

Evaluasi Kesesuaian Jalur Trayek BRT Trans Sidoarjo Terhadap Pengembangan Antar CBD

Suning¹, Pungut²

¹Dosen Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas PGRI Adi Buana Surabaya

²Dosen Teknik Lingkungan Universitas PGRI Adi Buana Surabaya

Jl. Dukuh Menanggal XII, Surabaya

email: ¹BrillyVan@gmail.com; ²pung.link@gmail.com

Abstrak

Kota Sidoarjo merupakan jantung ekonomi di Kabupaten Sidoarjo yaitu kegiatan Central Bussiness District (CBD) yang terpusat di Kecamatan Kota, Kecamatan Buduran dan Kecamatan Candi. Sebagai simpul pusat pertumbuhan, Kota Sidoarjo menerapkan konsep transportasi ramah lingkungan berupa Bus Rapid Transit (BRT) untuk memudahkan masyarakat menuju CBD. Tahun 2015 BRT sudah beroperasi dengan jalur trayek rute yang menghubungkan 14 Halte dengan 15 Armada Bus. Penelitian terdahulu menunjukkan tingkat pelayanan ruas jalan yang menghubungkan antar CBD perkotaan di Kota Sidoarjo rata-rata memiliki nilai derajat kejenuhan (DS) > 1 sehingga menimbulkan kemacetan, kecepatan rendah dan volume melebihi kapasitas. Besarnya tingkat pelayanan transportasi tersebut berpengaruh terhadap aksesibilitas antar CBD dengan jalur trayek rute BRT yang hanya melewati Jl. Raya Candi, Jl. Sunandar, Jl. Pahlawan, tanpa melewati CBD yang ada di kawasan Buduran. Oleh karena itu penelitian ini penting untuk dilakukan guna mengevaluasi kesesuaian jalur trayek rute BRT terhadap pengembangan antar CBD. Penelitian ini bertujuan melakukan identifikasi terhadap permasalahan kinerja operasional BRT yang sudah diterapkan berdasarkan jalur trayek rute yang ditetapkan oleh pemerintah kota. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif, pengumpulan data primer dilakukan dengan survey on Bus, wawancara dengan penumpang Bus dan data sekunder dari dinas terkait. Teknik analisis komparatif digunakan untuk menganalisa data empirik terhadap peraturan Dirjen. Hubdar No 687 tahun 2002. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketertarikan masyarakat untuk naik BRT rendah dengan nilai load factor tertinggi hanya 43%, dibandingkan load factor berdasarkan standart Dirjend. Perhubungan Darat sebesar 70%. Fasilitas BRT 58% sudah sesuai dengan standart pelayanan minimal Peraturan Menteri No.27 Tahun 2015 tentang BRT. Dengan demikian perlu dilakukan penentuan kebijakan baru berkaitan dengan jalur trayek rute BRT Trans Sidoarjo sesuai dengan perkembangan antar CBD yang ada di Kota Sidoarjo.

Kata kunci: Bus Rapid Transit (BRT), CBD, jalur trayek rute, kota Sidoarjo, transportasi

Abstract

Sidoarjo Regency is one of the main economic growth in the East Java which has Central Bussiness District (CBD) spreading over the region includes the Buduran District, Candi District and Sidoarjo City District. As the main hub of Sidoarjo regional growth, Sidoarjo City has implemented the concept of environment-friendly transportation of Bus Rapid Transit (BRT) to connect the economic spots. BRT has operating since 2015 on a certain bus routes through 14 stops with 15 Buses. Previous study shows the road level of service that connects between urban economic spot in Sidoarjo have an average value of the degree of saturation (DS) > 1, causing traffic jams, low speed and volume exceeds capacity. The level of transportation services has affect the accessibility of the traffic lane between the CBD with BRT passing through Jl. Raya Candi, Jl. Sunandar, Jl. Pahlawan, bypassing the CBD in the Buduran area. Therefore, it is important to investigate the suitability of the route of BRT lane towards the development of each CBD and its connectivity. This study aims to identify the problems of operational performance of BRT, which has been implemented based on the bus routes by the city government. This empirical study used both qualitative and quantitative method with data collection through surveys on bus and interviews with bus passenger. This study used the comparative analysis of the empirical data with the standard of Dirjen. of Land and Transportation No. 687 Yr 2002. The research finding shows that the public interest in using BRT is low, which load factor only 43%, compared to a load factor based on the standard of Dirjen of Land Transportation by 70%. Moreover, only 58% of BRT facility is in compliance with the minimum standards of the Ministerial Regulation No. 27 Yr. 2015 on the BRT. Therefore, it needs to determine a new policy with regard to the route of BRT lane Trans Sidoarjo in accordance with the development of inter-CBD in the Sidoarjo City.

Keywords: Bus Rapid Transit (BRT), bus route, CBD, Sidoarjo city, transportation

1. Pendahuluan

Undang-undang RI No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum dijelaskan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Transportasi merupakan tanggungjawab pemerintah terutama berkaitan dengan penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum. Pemerintah adalah institusi yang bertanggung jawab terhadap kinerja dari sektor transportasi. Kinerja sektor transportasi sangat tergantung dari konsistensi dan implementasi kebijakan publik yang dikeluarkan pemerintah.

Isu kebijakan pengembangan sistem transportasi sekarang dan ke depan adalah bagaimana setiap negara memainkan perannya dalam bingkai sistem transportasi berkelanjutan (sustainable transportation).

Transportasi merupakan kebutuhan masyarakat perkotaan untuk melakukan berbagai aktifitas, sehingga penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, serta adanya keseimbangan antara supply dan demand perlu mendapat perhatian secara serius dari pemerintah. Permasalahan sarana angkutan umum semakin memperburuk kondisi transportasi perkotaan, seperti munculnya usia moda yang sudah lama/tua, ketidaknyamanan di dalam angkutan umum, serta lamanya waktu tunggu karena tidak ada penumpang. Permasalahan tersebut tentunya membutuhkan suatu kebijakan baru, dengan tujuan transportasi umum bisa nyaman dan tepat waktu. Salah satu tujuan tersebut adalah bagaimana suatu kota dapat menerapkan transportasi yang berkelanjutan. Sistem transportasi berkelanjutan merupakan kebutuhan zaman modern, sehingga kehadirannya harus dapat mencerminkan nilai efisiensi, kuat, ekonomis dan ramah terhadap lingkungan baik dari segi polusi udara maupun kebisingan [1].

Kota Sidoarjo mulai tanggal 21 September 2015 sudah menerapkan sistem transportasi berkelanjutan berbasis massal, yaitu BRT Trans Sidoarjo. BRT yang sudah dipersiapkan oleh Kota Sidoarjo sebanyak 30 armada bus namun yang sudah beroperasi sebanyak 15 armada. Keputusan Kota Sidoarjo untuk menerapkan BRT salah satunya disebabkan oleh data empiris bahwa Kota Sidoarjo merupakan jantung ekonomi di Kabupaten Sidoarjo, karena spot-spot ekonomi (CBD) berada di pusat kota meliputi Kecamatan Kota, Kecamatan Buduran dan Kecamatan Candi. Tingkat pelayanan ruas jalan yang menghubungkan antar CBD di Kota Sidoarjo rata-rata nilai derajat kejenuhan (DS) nya > 1 , sehingga jalan macet, kecepatan rendah dan volume melebihi kapasitas. Angka pertumbuhan kendaraan ringan (LV) sebesar 6 % per tahun, kendaraan berat (HV) 3% per tahun, dan sepeda motor (MC) 11% per tahun. Emisi karbon yang ditimbulkan antar CBD di Jl.Raya Buduran sebesar 34.960 gram CO₂/hari untuk roda 2 dan 20.240 gram CO₂/hari untuk roda 4. Emisi karbon di Jl.Pahlawan sebesar 59.800 gram CO₂/hari untuk roda 4 dan 14.720 gram CO₂/hari untuk roda 2. Emisi karbon di Jl.Raya candi sebesar 31.264 gram CO₂/hari untuk roda 2 dan 26.680 gram CO₂/hari untuk roda 4, yang artinya emisi karbon tersebut sudah melebihi standart baku mutu yang diperkenankan [2].

Satu tahun berjalannya penerapan BRT Kota Sidoarjo dirasa perlu untuk dilakukan evaluasi terkait dengan kinerja operasional BRT berdasarkan jalur trayek, dengan harapan apakah BRT yang sudah beroperasi dapat secara berkelanjutan mempengaruhi tingkat permintaan masyarakat terutama sebagai fasilitas yang menghantarkan masyarakat menuju aktifitas ekonomi dan antar CBD. Oleh karena itu penelitian ini penting dilakukan dengan tujuan untuk melakukan identifikasi terhadap permasalahan kinerja operasional BRT apakah sudah sesuai dengan harapan masyarakat terutama jalur trayek terhadap pengembangan antar CBD.

2. Metode Penelitian

2.1. Studi Literatur dan Pengambilan Data Sekunder

Studi literatur yang dimaksud adalah melakukan kajian literatur terhadap kebijakan penerapan BRT yang sudah dilakukan di Kota Sidoarjo. Tujuan dari kajian ini untuk memudahkan peneliti dalam menganalisis karakteristik lokasi studi sehingga dapat dianalisis secara deskriptif mengenai BRT Trans Sidoarjo. Data sekunder dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Sidoarjo, yang digunakan untuk mendukung analisis deskriptif terkait dengan kebijakan penerapan BRT.

2.2. Pengambilan Data Primer

Pengambilan data primer bertujuan untuk mengetahui secara eksisting operasional BRT Trans Sidoarjo yang sudah diterapkan dengan parameter Standar Pelayanan yang ditentukan di Surat Keputusan Dirjend. Perhubungan Darat Nomor 687 tahun 2002 tentang Pedoman Kualitas Pelayanan Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Pengambilan data primer dilakukan dengan observasi langsung dalam bus (*on bus*) serta wawancara langsung dengan penumpang bus sejumlah 100 responden. Survei ini dilakukan pada armada yang beroperasi sejumlah 15 unit BRT.

2.3. Teknik Analisis Data

Data sekunder yang diperoleh dijadikan sebagai data pendukung dan referensi untuk analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Data primer yang didapat digunakan untuk analisis kuantitatif terkait tingkat pelayanan BRT Trans Sidoarjo dengan mengacu pada Standar Pelayanan yang ditentukan di Surat Keputusan Dirjend. Perhubungan Darat Nomor 687 tahun 2002 tentang Pedoman Kualitas Pelayanan Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, serta Tingkat Kinerja Pelayanan Angkutan Umum.

3. Hasil Analisis dan Pembahasan

3.1. Kondisi Eksisting BRT Trans Sidoarjo

Penataan ruang Kota Sidoarjo melingkupi wilayah industri, perdagangan, pertanian, dan permukiman. Peningkatan penataan ruang wilayah dilakukan melalui pengembangan sarana dan prasarana serta pengadaan angkutan umum, untuk menunjang kegiatan masyarakat. Tujuan pembangunan berkelanjutan sebagai bentuk kelanjutan dari MDGS ke SDGS 2015-2030, bahwa akses energi yang terjangkau, sebagai fokus baru yang dikombinasikan dengan pembangunan infrastruktur seperti pembangunan pembangkit listrik, penggunaan biofuel, bendungan, serta jalur transportasi. Pengalihan kepada sumber energi terbarukan serta transparansi pengelolaan sektor energi turut menjadi fokus penting serta tanggung jawab sosial sebagai bagian dari upaya lebih luas untuk menerapkan tata kelola sumber daya berkelanjutan. Tujuan 11 dari SDGS adalah membangun kota dan permukiman inklusif, aman, tahan lama dan berkelanjutan. Salah satu yang menjadi target tujuan tersebut pada tahun 2030 adalah menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses, dan berkelanjutan bagi semua, meningkatkan keamanan jalan, dengan memperbanyak transportasi publik, dengan perhatian khusus terhadap kebutuhan dari mereka yang berada di situasi rentan, perempuan, anak-anak, orang dengan disabilitas dan manula [3].

Kota Sidoarjo merupakan bagian kota yang memiliki target untuk mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan yang dalam penelitian ini adalah dari aspek transportasi. Kota Sidoarjo mulai tanggal 21 September 2015 sudah menerapkan sistem transportasi berkelanjutan berbasis massal, yaitu BRT Trans Sidoarjo. Setiap hari BRT beroperasi mulai pukul 06.00 sampai pukul 18.00. Setiap penumpang dikenakan tarif jauh atau dekat sebesar Rp. 5000. Kehadiran BRT Trans Sidoarjo seharusnya memudahkan masyarakat untuk melakukan aktifitasnya sehari-hari sesuai dengan lokasi tujuan. Hal ini tentu akan lebih efektif dalam mengatasi kemacetan jika dibarengi dengan kemampuan pemerintah daerah mengelola layanan BRT yang efektif, mengubah pemikiran masyarakat menjadi lebih peduli untuk menggunakan kendaraan umum, dan mengajak masyarakat mau beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum. Kemacetan lalu lintas tidak hanya membawa dampak negatif terhadap perekonomian, tetapi juga bagi kesehatan masyarakatnya [4].

15 armada BRT yang beroperasi dan 14 halte yaitu halte Bungur, Pondok Jati, Sun City, RSUD, Bligo, Ngampel Sari, Ngaban, Arteri, Porong, Tanggulangin, Keramean, Pasar Larangan, Lemah Putro, dan Pondok Mutiara, maka jalur trayek rute BRT Trans Sidoarjo dapat dikatakan masih kalah dengan jalur trayek rute angkutan umum non BRT. Jalur trayek rute angkutan umum non BRT dapat memfasilitasi penggunaannya menuju zona permukiman perkotaan dan pedesaan menuju zona industri dan CBD lainnya. Sedangkan jalur trayek rute BRT Trans Sidoarjo melewati Tol Sidoarjo-Surabaya menuju Terminal Bungurasih. Sehingga jalur trayek BRT Trans Sidoarjo banyak kurang diminati oleh penumpang dan hal ini dapat mempengaruhi tarikan dan bangkitan perjalanan.

3.2. Load Factor BRT Trans Sidoarjo

Load factor merupakan besaran yang menyatakan perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas kendaraan. Berdasarkan Surat Keputusan Dirjend. Perhubungan Darat Nomor 687 tahun 2002 tentang Pedoman Kualitas Pelayanan Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, bahwa salah satu parameter yang digunakan untuk analisis kinerja rute dan operasi angkutan adalah load factor. Survey data primer untuk mengetahui load factor ini dilakukan dengan observasi langsung dalam bus (on bus) serta wawancara langsung dengan penumpang bus. Survei ini dilakukan pada armada yang beroperasi sejumlah 15 unit. Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengetahui rata-rata jumlah penumpang yang diangkut pada BRT Trans Sidoarjo, dengan jalur trayek rute berangkat dari Jl. raya Porong, Jl. raya Tanggulangin, Jl. Raya Candi, Jl. Sunandar, Jl. Pahlawan dan Tol Sidoarjo- Surabaya berakhir di Terminal Purabaya. Rute kembali dari Terminal Purabaya, Tol Surabaya-Sidoarjo, Jl. Pahlawan, Jl. Gajah Mada, Jl. Majapahit, Jl. Raya Candi, Jl. Raya Tanggulangin, Jl. Raya Porong dan berhenti di Terminal Porong. Survei dilakukan pada periode jam sibuk pagi, siang dan sore. Hasil perhitungan analisis load factor dari data naik turun penumpang ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Load Factor Tertinggi BRT Trans Sidoarjo

JAM SIBUK PAGI	JAM SIBUK SIANG	JAM SIBUK SORE
23 %	20 %	43 %

Sumber: Hasil Analisis Data, 2016

Tabel 1 menunjukkan bahwa load factor tertinggi pada jam sibuk pagi, jam sibuk siang, dan jam sibuk sore tidak dapat mencapai 70% atau kurang dari standar yang ditetapkan Departemen Perhubungan Darat sebesar 70%. Hasil perhitungan load factor rata-rata pada masing-masing periode jam sibuk ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2. Load Factor Rata-rata BRT Trans Sidoarjo

JAM SIBUK PAGI	JAM SIBUK SIANG	JAM SIBUK SORE
15 %	13 %	20 %

Sumber: Hasil Analisis Data, 2016

Tabel 2 diketahui bahwa load factor rata-rata pada masing-masing periode jam sibuk tidak memenuhi standar ukuran kinerja angkutan umum Departemen Perhubungan karena tidak mencapai 70% atau tertinggi hanya 20%. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah penumpang rata-rata BRT Trans Sidoarjo jurusan Porong-Purabaya tidak maksimal.

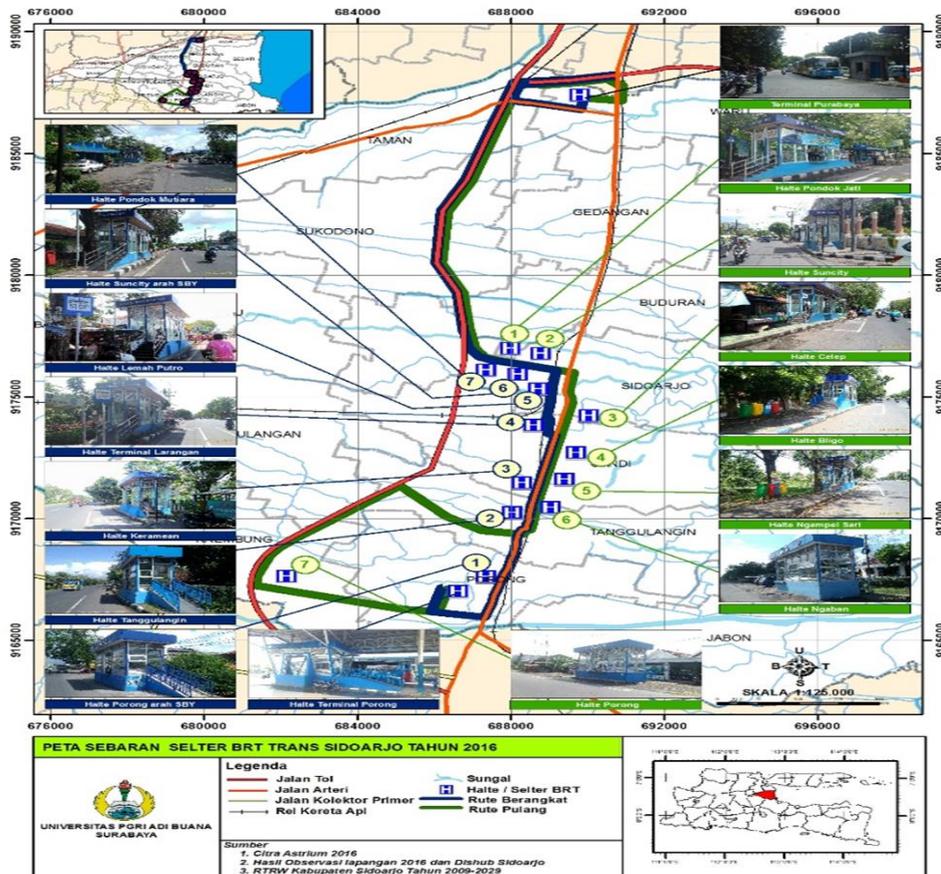
Hasil perhitungan load factor pada Tabel 1 dan 2 dapat dijelaskan bahwa keinginan penumpang untuk naik BRT belum menunjukkan hasil yang optimal sesuai dengan standart ukuran kinerja angkutan umum Departemen Perhubungan Darat. Hal ini dapat dilihat dari nilai persentase pada masing-masing jam sibuk. Kondisi ini sejalan dengan hasil penelitiannya Nugroho *et all* [5] tentang load factor BRT Trans Semarang bahwa pemerintah dapat meningkatkan pencapaian target load factor dan persentase perpindahan kendaraan pribadi menjadi pengguna BRT serta mengurangi besaran angka subsidi dari pengoperasian BRT dengan penambahan feeder yaitu angkutan umum yang rutenya diselaraskan dengan shelter-shelter BRT (halte) karena dengan penambahan feeder dapat meningkatkan load factor mencapai target yang ditetapkan ($\geq 70\%$). Selain perhitungan load factor, penelitian ini juga melakukan analisis persepsi terhadap penumpang BRT dan penumpang angkutan umum non BRT sehingga diketahui alasan tidak terpenuhinya load factor BRT.

3.3. Preferensi Penumpang BRT dan Penumpang Angkutan Umum Non BRT

Mempromosikan infrastruktur terutama layanan terhadap pembangunan transportasi sangat mendukung adanya pertumbuhan ekonomi dan keadilan sosial. Pembangunan infrastruktur harus dapat mencerminkan keberlanjutan lingkungan termasuk memperhatikan

kesehatan masyarakat. Tingkat pertumbuhan kendaraan pribadi yang cukup tinggi di perkotaan akan mempengaruhi kualitas lingkungan. Tingginya angka pertumbuhan kendaraan di perkotaan memiliki nilai eksternalitas ekonomi yang tinggi, misalnya biaya kesehatan yang ditimbulkan dari polusi udara dan asap kendaraan bermotor, sehingga kebijakan mengutamakan penggunaan kendaraan umum di perkotaan menjadi suatu keputusan yang bijaksana [6]. Karakteristik penumpang BRT Trans Sidoarjo mayoritas tujuan perjalanan sehari-hari adalah untuk bekerja sebesar 41%. Dilihat dari fasilitas BRT berdasarkan standart pelayanan minum Peraturan Menteri No.27 Tahun 2015 yaitu dari segi keselamatan maupun kenyamanan, masyarakat menyatakan fasilitas BRT Trans Sidoarjo capaian kesesuaiannya 58% kategori cukup baik. Namun jika dilihat dari segi prasarana Trayek dan lokasi selter BRT capaian kesesuaiannya dalam kategori Kurang Baik.

Tingkat keterjangkauan biaya 53% mayoritas responden menyatakan memilih BRT Trans Sidoarjo karena tarif yang murah, namun jalur trayek rute BRT melewati Tol sehingga aksesibilitas BRT menuju CBD kurang optimal. Hasil penelitian ini berbanding terbalik dengan Herbowo, N [7] meneliti tentang BRT Transjakarta bahwa tingkat kebersediaan pengguna untuk beralih moda ke angkutan Transjakarta tergolong tinggi. Hal ini menunjukkan peluang pengoperasian Transjakarta berdasarkan pandangan pengguna moda angkutan Transjakarta semakin diterima oleh pengguna, artinya ketertarikan pengguna untuk naik BRT tinggi. Hasil penelitian Herbowo sejalan dengan pernyataan Pandey [8] bahwa alasan orang memilih angkutan umum asal seperti BRT dilihat dari segi biaya perjalanan, waktu dan jarak BRT memiliki keunggulan dibandingkan dengan angkutan umum lainnya, memberikan kualitas pelayanan yang baik, memberikan kepuasan kepada penumpang dan kecepatan kendaraan. Foto mapping jalur trayek rute BRT Trans Sidoarjo dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Foto Mapping Jalur Trayek Rute BRT Trans Sidoarjo

Gambar 1 menjelaskan bahwa BRT Trans Sidoarjo didukung oleh 14 halte di perkotaan Sidoarjo, namun beberapa halte seperti halte yang ada di kawasan CBD Buduran tidak dilewati BRT karena BRT melewati Jalan Tol Sidoarjo-Purabaya, dengan alasan mempertimbangkan jalur trayek yang ada di kawasan CBD Buduran sudah dilewati angkutan umum non BRT seperti Bison dan lainnya.

4. Kesimpulan

Hasil penelitian yang telah dilakukan memberikan suatu simpulan bahwa ketertarikan masyarakat untuk naik BRT masih rendah dengan nilai load factor tertinggi hanya 43%, sedangkan load factor berdasarkan standart Dirjend. Perhubungan Darat sebesar 70%. Fasilitas BRT 58% sudah sesuai dengan standart pelayanan minimal Peraturan Menteri No.27 Tahun 2015 tentang BRT. Dengan demikian perlu dilakukan penelitian lanjutan yang meneliti tentang perbandingan demand Bus Rapid Transit (BRT) antara jalur via Tol dengan BRT via arteri, dengan harapan ada peningkatan nilai load factor sehingga operasional BRT Tran Sidoarjo dapat berkelanjutan.

5. Ucapan Terimakasih

Ucapan terimakasih kepada DIKTI yang telah membiayai penelitian ini dalam bentuk dana HIBAH BERSAING Tahun Anggaran 2016. Terimakasih juga kami sampaikan kepada kampus Universitas PGRI Adi Buana Surabaya yang telah memfasilitasi penelitian ini.

Referensi

- [1] Anjali Awasthi, Satyaveer S. Chauhan And Hichem Omrani. Application of fuzzy TOPSIS in evaluating sustainable transportation systems. Journal homepage: www.elsevier.com/locate/eswa (2011) 12270–12280.
- [2] Suning dan Pungut. Penerapan Bus Rapid Transit (BRT) Menuju Sidoarjo Smart City. Seminar Nasional Teknologi Informasi, Komunikasi dan Industri (SNTIKI) 7, Riau Pekanbaru (2015) ISSN : 2085-9902
- [3] Outcome Document Transforming Our World: The 2030 Agenda For Sustainable Development. Online Publication, 2015.
- [4] Lailia Hari Winarti. Etnometodologi Pelayanan Kondektur Wanita Bus Trans Sidoarjo. Paradigma (2016) Volume 04 Nomer 03.
- [5] Aries Susanty, Susatyo Nugroho dan Kumala Ade Khantari. Penyusunan Skenario Kebijakan Untuk Pengembangan BRT Trans Semarang Dengan Pendekatan Sistem Dinamik. Teknik (2014) 35 (1), 17-26
- [6] Dario Hidalgo dan Cornie Huizenga. Implementation of sustainable urban transport in Latin America. Research in Transportation Economics 40 (2013) 66-77. Journal homepage: www.elsevier.com/locate/retrec
- [7] Novian Herbowo. Studi Persepsi Pengguna TransJakarta Pada Koridor II (Pulogadung-Harmoni). Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Vol. 23 No. 1, April 2012, hlm.37 – 50
- [8] Sisca V. Pandey. Individual Attitude Terhadap Keberhasilan dan Kegagalan BRT. TEKNO-SIPIL (2012) Volume 10/No. 57