

ABSTRAK

Dari hasil evaluasi kinerja BST koridor I diperoleh beberapa indikator yang memenuhi standar Departemen Perhubungan dan World Bank yaitu headway, kecepatan, waktu tempuh pada hari sabtu dan minggu, dan juga sebagian besar jarak antar shelter, sedangkan untuk load factor masih dibawah standar dimana masih kurang 70%. Tidak terpenuhinya load factor karena berdasarkan hasil kuesioner masyarakat enggan beralih menggunakan BST karena beberapa alasan diantaranya waktu tunggu yang lama, rute BST yang kurang, fasilitas BST yang masih kurang, waktu tempuh BST yang lama, ini juga di buktikan dari hasil survey dimana waktu tempuh untuk hari senin lebih dari 3 jam. Meskipun load factor rendah berdasarkan analisis biaya operasi kendaraan dengan tarif BST yang berlaku mengalami keutungan yang nantinya dapat memenuhi biaya operasional kendaraan.

Dengan hasil analisis yang tidak memenuhi standar maka dapat dilakukan perbaikan dengan menambah koridor yang bersinggungan dengan koridor I sehingga masyarakat mau beralih menggunakan BST karena memiliki banyak rute. Menjadikan angkutan lain sebagai feeder sehingga pada koridor I hanya BST yang beroperasi dan dapat memudahkan masyarakat untuk ke shelter BST yang nantinya dapat menaikkan load factor. Sistem contra flow pada jalan Slamet Riyadi dan bus priority tracking pada persimpangan dapat mempersingkat waktu tempuh BST lebih cepat. Dengan hal tersebut diharapkan kinerja BST dapat lebih optimal melayani penumpang dan non pengguna dapat beralih menggunakan BST sebagai moda transportasi sehari-hari.

Kata kunci: BST, Kinerja, Evaluasi, Optimal

ABSTRACT

The results of the performance evaluation BST corridor I obtained some indicators that meet the standards of the Department of Transportation and the World Bank that headway, speed, travel time on Saturday and Sunday, as well as most of the distance between the shelter, while the load factor is still below the standard which is still less than 70 %. Load factor due to non-fulfillment by the results of the questionnaires are reluctant to switch to using BST for several reasons including watu waiting periods, the route less BST, BST facilities are lacking, long travel times BST, is also proved from the results of the survey where the travel time for the day Monday more than 3 hours. Despite the low load factor based on the analysis of vehicle operating costs BST rate applicable experience keutungan that will be able to meet the operational costs of vehicles.

With the results of the analysis did not meet the standard, it can be improved by adding corridors that intersect with the corridor so that the people I want to switch to using BST as it has many routes. Making other transport as feeder so that the corridor I just BST operate and can facilitate people to the shelter BST which will be raising load factor. Contra flow system on the road Slamet Riyadi tracking and bus priority at junctions can shorten travel times BST faster. With that expected performance can be optimized BST serve passengers and non-users can switch to using a BST as a mode of daily transportation.

Keywords: BST, Performance, Evaluation, Optimal