

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Pertumbuhan populasi serta aktivitas perkotaan yang pesat di Indonesia telah meningkatkan kebutuhan akan transportasi. Masalah - masalah transportasi di perkotaan, seperti kemacetan, polusi udara, dan waktu perjalanan yang panjang, menjadi tantangan utama bagi banyak kota di Indonesia. Salah satu solusi yang sering diterapkan untuk mengatasi masalah - masalah ini adalah dengan mengembangkan sistem transportasi umum yang efektif dan efisien (Herry Hermawan, 2020). Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lainnya. Saat ini, transportasi telah menjadi bagian penting dan salah satu kebutuhan pokok dalam kehidupan sehari-hari. Setiap orang memerlukan transportasi untuk memenuhi berbagai kebutuhan, seperti bersekolah, bekerja, berwisata, atau berinteraksi dengan orang lain (Nugroho et al., 2022).

Masyarakat berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan bantuan berbagai moda transportasi, seperti kereta, sepeda, becak, bus, mobil, motor, atau bahkan berjalan kaki. Beragamnya pilihan transportasi ini menyebabkan munculnya berbagai jenis permintaan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya (Safitri et al., 2024). Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia dipengaruhi oleh berbagai faktor, salah satunya adalah kebutuhan akan sarana transportasi yang dapat menjamin kenyamanan, keamanan, serta kelancaran dalam pengangkutan. Hal ini sangat mendukung pelaksanaan pembangunan, termasuk penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh penjuru negeri (Kahar Dwitama et al., 2024).

Angkutan umum adalah layanan transportasi yang disediakan oleh individu, swasta, atau pemerintah, bertujuan untuk memindahkan barang dan/atau orang dari satu lokasi ke lokasi lain. Angkutan umum dapat digunakan oleh siapa saja, umumnya dengan sistem pembayaran atau sewa (Indah Ayu Lestari, 2023). Angkutan umum menjadi salah satu alternatif untuk mengurangi kemacetan di wilayah perkotaan, khususnya di Kota Cirebon. Kota Cirebon terletak di bagian timur Jawa Barat, berbatasan langsung dengan

Jawa Tengah, dengan luas wilayah sekitar 39,48 km² yang terbagi menjadi lima kecamatan, yaitu Harjamukti, Lemahwungkuk, Pekalipan, Kejaksan, dan Kesamb (Statistik, 2025). Berdasarkan data BPS Kota Cirebon, jumlah penduduk kota ini mencapai 344.851 jiwa, dengan kepemilikan kendaraan pribadi berupa 128.933 Unit sepeda motor dan 27.761 Unit mobil. Saat ini, meningkatnya permintaan jasa transportasi angkutan kota sebagai akibat dari tingginya mobilitas penduduk dirasakan belum dikelola secara optimal. Akibatnya, manajemen angkutan kota belum mampu menyediakan layanan yang lancar, tertib, aman, dan memuaskan. Kondisi ini disebabkan oleh tiga faktor utama. Pertama, fungsi dan peran terminal belum diatur dengan jelas sesuai dengan kebijakan yang berlaku. Kedua, pengaturan rute dan jalur trayek angkutan kota oleh pemerintah daerah belum didasarkan pada analisis kebutuhan pasar. Ketiga, kesadaran dan sikap para pengemudi, penumpang, serta petugas terkait masih relatif rendah (Anto J et al., 2023).

Penggunaan *smartphone* mempermudah masyarakat dalam memanfaatkan layanan transportasi online yang dapat dipesan kapan pun dan di mana pun. Kecenderungan untuk menggunakan angkutan online seperti Gojek dan Grab semakin meningkat, karena layanan ini memungkinkan pengguna untuk diantar jemput langsung sesuai dengan tujuan (Marwiyah, Pipit Puji Arti, 2022). Penumpang tidak perlu menunggu lama atau berjalan jauh untuk mencapai halte atau titik pemberhentian, sehingga lebih praktis dan efisien dalam memenuhi kebutuhan transportasi sehari-hari.

Dengan padatnya penduduk dan tingginya aktivitas ekonomi, kebutuhan akan moda transportasi yang efisien, aman, dan ramah lingkungan semakin mendesak. *Bus Rapid Transit* (BRT) adalah salah satu sistem transportasi yang dapat memenuhi kebutuhan ini (Kusmawan et al., 2025). Salah satu jenis transportasi umum ini yang hadir di berbagai kota besar di Indonesia dengan tujuan memberikan layanan kepada masyarakat sekaligus mengurangi kemacetan di perkotaan. Selain itu, BRT lebih ramah lingkungan karena penggunaan BRT oleh masyarakat mengurangi jumlah kendaraan pribadi di jalan. BRT biasanya memiliki rute khusus, mirip dengan angkot, namun perbedaannya adalah BRT lebih disiplin dalam mengikuti jalur yang telah ditetapkan, tidak seperti angkot yang terkadang memotong rute (Bagas kusuma Atmaja, n.d.). Kota Cirebon telah meluncurkan transportasi umum

modern yang aman, nyaman, terintegrasi, dan mampu mengurai kemacetan di wilayah kota. Transportasi umum tersebut adalah *Bus Rapid Transit* (BRT). BRT Trans Cirebon mulai beroperasi pada tahun 2021, dengan harapan pemerintah agar moda transportasi ini dapat menjadi pilihan utama masyarakat. Kehadiran BRT Trans Cirebon diharapkan mampu menjadi solusi untuk mengatasi kemacetan, memperlancar mobilitas masyarakat, serta menyediakan akses transportasi yang nyaman dan terjangkau.

Trans Cirebon yang dikelola oleh Dishub Kota Cirebon awalnya beroperasi di Koridor 1, Terminal Dukuh Semar – Jalan Pesantren – Jalan Ahmad Yani – Jalan Brigjen Darsono – Jalan Kedawung – Jalan Pilang Raya – Jalan Selamat Riyadi – Jalan Diponegoro – Jalan Samadikun – Jalan Sisingamangaraja – Jalan Benteng – Jalan Yos Sudarso – Jalan Kesunean – Jalan Kalijaga – Jalan Ahmad Yani (Via Bawah) – Jalan Pesantren. Namun jalur ini kurang menarik minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi tersebut, karena jumlah penumpang yang minim dan pendapatan tiket yang tidak mencukupi sehingga menimbulkan kerugian. Karena kurang minatnya masyarakat akan Koridor 1, maka tanggal 19 juli 2023 BRT Trans Cirebon Koridor 2 diresmikan untuk menarik minat masyarakat terhadap angkutan umum yang terjangkau dan mudah diakses, khususnya bagi masyarakat di wilayah Kota Cirebon bagian selatan yang ingin mengunjungi kota. Diluncurkan dengan jarak 28 kilometer, tarif umumnya Rp 5.000 dan bagi pelajar Rp 3.500. BRT Trans Cirebon beroperasi mulai pukul 06.00 hingga 18.00. Dengan menggunakan armada sebanyak 3 bus (SANGGALANGI, 2024).

Kota Cirebon telah meluncurkan transportasi umum modern yang aman, nyaman, terintegrasi, dan mampu mengurai kemacetan di wilayah kota. Transportasi umum tersebut adalah *Bus Rapid Transit* (BRT). BRT Trans Cirebon mulai beroperasi pada tahun 2021, dengan harapan pemerintah agar moda transportasi ini dapat menjadi pilihan utama masyarakat. Peningkatan kualitas pelayanan transportasi umum berpotensi meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakannya. Namun, jika jumlah masyarakat yang menggunakan *Bus Rapid Transit* (BRT) masih sedikit, hal itu bisa diartikan bahwa kebutuhan akan layanan BRT belum dirasakan mendesak oleh masyarakat (Bagas kusuma Atmaja, n.d.). Pelayanan publik/umum yang sangat baik dapat meningkatkan rasa puasa pada masyarakat dalam

penggunaan BRT Cirebon, akan tetapi dengan kepuasan yang baik belum tentu dapat membuat masyarakat minat dalam menggunakan BRT bahkan dengan adanya koridor 2 masih belum terlalu berdampak signifikan.

Penumpang cenderung memilih lokasi pemberhentian bus kota di sekitar persimpangan dan di tempat sembarang yang tidak dilengkapi rambu atau fasilitas tempat henti resmi, seperti di depan pertokoan, perkantoran, dan sekolah/kampus. Hal ini dilakukan karena alasan jarak yang lebih dekat dengan tujuan, lebih aman, serta secara fisik tidak melelahkan. Oleh karena itu, alokasi halte ke titik permintaan (sumber bangkitan) harus dilakukan seoptimal mungkin. Hal ini menunjukkan pentingnya aksesibilitas, yaitu kemudahan bagi masyarakat untuk mendapatkan layanan bus (SANGGALANGI, 2024). Pada koridor II Trans Cirebon ditemukan kekurangan pada rute dan halte dikarenakan belum cukup menjangkau pusat-pusat kegiatan di Kota dan juga kondisi halte yang kurang memadai. Semakin banyak halte yang dibangun, semakin tinggi tingkat aksesibilitas pelayanan bus. Namun, di sisi lain, pembangunan halte yang terlalu banyak juga dapat menyebabkan peningkatan biaya pembangunan dan perawatan yang signifikan.

Berdasarkan uraian di atas, diperlukan suatu kajian berjudul "**EVALUASI RUTE DAN TEMPAT HENTI *BUS RAPID TRANSIT* KORIDOR II TRANS CIREBON**" untuk menentukan rute dan lokasi halte *Bus Rapid Transit* (BRT) koridor II yang sesuai dengan lokasi sumber bangkitan dan tarikan penumpang di Kota Cirebon. Kajian ini penting untuk memastikan bahwa sistem transportasi ini dapat memenuhi kebutuhan masyarakat secara efektif dan efisien.

I.2. Rumusah Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana kinerja rute dan operasional BRT koridor II di Kota Cirebon yang sesuai dengan lokasi bangkitan dan tarikan penumpang?
2. Bagaimana penempatan lokasi tempat henti BRT koridor II di Kota Cirebon yang sesuai dengan lokasi bangkitan penumpang?

I.3. Batasan Masalah

Penelitian ini difokuskan sesuai dengan tujuan agar pembahasan tidak meluas, dengan ruang lingkup sebagai berikut:

1. Rute yang ada merupakan hasil rancangan pemerintah. Penelitian ini hanya akan menentukan rute dan lokasi halte baru pada rute yang telah ditetapkan oleh pemerintah.
2. Penentuan lokasi halte dalam penelitian ini tidak membahas kompetisi dengan angkutan umum lain yang belum tentu berfungsi sebagai pengumpan.
3. Evaluasi rute dan tempat henti BRT koridor II di Kota Cirebon mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: Sk.687/AJ/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap Teratur.

I.4. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menentukan kinerja rute dan operasional BRT koridor II di Kota Cirebon yang sesuai dengan lokasi bangkitan dan tarikan penumpang.
2. Menentukan lokasi tempat henti BRT koridor II di Kota Cirebon dengan jumlah tempat henti minimum tetapi dapat memenuhi semua titik permintaan di sepanjang rute.

I.5. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dapat meningkatkan pengetahuan di bidang keselamatan jalan dan meningkatkan kualitas pelayanan pada Masyarakat.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Penulis

Sebagai penerapan ilmu yang telah didapatkan selama Pendidikan di kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dan memberikan manfaat bagi peneliti sebagai persyaratan untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Sarjana Terapan Rekayasa Sistem Transportasi Jalan.

b. Bagi Pemerintah

Sebagai pertimbangan Pemerintah Kota Cirebon dalam menentukan rute dan jumlah lokasi tempat henti BRT koridor II di Kota Cirebon sehingga menarik minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum BRT Trans Cirebon serta mengurangi penggunaan kendaraan pribadi agar dapat menyelesaikan permasalahan transportasi.

c. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Sebagai bahan panduan dan landasan, referensi dan tambahan informasi untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan permasalahan yang sama dengan penelitian ini dapat digunakan sebagaimana mestinya.