

KAJIAN DIMENSI BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS SIDOARJO TERHADAP LOAD FACTOR

Dwi Muryanto¹, Maulidya Octaviani Bustamin²

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Dr. Soetomo Surabaya^{1,2}
dwi.muryanto@unitomo.ac.id

ABSTRAK

Bus Rapid Transit (BRT) Trans Sidoarjo merupakan transportasi massal di Kabupaten Sidoarjo yang menerapkan sistem transportasi bis cepat, murah dan ber-AC. Trans Sidoarjo merupakan salah satu bagian dari program penerapan Bus Rapid Transit di Indonesia yang resmi beroperasi pada tanggal 21 September 2015. Dalam pelaksanaan operasionalnya, kinerja pelayanan BRT Trans Sidoarjo kondisi eksisting kurang baik. Salah satu diantaranya nilai load factor rata-rata 25% kurang dari standar Indikator Pelayanan Angkutan Umum yang telah ditetapkan Dirjend. Perhubungan Darat sebesar 70% sehingga perlu dilakukan evaluasi terhadap penyebab rendahnya nilai load factor. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi dimensi BRT terhadap nilai load factor sehingga diketahui penyebab rendahnya nilai load factor terhadap efektifitas kinerja BRT. Metode penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studiliteratur untuk data sekunder dan observasi armada BRT untuk data primer. Hasil penelitian ini didapatkan luas netto penumpang duduk sebesar 10,915 M² dan penumpang berdiri sebesar 9,06 M², tingkat kenyamanan penumpang duduk sebesar 0,3638 M² dan penumpang berdiri sebesar 0,1812 M². Hal ini menunjukkan bahwa kapasitas penumpang dan dimensi kendaraan kurang ideal dengan load factor.

Kata kunci: bus rapid transit, load factor, tingkat kenyamanan, kapasitas, dimensi

ABSTRACT

Bus Rapid Transit (BRT) Trans Sidoarjo is a mass transportation in Sidoarjo regency that implements a fast, cheap and air-conditioned bus transportation system. Trans Sidoarjo is one part of the Bus Rapid Transit implementation program in Indonesia which officially operates on 21 September 2015. In operational implementation, BRT Trans Sidoarjo service performance condition is not good. One of them is the average load factor value 25% less than the standard Indikator Pelayanan Angkutan Umum that has been established by Dirjend. Perhubungan Darat of 70% so it is necessary to evaluate the causes of low load factor values. This study aims to evaluate the BRT dimension to the load factor value so that the cause of low load factor values for the effectiveness of BRT performance. This research method using descriptive qualitative and quantitative. Date collection techniques were conducted through literature studies for secondary date and BRT fleet observation for primary date. The results of this study obtained net seats of passengers sitting at 10,915 M² and passenger stand of 9,06 M², comfort level of passenger sitting equal to 0,3638 M² and passenger stand equal to 0,1812 M². This indicates that passenger capacity and vehicle dimensions are less than ideal with load factors.

Keywords: bus rapid transit, load factor, comfort level, capacity, dimension

PENDAHULUAN

Perkembangan suatu kota identik dengan kemudahan adanya fasilitas perkotaan. Fasilitas kota yang dijadikan referensi utama masyarakat adalah adanya aksesibilitas moda transportasi. Transportasi menjadi isu utama dalam *research-research* nasional dan internasional terutama dari aspek keberlanjutan. Salah satu bentuk

implementasi keberlanjutan dari transportasi adalah suatu kota menerapkan adanya kendaraan umum dengan kapasitas besar, misalnya *Bus Rapid Transit (BRT)*. Kabupaten Sidoarjo sudah menerapkan BRT sejak tahun 2015. BRT Kabupaten Sidoarjo kurang optimal kinerjanya yang dipengaruhi oleh beberapa faktor salah satunya nilai *load factor* yang rendah. Hasil penelitian Pungut

dan Suning (2016) menunjukkan bahwa ketertarikan masyarakat untuk naik BRT masih rendah terbukti nilai *load factor* pada jam sibuk tertinggi hanya 43%, dibandingkan nilai *load factor* berdasarkan standar Dirjend. Perhubungan Darat sebesar 70%. Tujuan penelitian ini untuk mengevaluasi dimensi BRT berdasarkan besaran nilai *load factor* dari penelitian terdahulu sebagai kondisi eksisting BRT saat ini. Prinsip dilakukannya evaluasi ini adalah untuk mendapatkan jawaban atas rendahnya nilai *load factor* serta efektifitas kinerja BRT sehingga apa perlu ada kebijakan baru terkait dengan perubahan dimensi BRT. Berdasarkan prinsip dilakukannya evaluasi, maka pentingnya penelitian ini adalah untuk mengevaluasi dimensi BRT terhadap *load factor*, sehingga kinerja BRT dapat efektif karena nilai *load factor* yang tinggi. Hipotesa yang diperoleh adalah efektifitas kinerja BRT berdasarkan dimensi yang berpengaruh terhadap nilai *load factor*.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode diskriptif kuantitatif dan kualitatif dengan parameter yang mengacu pada atribut-atribut yang digunakan dalam pengumpulan data. Penelitian kuantitatif berusaha mencari penjelasan hubungan antara variabel-variabel yang diteliti dengan menggunakan data berupa angka-angka. Data-data yang digunakan adalah data primer (data lapangan) dan data sekunder (data instansional). Pengumpulan data primer dilakukan melalui beberapa tahapan seperti observasi dan pengukuran dimensi BRT,

pengamatan fasilitas-fasilitas yang terdapat di BRT, penghitungan jumlah penumpang dan kapasitas kendaraan untuk mendapatkan *load factor*, survei di dalam BRT untuk mengukur standar kenyamanan. Sedangkan untuk pengumpulan data sekunder dilakukan melalui instansi-instansi terkait seperti Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, Perum DAMRI Unit Bus Kota (UBK) Kota Surabaya. Data-data tersebut juga didukung dengan studi literatur yang sesuai dengan bahasan terutama terkait kinerja pelayanan BRT. Setelah data-data didapatkan kemudian dilakukan rekapitulasi data untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam analisis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sistem Operasional

BRT Trans Sidoarjo dikelola oleh Perum. DAMRI Cabang Surabaya. Untuk garasi dari BRT Trans Sidoarjo sendiri berada di Perum DAMRI Unit Bis Kota Surabaya yang berada di daerah Jagir Wonokromo. Jam operasional dari BRT Trans Sidoarjo dari pukul 05.00 WIB sampai pukul 19.00 WIB. Sistem pemberangkatan bis dimulai dari garasi pada pukul 05.00 WIB menuju Terminal Porong tanpa membawa penumpang. Ada 6-9 bis langsung menuju Terminal Porong dan hanya 3-4 bis yang menuju Terminal Purabaya. Bis hanya boleh menaikkan dan menurunkan penumpang di *shelter-shelter* yang tersedia. Pada *shelter* tertentu akan dilakukan pengecekan/pemeriksaan oleh petugas pengawasan angkutan kota.



Gambar 1. Rute dan Shelter BRT
Sumber: Perum DAMRI Cabang Surabaya, 2018

Kapasitas BRT

Kapasitas total adalah daya tampung maksimal dari BRT dalam mengangkut penumpang. Untuk itu perlu diketahui jumlah tempat duduk dan berdiri. Berdasarkan hasil survei dan pengamatan diperoleh:

$$Cv = m + m'$$

$$= 30 + 50$$

$$= 80 \text{ penumpang}$$

dimana: m = jumlah tempat duduk
 m' = jumlah tempat berdiri

$$Co = Cv \times f_{max} \times N$$

$$f_{max} = 3600 / h_{min}$$

$$h_{min} = 15 \text{ menit}$$

$$= 900 \text{ detik}$$

$$f_{max} = 4 \text{ kendaraan/jam}$$

$$Co = 80 \times 4 \times 1$$

$$= 320 \text{ penumpang/jam}$$

Dari hasil perhitungan diatas bisa dilihat bahwa kapasitas total dari BRT (Cv) adalah 80 penumpang per armada sehingga untuk satu jam dengan jumlah armada 4 bis didapat dari hasil analisis maka kapasitas totalnya 320 penumpang setiap armada.

Kondisi tempat duduk dan tempat berdiri penumpang ditunjukkan pada Gambar 2.



Gambar 2. Kondisi Tempat Duduk dan Berdiri Penumpang
 Sumber: Survei data primer, 2018

Analisis Faktor Muat (Load Factor)

Faktor muat adalah besaran yang menyatakan perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas dari kendaraan tersebut. Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengetahui rata-rata jumlah penumpang yang diangkut pada trayek tersebut sesuai dengan permintaan yang ada. Menurut Surat Keputusan Dirjend. Perhubungan Darat Nomor 687/AJ.206/DRJD/2002 faktor muat bis ideal adalah 70 %.

Dalam pengambilan data naik turun penumpang diambil pada hari Rabu, 28 Februari 2018. Survei dilakukan pada pukul 06.00-18.00 WIB. Surveyor melakukan survei didalam bis, mengikuti bis melewati rute berangkat maupun rute kembali. Surveyor naik bis pertama dari Terminal Porong melewati rute berangkat kemudian setelah sampai di Terminal Purabaya pindah bis yang akan berangkat melewati rute kembali ke Terminal Porong.

Berikut ini *load factor* rata-rata pada hari Rabu, 28 Februari 2018 untuk Rute Berangkat sebagaimana tabel 1.

Tabel 1. Load Factor Rata-rata BRT Rute Berangkat dari Terminal Porong menuju Terminal Purabaya.

Nomor Kendaraan	Panjang Rute (KM)	Penumpang Rata-rata Dalam Bis (Orang)	Kapasitas Bis (Orang)	Load Factor (%)
5677	24	15	80	18,75
5652	24	7	80	8,75

5678	24	6	80	7,50
5655	24	8	80	10,00
5672	24	9	80	11,25
5664	24	12	80	15,00
5671	24	36	80	45,00
5665	24	11	80	13,75
5663	24	17	80	21,25

Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2018

Pada Tabel 1 menunjukkan bahwa nilai *load factor* BRT kurang dari 70%, tidak memenuhi standar Dirjend. Perhubungan

Darat Berikut ini *load factor* rata-rata pada hari Rabu, 28 Pebruari 2018 untuk Rute Kembali sebagaimana tabel 2.

Tabel 2. *Load Factor* Rata-rata BRT Rute Kembali dari Terminal Purabaya menuju Terminal Porong.

Nomor Kendaraan	Panjang Rute (KM)	Penumpang Rata-rata Dalam Bis (Orang)	Kapasitas Bis (Orang)	Load Factor (%)
5677	25	9	80	11,25
5652	25	9	80	11,25
5678	25	5	80	6,25
5655	25	9	80	11,25
5672	25	8	80	10,00
5664	25	7	80	8,75
5671	25	19	80	23,75
5665	25	22	80	27,50
5663	25	14	80	17,50

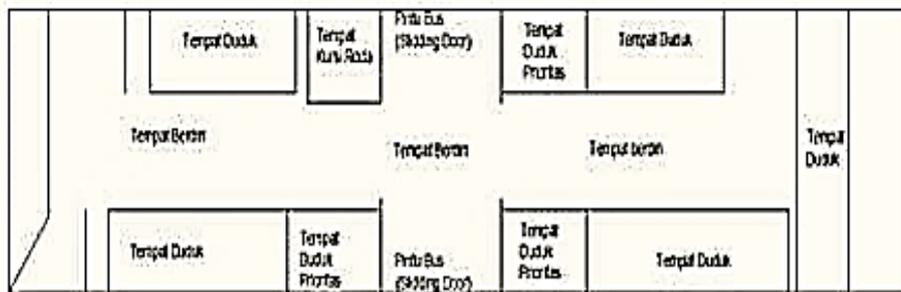
Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2018

Pada Tabel 2 menunjukkan bahwa nilai *load factor* BRT kurang dari 70%, tidak memenuhi standar Dirjend. Perhubungan Darat.

dan tempat berdiri. Jumlah tempat duduk ada 30 termasuk dengan 6 kursi prioritas dan jumlah *hand stand*/tempat berdiri ada 50. Di dalam bis juga terdapat 1 tempat khusus untuk yang menggunakan kursi roda terlihat pada Gambar 3.

Standar Kenyamanan

Standar kenyamanan bisa dilihat dari area yang dialokasikan untuk tempat duduk



Gambar 3. Denah BRT Trans Sidoarjo

Sumber: Survei data primer, 2018

Untuk menghitung tingkat kenyamanan dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

Jumlah tempat duduk (m) = 30

Luas netto tempat untuk penumpang duduk (Ad):

$$Ad = (0,7 \times 1,8) + (0,7 \times 2,2) + (0,7 \times 1,8) + (0,7 \times 2,5) + (3 \times 0,7 \times 1,05) + (0,7 \times 2,2) = 10,915 \text{ m}^2$$

Tingkat Kenyamanan Tempat Duduk (ρ) :

$$\begin{aligned} \rho &= Ad/m \\ &= 10,915 \text{ m}^2/30 \\ &= \mathbf{0,3638 \text{ m}^2} \end{aligned}$$

Luas netto tempat untuk penumpang berdiri (Ab) :

$$\begin{aligned} Ab &= (0,8 \times 2,85) + (1,5 \times 2,2) + (0,8 \times 3,55) \\ &= \mathbf{9,06 \text{ m}^2} \end{aligned}$$

Jumlah pegangan tempat berdiri (m')

$$= 50$$

Tingkat Kenyamanan Tempat Berdiri (σ) : $\sigma = Ab/m'$

$$\begin{aligned} &= 9,06/50 \\ &= \mathbf{0,1812 \text{ m}^2} \end{aligned}$$

Rasio jumlah tempat duduk dan tempat berdiri: Rasio = m/m'

$$= 30/50$$

$$= \mathbf{0,6}$$

Berdasarkan hasil perhitungan tingkat kenyamanan penumpang memenuhi standar, yaitu luasan untuk penumpang yang duduk sebesar $0,3638 \text{ m}^2$ dengan standar ($0,3-0,55 \text{ m}^2$) dan luasan untuk penumpang yang berdiri sebesar $0,1812 \text{ m}^2$ dengan standar ($0,15-0,25 \text{ m}^2$). Maka BRT Trans Sidoarjo memenuhi standar kenyamanan yang ada.

Besar Arus Penumpang

Arus penumpang BRT dipengaruhi oleh frekuensi kendaraan, kapasitas kendaraan dan *load factor*. Perhitungan besarnya arus penumpang adalah dengan memasukkan semua nilai faktor-faktornya kedalam rumus:

$$Q = F \times Cv \times LF$$

Dimana:

Q = arus penumpang (pnp/jam)

F = frekuensi kendaraan (kend/jam)

Cv = kapasitas kendaraan (orang)

LF = *load factor*

Contoh perhitungan arus penumpang jam puncak pagi (pukul 06.00-08.00 Wib).

Frekuensi BRT : 4 kend/jam

Kapasitas BRT : 80 penumpang

Load Factor : 0,45

Arus penumpang (Q) = $4 \times 80 \times 0,45 = 213$ penumpang/jam

Hal ini berarti bahwa arus penumpang pada jam puncak pagi sebesar 144 penumpang/jam. Perhitungan untuk arus penumpang rata-rata per hari adalah sebagai berikut:

Frekuensi rata-rata BRT : 4 kend/jam

Kapasitas BRT : 80 penumpang

Load factor rata-rata : 25 %

Waktu operasional BRT : 12 jam per hari

Q = $4 \times 80 \times 0,25 = 80$ penumpang/jam

atau 960 penumpang/hari

Berdasarkan analisis diatas diketahui bahwa arus penumpang dengan kapasitas BRT tidak ideal dengan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur sebagaimana Tabel 3.

Tabel 3. Kapasitas Kendaraan Angkutan Umum

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang Perhari/Kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil penumpang umum	8	-	8	250-300
Bus Kecil	1	-	19	300-400
Bus Sedang	2	1	30	500-600
Bus besar lantai tunggal	4	3	79	1000-1200
Bus besar lantai ganda	8	3	120	1500-1800

Sumber: Pedoma Teknis Penyelenggara Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.

SIMPULAN

1. *Load Factor* tertinggi pada jam sibuk adalah 45% dan *load factor* rata-rata 25%, tidak sesuai dengan standar Dirjend. Perhubungan Darat yang menetapkan nilai *load factor* 70%
2. Dimensi dan kapasitas BRT tidak ideal dengan besar arus penumpang sehingga tidak memenuhi standar Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.
3. Standar kenyamanan penumpang duduk dan berdiri masih ideal, dimana luasan untuk penumpang yang duduk sebesar $0,3638 \text{ m}^2$ dengan standar ($0,3-0,55 \text{ m}^2$) dan luasan untuk penumpang yang berdiri sebesar $0,1812 \text{ m}^2$ dengan standar ($0,15-0,25 \text{ m}^2$).

Saran

1. Faktor muat yang rendah meningkatkan kenyamanan penumpang, tetapi berimplikasi pada biaya operasional

kendaraan sehingga perlu dilakukan penelitian terkait BOK BRT Trans Sidoarjo.

2. Dimensi BRT perlu disesuaikan dengan besar arus penumpang supaya ideal dengan kapasitas kendaraan dan nilai *load factor*

DAFTAR RUJUKAN

- [1] Fitriati, R. 2010. Kajian Kualitas Layanan Pada Sistem Angkutan Cepat Massal TransJakarta. *Jurnal Integritas Manajemen Bisnis*. 3 (1): 75-98.
- [2] Herbowo, N. 2012. Studi Persepsi Pengguna TransJakarta Pada Koridor II (Pulogadung-Harmoni). *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*. 23 (1): 37-50.
- [3] Muryanto, D., Santosa, R. 2016. Kajian Operasional Bus Rapid Transit (BRT) Koridor Utara Selatan Kabupaten Sidoarjo. *Prosiding Temu Ilmiah Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia*. 27 Oktober 2016, ITN, Malang. Hal. 27-30.
- [4] Pungut, A., Suning. 2016. Keberlanjutan Operasional BRT TransSidoarjo Terhadap Aksesibilitas Antar CBD. *Prosiding Temu Ilmiah Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia*. 30 November 2016, ITN, Malang. Hal. 31-34.
- [5] Qoriyatun, S.N. 2012. Saatnya Beralih ke Transportasi Berkelanjutan. *Jurnal Info P3DI*. 4 (16): 9-12.
- [6] Sugiyanto, G., Malkhamah, S., Munawar, A., Sutomo, H. 2011. Pengembangan Model Biaya Kemacetan Bagi Pengguna Mobil Pribadi Di Daerah Pusat Perkotaan Yogyakarta. *Jurnal Transportasi*. 11 (2): 87-94.
- [7] Suning, Pungut, A. 2016. Evaluasi Kesesuaian Jalur Trayek BRT Trans Sidoarjo Terhadap Pengembangan Antar CBD. *Prosiding Seminar Nasional Teknologi Informasi, Komunikasi, dan Industri (SNTIKI)*. 9 November 2016, Pekanbaru, Riau. Hal. 232-237
- [8] Wetan, I.M. 2003. Evaluasi Kinerja Angkutan Perkotaan Dengan Bus Sedang Pada Rute Trayek Kartasura – Palur Via Colomadu di Kota Surakarta, *Tesis*. Pasca Sarjana Teknik Sipil Universitas Diponegoro, Semarang.
- [9] Peraturan perundang-undangan: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tahun 2002 tentang *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur*.
Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 Tahun 2003 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum*.