

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Masalah transportasi adalah salah satu masalah kompleks yang terjadi di kota-kota besar di negara berkembang termasuk Indonesia. Pemerintah menyadari bahwa transportasi umum perkotaan yang memberikan mobilitas perkotaan yang cepat, murah, dan nyaman kepada para pengguna adalah salah satu jalan keluar untuk mengurangi masalah transportasi yang ada, seperti misalnya operasional moda transportasi bus dengan sistem BRT (*Bus Rapid Trans*).

Kota Semarang merupakan ibu kota Provinsi Jawa Tengah, dimana pusat perekonomian dan pemerintahannya berada di pusat kota. Sebagian besar masyarakat di luar kota Semarang melakukan mobilitas dari pinggir kota ke pusat kota. Hal ini menyebabkan mobilitas yang cukup tinggi dari luar kota Semarang. Sehingga menimbulkan kemacetan pada jam-jam tertentu.

Pemerintah Provinsi Jawa Tengah telah melakukan beberapa upaya dengan mengadakan BRT (*Bus Rapid Trans*) yang disebut juga Trans Jateng (Jawa Tengah). Yang menghubungkan antar kota Kabupaten di Jawa Tengah dengan kota Semarang, sehingga memudahkan masyarakat dalam melakukan mobiltas disekitar kota Semarang. Trans Jateng adalah salah satu angkutan massal yang berbasis semi BRT (*Bus Rapid Trans*). (Wright,2007) menyatakan Semi BRT adalah layanan angkutan massal bus yang

memiliki ciri tempat perhentian khusus, bus khusus, system ticketing khusus, frekuensi pelayanan sering dan teratur sepanjang hari tetapi belum mempunyai jalur khusus dimana jalur tersebut bebas dari jangkauan kendaraan lain dikarenakan adanya beberapa faktor yaitu ruas jalan yang sempit dan pembangunan perkotaan atau pemukiman yang terlalu dekat dengan ruas jalan.

Trans Jateng saat ini hanya memiliki satu koridor yaitu koridor Semarang Tawang – Terminal Bawen. Yang membedakan Trans Jateng dengan Trans Semarang yaitu dari segi operatornya, operatornya adalah pengusaha angkutan umum lama di jalur yang sama, dan berbadan hukum koperasi yakni Koperasi Mulia Orda Serasi. Trans Jawa Tengah, koridor 1 Stasiun Tawang-Terminal Bawen memiliki armada sebanyak 18 bus yang disediakan oleh operator. Jam operasionalnya berbeda dengan koridor trans Semarang, yaitu mulai jam 05:00 pagi – 21:00 malam.

Sistem Transportasi Trans Jateng koridor 1 Stasiun Tawang-Terminal Bawen yang sudah dioperasikan pada bulan Juli 2017 diharapkan dapat membantu mengurangi kemacetan di kota Semarang dan mempermudah masyarakat diluar kota Semarang dalam melakukan mobilitas. Agar sistem transportasi Trans Jateng koridor 1 Stasiun Tawang-Terminal Bawen, dapat dijadikan acuan moda transportasi bus untuk kota-kota besar lainnya di Indonesia dalam mengurangi berbagai permasalahan transportasi, maka kinerja Trans Jateng koridor 1 Stasiun Tawang- Terminal Bawen perlu dianalisis.

1.2. Perumusan Masalah

Kota Semarang adalah ibu kota Jawa Tengah, kota ini dikenal sebagai juga sebagai kota Metropolitan. Dimana pusat perekonomiannya berada dipusat kota, sehingga masyarakat melakukan mobilitas dari luar kota Semarang ke dalam kota Semarang. Dewasa ini Semarang menjadi kota yang padat dan menyebabkan kemacetan lalu lintas di beberapa tempat pada jam-jam tertentu. Oleh karena itu Pemerintah Jawa Tengah menyediakan Trans Jateng yang memudahkan masyarakat dalam melakukan mobilitas. *Bus Rapid Trans* adalah satu bentuk angkutan berorientasi pelanggan dan mengkombinasikan stasiun, kendaraan, perencanaan dan elemen-elemen sistem transportasi pintar ke dalam sebuah sistem yang terpadu dan memiliki satu identitas unik. Minat masyarakat dalam menggunakan Trans Jateng dilihat cukup tinggi. Oleh sebab itu perlu adanya peningkatan kinerja Trans Jateng dan tingkat pelayanannya agar masyarakat lebih banyak yang menggunakan angkutan umum tersebut.

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis dan mengukur kinerja operasional Trans Jateng yang meliputi :
 - a. Jumlah penumpang
 - b. *Load factor* berdasarkan data naik turun penumpang dari hasil survei.
 - c. Kecepatan operasional berdasarkan hasil survei di lapangan
 - d. Waktu antara (*headway*)

- e. Sirkulasi waktu (*cycle time*)
2. Menganalisis kebutuhan armada Trans Jateng koridor 1 rute Stasiun Tawang –Terminal Bawen pulang pergi.
3. Menganalisis pemisahan rute Trans Jateng rute Stasiun Tawang-Terminal Bawen.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dari pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Memberikan informasi kepada pihak-pihak yang terkait sehingga menjadi bahan masukan untuk meningkat tingkat pelayanan *Bus Rapid Trans* Jateng koridor 1 Stasiun Tawang– Terminal Bawen.
2. Sebagai referensi untuk penelitian-penelitian terkait selanjutnya

1.5. Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian adalah :

1. Objek yang diteliti adalah BRT TransJateng koridor 1 Stasiun Tawang – Terminal Bawen. Aspek yang ditinjau dalam analisis kinerja BRT Trans Jateng koridor Semarang-Bawen yaitu *headway*, *load factor*, kecepatan, waktu tempuh untuk mendapatkan sirkulasi waktu. Tingkat pelayanan Trans Jateng dengan menggunakan pembobotan dan juga analisis kebutuhan armada. Yang mengacu pada SK Dirjen Hubungan Darat No. 687/2002.

2. Penelitian ini mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2015 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012, tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan, atau standar kinerja lain yang mengatur operasional BRT diantaranya SK Dirjen Hubungan Darat No. 687/2002; *BRT Planning Guide; Bus Planning and Operation in Urban Areas; Transportation Research Board (TRB)*.

1.6. Keaslian Tesis

Berdasarkan pengamatan penulis penelitian dengan judul Analisis Kinerja Bus Rapid Trans Jateng (Studi Kasus Koridor 1 Stasiun Tawang-Terminal Bawen), belum pernah dilakukan. Adapun penelitian serupa yang pernah dilakukan, adalah sebagai berikut :

1. Penelitian oleh Adyan Apriza. Dkk, dengan judul Evaluasi Kinerja Pelayanan BRT di Kota Semarang (Studi Kasus: Koridor 1 , Trayek Mangkang – Penggaron) yang dilakukan di Kota Semarang pada tahun 2012. Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi persepsi atau pandangan terhadap kinerja atau pelayanan BRT dari segi pengguna maupun non penggunanya Trayek Mangkang – Penggaron,serta mengevaluasi kinerja pelayanan Koridor I berdasarkan parameter yang telah ditetapkan oleh Pemerintah SK.Dirjen 687 Tahun 2002 yang disebut Standar Pelayanan

Minimum. Dari pengamatan yang dilakukan untuk Trayek Mangkang-Penggaron dengan panjang rute \pm 30 km nilai Load Factor yang didapat pada hari Senin 45,46% ; Kamis 47,65% ; Minggu 41,09 % dengan standard SK. Dirjen 687 Tahun 2002 (70-110) %, maka dapat dikatakan bahwa BRT masih kurang optimal dalam melayani pergerakan penumpang. Sedangkan kategori pengguna BRT adalah kelompok pelajar yang belum berpenghasilan dan pegawai swasta, dengan tujuan terbanyak dari Terminal Mangkang sampai Terminal Penggaron. Selain itu headway yang terjadi secara keseluruhan sudah cukup baik memenuhi standard dari SK. Dirjen 687 Tahun 2002.

2. Penelitian oleh Lekitoo, O.B.R., dengan judul Analisis Review Pengembangan Rute Trans Jogja yang dilakukan pada tahun 2017. Tujuan dari penelitian ini adalah mengubah seluruh armada bus reguler menjadi bus Trans Jogja dan menganalisa dan mengembangkan trayek Trans Jogja yang dipilih untuk mendukung sistem Trans Jogja. Kesimpulan dari analisis ini adalah load faktor Trans Jogja mengalami fluktuasi (Naik-turun) dikarenakan trans jogja sudah memiliki halte disetiap trayek sehingga *headway* trans jogja cukup baik sedangkan untuk bus reguler mengalami penurunan load faktor tiap tahunnya dan didapatkan 3 alternatif untuk 22 trayek pengembangan dan eksisting untuk mengatur jumlah penumpang, *headway* dan jumlah armada.

3. Penelitian oleh Feronika Yappo, dengan judul Perencanaan Trans Kota Jayapura Provinsi Papua yang dilakukan pada tahun 2018. Tujuan dari penelitian ini adalah mengevaluasi kinerja angkutan eksisting yang meliputi jumlah penumpang, *load factor*, kecepatan operasional, dan *headway* serta merencanakan Trans Jayapura. Hasil dari penelitian ini adalah Jumlah rata-rata penumpang tertinggi terjadi hari Senin pada trayek E sebesar 48 penumpang dan jumlah rata-rata terendah terjadi hari Sabtu pada trayek L2 sebesar 22 penumpang. Nilai *load factor* rata-rata dalam tiga hari survei terjadi sebesar 56,51% (di bawah standar Pemerintah yaitu 70%). Kecepatan rata-rata perjalanan dalam tiga hari survei terjadi sebesar 35 km/jam. Kecepatan ini tidak sesuai dengan standar Pemerintah yaitu 30 km/jam. *Headway* rata-rata dalam tiga hari survei terjadi sebesar 2,8 menit, *headway* ini tidak memenuhi standar pemerintah yaitu 5-10 menit. Pada angkutan eksisting terdapat 13 trayek yang beroperasi di Distrik Jayapura Selatan, Distrik Jayapura Utara, Distrik Abepura dan Distrik Heram. Namun pada perencanaan Trans Kota Jayapura hanya dibutuhkan 9 jalur untuk menjangkau empat Distrik tersebut.

1.7. Sistematika Penulisan

Sistematika atau susunan dari penulisan laporan untuk penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. BAB I (Pendahuluan)

Bab I ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat, keaslian, dan sistematika penulisan untuk penelitian ini.

2. BAB II (Tinjauan Pustaka)

Bab II ini berisi tentang kajian-kajian pustaka yang digunakan penulis dalam menyelesaikan penelitiann ini.

3. BAB III (Landasan Teori)

Bab III ini berisi tentang variabel-variabel serta rumus-rumus yang digunakan sebagai literatur dan patokan untuk menyelesaikan permasalahan dalam penelitian ini.

4. BAB IV (Metodologi Penelitian)

Bab IV ini berisi tentang metode atau cara-cara yang dipakai untuk pengambilan data yang dipakai untuk menyelesaikan penelitiann ini.

5. BAB V (Hasil Penelitian dan Pembahasan)

Bab V ini berisi tentang hasil dari pengambilan data yang telah diolah dan dibahas agar mempermudah analisis.

6. BAB VI (Kesimpulan dan Saran)

Bab VI ini berisi tentang kesimpulan akhir yang ditarik dari seluruh proses penelitian serta memberikan saran untuk kemajuan penelitian ini.

