

ANALISA KINERJA BUS TRANS PADANG KORIDOR III

IMAM BONJOL – R.S SITI RAHMAH

Rahmat Fauzi¹⁾, Evince Oktarina²⁾

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan,
Universitas Bung Hatta, Padang

Email: rahmatfauzi350@gmail.com¹⁾, evinceoktarina@bunghatta.ac.id²⁾

ABSTRAK

Bus Trans adalah layanan angkutan massal BRT (Bus Rapid Transit) di berbagai kota yang mulai beroperasi sejak Februari 2014 salah satunya di kota Padang dengan tujuan agar masyarakat lebih mudah mengakses suatu tempat ke tempat lainnya untuk melakukan kegiatan tertentu tanpa menggunakan transportasi pribadi, serta memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, namun juga terjangkau. Data yang diambil adalah data Kinerja Bus Trans Padang Koridor III dengan menggunakan metode kuantitatif berupa observasi, wawancara, dan juga kuisioner yang selanjutnya di jelaskan secara deskriptif. Analisis kinerja didasarkan oleh keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

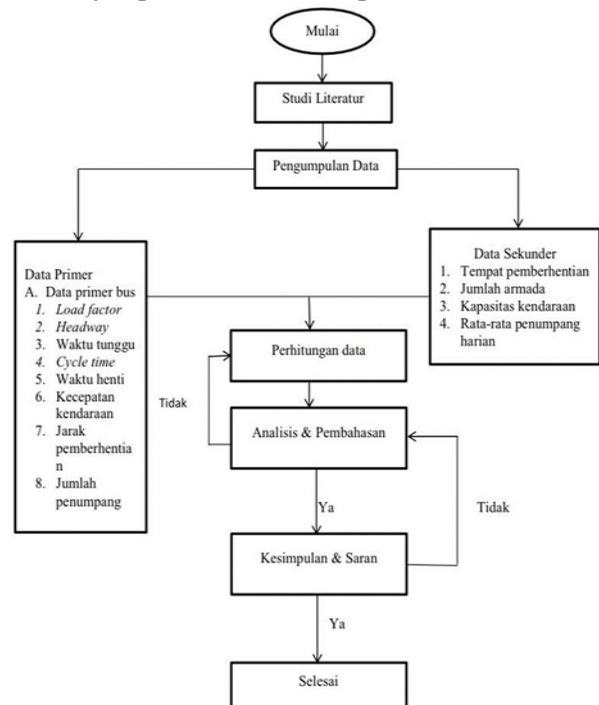
Kata kunci : kinerja, Trans Padang Koridor III

PENDAHULUAN

Meningkatnya pertumbuhan penduduk berdampak pada pola aktivitas masyarakat di kota. Setiap manusia memiliki kebutuhan yang harus dipenuhi. Kebutuhan pergerakan dan mobilitas akan meningkat berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan manusia. Pemenuhan kebutuhan manusia dapat terpenuhi dengan adanya kemudahan mobilitas dari satu tempat ke tempat lainnya. Kebutuhan terhadap sarana transportasi secara umum tidak dapat dihindarkan.[1]. Hal ini dapat dilihat dari kemacetan di Kota Padang yang semakin hari semakin menunjukkan peningkatan, terutama pada jam-jam sibuk, seperti pagi hari dan jam pulang kerja pegawai mau pun anak sekolah. Salah satu transportasi yang terdapat di kota padang yaitu Trans Padang yang di rancang untuk memajukan transportasi kota Padang. Trans Padang merupakan salah satu opsi yang diberikan kepada masyarakat untuk memperoleh layanan transportasi yang andal dan efisien.[3] Berdasarkan informasi dari dinas perhubungan Kota Padang bus Trans Padang memiliki kapasitas penumpang sebanyak 40, dengan rincian 20 orang duduk dan 20 orang berdiri dengan pegangan tangan, serta dilengkapi fasilitas tempat duduk prioritas untuk para penumpang lanjut usia, ibu hamil, penumpang dengan anak serta penumpang berkebutuhan khusus.

METODE

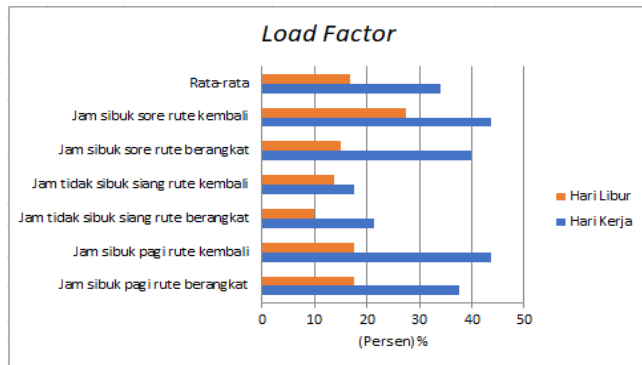
Studi ini menggunakan metode kuantitatif yang dengan cara deskriptif. Dalam pendekatan kuantitatif instrumen yang digunakan telah ditentukan dan ditata sebelumnya. Pada penelitian kinerja Bus Trans Padang Koridor III dilakukan pengumpulan data dengan melakukan observasi, wawancara dan juga pengisian kuesioner supaya dapat mengumpulkan data dari objek penelitian secara optimal.



Gambar 1. Bagan Alir

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Nilai *Load Factor* Bus Trans Padang Koridor III



Gambar 2. Nilai load factor bus Trans Padang Koridor III

Dari gambar diatas dapat disimpulkan nilai keseluruhan load factor rata- rata Bus Trans Padang Koridor III yaitu 25.42%.

No	Indikator	Standar Departemen Perhubungan Darat		Hasil Analisis	Keterangan
1	Faktor muat (load factor)	70%		25,42 %	Tidak sesuai standar
2	Waktu antara (head way) rata-rata	Normal	5-10 menit	9,07 menit	Sesuai standar
		Puncak	2-5 menit		
3	Waktu Perjalanan rata-rata	Normal	60-90 menit	64,08 menit	Sesuai Standar
		Puncak	120-180 menit		
4	Waktu berhenti rata-rata	6-9 menit		8.83 menit	Sesuai Standar
5	Jumlah armada	20 unit		10 unit	Tidak Sesuai standar
6	Kecepatan kendaraan rata-rata	50 km/jam		37.12 km/jam	Sesuai standar

	rata			
7	Kapasitas Kendaraan rata-rata	500-600/hari	400 orang	Tidak Sesuai standar
8	Waktu siklus (cycle time)	138 menit	135 menit	Sesuai standar

Gambar 3. Hasil analisis kinerja Bus Trans Padang Koridor III

Gambar diatas dapat disimpulkan hasil analisis seluruh indikator kinerja seperti waktu antara (*headway*) rata-rata, waktu perjalanan rata-rata, waktu berhenti rata-rata, kecepatan kendaraan rata-rata dan waktu siklus (*cycle time*) yang sudah sesuai standar. Untuk indikator (Faktor muat (*load factor*), jumlah armada, kapasitas kendaraan rata-rata) tidak sesuai standar dan untuk jumlah armada Bus Trans Padang Koridor III memiliki 10 unit yang dianalisis tidak sesuai Standar Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yang seharusnya 20 unit sebaiknya di pertahankan 10 unit dan ditingkatkan lagi faktor muat (*load Factor*) agar lebih sesuai dengan standar.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Hasil analisis kinerja Bus Trans Padang Koridor III

Dari hasil analisis indikator kinerja yang sesuai standar yaitu:

- Waktu antara (*headway*)
- Waktu perjalanan rata-rata
- Waktu berhenti rata-rata.
- Kecepatan kendaraan rata-rata
- Waktu siklus (*cycle time*)

Untuk hasil analisis indikator kinerja yang tidak sesuai standar yaitu:

- Faktor muat (load factor)
- Jumlah armada
- Kapasitas kendaraan rata-rata

Untuk jumlah armada Bus Trans Padang Koridor III memiliki 10 unit yang dianalisis tidak sesuai Standar Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yang seharusnya 20 unit sebaiknya di pertahankan 10 unit dan ditingkatkan lagi faktor muat (*load Factor*) agar lebih sesuai dengan standar.

2. Hasil analisis karakteristik penumpang Bus Trans Padang Koridor III

Dari analisis yang telah dilakukan bahwasanya penumpang lebih memilih transportasi Trans Padang dikarenakan biaya yang relatif murah, kenyamanan dirasakan penumpang, dan keamanan saat menaiki bus karena sopir yang sudah ahli dan profesional sehingga penumpang tidak khawatir saat menaiki bus.

B. Saran

1. Diharapkan pihak pengelola bus Trans Padang dapat meningkatkan kinerja factor muat (*load factor*), jumlah armada, kapasitas kendaraan rata-rata dan waktu siklus (*cycle time*) pada pengoperasian bus dapat sesuai standar keputusan Direktur jenderal Perhubungan Darat No.Sk.687/AJ.206/DRJD/2002.
2. Diharapkan Bus Trans Padang Koridor III dapat mempertahankan tarif yang berlaku karena bus didominasi oleh penumpang yang belum memiliki penghasilan dan juga mempertahankan nilai keamanan dan kenyamanannya.
3. Diharapkan Bus Trans Padang Koridor III menggunakan metode pembayaran lain seperti Qris dan metode pembayaran elektronik lainnya selain menggunakan kartu, karena menggunakan kartu memiliki kelemahan seperti kartu pembayaran yang rusak dan hilang.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Amrita Winaya. "Analisis Kebutuhan Jumlah Armada Angkutan Umum Trayek Terminal Benowo-Kalimas Barat (Lyn BJ) Kota Surabaya (Surabaya : Jurnal Rekayasa Teknik Sipil Universitas Madura Vol. 2 No.1 Juni 2017 ISSN 2527-5542) Hal. 2
- [2] Asmara, A. G. (2016) Evaluasi Kinerja Halte Bus Dalam Upaya Meningkatkan Pelayanan Bus Trans Sarbagita, Bali. Universitas Udayana
- [3] Bintang Iman Prakoso. "Evaluasi Kinerja Dan Pelayanan Bus Trans Sidoarjo". Sidoarjo (Skripsi: 2016) Hal. 17-18
- [4] SNI 15-2049. (2004). Semen Portland. *Badan Standardisasi Nasional Indonesia*, 1-128.
- [5] SNI 7656. (2012). *Tata Cara Pemilihan Campuran untuk Beton Normal, Beton Berat dan Beton Massa*. Jakarta: Badan Standardisasi Indonesia.