

Tabel 4. Komposisi maksud perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2

No.	Maksud	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Bekerja	47	78,33%	78,33%
2.	Sekolah	7	11,67%	90,00%
3.	Belanja	6	10,00%	100%
		60	100%	

Tabel 5. Komposisi penggunaan moda sebelum beralih ke Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2

No.	Moda yang digunakan	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Angkot	33	55,00%	55,00%
2.	Sepeda Motor	27	45,00%	100%
		60	100%	

Tabel 6. Komposisi jarak perjalanan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2

No.	Jarak	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	0 - 1,0 km	17	28,33%	28,33%
2.	1,0 - 2,0 km	30	50,00%	78,33%
3.	2,0 - 3,0 km	6	10,00%	88,33%
4.	3,0 - 4,0 km	6	10,00%	98,33%
5.	4,0 - 5,0 km	1	1,67%	100%
		60	100%	

Tabel 7. Komposisi moda perjalanan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2

No.	Moda	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Sepeda Motor	30	50,00%	50,00%
2.	Jalan Kaki	16	26,67%	76,67%
3.	Angkot	14	23,33%	100%
		60	100%	

Karakteristik perilaku perjalanan berdasarkan jarak perjalanan dari halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 ke titik tujuan berada pada rentang 0 - 1,0 km (21,67%), 1,0 - 2,0 km (36,67%), 2,0 - 3,0 km (16,67%), 3,0 - 4,0 km (5,00%), dan 4,0 - 5,0 km (20,00%). Sedangkan moda yang digunakan dari halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 ke titik tujuan terdiri dari 31,67% jalan kaki, 28,33% angkot, 20,00% sepeda motor, dan 20,00% KRL. Data karakteristik berdasarkan jarak perjalanan dan moda yang digunakan dari halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 ke titik tujuan ditampilkan pada **Tabel 8-9**.

Tabel 8. Komposisi jarak perjalanan dari halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 ke titik tujuan

No.	Jarak	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	0 - 1,0 km	13	21,67%	21,67%
2.	1,0 - 2,0 km	22	36,67%	58,33%
3.	2,0 - 3,0 km	10	16,67%	75,00%
4.	3,0 - 4,0 km	3	5,00%	80,00%
5.	4,0 - 5,0 km	12	20,00%	100%
		60	100%	

Tabel 9. Komposisi moda perjalanan dari halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 ke titik tujuan

No.	Moda	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Jalan Kaki	19	31,67%	31,67%
2.	Angkot	17	28,33%	60,00%
3.	Sepeda Motor	12	20,00%	80,00%
4.	KRL	12	20,00%	100%
		60	100%	

B. Karakteristik Pelaku dan Perilaku Perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3: Tangerang City Mall-CBD Ciledug

Karakteristik pelaku perjalanan berdasarkan komposisi jenis kelamin atau gender terdiri dari 65% perempuan dan 35% laki-laki. Sedangkan karakteristik pelaku perjalanan berdasarkan profesi didominasi oleh 66,67% pegawai, 16,67% mahasiswa/pelajar, dan 16,67% ibu rumah tangga. Data karakteristik pelaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 berdasarkan komposisi jenis kelamin/gender serta profesi ditampilkan pada **Tabel 10-11** dan **Tabel 12-13**.

Karakteristik perilaku perjalanan berdasarkan komposisi maksud perjalanan terdiri dari 55% perjalanan untuk bekerja, 33,33% perjalanan untuk belanja, dan 11,67% perjalanan untuk sekolah. Sedangkan moda transportasi yang digunakan sebelum beralih ke Bus Trans Tangerang didominasi oleh 56,67% moda angkot, 43,33% moda sepeda motor. Data karakteristik perilaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 ditampilkan pada **Tabel 12-13**.

Tabel 10. Komposisi jenis kelamin/gender pelaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3

No.	Gender	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Perempuan	39	65,00%	65,00%
2.	Laki-laki	21	35,00%	100%
		60	100%	

Tabel 11. Komposisi profesi pelaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3

No.	Gender	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Pegawai	40	66,67%	66,67%
2.	Mahasiswa	10	16,67%	83,33%
3.	Ibu RT	10	16,67%	100%
		60	100%	

Tabel 12. Komposisi maksud perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3

No.	Maksud	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Bekerja	33	55,00%	55,00%
2.	Belanja	20	33,33%	83,33%
3.	Sekolah	7	11,67%	100%
		60	100%	

Tabel 13. Komposisi penggunaan moda sebelum beralih ke Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3

No.	Moda yang digunakan	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Angkot	34	56,67%	56,67%
2.	Sepeda Motor	26	43,33%	100%
		60	100%	

Karakteristik perilaku perjalanan berdasarkan jarak perjalanan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 berada pada rentang 0 - 1,0 km (48,33%), 1,0 - 2,0 km (43,33%), 2,0 - 3,0 km (5,00%), 3,0 - 4,0 km (3,33%). Sedangkan moda yang digunakan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 terdiri dari 43,33% sepeda motor, 41,67% jalan kaki, 15,00% angkot. Data karakteristik berdasarkan jarak perjalanan dan moda yang digunakan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 ditampilkan pada **Tabel 14-15**.

Karakteristik perilaku perjalanan berdasarkan jarak perjalanan dari halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 ke titik tujuan berada pada rentang 0 - 1,0 km (43,33%), 1,0 - 2,0 km (38,33%), 2,0 - 3,0 km (10,00%), 3,0 - 4,0 km (8,33%). Sedangkan moda yang digunakan dari halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 ke titik tujuan terdiri dari 45% jalan kaki, 35% sepeda motor, dan 20% angkot. Data karakteristik berdasarkan jarak perjalanan dan moda yang digunakan dari halte Bus Trans Tangerang Koridor 3 ke titik tujuan ditampilkan pada **Tabel 16-17**.

Tabel 14. Komposisi jarak perjalanan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3

No.	Jarak	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	0 - 1,0 km	29	48,33%	48,33%
2.	1,0 – 2,0 km	26	43,33%	91,67%
3.	2,0 – 3,0 km	3	5,00%	96,67%
4.	3,0 – 4,0 km	2	3,33%	100%
5.	4,0 – 5,0 km	0	0,00%	100%
		60	100%	

Tabel 15. Komposisi moda perjalanan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3

No.	Moda	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Sepeda Motor	26	43,33%	31,67%
2.	Jalan Kaki	25	41,67%	85,00%
3.	Angkot	9	15,00%	100%
		60	100%	

Tabel 16. Komposisi jarak perjalanan dari halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3

No.	Jarak	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	0 - 1,0 km	26	43,33%	43,33%
2.	1,0 – 2,0 km	23	38,33%	81,67%
3.	2,0 – 3,0 km	6	10,00%	91,67%
4.	3,0 – 4,0 km	5	8,33%	100%
5.	4,0 – 5,0 km	0	0,00%	100%
		60	100%	

Tabel 17. Komposisi moda perjalanan dari halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 ke titik tujuan

No.	Moda	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1.	Jalan Kaki	27	45,00%	45,00%
2.	Sepeda Motor	21	35,00%	80,00%
3.	Angkot	12	20,00%	100%
		60	100%	

C. Sintesa Karakteristik

Secara umum karakteristik pelaku dan perilaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 dan Koridor 3 tergambar dari volume penumpang pada jam puncak pagi yang cukup banyak sekitar 30 – 40 orang. Karakteristik pelaku perjalanan terlihat dari jenis kelamin/gender penumpang didominasi oleh perempuan, sedangkan profesi penumpang didominasi oleh pegawai dan mahasiswa/pelajar. Karakteristik perilaku perjalanan terlihat dari maksud perjalanan didominasi oleh perjalanan untuk bekerja, sedangkan untuk penggunaan moda sebelum beralih ke Bus Trans Tangerang AYO didominasi oleh angkot dan sepeda motor. Jarak perjalanan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO secara umum berada pada rentang 0 – 2 km dengan moda sepeda motor. Jarak perjalanan dari halte Bus Trans Tangerang AYO ke titik tujuan secara umum berada pada rentang 0 – 2 km dengan moda jalan kaki.

4. Simpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

- Volume penumpang Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 dan Koridor 3 pada jam puncak pagi cukup banyak sekitar 30 – 40 orang dalam sekali jalan.
- Karakteristik pelaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 berdasarkan jenis kelamin/gender didominasi oleh penumpang perempuan, sedangkan profesi penumpang didominasi oleh pegawai.
- Karakteristik pelaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 berdasarkan jenis kelamin/gender didominasi oleh penumpang perempuan, sedangkan profesi penumpang didominasi oleh pegawai.
- Karakteristik perilaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 berdasarkan maksud perjalanan didominasi oleh perjalanan untuk bekerja, sedangkan moda yang digunakan sebelum beralih ke Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 didominasi oleh moda angkot.
- Karakteristik perilaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 berdasarkan maksud perjalanan didominasi oleh perjalanan untuk bekerja, sedangkan moda yang digunakan sebelum beralih ke Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 didominasi oleh moda angkot.
- Karakteristik perilaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 berdasarkan jarak perjalanan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 berada pada rentang 0 – 2,0 km, sedangkan moda yang digunakan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 didominasi oleh moda sepeda motor.
- Karakteristik perilaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 berdasarkan jarak perjalanan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 berada pada rentang 0 – 2,0 km, sedangkan moda yang digunakan dari titik asal ke halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 3 didominasi oleh moda sepeda motor.
- Karakteristik perilaku perjalanan Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 berdasarkan jarak perjalanan dari halte Bus Trans Tangerang AYO Koridor 2 ke titik tujuan berada pada 0 – 2,0 km, sedangkan moda yang digunakan dari halte Bus Trans Tangerang Koridor 2 ke titik tujuan didominasi oleh moda jalan kaki.

Daftar Pustaka

- J. V. Steijin, "Creating Feeder Bus Lines for Trans Jakarta BRT," University of Twente, 2014.
- V. Ananda Upa and H. Suprayitno, "Mamminasata BRT User Trip Characteristic for Design of Demand Modelling Method for a New BRT Lines," *IPTEKS J.*

- Technol. Sci.*, 2016.
- [3] H. Suprayitno and V. A. Upa, "Special Conventional Transport Model for a New BRT Line Passenger Demand Prediction (The General Modeling Method)," *J. Technol. Soc. Sci.*, vol. 1, no. 3, pp. 10–18, 2017.
- [4] V. Ananda Upa and H. Suprayitno, "Analisis Hubungan Antara Jumlah Naik dan Turun Penumpang dengan Tata Guna Lahan (Studi Kasus : Koridor 2 Trans Mamminasata)," *J. Ilm. Gema Aktual.*, 2016.
- [5] V. Ananda Upa, "Perhitungan Jumlah Permintaan Potensial Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata Koridor 1 dengan Menggunakan Special Conventional Transport Model," Institut Teknologi Sepuluh Nopember, 2017.
- [6] A. Susanti, R. A. A. Soemitro, and H. Suprayitno, "Analisis Perbedaan Volume Naik Turun Penumpang di Tiap-Tiap Stasiun Pemberhentian KA Komuter Surabaya - Sidoarjo (SUSI)," *Rekayasa Tek. Sipil*, 2018.
- [7] B. Kevin, L. . Zala, and F. . Umigrar, "Transportation Planning Models: A Review Recent Trends in Engineering and Technology," 2011.
- [8] R. Cervero, J. Murakami, and Miller M, "Direct Ridership Model of Bus Rapid Transit in Los Angeles Country," 2009.
- [9] J. Amijaya and H. Suprayitno, "Permodelan Bangkitan Dan Tarikan Perjalanan Moda Sepeda Motor Di Wilayah Perkotaan Gresik Tahun 2018," *J. Manaj. Aset Infrastruktur Fasilitas*, vol. 2, no. 0, pp. 1–10, 2018, doi: 10.12962/j26151847.v2i0.4819.
- [10] J. D. Ortuzar and L. G. Willumsen, *Modelling Transport*. New York: John Wiley & Sons, 1994.
- [11] Z. T. Ofyar, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung, 2000.
- [12] V. Ananda Upa and R. Setyadi, "Analisis Karakteristik Pengguna BSD Link Untuk Desain Koridor Baru Menggunakan Model Permintaan Perjalanan," *J. Politeknologi*, 2020.
- [13] A. Susanti, R. A. Soemitro, and H. Suprayitno, "Identifikasi Awal Kondisi Land Use di Tiap-Tiap Stasiun yang Menjadi Tempat Pemberhentian KA Penumpang di Kota Surabaya," *Rekayasa Tek. Sipil*, 2017.
- [14] M. Suprayitno, Hitapriya & Ryansyah, "Karakteristik Pelaku dan Perilaku Perjalanan Penumpang Bus Trans Koetaradja," *J. Apl. Tek. Sipil*, vol. 16, no. 2, pp. 55–62, 2018.
- [15] V. Ananda Upa, H. Suprayitno, and M. Ryansyah, "Perbandingan dan Sintesis Karakteristik Perilaku Perjalanan Pengguna Bis Trans Mamminasata dan Bis Trans Koetaradja," *J. Manajemen Aset Infrastruktur Fasilitas*, vol. 2, no. 2, pp. 69–82, 2018, doi: 10.12962/j26151847.v2i2.4341.
- [16] R. Indah, "Identifikasi Lokasi dan Fungsi Halte Sebagai Tempat Henti Angkutan Umum Berdasarkan Tata Guna Lahan di Kota Bogor," Universitas Pakuan Bogor, Bogor, 2013.
- [17] D. Aprilia, "Evaluasi Kesesuaian Lokasi Terminal Kertosono di Kabupaten Kertosono," Universitas Negeri Surabaya, Surabaya, 2013.
- [18] C. Nugroho, "Aksesibilitas Halte dan Kualitas Pelayanan Trans Jogja dengan Keputusan Pengguna," Universitas Negeri Yogyakarta, Yogyakarta, 2013.
- [19] A. Soimun, "Analisis Probabilitas Perpindahan Moda Pengguna Kendaraan Pribadi (Sepeda Motor dan Mobil) ke Kereta Api Commuter Surabaya-Sidoarjo," Institut Teknologi Sepuluh Nopember, 2018.
- [20] Y. Leng *et al.*, "Evaluation on Transfer Efficiency at Integrated Transport Terminals Trough Multilevel Grey Evaluation. Procedia Social and Behavioral Sciences," 2012.