

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Kemacetan lalu lintas merupakan suatu hal yang sudah biasa di kota-kota besar di Indonesia. Untuk bekerja dan melakukan aktivitas sehari-hari, masyarakat lebih suka menggunakan kendaraan pribadi. Penggunaan angkutan umum mulai menurun. Penggunaan kendaraan pribadi secara luas menjadi kebiasaan yang merugikan masyarakat. Penyakit non-infeksi seperti diabetes, stroke, dan jantung lebih mudah terjadi karena masyarakat yang kurang bergerak. Polutan yang sangat membahayakan kesehatan tercemar di udara kota. Transportasi menjadi lebih mahal. Selain itu, kebiasaan berkendara dengan kendaraan pribadi menyebabkan kemacetan lalu lintas, yang mengurangi efisiensi masyarakat dan produktivitas.

Salah satu solusi dari adanya perkembangan kendaraan pribadi yang beredar di jalan yaitu dengan optimalisasi penggunaan transportasi umum atau angkutan umum. Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan mengatur tentang pengertian angkutan umum. Menurut Pasal 1 angka 1, angkutan umum adalah kegiatan mengangkut orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor di jalan secara teratur dan berjadwal, dengan tujuan untuk memperoleh penghasilan atau imbalan. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia juga memiliki strategi dalam menunjang pemanfaatan kembali angkutan umum sebagai angkutan pilihan utama perkotaan dimana terdapat Gerakan Nasional kembali ke Angkutan Umum dengan beberapa Langkah strategis yang saat ini bahkan masih berjalan di beberapa daerah seperti meningkatkan

pembangunan infrastruktur jalan memang terus digalakkan, demikian juga dengan pembangunan jalan bebas hambatan/jalan tol, jalan layang, *underpass*, serta rekayasa sosial lalu lintas, serta pembangunan moda transportasi kereta api, pengadaan dan pengembangan bus umum, dan lain sebagainya (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2022).

Transportasi umum merupakan salah satu kebutuhan pokok dalam kehidupan modern saat ini, terutama di perkotaan. Transportasi umum dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan dalam perjalanan bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau yang ingin menghindari kemacetan dan biaya parkir yang mahal. Namun, transportasi umum di Indonesia masih menghadapi berbagai tantangan dan masalah, seperti keterbatasan infrastruktur, rendahnya kualitas pelayanan, dan kurangnya keterjangkauan dan aksesibilitas bagi masyarakat terutama di daerah-daerah yang terpencil. Hal ini menyebabkan tidak semua masyarakat bisa merasakan manfaat dari adanya transportasi umum.

Dalam pengembangan infrastruktur transportasi pun memiliki banyak tantangan yang perlu dihadapi salah satunya ialah pemenuhan akses dan keterjangkauan antar daerah. Dimana memang kondisi negara kita Indonesia yang merupakan negara kepulauan dan masih dalam tahap negara berkembang yang memiliki banyak sekali daerah yang perlu dikembangkan khususnya infrastruktur transportasi dalam menunjang keterjangkauan atau aksesibilitas antar daerah. Tentunya kualitas pelayanan transportasi juga menjadi orientasi utama dengan berlandaskan kepuasan dari pengguna transportasi itu sendiri, Budi Karya Sumadi Menteri Perhubungan dikutip dalam (BAPPEDA Provinsi Kalimantan Timur, 2020) mengungkapkan

bahwa pembangunan sistem transportasi tidak hanya memperhatikan biaya yang harus ditanggung oleh masyarakat dalam melakukan perjalanan atau *out-of-pocket cost*, melainkan juga harus memperhatikan dampaknya terhadap lingkungan. Pembangunan sistem transportasi berkelanjutan membatasi emisi atau limbah, dan bisa meminimalisir konsumsi sumber daya yang tidak terbarukan.

Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan kinerja dan efisiensi sistem transportasi umum dan mengurangi dampak negatifnya terhadap lingkungan. Seiring dengan perkembangan teknologi dan perubahan pola perilaku masyarakat, kebijakan dan strategi dalam pengelolaan transportasi umum perlu terus diperbarui dan disesuaikan dengan kebutuhan dan perkembangan zaman. Dalam konteks pembangunan berkelanjutan, transportasi umum yang ramah lingkungan dan berkelanjutan perlu menjadi prioritas dalam upaya menciptakan kota yang lebih manusiawi dan berkelanjutan di masa depan.

Kota Palu merupakan ibu kota dari Provinsi Sulawesi Tengah, merupakan salah satu daerah yang ada di Sulawesi Tengah yang terus mengalami perkembangan. Menurut data Badan Pusat Statistika Provinsi Sulawesi Tengah di Kota Palu dalam kurun waktu 2017 hingga 2021 terdapat sekitar 377.030 penduduk (jiwa) dengan tersebar pada 8 kecamatan, 46 kelurahan dengan laju pertumbuhan pada tahun 2021 sebesar 1,22 %. Dengan luasan wilayah Kota Palu ialah 39.506 Ha dengan merujuk pada RTRW Kota Palu Tahun 2021-2041 tentang penggunaan lahan kota palu terkhusus sarana transportasi terdapat seluas 182,29 Ha dengan persentase 0,46 % dari luasan wilayah Kota Palu.

Perkembangan dilingkup transportasi di Provinsi Sulawesi Tengah khususnya di Kota Palu dapat dilihat pada tabel 1.1 yang merupakan data kendaraan yang dimana data tersebut dirilis oleh Kepolisian Daerah Sulawesi Tengah dengan rincian sebagai berikut

**Tabel 1. 1 Data Kendaraan POLDA Sulawesi Tengah**

No	POLRES/TA	MP	BUS	MB	SPD MOTOR	RANSUS	TOTAL	%
1	Palu	44.180	311	16.966	282.238	223	344.212	25,11
2	(Tak Diisi)	14.282	366	10.053	309.848	184	334.733	24,41
3	Banggai	9.148	64	6.084	107.762	34	123.141	8,98
4	Parigi Mautong	7.269	18	5.365	97.911	29	110.620	8,07
5	Sigi	4.927	11	2.748	68.382	23	76.133	5,55
6	Donggala	3.851	30	2.975	69.019	12	75.918	5,54
7	Poso	5.905	42	3.051	61.603	27	70.658	5,15
8	Toli Toli	4.086	15	2.327	56.371	7	62.820	4,58
9	Morowali	3.785	26	2.095	40.475	16	46.409	3,38
10	Tojo Una Una	1.865	19	1.271	33.506	8	36.704	2,68
11	Marowali Utara	2.297	10	1.469	28.958	17	32.769	2,39
12	Buol	1.280	21	718	25.154	22	27.205	1,98
13	Banggai Kepulauan	979	15	1.168	19.581	15	21.768	1,59
14	Banggai Laut	265	3	271	7.447	6	7.994	0,58
TOTAL		104.119	951	56.561	1.208.255	623	1.371.084	

*Last update : 2023-03-25 22:12:52*

Sumber : (KORLANTAS POLRI, 2023)

Bisa dilihat jumlah kendaraan seperti bus di daerah palu sebanyak 311 kendaraan sedangkan sepeda motor sebanyak 282.238. artinya, banyak nya

kepemilikan kendaraan pribadi di daerah palu yang dapat menyebabkan kemacetan maupun polusi udara. Berdasarkan laporan hasil analisis tim PKL Kota Palu tahun 2021, angkutan perkotaan di Kota Palu saat ini banyak yang beroperasi tidak sesuai dengan trayek yang sudah ditetapkan. Angkutan perkotaan tersebut beroperasi layaknya angkutan charter sehingga rute pelayanannya mengikuti keinginan penumpang karena kepemilikan kendaraan angkutan perkotaan ini adalah milik pribadi, maka sistem keberangkatan angkutan ini belum terjadwal. Selain itu, kondisi angkutan perkotaan di Kota Palu tergolong sudah sangat tua karena rata-rata usia kendaraannya 21 tahun, fasilitas naik turun penumpang (*halte*) juga belum tersedia sebagai penunjang pengoperasian angkutan perkotaan di Kota Palu dan tarif angkutan perkotaan yang dikenakan dilapangan tidak sesuai dengan ketetapan dari Dinas Perhubungan Kota Palu, yaitu Rp.5000 untuk umum serta Rp.3000 untuk pelajar, tetapi pengemudi mengambil tarif berdasarkan jarak yang ditempuh. Hal-hal tersebut diatas belum memenuhi ketentuan pada UU LLAJ No 22 tahun 2009 pasal 138 menjabarkan bahwa pemerintah bertanggung jawab dalam penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman serta terjangkau. Sehingga mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan angkutan perkotaan, menyebabkan presentase penggunaan angkutan perkotaan di Kota Palu saat ini hanya sebesar 3% (Agustin, 2022).

Transportasi umum yang sudah ada sejak lama di Kota Palu ialah Angkutan Kota, dalam penelitian dengan judul Kinerja Angkutan Umum di Kota Palu terdapat 42 unit angkutan kota yang masih beroperasi setiap hari. Dengan terdapat 6 trayek yaitu dibagi atas kode angkutan diantaranya A1 (Masomba - Mamboro), A2

(Mamboro – Manonda), B1( manonda – Tipo), B2 ( Manonda – Masomba), C1 (Manonda Kawatuna) dan C2. Dengan hasil penelitian ketersediaan armada angkutan umum hanya terdapat satu rute angkutan umum yang memiliki ketersediaan armada yang memadai yaitu rute Masomba-Mamboro dan perlu perhatian khusus untuk pengembangan angkutan umum pada rute/trayek lainnya (Masomba – Bulili)(Nurhidayat dkk., 2023).



**Gambar 1. 1 Angkutan Kota Palu**

Perkembangan transportasi berbasis *online* juga sangat meningkat pesat hingga menjadi peluang kerja yang baru yang ada di Kota Palu. Hal ini juga mengakibatkan berpindahnya minat masyarakat akan menggunakan angkutan kota yang sudah ada dan lebih memilih angkutan atau transportasi *online*. Hal ini pun berdampak juga terhadap sopir angkutan kota yang banyak memilih berpindah menjadi sopir transportasi *online*, menurut Sugeng Riyadi yaitu Kepala Seksi Angkutan Dinas Pehubungan Kota Palu melalui (Saleha, 2021) mengemukakan dengan begitu banyaknya transportasi publik yang hadir. Masyarakat pun harus memilih. Mau tidak mau, orang akan memilih angkutan yang memberi rasa nyaman.

Dengan perkembangan kendaraan yang ada dan juga minimnya angkutan kota yang tersedia baik itu armada hingga optimalisasi trayek, perlu adanya strategi yang

diperlukan untuk menjawab segala permasalahan yang ada diatas. Agar isu-su transportasi yang ada di Kota Palu dapat teratasi dan sesuai dengan apa yang diharapkan. Perencanaan Bus Trans Kota Palu diharapkan menjadi solusi dalam menghadapi beberapa isu transportasi yang ada dan dapat mengurangi dampak negatif atas isu yang ada. Perencanaan ini terdapat dalam Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Palu (2021) dan juga dalam rencana Kerja Pemerintah Daerah (2023).

Dengan terdapat beberapa kelebihan dari rencana Bus Rapid Transit Kota Palu yang menjadi angkutan perkotaan yang tertib dan terkoordinir dalam menjalankan system yang ada. Dengan salah satu kelebihan yang memiliki kapasitas yang lebih besar dari angkutan kota yang ada sebelumnya dengan harapan dapat mengurangi volume kendaraan yang ada di Kota Palu. Oleh karena ini analisis kelayakan investasi ingin peneliti coba lihat dari segi finansial dan juga ekonomi.

## **B. Rumusan Masalah**

Beberapa permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Berapa besar nilai kelayakan investasi secara finansial pada perencanaan Bus Rapid Transit Kota Palu?
2. Berapa besar nilai kelayakan investasi secara ekonomi pada perencanaan Bus Rapid Transit Kota Palu?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui besar nilai kelayakan investasi secara finansial pada perencanaan Bus Rapid Transit Kota Palu.

2. Mengetahui besar nilai kelayakan investasi secara ekonomi pada perencanaan Bus Rapid Transit Kota Palu.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diharapkan dapat diperoleh dari penelitian ini antara lain :

1. Dapat menjadi usulan dalam hal yang berkaitan dengan kelayakan investasi angkutan perkotaan khususnya pada perencanaan Bus Rapid Transit yang ada di Kota Palu.
2. Dapat mempermudah mobilitas masyarakat dalam mengangkut penumpang di Kota Palu agar mengurangi tingkat kemacetan.
3. Diharapkan dapat bermanfaat sebagai masukan untuk pemerintah dalam upaya pembangunan dan pengembangan transportasi yang berkelanjutan di Kota Palu.

#### **E. Batasan Penelitian**

Batasan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Daerah perencanaan transportasi yaitu Kota Palu.
2. Struktur dan nilai tarif yang digunakan merupakan struktur yang ditetapkan oleh Pemerintah Kota Palu.
3. Nilai mata uang, harga bahan bakar, pelumas dan suku cadang kendaraan berdasarkan nilai harga pada saat penelitian ini dilakukan.
4. Penelitian ini tidak menganalisis terkait kelengkapan sarana dan prasarana yang ada pada perencanaan Bus Rapid Transit (BRT) Kota Palu