

## EFEKTIVITAS BRT (Bus Rapid Transit) TRANS SEMARANG SEBAGAI MODA TRANSPORTASI DI KOTA SEMARANG

Endhar Gilang Pradipta ✉ Suroso, Erni Suharini

Jurusan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang, Indonesia

### Info Artikel

#### Sejarah Artikel:

Diterima Juni 2014

Disetujui Juni 2014

Dipublikasikan Desember 2014

#### Keywords:

Effectiveness, Mode of Transportation, BRT Trans Semarang

### Abstrak

Di Kota Semarang memiliki moda transportasi massal yaitu Bus Rapid Transit (BRT) Trans-Semarang yang beroperasi sejak tahun 2010. Diharapkan mampu mengurangi pertumbuhan kendaraan pribadi di Kota Semarang. Permasalahan yang dikaji adalah: Sudah efektifkah BRT Trans-Semarang sebagai moda transportasi di Kota Semarang? Berdasarkan permasalahan di atas, maka rumusan tujuan penelitian ini adalah: untuk mengetahui efektivitas BRT trans-semarang sebagai moda transportasi di Kota Semarang. Penelitian ini mengambil lokasi di Kota Semarang yaitu di dalam BRT dan disepanjang jalan yang menjadi rute BRT. Populasi dan sampelnya adalah keseluruhan bus dan halte BRT. Metode yang digunakan adalah survey, observasi dan wawancara kepada penumpang BRT. Setelah mensurvey bus dan halte kemudian mendata dengan metode checklist, setelah itu discoring selanjutnya di uji validitasnya dengan data pertumbuhan kendaraan pribadi sebelum dan setelah ada BRT untuk mengetahui efektivitasnya untuk mengurangi pertumbuhan kendaraan pribadi di Kota Semarang. Dalam hasil penelitian ini, moda transportasi BRT yang ada di Kota Semarang dinyatakan efektif. karena BRT di Kota Semarang mampu mengurangi angka pertumbuhan kendaraan pribadi di wilayah yang dilewati/ menjadi rute BRT Koridor 1 dan 2. Keefektifan BRT itu karena BRT sudah terintegrasi, memiliki tempat pemberhentian khusus yang nyaman, pendapat penumpang yang menyatakan BRT sudah aman, nyaman dan tarifnya terjangkau.

### Abstract

*In the city of Semarang have mass transportation is Bus Rapid Transit (BRT) Trans-Semarang operating since 2010 Expected able to reduce the growth of private vehicles in the city of Semarang. The problems studied were: Already effective BRT Trans-Semarang as a mode of transportation in the city of Semarang? Based on the above problems, the formulation of the objectives of this study were: to determine the effectiveness of trans-Semarang BRT as a mode of transportation in the city of Semarang. This study took place in the city of Semarang in the BRT and road along the BRT route. Population and sample are overall BRT buses and bus stops. The method used was a survey, observation and interview to the BRT passengers. After mensurvey da bus stop and then record the checklist method, after the next discoring in test validity with the data growth of private vehicles before and after BRT to determine its effectiveness to reduce the growth of private vehicles in the city of Semarang. In this study, the BRT mode of transportation in the city of Semarang is declared effective. for BRT in the city of Semarang is able to reduce the rate of growth of private vehicles in the region that is passed / into the BRT Corridor 1 and 2 The effectiveness of the BRT because BRT is integrated, have a comfortable place special stops, passengers expressed opinion of the BRT was safe, convenient and charge affordable*

## PENDAHULUAN

Kota Semarang merupakan Ibukota Jawa Tengah yang memiliki aktivitas kota yang cukup besar. Kota Semarang memiliki aksesabilitas yang tinggi karena memiliki pelabuhan, bandara, dan sebagai jalur utama mobilitas masyarakat yang menghubungkan dengan provinsi-provinsi lain yang ada di Pulau Jawa. Kegiatan perekonomian di kota Semarang terus meningkat karena memiliki letak yang strategis yaitu berada di bagian tengah-tengah pulau dan menjadi jalur utama mobilitas masyarakat di Pulau Jawa. Kota Semarang memiliki kegiatan transportasi yang besar. Dari tahun ke tahun jumlah kepemilikan kendaraan bermotor pribadi terus meningkat.

Peningkatan mobilitas harus diimbangi dengan infrastruktur. Peningkatan jumlah dan mobilitas masyarakat yang tidak diimbangi dengan infrastruktur yang memadai akan menimbulkan masalah transportasi. Pertumbuhan kendaraan pribadi akan menimbulkan beberapa dampak buruk seperti ketidak lancar arus barang, inefisiensi waktu bagi para pekerja, jumlah kecelakaan yang meningkat, pemborosan bahan bakar, polusi udara, dll.

Jumlah kendaraan bermotor yang bertambah setiap tahunnya harus dikendalikan dan dibatasi. Tidak adanya kontrol terhadap pertumbuhan kendaraan bermotor membuat kecelakaan lalu lintas dan kemacetan tidak dihindarkan. Wewenang untuk menekan jumlah kendaraan bermotor tersebut tergantung pada kebijakan pemerintah kabupaten/kota. Untuk menekan pertumbuhan kendaraan bermotor, terdapat berbagai cara, antara lain dengan menaikkan pajak kendaraan bermotor, biaya parkir ditambah, atau melarang pelajar menggunakan kendaraan bermotor. Namun, kebijakan tersebut harus diimbangi dengan penyediaan angkutan massal yang murah dan nyaman seperti bus rapid transit (BRT) Trans Semarang untuk moda transportasi dalam kota Semarang.

Tahun 2010 kehadiran BRT diharapkan bisa memberi angin segar terkait dengan

perbaikan kinerja angkutan umum. Pasalnya, sudah 20 tahun lebih kondisi pelayanan angkutan umum di Kota Semarang menurun. Namun faktanya kehadiran moda angkutan baru itu baru sebatas melengkapi tuntutan utilitas kota terkait transportasi.

Tolak ukur keberhasilan pengoperasian bus itu bukan hanya pada angka statistik untung rugi, atau pelayanan, melainkan harus melihat ada tidaknya penurunan jumlah kendaraan pribadi di Kota Semarang. Pertanyaannya, adakah standar pelayanan minimal yang bisa diterapkan agar pelayanan itu bisa menjadi tolak ukur keberhasilan.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka peneliti melakukan suatu penelitian dengan judul " EFEKTIVITAS BRT (Bus Rapid Transit) TRANS SEMARANG SEBAGAI MODA TRANSPORTASI DI KOTA SEMARANG"

## METODE PENELITIAN

Penelitian tentang efektivitas BRT trans-semarang sebagai moda transportasi di Kota Semarang mengambil lokasi penelitian di dalam bus BRT koridor 1 dan BRT koridor 2, di jalur BRT koridor 1 dari Terminal Mangkang sampai Terminal Penggaron, di jalur BRT koridor 2 dari Terminal Terboyo sampai Terminal Sisemut Ungaran, di halte/ shelter BRT di sepanjang jalur BRT koridor 1 dan 2, Terminal Mangkang, Terminal Penggaron, Terminal Terboyo, Terminal Sisemut Ungaran.

Populasi dalam penelitian efektivitas BRT trans-semarang sebagai moda transportasi di Kota Semarang meliputi bus BRT koridor 1 dan 2 yang beroperasi masing-masing sebanyak 18 unit, seluruh halte/ shelter sebanyak 112 unit yang terbagi menjadi 60 halte/ shelter di koridor 1, 52 halte/ shelter di koridor 2, terminal di jalur BRT koridor 1 dan BRT koridor 2, jalur yang dilewati BRT koridor 1 dan 2, Penumpang/ pengguna BRT sebanyak 40 responden yang terbagi dalam dua koridor BRT. Teknik sampel menggunakan dua jenis teknik sampel yaitu total sampling dan teknik acak/ random.

Variabelnya adalah jalur bus yang terpisah, integrasi moda di stasiun dan terminal, memiliki tempat pemberhentian yang khusus dan nyaman, pendapat penumpang BRT. Dengan teknik pengumpulan data yaitu survey lapangan dan wawancara kepada penumpang yang dilakukan disepanjang rute BRT Koridor 1 dan BRT Koridor 2. Teknik pengolahan data ini menggunakan metode scoring, yaitu pemberian skor pada masing masing indikator dan persentase pendapat penumpang. Teknik analisis datanya peneliti membagi efektivitas BRT menjadi empat kriteria yaitu tidak efektif, kurang efektif, cukup efektif dan efektif setelah itu menggunakan metode empiris yaitu membandingkan antara data hasil pengolahan (basis data) dengan parameter. Khusus variabel pendapat penumpang dengan batas 50% hasil persentase, bila persentasenya kurang dari 50% maka tidak efektif, bila persentasenya lebih dari 50% maka efektif.

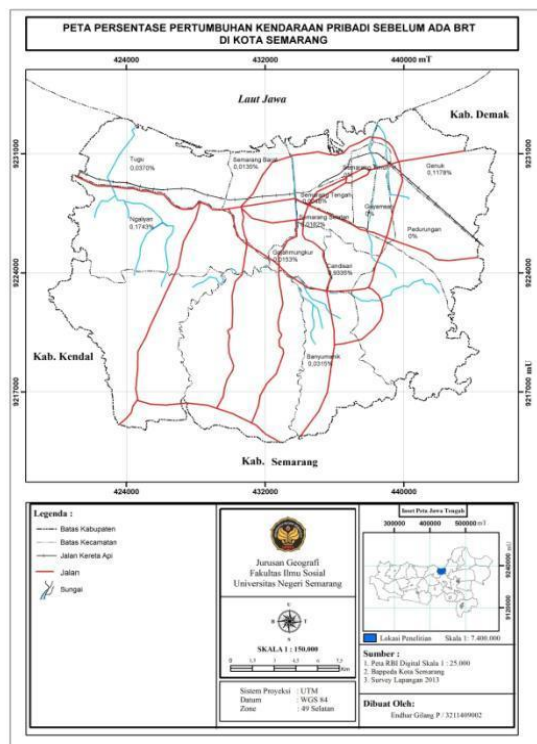
## **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Dalam hasil penelitian ini, moda transportasi BRT yang ada di Kota Semarang dinyatakan efektif. Mengapa demikian?, karena BRT di Kota Semarang mampu mengurangi angka pertumbuhan kendaraan pribadi di wilayah yang dilewati/ menjadi rute BRT Koridor 1 dan 2 . Sesuai tujuannya yaitu dengan beroprasinya BRT diharapkan mampu menekan angka pertumbuhan kendaraan pribadi. Untuk mengetahui efektif/ tidaknya BRT tidak hanya dilihat dari segi untung dan rugi, tetapi dilihat dari sejauh mana BRT mampu mengurangi pertumbuhan kendaraan pribadi. Untuk mengetahui hal tersebut, maka akan dibandingkan persentase pertumbuhan kendaraan pribadi sebelum ada BRT yaitu pada tahun 2007, 2008, 2009 dan setelah ada BRT yaitu pada tahun 2010, 2011, 2013 di wilayah Kecamatan yang dilalui/ menjadi rute BRT. Wilayah yang mengalami penurunan persentase setelah BRT beroperasi adalah Kecamatan Tugu,

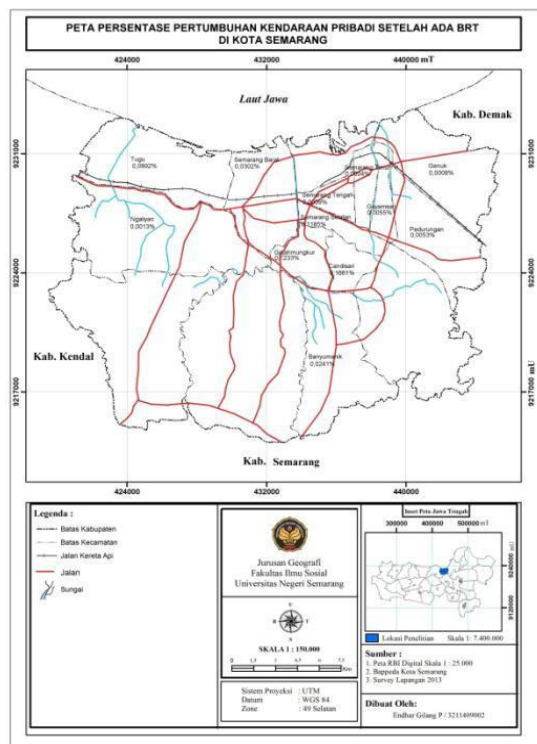
Ngaliyan, Semarang Barat, Semarang Tengah, Semarang Timur, Gayamsari, Pedurungan dan Genuk. Adapula wilayah Kecamatan yang mengalami kenaikan persentase pertumbuhan kendaraan pribadi, yaitu Kecamatan Banyumanik, Gajahmungkur, Semarang Selatan dan Candisari.

Secara umum, dengan adanya penurunan persentase pertumbuhan kendaraan pribadi di Kecamatan yang dilalui/ menjadi rute koridor BRT, itu berarti BRT mampu untuk mengatasi pertumbuhan kendaraan pribadi di Kota Semarang. Keefektivan BRT itu karena BRT di Kota Semarang sudah terintegrasi antar koridor BRT yang lain, sudah terintegrasi dengan moda transportasi lain yaitu bus AKAP/ AKDP di Terminal Mangkang, Terboyo, Penggaron, Sisemut Ungaran. Tempat pemberhentian BRT/ halte juga sudah nyaman, adanya rambu informasi, adanya pintu masuk ke halte, adanya pintu masuk ke bus, adanya trotoar/ tempat pejalan kaki, lantai halte sejajar dengan lantai bus yang memudahkan penumpang untuk berpindah dari halte ke bus dan sebaliknya, di halte juga sudah ada bidang miring yang memudahkan kaum deffabel untuk naik dari trotoar menuju ke halte.

Pendapat penumpang yang menyatakan bahwa BRT sudah nyaman, aman, tarifnya terjangkau karena tarif untuk umum Rp 3.500,- dan untuk pelajar Rp 1.000,-. Setelah itu dari melihat perpindahan masyarakat yang sebelumnya tidak menggunakan BRT, 50% dari penumpang menyatakan sebelum adanya BRT mereka menggunakan kendaraan pribadi, 50% dari penumpang menyatakan sebelum adanya BRT mereka menggunakan angkutan umum. Pengguna angkutan umum yang berpindah menggunakan BRT rata-rata adalah pelajar karena tarif BRT untuk pelajar Rp 1.000,- menurut mereka murah dibandingkan dengan mereka menggunakan angkutan umum karena BRT lebih cepat, tidak berhenti/ ngetem disembarang tempat, ber-AC yang membuat mereka lebih nyaman.



**Gambar 1.** Peta Presentase Pertumbuhan Kendaraan Sebelum Ada BRT di Kota Semarang



**Gambar 1.** Peta Presentase Pertumbuhan Kendaraan Setelah Ada BRT di Kota Semarang

## KESIMPULAN

BRT Trans-Semarang dinyatakan Efektif untuk mengatasi masalah keruangan yaitu pertumbuhan kendaraan pribadi, itu terbukti pada tahun 2012/ setelah beroprasinya BRT Koridor 1 dan 2, persentase pertumbuhan kendaraan pribadi di kecamatan yang dilalui BRT koridor 1 dan 2 mengalami penurunan. Belum adanya jalur khuus itu menjadi kendala, tetapi secara umum dari mulai kondisi halte, adanya integrasi sudah membuat BRT di Kota Semarang efektif. Pendapat pengguna/ penumpang BRT menyatakan, BRT sudah cukup nyaman, aman dan tarifnya murah bila dibandingkan dengan kendaraan pribadi dan angkutan umum yang lain.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Layanan Umum Trans Semarang. Standar Pelayanan BRT Trans Semarang
- Badan Pusat Statistik Kota Semarang. 2010. *Kota Semarang Dalam Angka Tahun 2007, 2008, 2009*. Badan Pusat Statistik Kota Semarang. 2010
- Badan Pusat Statistik Kota Semarang. 2013. *Kota Semarang Dalam Angka Tahun 2010, 2011, 2012*. Badan Pusat Statistik Kota Semarang. 2013
- Departemen Perhubungan RI, Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Perencanaan Angkutan Massal Berbasis Jalan tahun 2007
- Departemen Perhubungan RI, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, SK.687/AJ.206/DRJD/2002