

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Perkembangan teknologi memicu timbulnya perkembangan transportasi yang lebih berkualitas. Hal ini terjadi di beberapa belahan dunia, termasuk di Indonesia sendiri, transportasi – transportasi sudah mulai berkembang dengan baik. Akan tetapi perkembangan transportasi ini pada kenyataannya belum dapat mengatasi kesemrawutan yang terjadi di Indonesia. Salah satu kesemrawutan yang sangat dapat dirasakan adalah kemacetan yang berdampak langsung pada pengkonsumsi transportasi. Jika ditelusuri lebih dalam, pengkonsumsi transportasi berhak mendapat pelayanan yang sesuai dengan standarisasinya, yaitu sesuai dengan Undang – undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Standar pelayanan ini wajib memenuhi keamanan, kenyamanan, keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

Secara umum, sektor transportasi dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara (Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, 2015-2019). Salah satu transportasi darat dan yang paling sering dipakai manusia adalah angkutan umum. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dan tujuan diselenggarakannya angkutan umum adalah memberikan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat (Warpani, 1990). Sebagai defenisi alat yang memudahkan untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lainnya, moda transportasi diharapkan mampu memberikan standar pelayanan yang terbaik kepada penggunanya. Terlihat pada kota Sawahlunto, kegiatan berpindah dari satu tempat ke tempat berikutnya, masyarakat masih relatif menggunakan kendaraan pribadi, tentu saja ini bila dibiarkan, pertumbuhan transportasi masyarakat sebagai pengkonsumsi kendaraan pribadi nantinya lambat laun akan menimbulkan kemacetan dan polusi udara di Kota Sawahlunto itu sendiri. Minimnya kendaraan umum dan jadwal keberangkatan yang tidak menentu dari kendaraan umum serta tidak pastinya tempat pemberhentian sekaligus transitnya kendaraan umum adalah alasan mengapa masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum.

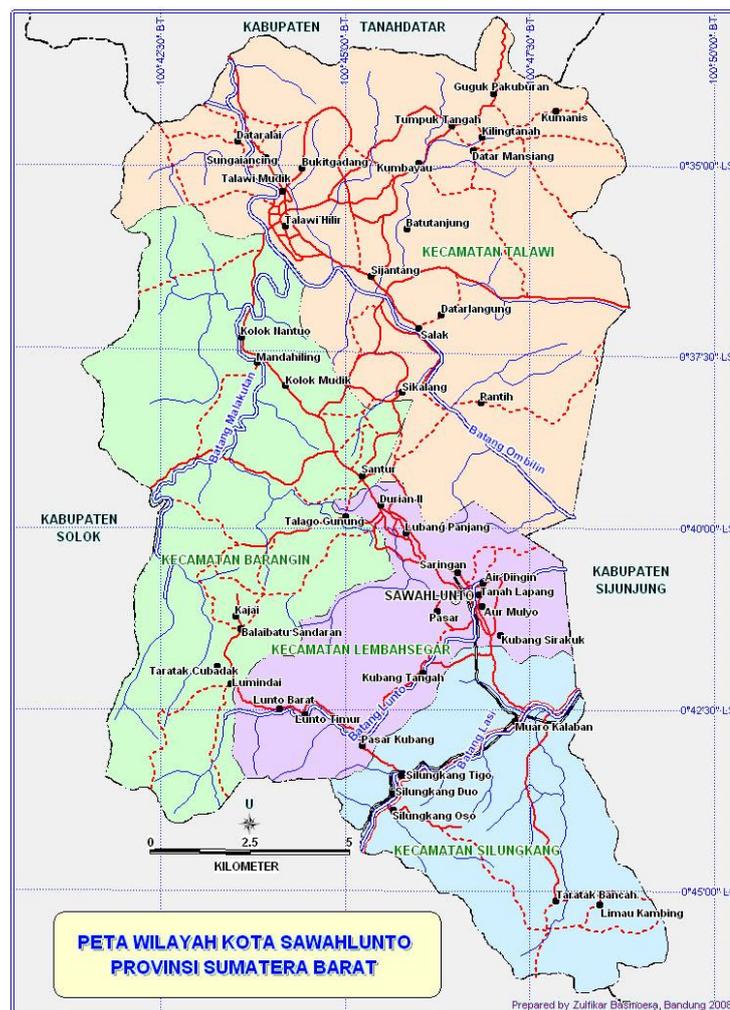
Kondisi di lapangan memperlihatkan tingkat penggunaan kendaraan umum sangat rendah. Hal ini diindikasikan oleh semakin bertambahnya jumlah kendaraan pribadi yang ada di kota Sawahlunto. Masyarakat tidak dapat merasakan kenyamanan baik sarana maupun prasana yang sudah disediakan oleh pihak penyedia kendaraan pribadi, yang

apabila dibandingkan dengan kondisi yang ada di lapangan jumlah kendaraan pribadi benar - benar merayapi transportasi masyarakat daripada kendaraan umum. Sehingga kendaraan umum yang seharusnya memegang peranan penting dalam mobilisasi penduduk menjadi tidak tercapai. Selain itu, terdapat pernyataan dari pihak Dinas Perhubungan Kota Sawahlunto mengenai sudah tidak adanya lagi angkutan umum di Kota Sawahlunto yang mendaftarkan dirinya untuk izin trayek di Kota Sawahlunto. Sehingga, angkutan umum yang masih berjalan di Kota Sawahlunto bersifat ilegal. Hal ini jauh dari harapan masyarakat yang menginginkan kendaraan umum sesuai dengan standar kelayakan alat transportasi dan memutuskan untuk memilih kendaraan pribadi sebagai kendaraan yang digunakan sehari – hari. Dengan ini perlu dilakukan revitalisasi angkutan umum sesuai dengan standar pelayanan minimum, untuk mewujudkan hal ini perlu peran pemerintah baik dari pengadaan armada, penataan rute hingga pengelolaan sistem angkutan umum. Dalam melakukan pembangunan transportasi yang efektif, efisien dan terintegrasi dengan moda transportasi lain diperlukan dukungan banyak pihak, baik dari pemerintah pusat, pemerintah daerah, swasta, hingga masyarakat luas (Prayudyanto, 2021). Sebagai salah satu bentuk revitalisasi yang bisa menyelesaikan permasalahan diatas adalah yaitu Sistem Angkutan Umum ( SAUM ) berbasis *Bus Rapid Transit* ( BRT ).

*Institute Transportation and Development Policy* (ITDP) menyatakan bahwa BRT adalah bus yang berbasis sistem transit dengan kualitas bus yang sangat baik yang mengandalkan kecepatan, kenyamanan, terjangkau dan mampu mengakomodir mobilitas kaum urban (Mejia-Dugan, 2013). Bus Rapid Transit ( BRT ) juga sudah menjadi kiblat transportasi di beberapa kota seperti yang dijelaskan (Dishubjabar, 2015) bahwa *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan salah satu moda transportasi umum yang biasa dikenal di kota-kota besar. Khususnya di Indonesia, pengoperasian BRT diawali di Provinsi DKI Jakarta tahun 2001 dikarenakan tingkat kemacetan yang tinggi. Kemudian kota - kota besar lain di Indonesia mengikuti seperti Palembang, Yogyakarta, dan Semarang. Maka, tidak ada salahnya jika sistem transportasi ini juga dipakai di beberapa kota lain yang ada di Indonesia.

Pada implementasinya, BRT hendaknya menjadi model transportasi yang berkelanjutan. Dimana transportasi tersebut memungkinkan kebutuhan dasar masyarakat yang berkeadilan, terjangkau, efisien, dan membatasi dalam emisi dan limbah untuk kelestarian lingkungan (Hidayati, 2016). BRT layak dijadikan model transportasi dikarenakan memiliki banyak keunggulan dari berbagai aspek. Yaitu, aspek lingkungan bertujuan mengurangi polusi emisi dan mengurangi level kebisingan di jalan raya, aspek ekonomi meliputi membuka lapangan pekerjaan, meningkatkan pelayanan dan peningkat

waktu perjalanan. Sementara itu, aspek sosial menekankan pada peningkatan keamanan berkendara, mempermudah akses ke kota, dan mengurangi kesenjangan sosial di masyarakat. Ketiga aspek ini untuk digunakan sebagai dasar preferensi layanan BRT (Wirasinghe, 2013), serta membantu mengurangi permasalahan kesehatan akibat polusi udara. Selain kemanfaatan, BRT juga mempunyai tantangan atau hambatan bila akan diimplementasikan (Venter, Hidalgo, & Pineda, 2013). BRT mempunyai keunggulan karena harga tiket yang terjangkau, mampu membuka lapangan kerja, keamanan yang terjaga saat perjalanan (Chengula, 2017)



**Gambar 1.1 Lokasi Penelitian**

*Bus Rapid Transit* tidak akan terlaksana apabila terdapat hambatan – hambatan dalam perencanaannya. Hambatan tersebut terjadi bila tidak ada dukungan dari industri transportasi. Selain itu, adanya isu lingkungan, terbatasnya anggaran pemerintah, sistem finansial yang lemah dan keterbatasan anggaran pengoperasian BRT (Mishra, Kumar, &

Pradeep, 2013). Tidak hanya itu saja, minat masyarakat pun bisa dijadikan sebagai acuan dalam melakukan perencanaan. Preferensi masyarakat merupakan salah satu faktor utama sebagai sebuah rekomendasi kebijakan. Preferensi masyarakat terutama kaitannya dengan transportasi yaitu pada hal kemacetan lalu lintas dan sistem parkir. Solusi yang ditawarkan adalah pelebaran jalan dan optimalisasi angkutan umum serta penyediaan lahan parkir (Nizam, Astuti, & Manan, 2017). Dengan memperhatikan masalah – masalah diatas, dan banyaknya keunggulan dari *Bus Rapid Transit* (BRT) di wilayah kota Sawahlunto dengan trayek Muaro Kalaban – Kandi.

## **1.2 Tujuan Penelitian**

Maksud dilakukannya penelitian ini adalah untuk merencanakan Sistem Angkutan Umum ( SAUM ) berbasis *Bus Rapid Transit* ( BRT ) dengan tujuan sebagai berikut :

1. Mengetahui jumlah zona yang dilewai trayek Muaro Kalaban – Kandi.
2. Mengetahui karakteristik penduduk yang ada pada trayek Muaro Kalaban – Kandi.
3. Mengestimasi potensi permintaan (*demand potensial* ) pengguna kendaraan umum dan angkutan pribadi yang berpindah ke *Bus Rapid Transit* (BRT).
4. Untuk menghitung *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP).

## **1.3 Manfaat Penelitian**

Berdasarkan tujuan diatas, manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai perencanaan angkutan umum yang ada di Kota Sawahlunto, sebagai acuan untuk perencanaan angkutan umum berbasis *Bus Rapid Transit* ( BRT ) kedepannya.

## **1.4 Batasan Masalah**

Agar fokus pada keluaran (*output*) dari penelitian yang akan dicapai, maka pada penelitian ini dilakukan pembatasan masalah dalam penelitian ini, pembatasan masalah pada penelitian ini diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Perhitungan *demand potensial* dihitung hanya untuk 1 trayek saja, yaitu trayek Muaro Kalaban – Kandi.
2. Perhitungan tarif menggunakan analisis kemampuan untuk membayar (*Ability to Pay* / ATP) dan kemauan untuk membayar (*Willingness to Pay* / WTP).

## **1.5 Sistematika Penulisan**

Tugas Akhir ini terdiri dari beberapa bab, setiap bab terdiri dari beberapa sub – bab untuk menjelaskan pokok bahasan bab. Adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut :

## **BAB I - PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang masalah, lokasi penelitian, tujuan dan manfaat penelitian serta menjelaskan batasan – batasan masalah yang ada.

## **BAB II – LANDASAN TEORI**

Bab ini berisi tentang hal – hal berupa teori yang berhubungan dengan judul tugas akhir dan metode – metode perhitungan yang ada.

## **BAB III – METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini berisi tentang metodologi penelitian berupa tampilan bagan alir dan uraian dari metoda kerja dari bagan akhir tersebut.

## **BAB IV – HASIL PENELITIAN**

Bab ini berisikan analisis dari data – data yang kita dapatkan, hasil penelitian ini mengikuti langkah – langkah yang sesuai dengan prosedur yang disediakan di bab sebelumnya.

## **BAB V – KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisikan kesimpulan dan saran berdasarkan perencanaan dan kajian yang telah dikumpulkan pada tugas akhir ini.