

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Masalah perkotaan di Indonesia secara umum meliputi pertumbuhan penduduk yang pesat, pertumbuhan kendaraan pribadi yang sangat tinggi, kenaikan penggunaan BBM, kenaikan polusi udara, ketidak seimbangan *demand* dengan *supply*, ketidakterpaduan antar moda, tingkat kecelakaan yang tinggi dan efisiensi mobilitas yang rendah karena tata guna lahan yang tidak mendukung. Kebijakan angkutan umum perkotaan dijabarkan dengan pengembangan moda angkutan umum seperti bus yang biasa disebut BRT.

Tamin (2008) mengatakan di negara yang sudah berkembang maupun yang sedang berkembang terbukti laju peningkatan kebutuhan akan transportasi tidak akan pernah dapat ditampung oleh sistem prasarana transportasi. Hal ini disebabkan oleh usaha peningkatan kualitas dan kuantitas pelayanan sistem prasarana transportasi pada suatu daerah tertentu akan meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di daerah tersebut yang sebaliknya akan dapat merangsang kembali terjadinya peningkatan kebutuhan akan transportasi.

Dalam konteks transportasi, masyarakat dibedakan dalam dua kelompok yaitu kelompok masyarakat yang mempunyai kemampuan untuk memilih apakah akan menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum dalam melakukan perjalanannya (*choice users*). Serta kelompok masyarakat dengan alasan tertentu hanya tergantung pada sarana angkutan umum untuk melakukan perjalanannya (*captive users*) (Morlok, 1978) dan masyarakat Indonesia sebagian besar merupakan *captive users*. Dengan semakin meningkatnya penduduk kota menyebabkan semakin tingginya aktivitas dan jumlah perjalanan baik orang maupun barang. Akibat buruknya sarana dan prasarana transportasi ini mengakibatkan mulai meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi oleh masyarakat yang dapat menyebabkan meningkatkan resiko kemacetan pada lalu lintas. Salah satu penanganan masalah kemacetan ini adalah dengan *bus rapid transit* (BRT).

BRT merupakan sistem bus inovatif dengan kecepatan dan frekuensi yang tinggi, nyaman, memiliki jalur khusus, dan memiliki kapasitas yang besar sehingga sangat menguntungkan dengan tarif yang terjangkau. Berbeda dengan sistem bus konvensional

yang tidak memiliki jalur khusus sehingga dapat meningkatkan resiko kemacetan. (Todor Stojanovski,2013:1)

Menurut studi terkini tentang *busway* sejajar (Shen et. Al., 1998), hanya setengah dari kota-kota yang memiliki *busway* telah mengembangkannya sebagai bagian dari paket tindakan sistematis dan komprehensif dari jaringan angkutan massal kota yang akan kami identifikasi sebagai sistem BRT.

Sementara, sistem *bus rapid transit* selalu mencakup beberapa bentuk jalur khusus eksklusif untuk bus. Sebagian besar aplikasi yang dipertimbangkan adalah *busway* yang sejajar dengan lapisan jalan. *Busway* atau terowongan yang ditinggikan mungkin dibutuhkan untuk menjelajahi beberapa pusat kota. Namun di kota-kota berkembang masih banyak membutuhkan perluasan jalan.

Pengoperasian *Bus Rapid Transit* (BRT) pada negara Indonesia yang notabene negara berkembang belum optimal. Pengoperasian BRT yang sudah berjalan diantaranya Trans Jakarta, Trans Batam, Trans Jogja, Trans Pakuan Bogor, Trans Kawanua Manado dan lain-lain. Salah satunya yang belum optimal dapat dilihat pada penelitian yang telah dilakukan, misalkan berdasarkan penelitian Kukuh Mirsa yang mengambil penelitian pada BRT Trans Semarang koridor I dan II terlihat kebersihannya kurang, yang diakui oleh Pemkot Semarang karena pendanaan untuk perawatan halte masih minim. Pun begitu berdasarkan narasumber Ahmad Munawar dari Universitas Gadjah Mada yang mengkaji tentang “pengembangan angkutan umum massal perkotaan di Indonesia : permasalahan dan alternatif penyelesaiannya” menjelaskan masalah yang dihadapi Trans Jogja salah satunya adalah tidak adanya jalur khusus, sedangkan pada Trans Batik Solo penumpang lebih memilih menggunakan sepeda motor karena semakin mudah mendapatkannya.

Dalam pelaksanaan *Bus Rapit Transit* (BRT) membutuhkan evaluasi mengenai kinerja, dengan mengeksplorasi kualitas pelayanan. Karena kualitas pelayanan merupakan hal yang penting bagi keberhasilan Trans Jogja, Trans Semarang, dan Trans Solo, sehingga penelitian ini akan dilaksanakan di tiga kota penyelenggara BRT tersebut. Ketiga kota tersebut dianggap sampel mewakili seluruh wilayah Indonesia penyelenggara BRT. Permasalahan yang sering terjadi pada tiga kota penyelenggaran BRT tersebut, diantaranya adalah halte masih kurang sehingga penumpang terlalu jauh untuk mencapai shelter, keluhan pengguna, atau penumpang terhadap pelayanan kinerja BRT dan

penempatan halte menjadi dilema antara kebutuhan dan kendala disatu sisi masyarakat membutuhkan, disisi lain penolakan bagi mereka yang aktivitasnya terganggu.

Penyebab utama penurunan jumlah penumpang BRT antara lain menurunnya kualitas pelayanan angkutan umum (kenyamanan, keandalan, dan keamanan), semakin mudahnya untuk dapat memiliki sepeda motor, dan fasilitas angkutan umum belum memadai. Karakteristik pola perjalanan yang terjadi mencerminkan bahwa kebutuhan akan pelayanan umum dewasa ini sudah tidak layak lagi untuk menggunakan jenis angkutan umum yang berkapasitas rendah, akan tetapi seyogyanya sudah diarahkan pada penggunaan jenis angkutan umum yang berkapasitas besar (Sistem Angkutan Umum Massal – SAUM). Dengan adanya pengembangan SAUM BUS Rapid Transit (BRT) yang sudah diimplementasikan pada 2 Mei 2009 di Koridor Mangkang-Penggaron, menunjukkan bahwa begitu sulitnya pelayanan BRT dapat menjangkau potensi permintaan angkutan umum di Semarang sebagai angkutan umum dominan yang melayani angkutan massal.

Dalam rangka mengoptimalkan kinerja dan pelayanan *bus rapid transit* di tiga kota (Yogyakarta, Surakarta, dan Semarang) dilakukan analisa langsung ditempat kajian agar permasalahan berkaitan dengan kinerja dan pelayanan dapat segera teratasi. Manajemen pengelolaan *bus rapid transit* yang selama ini berjalan akan dievaluasi juga dalam penelitian ini sehingga strategi manajemen yang baru akan menjawab tantangan *bus rapid transit* di tiga kota. Rekomendasi regulasi yang sesuai untuk kebijakan penyelenggaraan *bus rapid transit (BRT)* di lokasi kajian dimasa mendatang akan turut membantu mengoptimalkan kinerja *bus rapid transit (BRT)* di Yogyakarta, Surakarta, dan Semarang.

1.2 Identifikasi Masalah

Pertumbuhan penduduk yang pesat berbanding lurus dengan tingkat pertumbuhan kendaraan pribadi yang sangat tinggi. Banyak masyarakat yang memilih memakai kendaraan pribadi karena lebih aman, nyaman, dan efektif. Jika hal ini terus dibiarkan maka kenaikan penggunaan BBM akan terus meningkat dan kenaikan polusi udara yang semakin tidak terkontrol.

Selain menimbulkan kemacetan kendaraan pribadi juga rentan terjadi tingkat kecelakaan yang tinggi seperti yang dialami roda dua ketika musim liburan. Sehingga diharapkan pengoptimalan kinerja *Bus Rapid Transit (BRT)* dapat membuat transportasi

perkotaan semakin baik dengan mempertimbangkan juga efisiensi mobilitas masyarakat yang rendah, karena tata guna lahan yang tidak mendukung pengoperasian *Bus Rapid Transit (BRT)*.

Salah satu masalah yang dihadapi oleh penyedia jasa *Bus Rapid Transit (BRT)* ketidakseimbangan antara *demand* dengan *supply*. Di samping hal tersebut, adanya ketidakterpaduan antar moda yang mengakibatkan adanya gesekan dengan angkutan umum.

1.3 Rumusan Masalah

Dalam penelitian ini mencoba untuk membahas masalah-masalah yang terjadi pada BRT, dengan melibatkan beberapa variable dan indikator yang akan dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi eksisting tingkat kinerja dan pelayanan *bus rapid transit (BRT)* di Kota Yogyakarta, Surakarta, dan Semarang ?
2. Bagaimana prioritas strategi penerapan manajemen pengelolaan *bus rapid transit (BRT)* di lokasi kajian ?
3. Bagaimana rekomendasi yang sesuai untuk kebijakan penyelenggaraan *bus rapid transit (BRT)* dimasa mendatang?

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Agar penelitian yang akan dilakukan tidak menyimpang dan meluas maka kajian ini memerlukan pembatasan – pembatasan permasalahan. Adapun ruang lingkup penelitian ini sebagai berikut :

1. Penelitian dilaksanakan dengan observasi, wawancara, dan penyebaran kuesioner di Kota Yogyakarta, Surakarta, dan Semarang.
2. Kebijakan transportasi terkait dengan penerapan manajemen BRT yang diterapkan di lokasi kajian.
3. Metode analisi untuk mengolah data hasil penelitian menggunakan analisis IPA, QFD, dan SEM.

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah dan pembatasan lingkup penelitian diatas maka dapat dijelaskan bahwa tujuan penelitian ini sebagai berikut :

1. Mengetahui kondisi eksisting kinerja dan pelayanan *bus rapid transit (BRT)* di Kota Yogyakarta, Surakarta, dan Semarang.
2. Mengetahui prioritas strategi penerapan manajemen pengelolaan *bus rapid transit (BRT)* di lokasi kajian.
3. Membuat rekomendasi guna meningkatkan kinerja penyelenggaraan *bus rapid transit (BRT)* dimasa mendatang.

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini, diharapkan secara teoritis dapat berkontribusi terhadap pengembangan ilmu transportasi, dan secara praktis diharapkan dapat membantu memecahkan dan mengantisipasi masalah pada objek yang diteliti. Manfaat teoritis dan praktis yang diharapkan itu antara lain:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Memberikan informasi yang berisi kondisi tingkat kinerja dan pelayanan *bus rapid transit (BRT)* di Kota Yogyakarta, Surakarta, dan Semarang.
 - b. Memberikan sumbangan penting dalam memperluas kajian penyelenggaraan BRT, khususnya daerah kajian.
 - c. Dapat dijadikan bahan referensi bagi pihak yang ingin melakukan penelitian lanjutan mengenai pengoptimalan kinerja BRT di suatu kota.
2. Manfaat Praktis
 - a. Mengetahui permasalahan yang sedang terjadi di kota penyelenggara BRT di Yogyakarta, Surakarta, dan Semarang.
 - b. Dapat dijadikan instrumen dalam melakukan kebijakan penyelenggaraan BRT
 - c. Dapat dijadikan sumbangan pikiran dan masukan bagi pemerintah Kota dalam upaya penanganan BRT di seluruh kota penyelenggara BRT di Indonesia.

1.7 Kontribusi Terhadap Ilmu Pengetahuan Bidang Transportasi

Kontribusi yang dapat diberikan oleh penelitian ini adalah :

1. Memberikan kontribusi kepada mahasiswa ataupun pihak yang terkait dengan dunia transportasi khususnya penyelenggaraan *bus rapid transit* untuk mengetahui manajemen pengelolaan dan sistem yang baik dengan kepaduan moda.
2. Memperkaya khasanah keilmuan pada bidang transportasi angkutan umum dalam hal penyelenggaraan dan pengembangan *bus rapid transit*.