

ANALISIS MANAJEMEN KINERJA BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS MAMMINASATA KOTA MAKASSAR

Arifuddin Iskandar

YASPIM Makassar

Email : arifuddin271@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif dengan pendekatan induktif. Penelitian ini bertujuan untuk: 1) Mengetahui manajemen dan aksesibilitas ke jaringan transportasi pada koridor BRT (Bus Rapid Transit) 3; 2) Mengetahui kecepatan perjalanan koridor BRT (Bus Rapid Transit) 3; 3) Menentukan faktor-faktor muatan penumpang, terutama frekuensi jumlah penumpang dan volume puncak koridor BRT (Bus Rapid Transit) 3. Pengumpulan data adalah dengan mengamati atau mengamati teknik-teknik, yaitu dengan melakukan tinjauan langsung. Variabel penelitian terdiri dari variabel aksesibilitas, variabel faktor muatan penumpang dan variabel kecepatan perjalanan. Analisis penelitian ini menggunakan analisis deskriptif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Manajemen dan Kinerja Trans Mamminasata BRT (Bus Rapid Transit) masih belum efektif jika dibandingkan dengan parameter standar oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Kata Kunci : Manajemen, Kinerja, Bus Rapid Transit

ANALYSIS OF PERFORMANCE MANAGEMENT BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS MAMMINASATA MAKASSAR CITY

Arifuddin Iskandar

YASPIM Makassar

Email : arifuddin271@gmail.com

ABSTRACT

This research is a descriptive qualitative research with an inductive approach. This study aims to : 1) Know the management and accessibility to the transportation network on the BRT (Bus Rapid Transit) corridor 3; 2) Knowing the traveling speed of BRT (Bus Rapid Transit) corridor 3; 3) Determine passenger load factors, especially frequency of passenger numbers and peak volume of BRT (Bus Rapid Transit) corridors 3. Data collection is by observing or observing techniques, namely by conducting a direct review. The research variables consist of accessibility variables, passenger load factor variables and travel speed variables. The analysis of this research uses descriptive analysis. The results of this study indicate that the Management and Performance of the Trans Mamminasata BRT (Bus Rapid Transit) is still not effective when compared to the standard parameters by the Directorate General of Land Transportation.

Key Words : Management, Performance, Bus Rapid Transit

PENDAHULUAN

Manajemen dapat diartikan sebagai suatu seni menyelesaikan pekerjaan dengan bantuan kerjasama dengan orang lain. Oleh karena itu seorang pimpinan atau manajer harus mampu bertugas mengatur dan mengarahkan orang lain untuk mencapai tujuan organisasi. Agar pencapaian tujuan ini diharapkan agar dapat berjalan secara efektif sesuai perencanaan (*planning*) dan efisien sesuai pelaksanaan (*actuating*) secara benar, terorganisir (*organizing*) dan terkendali (*controlling*), serta sesuai jadwal dalam

menjalankan fungsi-fungsi manajemen tersebut. Manajemen organisasi adalah merupakan suatu proses perencanaan dan pengorganisasian serta pengendalian terhadap sumber daya sebuah organisasi dengan maksud untuk mencapai tujuan sehubungan dengan pengelolaan sumber daya dalam bisnis atau perusahaan.

Kota Makassar sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Selatan mempunyai tingkat aktivitas ekonomi dan sosial yang cukup tinggi. Sehingga diperlukan suatu sistem transportasi yang baik untuk mendukung segala aktivitas tersebut. Salah satunya adalah transportasi darat yang merupakan bagian utama dari sistem transportasi yang dapat menunjang aktivitas masyarakat Kota Makassar.

Bus Rapid Transit (BRT) adalah moda angkutan yang berorientasi pada pelayanan yang berkualitas baik, karena memberikan mobilitas perkotaan yang cepat, nyaman, dan murah. BRT juga dikenal dengan nama lain di berbagai tempat seperti Jakarta dan Surabaya, yang termasuk sistem bus berkapasitas tinggi, seperti Bus Metro, Sistem Bus Ekspres, dan Sistem Busway (Llyod, 2002). Keberadaan *busway* ditujukan untuk menjadi solusi atas persoalan transportasi massal di Kota Makassar. *Busway* di Kota Makassar dikenal dengan nama BRT Trans Mamminasata *Busway*. Keberadaan Trans Mamminasata *Busway* dikelola oleh General Manager Perusahaan Umum DAMRI dengan harapan akan memberi layanan yang baik dalam menciptakan budaya baru bertansportasi di Kota Makassar sekaligus menjadi contoh pelayanan sektor transportasi yang melayani warga kota. Tidak hanya itu, keberadaannya juga menjadi bukti bahwa pelayanan publik yang memuaskan masyarakat pun bisa terwujud asalkan ada kemauan. BRT Trans Mamminasata *Busway* tidak hanya berdampak pada sistem transportasi massal Kota Makassar, tapi juga bisa berdampak pada aspek peningkatan kualitas layanan publik.

Melihat kondisi tersebut, maka perlu dilakukan penelitian tentang “Analisis Manajemen Kinerja *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Mamminasata Kota Makassar.

Rumusan Masalah

Apakah manajemen dan kinerja *Bus Rapid Transit* (BRT) koridor 3 yang terlaksana selama ini sudah memenuhi standar Direktorat Jendral Perhubungan Darat?

TINJAUAN PUSTAKA

Bus Rapid Transit (BRT) atau *busway* merupakan bus dengan kualitas tinggi yang berbasis sistem transit yang cepat, nyaman, dan biaya murah untuk mobilitas perkotaan dengan menyediakan jalan untuk pejalan kaki, infra strukturnya, operasi pelayanan yang cepat dan sering, perbedaan dan keunggulan pemasaran dan layanan kepada pelanggan BRT. Pada dasarnya mengemulasi karakteristik kinerja sistem transportasi kereta api modern, satu sistem BRT biasanya akan dikenakan biaya 4-20 kali lebih kecil dari *Light Rail Transit* (LRT) dan 10-100 kali lebih kecil dari sistem kereta api bawah tanah (Levinson et. Al, 2003). Istilah BRT telah muncul di Amerika Utara dan Eropa. Konsep ini ditularkan melalui dunia dengan nama yang berbeda, seperti *High Capacity Bus System*, *Metro Bus*, *Express Bus Systems*, dan *Surface Metro*.

BRT Trans Mamminasata memiliki kapasitas penumpang sebanyak 40 orang, 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, dan penumpang dengan anak serta penumpang berkebutuhan khusus. Bus ini beroperasi setiap hari mulai dari pukul 08.00 WITA hingga 22.00 WITA. Karcis dapat dibeli di halte dengan tarif sebesar Rp. 5.000 untuk umum untuk satu kali perjalanan jauh atau dekat.

Dari sebelas koridor telah dirancang, tiga diantaranya beroperasi (Koridor 2, 3 dan 8).

Tabel 1.
Koridor BRT Trans Mamminasata Kota Makassar

Koridor	Jalur	Keterangan
Koridor 1	Bandara Sultan Hasanuddin-Tol-Jl. Nusantara-Jl. Ahmad Yani-Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Haji Bau-Jl. Metro Tanjung Bunga-Trans Studio-Mal GTC (Pergi). Mal GTC-Trans Studio-Jl. Metro Tanjung Bunga-Jl. Penghibur-Jl. Pasar Ikan-Jl. Ujung Pandang-Jl. Nusantara-Tol-Bandara Sultan Hasanuddin (Pulang).	Tidak Aktif
Koridor 2	Mal GTC-Trans Studio-Jl. Metro Tanjung Bunga-Jl. Penghibur-Jl. Pasar Ikan-Jl. Ujung Pandang-Jl. Ahmad Yani-Jl. Bulusaraung-Jl. Masjid Raya-Jl. Urip Sumohardjo-Jl. A. P. Pettarani-Jl. Boulevard-Mal Panakkukang (Pergi). Mal Panakkukang-Jl. Boulevard-Jl. A. P. Pettarani-Jl. Urip Sumohardjo-Jl. Bawakaraeng-Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Sam Ratulangi-Jl. Kakaktua-Jl. Gagak-Jl. Nuri-Jl. Rajawali-Jl. Metro Tanjung Bunga-Trans Studio-Mal GTC (Pulang).	Aktif
Koridor 3	Terminal Daya-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. A. P. Pettarani-Jl. Sultan Alaudin-Jl. Gowa Raya-Terminal Pallangga (Pulang Pergi)	Aktif
Koridor 4	Terminal Daya-Jl. Perintis Kemerdekaan-Bandara-Jl. Poros Makassar Maros-Terminal Maros (Pulang Pergi)	Tidak Aktif
Koridor 5	Untia-Terminal Panampu-Jl. Tinumbu-Jl. Ujung-Jl. Bandang-Jl. Veteran Utara-Jl. Veteran Selatan-Jl. Sultan Alaudin-Jl. Gowa Raya-Terminal Pallangga (Pulang Pergi)	Tidak Aktif
Koridor 6	Terminal Pallangga-Jl. Poros Takalar-Jl. Raya Bontomanai-Barombong-Mal GTC (Pulang Pergi)	Tidak Aktif
Koridor 7	Terminal Pallangga-Jl. Poros Takalar-Terminal Takalar (Pulang Pergi)	Tidak Aktif
Koridor 8	Terminal Takalar-Galesong Selatan-Galesong Utara-Barombong-Mal GTC (Pulang Pergi)	Aktif
Koridor 9	Terminal Daya-Jl. Lingkar Tengah-Bontomanai-Jl. Poros Takalar-Terminal Pallangga (Pulang Pergi)	Tidak Aktif
Koridor 10	Terminal Daya-Jl. Lingkar Luar-Bontomanai-Jl. Poros Takalar-Terminal Pallangga (Pulang Pergi)	Tidak Aktif
Koridor 11	Terminal Maros-Jl. By Pass Mamminasata-Bontomanai-Barombong (Pulang Pergi)	Tidak Aktif

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis dengan pendekatan induktif.

Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu pelaksanaan selama 1 (satu) bulan, dan pelaksanaan ini dilakukan pada bulan Mei 2019.

Tempat Pelaksanaan

Kota Makassar koridor 3 dengan rute Terminal Daya-Terminal Pallangga (Pergi-Pulang).

Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah semua trayek angkutan umum BRT di Kota Makassar, sebanyak 11 koridor. Sampel yang diambil adalah trayek koridor 3 jalur Terminal Daya-Terminal Palangga Kabupaten Gowa.

Variabel Penelitian

Variabel tentang kinerja BRT koridor 3 pada penelitian ini adalah :

1. Manajemen dan aksesibilitas, yaitu faktor pelayanan pengelolaan, kenyamanan atau kemudahan serta kondisi jalan yang dilalui oleh calon penumpang ke terminal maupun ke halte dalam kurun waktu menunggu yang diperlukan.
2. Faktor muatan penumpang yaitu perbandingan banyaknya penumpang per satuan jarak dengan kapasitas yang tersedia pada BRT.
3. Kecepatan perjalanan yaitu laju perjalanan yang terjadi yang dinyatakan dalam kilometer per jam.

HASIL PENELITIAN

Manajemen dan Aksesibilitas

Manajemen dan aksesibilitas, yaitu faktor pelayanan pengelolaan dan kenyamanan atau kemudahan serta kondisi jalan yang dilalui oleh calon penumpang ke terminal maupun ke halte dalam kurun waktu menunggu yang diperlukan. Berdasarkan data yang ada, manajemen dan aksesibilitas yang diperoleh dapat dilihat pada tabel :

Tabel 2.

Pengelolaan Aksesibilitas Penumpang BRT Koridor 3

No	Waktu Tempuh ke Stasiun	Frekuensi Penumpang	Presentase (%)
1	0-10 menit	11	22
2	11-20 menit	22	44
3	21-30 menit	5	10
4	31-40 menit	8	16
5	> 40 menit	4	8
Jumlah		50	100

Pada tabel tersebut, pengelolaan aksesibilitas waktu tempuh terbanyak ke terminal/halte adalah 11-20 menit sebanyak 22 orang (44 %). Kemudian 4 orang (8 %) penumpang waktu aksesibilitasnya lebih besar dari 40 menit. Waktu rata-rata yang digunakan calon penumpang dari tempat tinggalnya ke terminal/halte adalah 24 menit. Waktu rata-rata yang diperoleh lebih besar dari waktu menunggu menurut standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yaitu maksimum 10-20 menit. Waktu menunggu rata-rata yang diperoleh adalah 24 menit lebih besar dari rata-rata waktu menunggu standar yaitu 5-10 menit, berarti penumpang cukup lama menunggu di terminal/halte. Hal ini menunjukkan bahwa aksesibilitas penumpang BRT koridor 3 dari tempat tinggal ke terminal/halte tidak memenuhi syarat standar. Berdasarkan hasil observasi dan informasi dari pihak *General Manager* Perum DAMRI bahwa jumlah bus BRT yang melayani koridor 3 hanya 1 unit, sehingga penumpang terlalu lama menunggu di terminal/halte untuk pemberangkatan selanjutnya.

Faktor Muatan Penumpang

Faktor muatan penumpang terbagi atas faktor penumpang per hari dan faktor penumpang per satuan jarak dengan kapasitas tempat duduk.

Faktor Penumpang Per Hari

Faktor muatan penumpang per hari yaitu perbandingan banyaknya penumpang per hari dengan kapasitas yang tersedia pada BRT. Berdasarkan hasil observasi jenis

kendaraan yang digunakan pada BRT koridor 3 yaitu bus besar dengan kapasitas 40 penumpang diantaranya 18 tempat duduk tersedia bagi penumpang umum, 2 yang tersedia bagi penyandang disabilitas dan 20 pegangan yang disediakan untuk penumpang yang berdiri.

Berdasarkan data jumlah penumpang BRT koridor 3 yang diperoleh menurut hari pengamatan adalah seperti tabel berikut :

Tabel 3.

Faktor Muatan Penumpang Per Hari BRT Koridor 3

No	Hari/Tanggal	Jumlah Penumpang
1	Selasa, 12 Mei 2019	18 Orang
2	Rabu, 13 Mei 2019	13 Orang
3	Kamis, 14 Mei 2019	16 Orang
4	Jumat, 15 Mei 2019	9 Orang
5	Sabtu, 16 Mei 2019	12 Orang
6	Minggu, 17 Mei 2019	17 Orang
7	Senin, 18 Mei 2019	12 Orang

Sumber : Hasil pengolahan data, 2019

Gambar 1.

Faktor Muatan Penumpang Per Hari BRT Koridor 3



Dari tabel di atas, dapat dilihat jumlah penumpang dalam waktu 7 hari sebanyak 97 orang, maksimum penumpang terbanyak adalah pada hari Selasa yaitu 18 orang (18 %). Kemudian penumpang yang paling rendah terdapat pada hari Jumat yaitu 9 orang (9 %). Rata-rata penumpang per hari BRT koridor 3 adalah 14 orang. Berarti hanya 3 hari penumpang diatas rata-rata. Jadi faktor muatan penumpang per hari diperoleh hanya 35 % lebih kecil dari standar yaitu 70 %. Hal ini menunjukkan faktor muatan penumpang masih belum memenuhi standar yang ditentukan.

Faktor Muat Penumpang Per Satuan Jarak

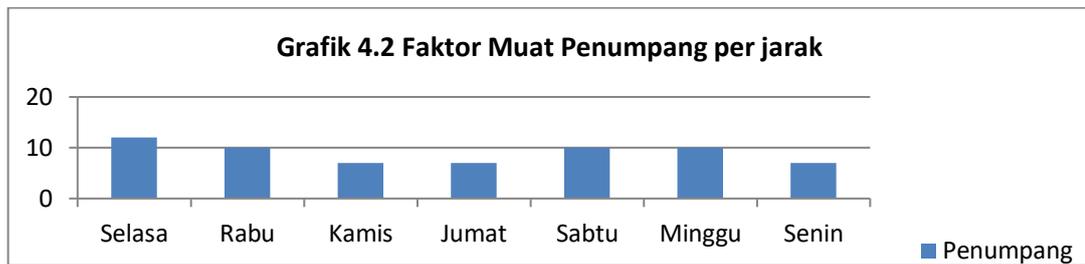
Faktor muat penumpang per satuan jarak adalah sebagai perbandingan antara banyaknya penumpang per jarak dengan kapasitas penumpang total. Faktor muat penumpang dapat diperoleh dengan cara membagikan jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk angkutan umum untuk setiap periode survei.

Tabel 4.

Faktor Muat Penumpang Per Jarak

No	Hari	Faktor Muat Penumpang (%)
1	Selasa	12
2	Rabu	10
3	Kamis	7
4	Jumat	7
5	Sabtu	10
6	Minggu	10
7	Senin	7
Jumlah		63

Gambar 2.
Faktor Muat Penumpang Per Jarak



Dari tabel di atas, dapat dilihat faktor muat penumpang dalam waktu 7 hari sebanyak 63 orang, maksimum faktor muat penumpang tertinggi adalah pada hari Selasa yaitu sebesar 12 % dan faktor muat penumpang paling rendah terdapat pada hari Kamis, Jumat dan Senin yaitu sebesar 7 %. Faktor muat penumpang rata-rata diperoleh sebesar 9 %. Dibandingkan dengan karakteristik faktor muat penumpang menurut standar Marlok (1985), faktor muat penumpang adalah sebesar 47,1 %. Berarti faktor muat penumpang yang diperoleh lebih kecil dibandingkan dengan standar menurut Marlok tersebut.

Kecepatan Perjalanan Rata-Rata

Kecepatan perjalanan yaitu laju perjalanan yang terjadi yang dinyatakan dalam kilometer per jam. Jarak tempuh BRT koridor 3 dari Terminal Daya ke Terminal Pallangga dan kembalinya ke Terminal Daya adalah 60 km. Berdasarkan data pada kecepatan rata-rata BRT koridor 3 yang diperoleh menurut hari pengamatan adalah seperti tabel berikut :

Tabel 5.
Kecepatan Perjalanan Rata-Rata BRT Koridor 3

No	Hari	Jarak Tempuh (Km)	Waktu Tempuh Rata-Rata (Menit)	Kecepatan Rata-Rata (Km/Jam)
1	Selasa	180	123,66	14,55
2	Rabu	180	95	18,94
3	Kamis	180	94	19,14
4	Jumat	180	113,66	15,83
5	Sabtu	180	89,33	20,14
6	Minggu	180	93,66	18,24
7	Senin	180	94,33	19,08

Pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa kecepatan tempuh rata-rata paling lama pada hari Selasa yaitu 123,66 menit dan paling singkat waktu tempuh rata-rata terdapat pada hari Sabtu yaitu 89,33 menit.

Kemudian kecepatan rata-rata (km/jam) yang diperoleh paling tinggi terdapat pada hari Sabtu yaitu 40,29 km/jam dan kecepatan rata-rata paling rendah terdapat pada hari Selasa yaitu 29,10 km/jam. Waktu tempuh rata-rata per hari diperoleh sebesar 100,52 menit atau 1,5 jam, pada hari Selasa dan hari Jumat diperoleh waktu tempuh lebih besar dari waktu tempuh rata-rata, hari-hari lainnya waktu tempuh lebih rendah dari waktu tempuh rata-rata. Berarti waktu tempuh rata-rata masih memenuhi standar. Kemudian waktu tempuh maksimum rata-rata diperoleh kurang lebih selama 2 jam. Berarti waktu tempuh maksimum masih memenuhi standar.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Manajemen dan aksesibilitas penumpang BRT koridor 3 dari tempat tinggal ke terminal/halte belum memenuhi syarat standar. Waktu rata-rata yang digunakan

calon penumpang dari tempat tinggalnya ke terminal/halte adalah 24 menit. Waktu rata-rata yang diperoleh lebih besar dari waktu menunggu menurut standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yaitu maksimum 10-20 menit, sehingga belum efektif dalam pengelolaan waktunya.

2. Faktor muatan penumpang per hari diperoleh hanya 35 % lebih kecil dari standar yaitu 70 %. Hal ini menunjukkan bahwa faktor muatan penumpang tidak memenuhi standar yang ditentukan. Faktor muat penumpang rata-rata per jarak diperoleh sebesar 9 %. Dibandingkan dengan karakteristik faktor muat penumpang menurut standar Marlok (1985), faktor muat penumpang adalah sebesar 47,1 %. Berarti faktor muat penumpang yang diperoleh lebih kecil dibandingkan dengan standar menurut Marlok, sehingga belum efektif muatan penumpang per harinya.
3. Kecepatan rata-rata (km/jam) yang diperoleh paling tinggi terdapat pada hari Sabtu yaitu 40,29 km/jam dan kecepatan rata-rata paling rendah terdapat pada hari Selasa yaitu 29,10 km/jam. Berarti kecepatan rata-rata belum memenuhi standar yaitu 14-20 km/jam. Kemudian waktu tempuh maksimum rata-rata diperoleh kurang lebih selama 2 jam. Berarti waktu tempuh maksimum masih memenuhi standar yaitu 2-3 jam. Waktu tempuh perjalanan BRT koridor 3 masih berjalan efektif dan efisien dan dibawah strandar waktu operasional.

Saran

1. Untuk meningkatkan manajemen dan aksesibilitas layanan penumpang BRT koridor 3, maka perlu penyesuaian halte dengan kebutuhan penumpang, sehingga penumpang mudah mencapai halte dan lebih cepat dan efektif.
2. Untuk meningkatkan faktor muatan penumpang, perlu dilakukan sosialisasi kepada masyarakat secara luas dengan menerapkan pelayanan manajemen Bauran Pemasaran (*Marketing Mix*) berupa Produk, Harga, Sarana dan Promosi yang memadai dan memuaskan bagi masyarakat pengguna BRT.
3. Kecepatan rata-rata disesuaikan dengan kondisi lalu lintas pada jalur yang dilalui BRT koridor 3, dan agar dapat dijalankan secara efisien dan memuaskan bagi masyarakat pengguna BRT.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2002. *Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar. 2014. www.makassarkota.bps.go.id, di akses 20 Januari 2017.
- Darmaningtyas. 2005. *Dimensi Politik dalam Transportasi*. Jurnal Wacana, Yogyakarta.
- Hoobs, F. D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Penerbit Gajah Mada University Pers, Yogyakarta.
- Levinson, H. et al. 2003. *Bus Rapid Transit Volume 1 : Case Studies in Bus Rapid Transit*. Transportation Research Board, Washington.
- Maxmanroe, *Pengertian Manajemen Menurut Pendapat Para Ahli*. www.maxmanroe.com, diakses 24 Januari 2017.
- Murlok, E. K. 1985. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Munawar, Ahmad. 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Bheta offset, Jogjakarta.
- Nasution, H. M. N. 2003. *Manajemen Transportasi*. Ghalia, Jakarta.
- Tamin, O. Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Penerbit ITB, Bandung.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Perencanaan Sistem Pengangkutan*. Penerbit ITB, Bandung.
- Wikipedia. *Trans Mamminasata*, https://id.wikipedia.org/wiki/Trans_Mamminasata diakses 16 Nopember 2016, wikipedia.