

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam sejarah perkembangan manusia terhadap perkembangan kota dapat kita lihat bahwa manusia selalu berhasrat untuk bepergian dari satu tempat ke tempat lain guna mendapatkan keperluan yang dibutuhkan. Dalam hal ini manusia sangat membutuhkan suatu sarana transportasi yang disebut moda atau angkutan. Kebutuhan akan sarana transportasi dari waktu ke waktu terus mengalami peningkatan akibat semakin banyaknya kegiatan yang membutuhkan jasa transportasi sehingga bertambah pula intensitas pergerakan lalu lintas kota.

Pertumbuhan perekonomian suatu daerah identik dengan adanya pergerakan manusia maupun barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Setiap pergerakan yang ada menuntut tersedianya sarana dan prasarana transportasi sehingga pergerakan menjadi relatif lebih singkat, efisien dan keamanannya terjamin. Jumlah kendaraan yang tersedia dengan jumlah penumpang haruslah seimbang, tidak boleh timpang antara satu dengan yang lainnya. Hal ini merupakan suatu kondisi ideal bagi suatu pengelolaan transportasi.

Kinerja pelayanan angkutan umum dapat dilihat dari efektifitas dan efisiensi suatu operasional angkutan umum. Penilaian kriteria efektif biasanya diberikan kepada

moda angkutan sedangkan kriteria efisien diberikan kepada aspek penumpang. Segi efektifitas dapat dilihat dengan indikator aksesibilitas (kemudahan pengguna untuk mencapai rute kendaraan), kerapatan (jumlah kendaraan atau panjang rute), kecepatan tempuh rata-rata dan headway/frekuensi (H.M, Nasution, 2003).

Pada umumnya besarnya kinerja operasi atau tingkat pelayanan suatu sistem angkutan umum dapat dilihat dari beberapa faktor. Adapun faktor-faktor yang umumnya dijadikan indikator kinerja dari angkutan umum adalah :

1. Aksesibilitas (kemudahan pengguna untuk mencapai rute kendaraan).

Pada dasarnya para pengguna BRT dapat dengan mudah mencapai rute kendaraan dikarenakan belum tersedianya halte bagi para penumpang. Hal ini yang menciptakan ketidak disiplin para penumpang untuk tidak menunggu BRT di tempat-tempat yang sudah disediakan oleh pemerintah. Padahal halte merupakan salah satu penunjang untuk memaksimalkan kinerja BRT, dikarenakan belum tersedianya halte BRT beroperasi layaknya bus biasa.

Peningkatan aksesibilitas atau titik akses masyarakat terhadap layanan BRT perlu dilakukan peningkatan. Moda BRT yang baik tidak sepatutnya menaikturunkan penumpang di sembarang titik seperti angkutan reguler sehingga dengan demikian perlunya halte yang merata. Jarak antar halte BRT yang ideal menurut standar Kementerian Perhubungan adalah 400 meter. Pada saat ini, jika untuk membangun bangunan halte yang masif dianggap sulit karena keterbatasan lahan, maka dapat digantikan titik perhentian bus

portabel (*portable bus stop*). Dimensinya lebih ringkas dibandingkan halte BRT konvensional sehingga lebih fleksibel karena tidak membutuhkan luas lahan yang relatif besar dan konstruksi semisif halte. Adanya fasilitas titik akses yang merata ini akan lebih memudahkan bagi masyarakat dalam mengakses layanan BRT karena dapat dicapai dengan lebih dekat, baik dari tempat tinggal atau tempat kerja mereka.

2. Kepastian Jadwal Layanan Penumpang

Buruknya aspek pelayanan terkait erat dengan perencanaan yang lemah. Oleh karena perencanaan lemah, maka masalah waktu tempuh (*travel time*) sama sekali tidak mendukung keberadaan sistem BRT dikarenakan belum dikontrol secara ketat, padahal, soal ketepatan waktu itu merupakan salah satu daya tarik orang untuk menggunakan angkutan umum. Dilihat dari kondisi fasilitas BRT seperti halte dan jalur khusus BRT yang masih belum terealisasi secara maksimum, para penumpang tidak bisa memprediksikan berapa lama waktu tempuh yang akan dicapai untuk menuju tempat yang diinginkan.

Contohnya saja dari kedaton menuju jalur 2 korpri tepatnya menuju SMPN 21 membutuhkan waktu 15 menit di pagi hari, akan tetapi saat siang hari membutuhkan waktu tempuh 20 - 30 menit.

3. Faktor muat penumpang Per Kilometer

Suatu rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang berada dalam bus dengan kapasitas muat bus merupakan definisi dari *load factor*. Pada umumnya semakin besar faktor beban, maka semakin menguntungkan sistem

yang ada. Namun dalam aplikasinya, kondisi ini tidak disarankan mengingat tingkat kenyamanan penumpang akan terganggu dan dapat menimbulkan kriminalitas dalam bus. Pada jam-jam sibuk nilai *load factor* bisa melebihi batas-batas yang diinginkan sehingga tingkat pelayanan harus ditingkatkan agar tidak terjadi perpindahan moda yang dikarenakan adanya penurunan tingkat kenyamanan di dalam bus.

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian tersebut maka dirumuskan tentang perlunya evaluasi efektifitas layanan BRT (*Bus Rapid Transit*) koridor Korpri-Sukaraja. Dan evaluasi rute layanan beserta penempatan posisi halte, dengan demikian diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi masukan kepada pihak pengelola maupun pengusaha dan masyarakat sebagai pertimbangan menentukan kebijakan di masa depan.

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengevaluasi efektifitas rute layanan BRT (*Bus Rapid Transit*) koridor Korpri-Sukaraja.
2. Mengevaluasi efektifitas halte/shelter BRT koridor Korpri-Sukaraja.

1.4 Batasan Masalah

Dalam mengevaluasi efektifitas layanan BRT, permasalahannya akan dibatasi pada kinerja pelayanan BRT. Kinerja pelayanan yang akan dievaluasi berdasarkan efisiensi dan efektifitas pelayanan angkutan.

1. Aksesibilitas (kemudahan pengguna untuk mencapai rute kendaraan).
2. Kepastian Penumpang Saat Menunggu BRT
3. Kapasitas penumpang per kilometer.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Memberikan gambaran dan masukan kepada pihak pengelola tentang kondisi pelayanan angkutan bus kota BRT (*Bus Rapid Transit*) koridor Korpri-Sukaraja.
2. Menjadikan penelitian ini sebagai bahan pertimbangan bagi pihak-pihak yang terkait untuk pengembangan pelayanan transportasi koridor Korpri-Sukaraja.