

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan salah satu bagian yang terpenting dalam kehidupan, karena berkaitan dengan kebutuhan setiap individu diberbagai lapisan masyarakat. Tanpa transportasi pasti tidak ada kemajuan dalam segala bidang. Ada juga yang berpendapat bahwa transportasi adalah suatu pelayanan yang dirancang untuk melayani masyarakat dengan menghubungkan lokasi-lokasi yang banyak dan tak menentu jumlahnya, dimana aktivitas-aktivitas itu berada. Dengan demikian, lokasi-lokasi tersebut bukan merupakan suatu yang berdiri sendiri, namun merupakan again dari sosial ekonomi yang mengarah pada suatu daerah, wilayah, dan atau suatu bangsa. (Siregar, 1995). Seiring berkembangnya peradaban manusia, transportasi dalam kehidupan masyarakat merupakan satu kesatuan mata rantai kehidupan, yang berpengaruh sangat besar dalam pembangunan, baik dari segi ekonomi, sosial budaya maupun sosial politik. Sehingga untuk melakukan aktivitas masyarakat membutuhkan suatu sarana transportasi. Selain untuk mengangkut orang, transportasi juga dapat digunakan untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Oleh karena itu sebelum melakukan pergerakan aktivitas sehari-hari, individu dihadapkan dengan pilihan moda transportasi yang akan digunakan untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

Pemilihan moda transportasi merupakan tahap terpenting dalam suatu perencanaan dan kebijakan transportasi. Perencanaan transportasi itu sendiri dapat didefinisikan sebagai suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman dan murah (Pignataro dalam Tamin, 2000). Dalam perencanaan transportasi secara tidak langsung berhubungan dengan kemampuan ekonomi yang harus terpenuhi. Ketika akan memilih moda transportasi, selain cepat, aman, dan nyaman, dengan adanya sistem transportasi diharapkan bisa meminimalisir biaya yang dikeluarkan. Sistem transportasi merupakan gabungan dari beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi, perubahan pada satu komponen akan memberikan perubahan pada komponen lainnya. Pemilihan moda transportasi didasarkan pada anggapan dimana proporsi permintaan perjalanan yang dilayani oleh kendaraan umum maupun kendaraan pribadi akan tergantung pada setiap moda dalam persaingan dengan moda lain (Warpani, 1990).

Transportasi massal yang lancar, tertib, aman, dan nyaman merupakan pilihan yang ditetapkan dalam mengembangkan suatu sistem transportasi perkotaan. Pengembangan suatu sistem transportasi perkotaan juga memiliki misi bahwa angkutan perkotaan harus mampu mengurangi kemacetan, mampu mengurangi angka kecelakaan, mampu mempertahankan kualitas lingkungan, serta terjangkau oleh semua lapisan masyarakat yang menggunakan jasa transportasi umum. Maka dari itu suatu sistem jaringan jalan dalam kota harus terintegrasi dengan sistem jaringan antar kota sehingga transportasi dalam kota dapat berfungsi dengan baik dalam melayani aktivitas lokal maupun daerah sekitarnya.

Mengacu pada Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Nomor 14 tahun 1992, kondisi angkutan umum massal berbasis jalan di wilayah perkotaan di Indonesia pada saat ini belum tertata dengan baik. Kinerja angkutan umum belum memadai, kualitas pelayanan belum menjadi prioritas. Prioritas utama saat ini adalah angkutan umum yang murah sehingga terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Namun sering kali alasan inilah yang digunakan untuk menurunkan kualitas pelayanan. Padahal pelayanan umum wajib diutamakan karena

menyangkut hajat hidup orang banyak. Kemurahan seringkali mengorbankan keselamatan (*safety*), keandalan (*reliability*), dan kenyamanan (*comfort*) yang merupakan tiga hal terpenting dalam transportasi (Sutomo, 2008).

Kabupaten Gresik merupakan Sub Wilayah Pengembangan Bagian (SWPB) yang tidak terlepas dari kegiatan sub wilayah pengembangan Gerbang Kertosusilo (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, Lamongan). Dimana pola pergerakan masyarakat Gresik sangat membutuhkan suatu alat mobilisasi yang dapat diakses oleh semua kalangan. Kebutuhan mobilisasi tersebut membuat Pemerintah Indonesia melakukan berbagai upaya pengadaan untuk memenuhi layanan transportasi tersebut di seluruh wilayah Indonesia, salah satunya yaitu dengan menggunakan *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan menggunakan skema pembelian layanan (*Buy The Service*). Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas terselenggaranya angkutan umum, serta pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang atau barang antar kota, antar provinsi serta lintas batas negara. Karena dengan adanya sarana angkutan umum maka dapat membantu memudahkan serta melancarkan segala aktivitas masyarakat yang sedang dilakukan.

Transportasi massal atau publik yang ada di Gresik ialah Bus Trans Jatim. Diresmikan pada tanggal 19 Agustus 2022 oleh Gubernur Jawa Timur Khofifah Indah Parawansa di Terminal Porong. Dengan adanya Bus Trans Jatim pemerintah berharap bisa mengurangi kemacetan di Surabaya, Sidoarjo, dan Gresik. Juga upaya untuk mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas. Bus Trans Jatim koridor I ini beroperasi melewati Porong Sidoarjo, Terminal Purabaya di Sidoarjo, berakhir di Terminal Bunder Gresik, dan sebaliknya. Saat ini sebanyak 32 armada Bus Trans Jatim yang beroperasi ([suarasurabaya.net](http://suarasurabaya.net)). Dalam pengoperasiannya mungkin saja terjadi permasalahan yang diakibatkan dari antusias masyarakat yang sangat tinggi dalam menggunakan Bus Trans Jatim, antara lain adanya keluhan waktu tunggu yang terlalu lama, banyaknya peminat sehingga faktor muat terlalu *over load*. Berbagai masalah ini membutuhkan solusi, sehingga perlu dilakukan penelitian tentang evaluasi kinerja. Maka dari itu penulis melakukan penelitian yang berjudul “EVALUASI KINERJA OPERASIONAL DAN PELAYANAN BUS TRANS JATIM RUTE BUNDER - PORONG”.

Evaluasi kinerja dari Bus Trans Jatim dilakukan dengan alasan sebagai acuan dan penilaian kualitas dari operasional dan pelayanan Bus Trans Jatim dalam penyesuaian peningkatan kelayakan operasional dan pelayanan, dengan mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Kinerja angkutan umum perlu dinilai agar masyarakat pengguna angkutan umum mendapatkan hak mereka sebagai pemakai jasa, selain itu operasional sebuah angkutan umum akan menarik masyarakat untuk menggunakan angkutan umum tersebut. Kinerja disini merupakan kemampuan atau potensi angkutan umum untuk melayani kebutuhan pergerakan pada suatu daerah, baik berupa transportasi barang maupun transportasi massal.

Penelitian tentang kinerja angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) cukup banyak menarik perhatian dan telah dipublikasikan. Melengkapi banyak studi penelitian sebelumnya, walaupun banyak kemiripan, penelitian kinerja *Bus Rapid Transit* (BRT), secara khusus pada Bus Trans Jatim Rute Bunder - Porong belum pernah dipublikasikan sebelumnya. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi kinerja angkutan umum Bus Trans Jatim Rute Bunder - Porong. Selain itu juga melakukan evaluasi kinerja dapat memberikan suatu kenyamanan dan kepuasan kepada para penumpang atau konsumen dalam menggunakan Bus Trans Jatim

tersebut untuk melakukan perjalanan ke tujuan yang diinginkan dengan moda transportasi umum.

## **1.2 Rumusan Permasalahan**

Permasalahan yang akan dibahas dalam tugas akhir ini adalah:

1. Bagaimana kinerja operasional dan pelayanan Bus Trans Jatim Rute Bunder - Porong?
2. Bagaimana hasil evaluasi kinerja operasional dan pelayanan Bus Trans Jatim Rute Bunder - Porong berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002?

## **1.3 Ruang Lingkup / Batasan Masalah**

Ruang lingkup / Batasan masalah penelitian Tugas Akhir dengan judul Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Jatim Rute Bunder - Porong meliputi:

1. Pengambilan data primer dilakukan di jalur trayek Bus Trans Jatim Rute Bunder - Porong.
2. Biaya Operasional Kendaraan tidak diperhitungkan.
3. Sebab-sebab kelambatan yang dialami bus tidak diperhitungkan.
4. Tingkat konsumsi bahan bakar tidak diperhitungkan.
5. Penelitian ini mengambil data pada jam operasional bus.

## **1.4 Tujuan Penelitian**

Tujuan tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui kinerja operasional dan pelayanan Bus Trans Jatim.
2. Melakukan evaluasi kinerja operasional dan pelayanan Bus Trans Jatim Rute Bunder - Porong berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002

## **1.5 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Memberikan gambaran dalam mengevaluasi *Bus Rapid Transit* kepada pihak-pihak terkait agar nantinya mempermudah dalam mengevaluasi *Bus Rapid Transit* tersebut.
2. Menambah referensi untuk mahasiswa, instansi, dan pihak lain yang berencana melakukan evaluasi Angkutan Umum yaitu Bus.