

---

## BAB I

---

### PENDAHULUAN

#### 1.1. Latar Belakang

Perkembangan transportasi dewasa ini menyebabkan kebutuhan angkutan umum semakin meningkat. Selain melayani masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi, angkutan umum juga diharapkan dapat menjadi stimulator dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Busway sendiri memiliki sistem yang mana awal perjalanan dari penggunaan sistem ini adalah saat penumpang datang memulai perjalanannya dengan memasuki kawasan shelter dimana shelter berfungsi sebagai jalan penghubung antara penumpang dengan busway itu sendiri, setelah penumpang memasuki shelter maka penumpang akan memasuki loket tempat pembelian tiket dimana loket tersebut melayani penjualan tiket dengan dua sistem yaitu dengan sistem sekali bayar dan dengan sistem berlangganan dengan mekanisme prabayar. Setelah para penumpang memiliki tiket, para penumpang akan memasuki halte dimana halte tersebut berfungsi untuk menunggu kedatangan bus, ketika bus datang dan berhenti tepat di pintu halte maka penumpang dengan segera dapat memasuki bus yang memiliki kapasitas total 80 orang ( 30 duduk 55 berdiri ) dan juga dilengkapi dengan fasilitas pendingin, fasilitas komunikasi yang dihubungkan dengan pusat kontrol dan pintu keluar masuk pada sisi kiri dan kanannya. Busway ini akan berhenti di setiap halte yang ada baik ada atau tidak penumpang yang turun pada setiap halte tersebut.

Busway itu sendiri pertama kali dioperasikan adalah sepanjang Blok M-Kota dengan jarak 12,9 Km serta 20 halte dan akan dilanjutkan pada rute-rute lainnya sehingga merupakan suatu jaringan. Agar didapatkan kemudahan untuk menggunakan lajur *busway* maka pada tempat-tempat tertentu akan disediakan rute angkutan umum yang mengumpannya dalam hal ini disebut rute pengumpan (*feeder*). Untuk mengurangi kepadatan pada kawasan tersebut maka pembatasan pergerakan bagi pengguna kendaraan pribadi akan tetap dilaksanakan, hal ini akan diimbangi dengan peningkatan kapasitas-kapasitas pada kawasannya yang berada disekitar.

Kelebihan-kelebihan yang dimiliki *busway* dibandingkan dengan moda transportasi lainnya adalah :

1. *Busway* memiliki lajur khusus dengan lebar sekitar 3,25m-3,5m berada disisi jalur cepat dan dipisahkan oleh beton pemisah.
2. *Busway* mempunyai halte yang berada dipemisah jalur cepat dengan ketinggian 1,05 m dan berjarak antara 300 – 400 meter dilengkapi dengan loket karcis, lampu penerangan, pintu keluar masuk, ruang tunggu, petugas tiket dan keamanan.
3. *Busway* memiliki rambu dan marka jalan.
4. *Busway* memiliki fasilitas penyebaran orang yang landai dilengkapi dengan mesin kontrol tiket, lampu penerangan, jadwal perjalanan, telepon umum, dan fasilitas pengaduan.
5. Bus dikemudikan oleh sopir bergaji dengan kapasitas total 85 orang ( 30 duduk 55 berdiri). Selain itu dilengkapi dengan fasilitas pendingin, fasilitas komunikasi pada ruang kemudi yang dihubungkan dengan pusat kontrol, pintu keluar masuk pada sisi kiri dan kanannya.

6. Pusat kendali untuk memonitor posisi bus dan kondisi dari setiap halte yang ada.
7. Kebersihan disetiap jembatan penyeberangan halte bus dan juga bus yang ada.

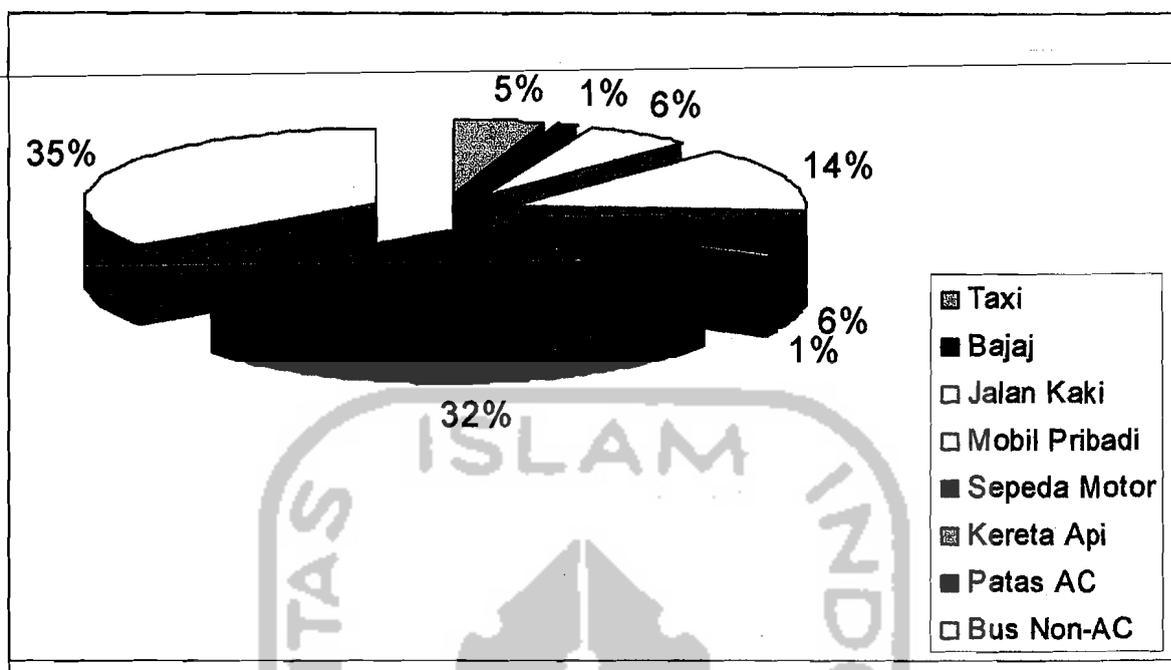
*Busway* merupakan moda transportasi baru di Indonesia dan baru diimplementasikan pada Januari 2004. Permasalahannya apakah kinerja *busway* cukup efektif dalam melayani masyarakat sehingga masyarakat terutama para pengguna kendaraan pribadi akan berganti moda dari kendaraan pribadi ke *busway*.

Oleh karena itu maka kami mencoba mengevaluasi implementasi *busway* di lapangan dalam Tugas Akhir kami dengan judul :

**“Evaluasi Kinerja Operasi *Busway* Koridor I (Blok M – Stasiun Kota) di Jakarta”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

*Busway* sebagai moda transportasi baru diharapkan dapat menarik masyarakat terutama pengguna kendaraan pribadi untuk berpindah moda. Untuk itu diperlukan suatu pengaturan yang baik sehingga bisa menarik minat masyarakat. Menurut penelitian yang dilakukan oleh JICA team – SITRAMP dalam dokumen Evaluasi Kinerja *Busway* Blok m – Stasiun Kota yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan pada Agustus 2004, perpindahan moda sebelum dan sesudah *busway* beroperasi untuk perjalanan yang sama, sebesar 32 % berasal dari pengguna bus non AC, dan hanya 14% saja yang berasal dari pengguna mobil pribadi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik berikut ini :

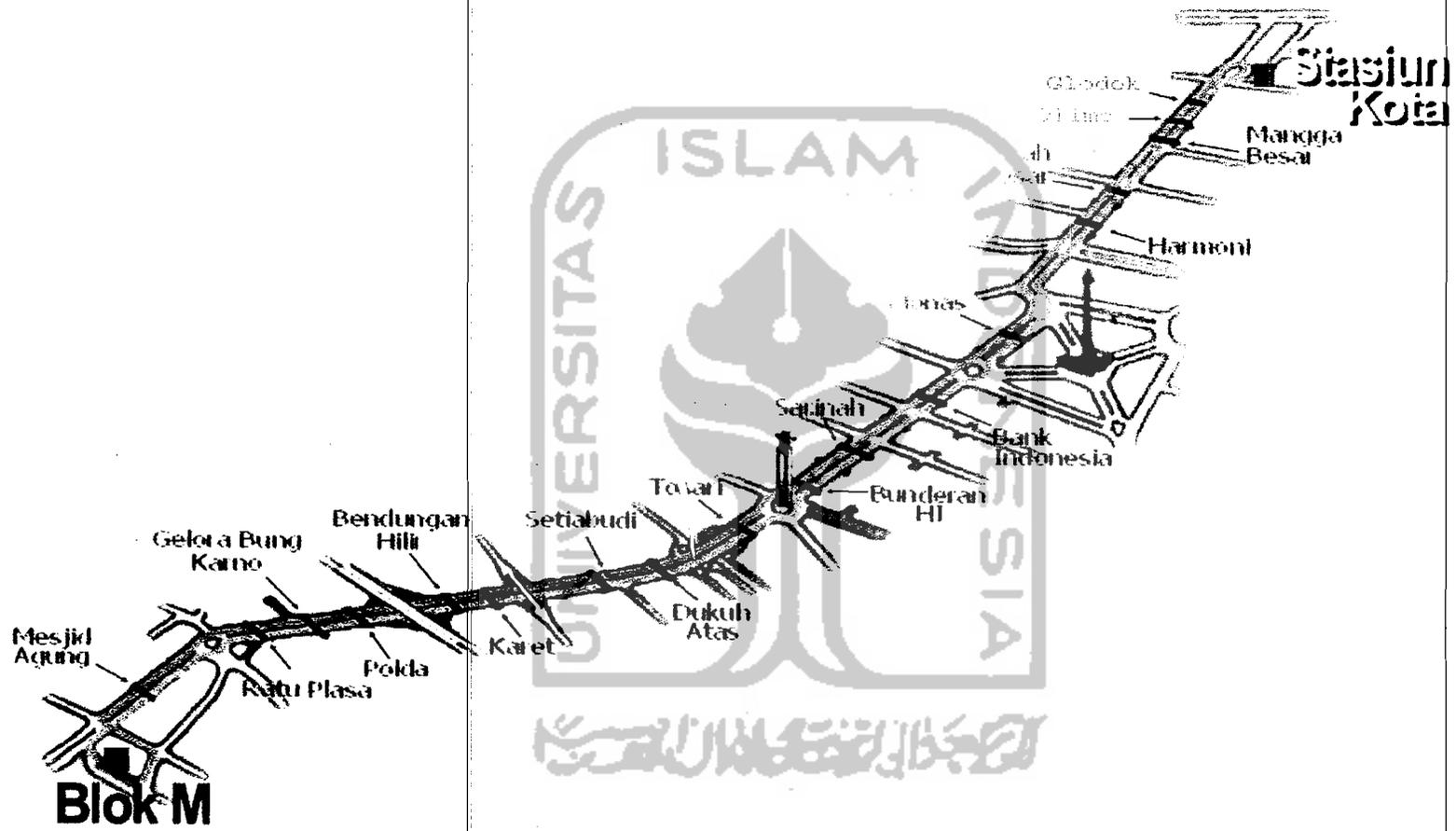


Grafik 1.1 Perpindahan Moda Sebelum dan Sesudah Busway Beroperasi untuk Perjalanan yang Sama (sumber : JICA team – SITRAMP, Departemen Perhubungan Republik Indonesia, 2004)

Dari grafik di atas dapat diindikasikan bahwa para pengguna mobil pribadi belum begitu tertarik untuk berpindah moda ke *busway*, bahkan perpindahan moda cenderung dari kendaraan umum lain (bus PATAS Non AC) ke *busway*. Hal ini menjadikan *busway* hanya sebagai kendaraan umum pengganti dari kendaraan umum lainnya, sehingga lebih bersifat pada peremajaan angkutan umum saja. Dari penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa *busway* kurang bisa menarik minat masyarakat khususnya pengguna kendaraan pribadi, sehingga tingkat pelayanan *busway* perlu untuk dievaluasi.

### 1.3 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan disepanjang jalur *busway* (blok M – kota) sepanjang 12,9 Km, yang terletak di kota Jakarta, Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada peta berikut ini :



Gambar 1.1 Rute Penelitian

#### 1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kinerja operasi *busway* yang meliputi :

1. Faktor muat (*load factor*)
2. Waktu perjalanan (*travel time*)
3. Waktu antara (*Headway*)
4. Kebutuhan Armada

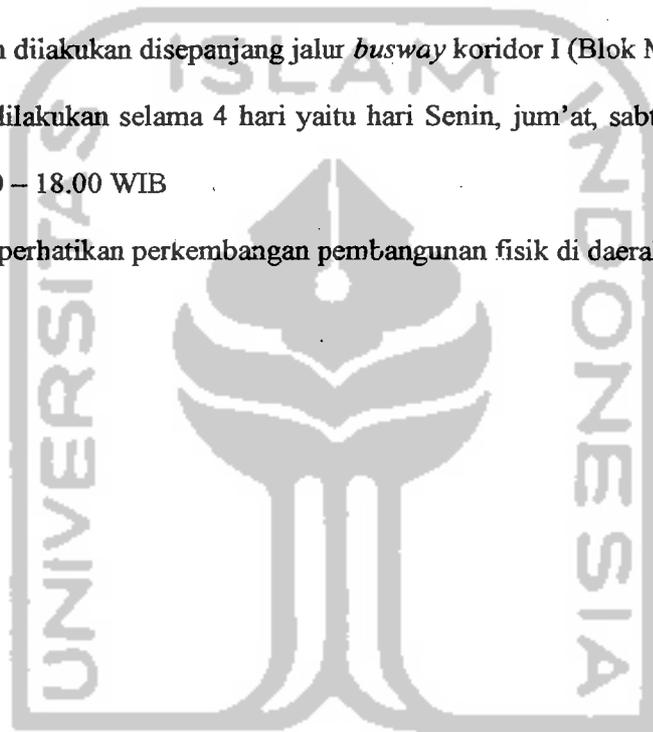
#### 1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat mengevaluasi kinerja *busway* sehingga menjadi bahan masukan bagi Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta khususnya Departemen Perhubungan untuk mengembangkan *busway* ke arah yang lebih baik.

#### 1.6 Batasan Masalah.

1. Evaluasi merupakan penilaian terhadap sesuatu dengan menggunakan standarisasi tertentu.
2. Penelitian Evaluasi merupakan suatu proses yang dilakukan dalam rangka menentukan kebijakan dengan terlebih dahulu mempertimbangkan nilai-nilai positif dan keuntungan suatu program, serta mempertimbangkan proses teknik yang telah digunakan untuk melakukan penilaian.
3. Pada penelitian ini, evaluator bertindak sebagai evaluator eksternal, yaitu pelaku penelitian berasal dari luar program.

4. Evaluasi kinerja operasi *busway* merupakan suatu penilaian terhadap kinerja *busway* yang didapat dari data di lapangan dengan menggunakan teori yang ada sebagai landasannya.
5. Evaluasi kinerja operasi *busway* meliputi evaluasi terhadap faktor muat (*load factor*), Waktu perjalanan (*travel time*), Waktu antara (*Headway*), dan kebutuhan armada.
6. Pengamatan dilakukan disepanjang jalur *busway* koridor I (Blok M – Stasiun Kota)
7. Penelitian dilakukan selama 4 hari yaitu hari Senin, jum'at, sabtu dan minggu dari pukul 06.00 – 18.00 WIB
8. Tidak memperhatikan perkembangan pembangunan fisik di daerah sekitar *busway*.



UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA