

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya dengan menggunakan kendaraan, baik yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Seiring berjalannya waktu, transportasi berkembang sesuai kebutuhan manusia dengan kondisi yang ada. Kemacetan lalu lintas pada jalan perkotaan di kota-kota besar telah menjadi topik utama permasalahan, terutama di Negara Indonesia. Secara umum faktor yang menyebabkan masalah kemacetan semakin lama semakin parah, yaitu bertambahnya kepemilikan kendaraan pribadi, terbatasnya sumber daya untuk pembangunan jalan raya, dan fasilitas transportasi yang ada.

Kondisi transportasi di Kota Bandung saat ini untuk jumlah kendaraan bermotor mencapai 2 juta (roda dua 1,3 juta dan roda empat 700 ribu), meningkat 11% per tahun, sedangkan penambahan ruas jalan 1%. Rasio jumlah kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum adalah 98% banding 2%, rasio penggunaan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum adalah 44% banding 5% dari total 11 juta perjalanan (Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2016).

Pertumbuhan penduduk di Kota Bandung sangat tinggi, sehingga memerlukan dukungan sektor transportasi untuk memfasilitasi pertumbuhan tersebut. Penambahan ruas jalan dan jumlah kendaraan tiap tahun di Kota Bandung tidak seimbang, hal ini menyebabkan penurunan kinerja jalan yang berdampak terhadap terjadinya kemacetan. Transportasi publik merupakan salah satu jawaban permasalahan kemacetan yang terjadi.

Salah satu upaya Pemerintah Kota Bandung untuk meningkatkan pelayanan publik adalah dengan Trans Metro Bandung (TMB) yang berbasis *Bus Rapid Transit* (BRT). BRT merupakan teknologi baru berbasis bus cepat yang mudah diimplementasikan di perkotaan dengan biaya yang lebih murah dibandingkan

dengan merencanakan kereta (Tumlin, 2012). TMB diresmikan pada Desember 2008 baru dioperasikan pada 3 trayek, yaitu: koridor I Cibeureum-Cibiru, koridor II Cicaheum-Cibeureum, dan koridor III Cicaheum-Sarijadi. Terdapat beberapa hal yang membedakan TMB dengan BRT pada umumnya, yaitu TMB tidak memiliki jalur khusus/terpisah, dan tidak memiliki informasi pasti mengenai kedatangan bus (Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2016). Dalam kondisi tersebut mengindikasikan kurangnya keandalan kinerja angkutan publik, maka perlu dilakukan studi mengenai waktu perjalanan dan kecepatan, sehingga dengan menganalisis waktu perjalanan TMB dapat mengidentifikasi jadwal rencana pelaksanaan yang telah disusun.

Penelitian yang telah dilakukan oleh Erwin Wahab (2006), di Jakarta menyatakan bahwa hasil analisis waktu perjalanan rata-rata per rute jam sibuk arah Blok M-Kota adalah 32,2 menit, sedangkan waktu rencana 45 menit, dan untuk waktu perjalanan rata-rata per rute jam tidak sibuk arah Blok M-Kota yaitu 34,4 menit sedangkan waktu rencana 40 menit maka tidak melebihi target yang telah ditentukan.

Penelitian mengenai TMB juga telah dilakukan oleh Ika (2013), menyatakan bahwa perbandingan waktu rata-rata antar rit tidak ditemukan perbedaan yang signifikan, hal ini disebabkan oleh semakin bertambahnya lokasi macet di Kota Bandung. Ramadhan (2014) juga melakukan penelitian mengenai tingkat waktu perjalanan bus TMB koridor II, dengan kondisi pada tidak adanya jalur khusus untuk bus, yang menyebabkan waktu perjalanan bus bervariasi.

1.2 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud penulisan Tugas Akhir ini adalah menganalisis kinerja operasi Trans Metro Bandung Koridor III Cicaheum-Sarijadi dilihat dari waktu perjalanan dan faktor muat pada tiap halte.

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis waktu perjalanan TMB Koridor III Cicaheum-Sarijadi;
2. Menganalisis faktor muat per halte;
3. Membandingkan hasil analisis dengan jadwal rencana yang ditetapkan oleh pihak TMB.

1.3 Pembatasan Masalah

Pembatasan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Trayek TMB yang dipilih adalah koridor III trayek Cicaheum-Sarijadi, karena trayek tersebut merupakan trayek baru, maka diperlukan evaluasi;
2. Waktu survei dilakukan pada hari Rabu 12 Oktober 2016, hari Kamis 13 Oktober 2016, dan hari Sabtu 15 Oktober 2016 pukul 05.00-19.00 WIB;
3. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode survei di dalam bus;
4. Data diperoleh berdasarkan survei di lapangan berupa data waktu perjalanan, waktu tunda, waktu buka tutup pintu, dan jumlah penumpang.
5. Kinerja operasi hanya meliputi waktu perjalanan dan faktor muat.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada Tugas Akhir ini dibagi dalam beberapa sub bab, yaitu Bab I, Pendahuluan berisi latar belakang, maksud dan tujuan penelitian, pembatasan masalah, dan sistematika penulisan. Tinjauan Pustaka pada Bab II, membahas teori-teori yang menunjang penelitian Tugas Akhir. Bab III, Metode Penelitian, berisi diagram alir penelitian dan metode pengumpulan data. Analisis data berdasarkan hasil pengamatan disajikan pada Bab IV. Bab V, Simpulan dan Saran, berisikan simpulan dan saran hasil analisis yang telah dilakukan.