BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan kebutuhan wajib untuk memenuhi kebutuhan Perekonomian, sosial, pendidikan dan lainnya. karena semua kegiatan dan usaha yang dilakukan semua umat manusia membutuhkan pergerakan. Pengertian Transportasi sendiri adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Salim, 2000) transportasi bertujuan untuk memudahkan aktivitas dan kegiatan manusia, seiring berjalannya waktu populasi manusia semakin meningkat yang menyebabkan meningkatnya pola pergerakan manusia dan berdampak terhap kelancaran sistem transportasi dalam hal ini Pemerintah selaku legulator wajib menjamin ketersediaan angkutan umum yang bersifat massal untuk menanggulangi volume kendaraan yang meluap dengan mengurangi jumlah kendaraan yang melintas dan digantikan dengan angkutan masal. Hal ini sangat penting bagi kota kecil dengan mobiltas tinggi untuk mengendalikan lalu lintas.

Kota Cirebon merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Barat, tepatnya terletak pada Pantai Utara Pulau Jawa, bagian timur Jawa Barat. Kota Cirebon memiliki luas wilayah administrasi 37,36 km². Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk Kota Cirebon tahun 2021 ada 343.667 jiwa. Berdasarkan luas wilayah dibandingkan populasi, kepadatan penduduk Kota Cirebon tergolong tidak terlalu padat. Meskipun begitu, pergerakan yang terjadi di Kota Cirebon tergolong cukup tinggi, baik pergerakan internal masyarakat di dalam Kota Cirebon maupun pergerakan akibat interaksi dengan wilayah lain disekitarnya. Hal ini dikarenakan letaknya yang strategis dan menjadi simpul pergerakan transportasi antara Jawa Barat dan Jawa Tengah. Selain itu, mengingat pertumbuhan Kota Cirebon yang semakin pesat menyebabkan meningkatnya pergerakan di kawasan perkotaan Cirebon.

Kota Cirebon memiliki pola pergerakan yang tinggi. Hal ini mendorong timbulnya bangkitan perjalanan yang cukup besar yang membutuhkan angkutan umum, sehingga perjalanan tersebut dapat terdistribusi dan dapat dilakukan dengan waktu yang relatif singkat. Salah satu angkutan umum tersebut adalah angkutan yang bersifat massal. Berdasarkan data laporan PKL Kota Cirebon tahun 2022 diketahui bahwa masyarakat di wilayah studi melakukan perjalanan yang berasal dari rumah (home base trip) didominasi oleh rangkaian perjalanan yang berjumlah 3 yakni yang terbesar adalah home-school-home sebesar 41,14%, kemudian home-work-home sebesar 37,23%, dan home-shop-home sebesar 13,44%. Berbeda dengan rangkaian perjalanan yang berjumlah 4 seperti home-social-school-home yang hanya 0,01%. Hal tersebut menandakan bahwa masyarakat pada wilayah kajian dalam satu hari hanya melakukan perjalanan dengan dua maksud perjalanan saja (pergi dan pulang).

Kota Cirebon sendiri berdasarkan surat keputusan yang dikeluarkan pemerintah Kota Cirebon memiliki 10 trayek angkutan perkotaan dengan jumlah armada sebanyak 929 unit dan 1 koridor BRT dengan jumlah armada 10 unit. Namun realisasi di lapangan hanya terdapat 8 trayek angkutan perkotaan dengan jumlah armada sebanyak 262 unit dan 1 koridor BRT dengan 2 armada yang beroperasi.

BRT Trans Cirebon merupakan angkutan massal yang disubsidi oleh pemerintah daerah Kota Cirebon yang menunjuk langsung dengan surat penugasan kepada PD. Pembangunan (BUMD) dan PD. Pembangunan (BUMD) menunjuk PT. Big sebagai operatornya. Tarif BRT Trans Cirebon Rp3.500 dengan rute yang melingkar. Lintasan BRT Trans Cirebon koridor 1 melayani lingkaran luar dari Kota Cirebon. Hal tersebut mengakibatkan Penumpang BRT sedikit dengan jumlah rata-rata jumlah penumpang berdasarkan survei dinamis dengan jumlah 0,075 penumpang/kapasitas/km atau 3 penumpang dalam satu kali perjalanan.

Kondisi ini dikarenakan rute koridor 1 BRT Trans Cirebon di Kota Cirebon dengan rute melingkar melintasi lingkaran luar dari jaringan jalan Kota Cirebon tidak sesuai dengan permintaan dan pola pergerakan masyarakat Kota Cirebon mengingat Kota Cirebon banyak berinteraksi dengan wilayah sekitar Kota Cirebon dengan pola pergerakan berfokus pada pusat kota dan Kawasan Pendidikan. Lintasan melingkar dengan rute yang panjang tidak cocok untuk daerah dengan maksud 2 (dua) perjalanan yaitu pulang pergi karena akan menyebabkan deviasi terhadap perjalanan penumpang.

Pemilihan moda tertinggi di Kota Cirebon adalah pengguna kendaraan pribadi dengan tingkat pemilihan moda sebesar 89% sedangkan pengguna angkutan umum sebesar 11%. Pada kondisi ini dapat disimpulkan minat masyarakat Kota Cirebon terhadap angkutan umum rendah. Hal ini dikarenakan pelayanan angkutan umum yang kurang maksimal dan penentuan rute BRT yang tidak disesuaikan dengan permintaan transportasi masyarakat Kota Cirebon.

Pada kondisi angkutan umum di Kota Cirebon pada saat ini pemerintah harus melakukan perbaikan dan penataan ulang terhadap angkutan umum di Kota Cirebon terutama pada trayek angkutan massal BRT Trans Cirebon koridor 1 demi tercipta pelayanan angkutan umum yang maksimal dan dapat menarik minat masyarakat terhadap angkutan umum guna mengurangi kemacetan akibat volume kendaraan yang tinggi. Hal tersebut didukung dalam Undang-Undang LLAJ No. 22 Tahun 2009 Pasal 138 yang menjelaskan bahwasanya pemerintah bertanggung jawab dalam hal penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau.

Dengan adanya permasalahan-permasalahan di atas maka dibuat penelitian berjudul **"PENATAAN TRAYEK ANGKUTAN MASSAL BRT TRANS CIREBON DI KOTA CIREBON"**.

1.2 Identifikasi masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas, maka dapat diambil identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Rute angkutan massal BRT Trans Cirebon belum sesuai dengan permintaan transportasi masyarakat di Kota Cirebon, ditandai dengan jumlah penumpang terangkut sangat rendah dengan rata-rata penumpang terangkut adalah 3 penumpang dalam satu kali perjalanan.
2. Frekuensi pada koridor 1 BRT sangat kecil yaitu 3 di jam sibuk dan 1 di jam tidak sibuk, yang artinya waktu menunggu antar kendaraan (*Headway*) adalah 20 menit pada jam sibuk, dan 60 menit di jam tidak sibuk. Sedangkan menurut PM 98 tahun 2013 waktu menunggu antar kendaraan paling lambat 15 menit di jam sibuk dan 30 menit di jam tidak sibuk.
3. Tingkat operasi Trans Cirebon yang rendah yaitu sebesar 20%. Sedangkan menurut PM 98 tahun 2013 Minimal tingkat operasi angkutan perkotaan adalah 90% dari jumlah armada yang ada.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan masalah-masalah yang telah diidentifikasi maka dapat dibuat rumusan masalah dalam bentuk pertanyaan sebagai acuan Analisa dalam penelitian ini.

1. Bagaimana kinerja angkutan massal trayek Trans Cirebon yang ada saat ini?
2. Apa saja permasalahan penyelenggaraan pelayanan trayek angkutan Trans Cirebon?
3. Bagaimana pertimbangan usulan perbaikan dan penataan trayek BRT (*Bus Rapid Transit*) Trans Cirebon?
4. Bagaimana penentuan rute dan titik halte, serta perhitungan BOK (Biaya Operasional Kendaraan) dan tarif untuk trayek BRT (*Bus Rapid Transit*)?

1.4 Maksud Dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk melakukan pengkajian dalam perbaikan dan penataan pada trayek angkutan masal Trans Cirebon guna meningkatkan dan memaksimalkan kinerja pelayanan angkutan massal Trans Cirebon di Kota Cirebon. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui kinerja angkutan masal trayek Trans Cirebon pada saat ini.
2. Mengetahui permasalahan apa saja yang ada pada penyelenggaraan pelayanan trayek angkutan Trans Cirebon.
3. Menyampaikan pertimbangan usulan perbaikan dan penataan terhadap trayek BRT (*Bus Rapid Transit*) trans Cirebon.
4. Menentukan rute dan titik halte, serta menghitung BOK (Biaya Operasional Kendaraan) dan tarif untuk trayek BRT (*Bus Rapid Transit*).

1.5 Batasan masalah

Untuk mencapai tujuan dari penelitian ini dibatasi dengan kajian-kajian yang spesifik agar penelitian tidak menyimpang dari tema dan tujuan awal penelitian. Adapun kajian-kajian yang menjadi Batasan penelitian antarlain:

1. Kinerja angkutan masal trayek Trans Cirebon pada saat ini.
2. Permasalahan penyelenggaraan pelayanan trayek angkutan Trans Cirebon.
3. Pertimbangan usulan perbaikan dan penataan trayek BRT (*Bus Rapid Transit*) Trans Cirebon.
4. Rute, Halte, BOK (Biaya Operasional Kendaraan), dan Tarif BRT (*Bus Rapid Transit*).