

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **LATAR BELAKANG**

Wilayah perkotaan (*urban area*) merupakan tempat di mana aktivitas ekonomi dan sosial terakumulasi dan terkonsentrasi. Kota memiliki struktur ruang yang kompleks dengan dukungan infrastruktur termasuk sistem transportasi di dalamnya (Rodrigue, 2020). Sistem transportasi merupakan urat nadi aktivitas sebuah negara, produktivitas negara bergantung terhadap sistem transportasi yang memindahkan orang dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan (Hall, 2019; Rodrigue, 2020).

Sektor transportasi memberikan sumbangan secara langsung terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia sebesar 5,25% atau Rp. 983,5 triliun dari total PDB Indonesia tahun 2022 sebesar Rp. 19 kuadriliun (Badan Pusat Statistik, 2022). Secara tidak langsung, sektor transportasi menjadi penopang sektor-sektor lainnya seperti sektor industri pengolahan, perdagangan besar dan eceran, pertanian, pertambangan, konstruksi, dan sektor lainnya. Sektor-sektor tersebut tidak akan berjalan dengan baik apabila tidak didukung oleh sistem transportasi.

Pemerintah Indonesia memberikan perhatian khusus terhadap sektor transportasi melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dengan mengalokasikan dana untuk infrastruktur secara umum dan infrastruktur

transportasi secara khusus. Pada tahun 2021, anggaran untuk sektor infrastruktur pada struktur APBN sebesar Rp. 417,4 triliun di mana 23.9% atau Rp. 99,7 triliun untuk sektor infrastruktur transportasi (Kementerian Keuangan Indonesia, 2021). Meskipun anggaran sektor infrastruktur transportasi tersebut menurun 3% dari tahun sebelumnya akibat dampak pandemik Covid-19 yang melanda dunia, pemerintah tetap serius memperhatikan sektor tersebut karena dianggap sebagai katalisator perekonomian negara.

Selain sebagai sektor yang vital bagi perekonomian negara, sektor transportasi dengan kompleksitasnya akan memunculkan potensi permasalahan dengan “efek domino”, terutama apabila kompleksitas tersebut tidak dapat dikelola dengan baik (Rodrigue, 2020). Kemacetan lalu lintas, ruang parkir yang terbatas, perjalanan menjadi panjang (jarak dan waktu), transportasi publik yang tidak memadai, kesulitan pengguna transportasi tidak bermotor, hilangnya ruang publik, infrastruktur berbiaya tinggi, dampak lingkungan dan konsumsi energi, kecelakaan dan keselamatan, keterbatasan tapak untuk transportasi, dan permasalahan distribusi barang merupakan potensi permasalahan-permasalahan yang pada umumnya dihadapi oleh kota-kota di berbagai belahan dunia (Rodrigue, 2020).

Isu keberlanjutan (*sustainability*) menjadi sorotan utama oleh kota-kota besar diseluruh dunia. Transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*), seperti halnya pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*), memenuhi kebutuhan lalu lintas perkotaan tanpa membatasi generasi mendatang

(Brundtland, 1987). Mengkoordinasikan pertumbuhan ekonomi, inklusi sosial, dan perlindungan lingkungan akan menghasilkan pembangunan berkelanjutan termasuk didalamnya transportasi berkelanjutan (United Nations, 2022).

Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi hampir terjadi merata secara global. Hal ini, dapat terlihat dari meningkatnya jumlah kendaraan bermotor (mobil dan motor pribadi) terutama di negara berkembang seperti Indonesia. Dalam kurun waktu tahun 2015 – 2019, secara nasional terjadi peningkatan kepemilikan mobil pribadi dari 13,5 juta unit menjadi 17,2 juta unit atau meningkat sebesar 27,87% dan kepemilikan motor pribadi dari 98,9 juta unit menjadi 126,6 juta unit atau meningkat sebesar 28% dalam kurun waktu tersebut (Badan Pusat Statistik, 2019).

Kebergantungan masyarakat perkotaan terhadap kendaraan pribadi ini berdampak terhadap aspek lingkungan hidup dan keselamatan pengguna jalan. Karbon dioksida (CO<sub>2</sub>), gas rumah kaca (*greenhouse gas*), dilepaskan dari bahan bakar fosil sebagai akibat dari penggunaan kendaraan bermotor yang akan meningkatkan suhu bumi atau yang dikenal dengan pemanasan global (Abraham et al., 2012). Indonesia dengan pelepasan gas rumah kaca sebesar 589,5 juta ton pada tahun 2020, menempatkan negara ini pada peringkat pertama di ASEAN dan peringkat ke-10 secara global sebagai penghasil gas rumah kaca (Ritchie et al., 2020).

Keselamatan pengguna jalan juga menjadi semakin rentan akibat ketergantungan terhadap kendaraan pribadi yang masif. Pada tahun 2019, tercatat

116,4 ribu kasus kecelakaan terjadi sepanjang tahun tersebut di mana 25,7 ribu jiwa korban meninggal dan 149,8 ribu jiwa mengalami luka (Badan Pusat Statistik, 2019). Kematian pengguna jalan dari 31.282 kematian didominasi oleh pengguna motor roda 2/3 sebanyak 23.024 jiwa atau 73,6%, pejalan kaki sebanyak 4.880 jiwa atau 15,6%, mobil pribadi sebanyak 1.533 jiwa atau 4,9%, pengguna sepeda sebanyak 1.001 jiwa atau 3,2%, dan lainnya sebanyak 845 jiwa atau 2,7% pada tahun 2016 (World Health Organization, 2018).

Dampak penggunaan kendaraan pribadi terhadap keselamatan dan kelestarian lingkungan hidup diatasi dengan penyediaan transportasi publik sebagai alternatif solusi permasalahan transportasi perkotaan. Transportasi publik dapat melayani mobilitas individu baik di dalam maupun antar kota. Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menitikberatkan pembangunan sektor transportasi melalui peningkatan aksesibilitas antar wilayah, perkuatan konektivitas antar wilayah, pengembangan kawasan dengan integrasi sektor unggulan antar wilayah, dan perkuatan kinerja/layanan transportasi perkotaan (Kementerian Perhubungan, 2022).

Permasalahan transportasi publik di negara berkembang masih menjadi isu yang dihadapi bersama. Permasalahan pada sarana, prasarana, pengguna, regulator, dan operator terjadi pada operasional transportasi publik di kota-kota di Indonesia (Widayanti et al., 2014). Terlebih lagi, kualitas pelayanan atau kinerja transportasi publik sangat mempengaruhi kepuasan penggunanya (Prabantari, 2020; Yulita & Wijaya, 2020). Jakarta sebagai barometer kota-kota lain di

Indonesia memiliki sistem transportasi yang canggih belum mampu menarik mayoritas penduduknya untuk menggunakan transportasi publik (Astuti et al., 2023). Jadwal yang tidak tetap, pola rute yang belum teratur, kelebihan penumpang, perilaku pengemudi yang membahayakan keselamatan, serta kondisi internal dan eksternal yang tidak memadai menjadi aspek negatif dari transportasi publik (Tamin, 2000).

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis kinerja layanan transportasi publik menggunakan indikator standar pelayanan transportasi publik dengan studi kasus Bus Damri rute Palembang – Prabumulih. Hasil kajian dapat digunakan sebagai bahan evaluasi untuk peningkatan kinerja layanan terutama pada dimensi kehandalan (*reliability*) dari transportasi publik tersebut sehingga dapat menjadi pilihan masyarakat dalam melakukan perjalanan.

## **PERUMUSAN MASALAH**

Sektor transportasi merupakan sektor yang vital bagi aktivitas ekonomi dan sosial sebuah negara. Sektor ini juga menjadi penggerak sektor-sektor lainnya. Selain itu, permasalahan yang ditimbulkan sektor transportasi yang terkait dengan isu keberlanjutan sangat mengkhawatirkan dan mendesak untuk ditangani. Penggunaan kendaraan pribadi yang masif terutamanya di negara-negara berkembang seperti Indonesia menjadi penyebab permasalahan keselamatan pengguna jalan dan kelestarian lingkungan. Angka kematian yang meningkatkan kerentanan pada pengguna jalan dan kadar pelepasan gas rumah

kaca yang meningkatkan suhu bumi atau pemanasan global tidak bisa dihindari sebagai konsekuensi peningkatan penggunaan kendaraan bermotor secara eksponensial.

Pemerintah telah berupaya mengatasi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi dengan penyediaan transportasi publik. Namun, transportasi publik belum berfungsi sebagaimana mestinya sehingga belum mampu mengurangi kepadatan lalu lintas di kota-kota di Indonesia (Mutiawati et al., 2019). Disfungsi tersebut menyebabkan transportasi publik dijadikan sebagai pilihan moda bagi mayoritas masyarakat "*captive*" (tidak ada pilihan moda) bukan masyarakat "*choice*" (ada pilihan moda) yang cenderung memilih kendaraan pribadi (Mutiawati et al., 2019). Oleh karena itu, analisis atau evaluasi terhadap eksistensi transportasi publik di Indonesia harus secara kontinyu dievaluasi kinerja layanannya sehingga keberadaannya dapat mengatasi isu-isu transportasi berkelanjutan.

## **TUJUAN PENELITIAN**

Adapun tujuan penelitian ini antarlain:

1. Menganalisis kinerja layanan operasional transportasi publik pada Bus Damri dengan rute perjalanan Palembang – Prabumulih (PP).
2. Menganalisis kebutuhan transportasi publik pada Bus Damri dengan rute perjalanan Palembang – Prabumulih (PP).
3. Mengembangkan kerangka kerja strategis untuk optimalisasi kinerja

pelayanan operasional transportasi publik pada Bus Damri dengan rute perjalanan Palembang – Prabumulih.

### **MANFAAT PENELITIAN**

Manfaat penelitian ini antarlain:

1. Memberikan acuan atau pertimbangan kepada pihak-pihak pemangku kepentingan (*stakeholder*) yang terkait dengan sektor transportasi dalam pengambilan keputusan pengelolaan transportasi publik di Sumatera Selatan.
2. Memperkaya khazanah referensi bagi penelitian bidang transportasi khususnya dalam pengukuran kinerja layanan transportasi publik di Indonesia.

### **RUANG LINGKUP PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan kerangka ruang lingkup untuk memfokuskan analisis yang akan dilakukan. Adapun ruang lingkup tersebut meliputi:

1. Penelitian ini dilakukan pada lingkup wilayah Kota Palembang dan Prabumulih.
2. Transportasi publik yang menjadi objek penelitian ini adalah Bus Damri AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) dengan rute perjalanan Palembang – Prabumulih.
3. Analisis yang dilakukan terhadap kinerja layanan Bus Damri AKDP dengan rute perjalanan Palembang – Prabumulih adalah analisis kinerja layanan

operasional dengan kriteria kinerja layanan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 8 SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur serta mengacu pada Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### **SISTEMATIKA PENULISAN**

Sistematika penulisan ini terdiri dari 5 (lima) bab, dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

1. **BAB I PENDAHULUAN.** Terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penulisan.
2. **BAB II TINJAUAN PUSTAKA.** Bagian ini membahas referensi-referensi terdahulu yang berkaitan dan mendukung penelitian ini.
3. **BAB III METODOLOGI PENELITIAN.** Bab ini membahas alur penelitian yang akan dilakukan, pengumpulan dan analisis data.
4. **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.** Bagian ini menjabarkan data-data yang telah dikumpulkan dan dianalisis untuk selanjutnya dilakukan pembahasan terhadap hasil analisis.
5. **BAB V KESIMPULAN.** Bab ini berisikan kesimpulan dan saran. Kesimpulan merupakan jawaban atas tujuan penelitian dan saran merupakan