

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Kota Surabaya merupakan ibu kota Provinsi Jawa Timur yang terletak di pesisir utara Pulau Jawa. Kota ini memiliki luas sekitar 333,1 km<sup>2</sup> dan merupakan kota terbesar kedua di Indonesia. Pada tahun 2024, jumlah penduduk Surabaya tercatat 3,02 juta jiwa. Kota Surabaya merupakan pusat perdagangan dan jasa yang berperan strategis sebagai pusat kegiatan ekonomi dan pusat pemerintahan di Jawa Timur. Kondisi ini menyebabkan intensitas kegiatan perkotaan di Kota Surabaya menjadi tinggi dan berdampak pada peningkatan pertumbuhan lalu lintas dan pengguna kendaraan bermotor. Hal tersebut akan berdampak pada polusi udara, polusi suara serta kemacetan. Salah satu moda transportasi yang dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan kemacetan dan polusi di kota – kota besar adalah Angkutan Umum.

Kendaraan Angkutan Umum adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk kegiatan angkutan orang dan/atau barang yang disediakan untuk umum dengan dipungut bayaran selain dengan cara sewa, baik dalam trayek maupun tidak dalam trayek, sepanjang menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor yang ditujukan khusus untuk kendaraan angkutan umum (JDIH, Kemenkeu). Salah satu jenis angkutan umum yang ada di Kota Surabaya yaitu angkutan kota dengan jenis bus kecil bernama Suroboyo Bus yang mampu menampung hingga 34 orang/unit. Angkutan kota Suroboyo Bus yang ada saat ini melayani rute sebanyak 5 rute layanan termasuk bus semanggi suroboyo. Adapun trayek yang menjadi fokus penelitian yaitu trayek R5. Trayek R5 memiliki rute Jl. Tunjungan – Terminal Benowo. Trayek tersebut dipilih karena armada yang disiapkan untuk trayek ini merupakan armada terbaru dengan kapasitas yang lebih besar dibandingkan dengan kendaraan sebelumnya yaitu Feeder FD01 dengan jumlah penumpang 14 orang per unit. Dengan banyaknya armada dan besarnya kapasitas penumpang tiap armada tersebut seharusnya mampu melayani pergerakan masyarakat Kota Surabaya, namun kenyataannya masih banyak penumpang yang menunggu bahkan berebut untuk dapat menaiki armada R5.

Selain referensi teoritis, beberapa penelitian terdahulu juga telah mengaplikasikan metode ini dalam evaluasi kinerja angkutan umum di berbagai daerah. Penelitian oleh Ulvia Sahda Agustina, dkk. (2020) melakukan evaluasi kinerja angkutan kota trayek AH (Arjosari – Hamid Rusdi) di Kota Malang, Jawa Timur. Hasilnya menunjukkan *Load factor* weekend 67% dan Weekday 50%, rata – rata *Headway* masih melebihi batas yang ditentukan, kemudian Travel Time sudah sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002. Penelitian serupa dilakukan oleh Yohanes T. Safe, dkk (2015) pada trayek terminal Oeobo – Terminal Kupang PP dan Terminal Kupang

– Terminal Noelbaki PP . Yang menghasilkan menunjukkan *Load factor* weekend 62%. Hasil-hasil tersebut menunjukkan bahwa metode yang digunakan mampu memberikan evaluasi yang cukup akurat dan dapat diandalkan dalam berbagai kondisi trayek angkutan umum di Surabaya. Sedangkan penelitian Achmad Faiz Hadi (2011) menggunakan metode *furness* menunjukkan bahwa kinerja angkutan kota Lyn T2 didapatkan bahwa pada Tahun 2010 diperlukan Head Way 9 menit untuk rute Joyoboyo – Wisma Permai dan Head Way 14 menit untuk rute Wisma Permai – Joyoboyo dengan *Load factor* yang sama yaitu 0,7, dan untuk tahun 2015 pada hari kerja Head Way yang diperlukan = 9 menit untuk rute Joyoboyo – Wisma Permai dan Head Way = 12 menit dari Pangkalan Wisma Permai – Terminal Joyoboyo. Jumlah armada 20 unit unutk hari kerja dan 13 untuk hari libur.

Berdasarkan penjelasan diatas, diperlukan penelitian tentang Evaluasi Kinerja Suroboyo Bu trayek R5 Jalan Tunjungan – Terminal Benowo Surabaya, Jawa Timur. Dengan mempertimbangkan kondisi serta standar, diharapkan hasil evaluasi dapat meningkatkan daya layan dan efektifitas Suroboyo Bus.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas, rumusan masalah untuk penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kinerja angkutan kota trayek Suroboyo Bus R5 untuk 2025, serta proyeksinya pada tahun 2030 medatang ?
2. Berapa jumlah armada yang dibutuhkan pada tahun 2025 dan tahun 2030 ?

## **1.3. Tujuan Penulisan**

Dengan berlandaskan pada rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis kinerja operasional trayek angkutan kota Suroboyo Bus R5 pada tahun 2025, serta proyeksinya pada tahun 2030.
2. Untuk menganalisis kebutuhan masyarakat terhadap angkutan kota Suroboyo Bus R5 dan jumlah armada yang dibutuhkan.

## **1.4. Manfaat Penelitian**

Dengan berlandaskan pada rumusan masalah di atas, maka manfaat dari penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Sebagai referensi dan menambah wawasan serta literatur ilmiah dalam Teknik Sipil.
2. Sebagai bahan pertimbangan dalam pengadaan angkutan umum di Kota Surabaya.

## **1.5. Batasan Masalah**

Dalam penelitian ini, batasan masalah yang akan dibahas antara lain :

1. Kinerja trayek angkutan yang dianalisis sampai dengan tahun 2030.

2. Wilayah studi hanya dilakukan pada wilayah kecamatan yang dilewati Suroboyo Bus R5 di Kota Surabaya dan trayek yang dibahas adalah angkutan kota Suroboyo Bus R5 jurusan Jalan Tunjungan – Terminal Benowo.
3. Wilayah koridor atau coverage area yang menjadi acuan *Survey* hanya wilayah yang dilalui Suroboyo Bus R5.
4. Ruang lingkup kinerja maupun sistem operasional yang dibahas adalah *Headway*, *load factor*, distribusi pembebanan penumpang, dan jumlah armada.
5. Tidak membahas on time performance, evaluasi reabilitas pelayanan, tingkat pelayanan, dan analisis kepuasan pengguna.
6. Tidak merencanakan dan menentukan wilayah pelayanan angkutan umum.
7. Survei hanya dilakukan dengan cara on board pada 1 hari kerja dan 1 hari libur.

### 1.6. Lokasi Proyek

Lokasi Trayek adalah Kotamadya Surabaya untuk wilayah pelayanan rute angkutan Suroboyo Bus R5 adalah Jl. Tunjungan – Terminal Benowo. wilayah studi yang dilewati Suroboyo Bus R5 adalah sebagai berikut:

Rute Suroboyo Bus Jl. Tunjungan – Terminal Benowo.

- **Berangkat**

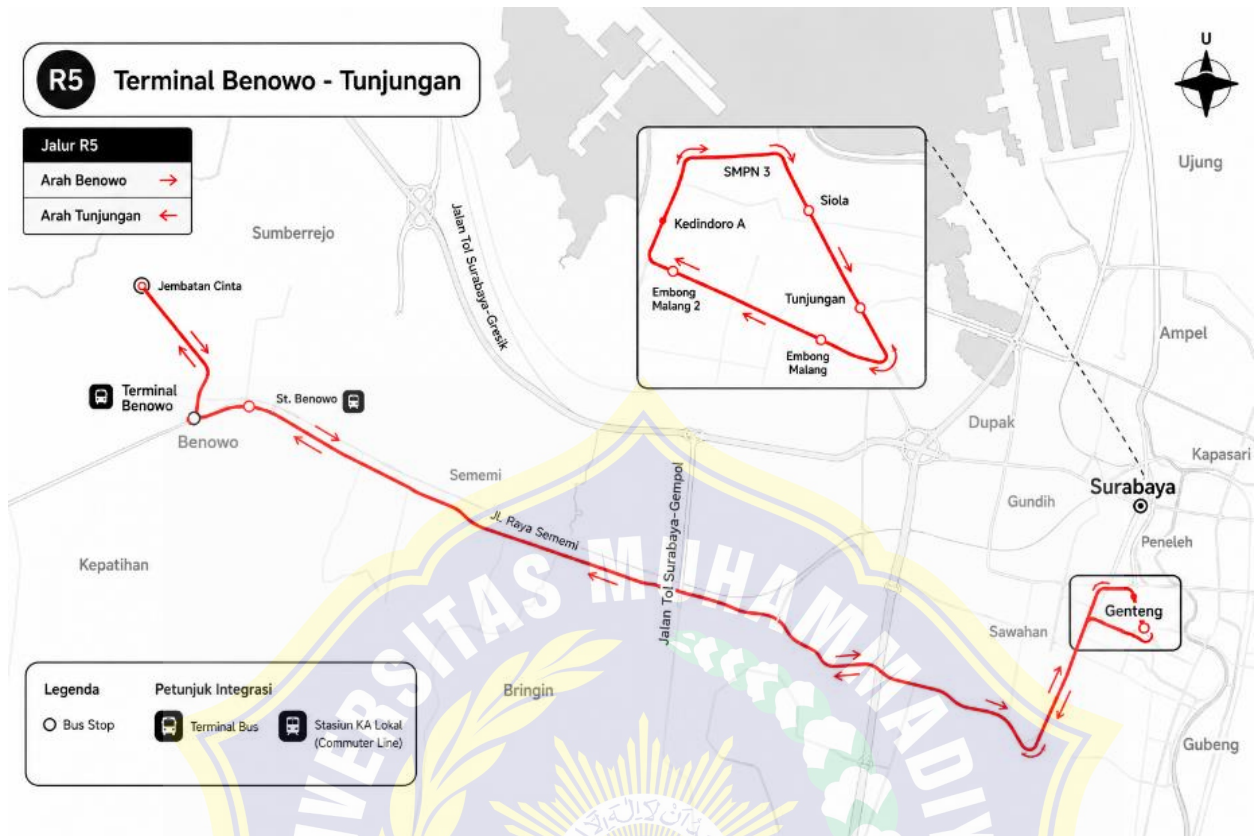
Jarak 20.1 Km, dengan rute :

Siola – Tunjungan - Embong Malang - Embong Malang 2 - Kedung Doru – Wonorejo - Pasar Kembang - Kupang Krajan – Butulan - Simo Katrungan Kidul – Simojawar – Tanjungsari - Samsat Tandes – Bibis - Maniukan Kulon - Kantor Kelurahan Kandangan - Polsek Benowo - Kantor Kecamatan Pakal - Stasiun Benowo - Terminal Benowo (Pangkalan Akhir).

- **Kembali**

Jarak, 18.4 Km, dengan rute :

Terminal Benowo - Halte Singgapur - Raya Sumberejo - Sumberejo Makmur 1A - Sumberejo Makmur 2A - Puskesmas Sumberejo A - Griya Surabaya Asri - Puskesmas Sumberejo B - Sumberejo Makmur 2B - Sumberejo Makmur 1B - Raya Sumberejo B - Singgapur B - Stasiun Benowo - Kantor Kecamatan Pakal - Polsek Benowo - Kantor Kelurahan Kandangan - Manukan Kulon – Bibis - Samsat Tandes – Tanjungsari – Simojawar - Simo Katrungan Kidul – Butulan - Kupang Krajan - Pasar Kembang – Wonorejo - Kedung Doru – Sindoro - SMPN 3 – Siola.



Gambar 1. 1. Lokasi Penelitian

Sumber : Peta JalurTranskopaja Surabaya.