

Kenyamanan pengguna bus rapid transit. (Studi kasus: Koridor 1 Transjakarta) = Comfortable value on bus rapid transit user. (Case studi : Corridor 1 Transjakarta)

Ari Luthfiani, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20239753&lokasi=lokal>

Abstrak

Pendapatan masyarakat yang meningkat dan tersedianya berbagai moda transportasi memerlukan peningkatan pelayanan yang meliputi keselamatan perjalanan, ketepatan waktu, kemudahan pelayanan, kenyamanan dan keandalan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah membangun sarana transportasi publik yang memiliki sistem pelayanan yang sistematis, terkoordinasi dan terintegrasi dengan moda lain menawarkan waktu tempuh yang lebih cepat, tingkat pelayanan yang lebih baik, dan level kenyamanan yang lebih memadai dibanding armada bus konvensional. Sarana transportasi umum tersebut adalah Bus Rapid Transit (BRT).

Tujuan dari penelitian ini adalah mengkaji kenyamanan pengguna bus TransJakarta. Untuk mencapai tujuan tersebut, sasaran yang harus dicapai adalah menganalisis tingkat kenyamanan bus TransJakarta berdasarkan faktor-faktor kondisi penumpang di dalam bus rapid transit yang dilihat dari kepadatan, kebisingan, dan temperatur di dalam bus rapid transit yang dikaitkan dengan tarif. Lokasi pengamatan dilakukan pada koridor 1 (Blok M - Kota). Statistika ANOVA oneway dan twoway. ANOVA twoway digunakan untuk mengetahui kenyamanan yang membandingkan kepadatan 100% dan 150% di bus rapid transit dan di halte dengan tarif.

Hasil analisis menunjukkan bahwa penumpang tidak mempermasalahkan kenaikan tarif asalkan kenyamanan didapat, tetapi penumpang mempermasalahkan kepadatan karena kenyamanan tidak didapat. Sedangkan analisis ANOVA oneway digunakan untuk mengetahui kenyamanan di dalam bus rapid transit dan di halte. Apabila ditinjau dari tarif dan kepadatan di bus rapid transit, penumpang tidak merasa nyaman.

Ditinjau dari tarif di bus rapid transit dan kepadatan di halte, penumpang tidak merasa nyaman. Rata - rata tingkat kebisingan adalah 75 dB(A) dan temperatur di dalam bus rapid transit cukup panas yaitu berkisar antara 26°C - 27°C dan siang hari berkisar antara 28°C - 29°C. Dan survei jumlah penumpang yang terbanyak untuk jalur Kota - Blok M yaitu pada pukul 06.30 - 07.30 WIB dan 17.00 - 18.00 WIB. Sedangkan pada jalur Blok M - Kota pada pukul 07.45 - 08.30 WIB dan 14.30 - 15.30 WIB. Adapun rasio kebisingan dan jumlah penumpang dapat dirumuskan dengan persamaan $y = -0,0227 + 76,918$ dengan nilai $R^2 = .$ Dan persamaan untuk rasio temperatur dan jumlah penumpang adalah $y = 0,0164x + 27,271$ dengan nilai $R^2 = 0,0551$

.....Due to the increase of public income and the availability of transportation mode, the increase of serviceability level which includes journey safety, punctuality, customer service, level of comfort, and reliability is very crucial. The government of Jakarta City built a public transportation facility that has systematical, coordinated, and fully integrated service system with other transportation mode in the area, that offers faster travel time, better level of service, and a more preferable level of comfort compare to conventional bus fleet. It is called Bus Rapid Transit (BRT).

The goal of this research is to formulate comfort level for BRT users. To achieve that goal, certain target must be obtain, which is to analyse the level comfort on Transjakarta Bus Fleet. It is based on passenger

factors inside the bus from density level, turmoil level, and temperature which is compared to the bus fare. Observation is conducted on corridor 1 (Blok M -Kota). This research used ANOVA oneway and twoway program. The Anova twoway analysis program is used to discover the level of comfort which compared density 100% and 150% on the Bus Rapid Transit and on bus stops by bus fares.

The result shows that bus fares is not an issue for the passangers as long as the desired level of comfort is gained, contrary to density which is a big problem concerning comfort issue. Anova oneway analysis is used to discover the level of comfort inside the Bus Rapid Transit fleet and on bus stops. It concludes that considered from fares and the density of both bus fleet and bus stops, the present Bus Rapid Transit performance does not meet the level of comfort desired by passengers. The avarage noise level is 75 dB (A) and the inside temperature of the bus is considered high which is at the level of 26°C - 27°C and could reach the level of 28°C - 29°C in daytime.

Based on the survey conducted, the highest amount of passengers is for rute Kota-Blok M at 06.30-07.30 AM and 05.00-06.00 PM. As for the return rute Blok M-Kota, °Cures at 07.45 - 08.30 AM and 02.30 - 03.30 PM. As for turmoil ratio and amount of passenger is shown by eqution $y = -0,0227 + 76,918$ with value R2. And equation for temperature and amount of passenger is $y = 0,0164x + 27,271$ with value R2 = 0,0551