

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Kota Surakarta melalui layanan Batik Solo Trans (BST) telah mengembangkan sistem angkutan umum massal berbasis koridor untuk melayani pergerakan masyarakat perkotaan. Angkutan umum diselenggarakan untuk memberikan pelayanan transportasi yang memadai dan layak bagi masyarakat. Kualitas pelayanan angkutan umum dapat diukur melalui beberapa indikator utama, antara lain tingkat keselamatan, kecepatan perjalanan, keterjangkauan biaya, serta kenyamanan bagi pengguna (Firdaus Akbar & Endro Wibisono, 2023). Pada umumnya, angkutan umum penumpang beroperasi secara massal, melayani sekelompok pengguna yang memiliki kesamaan titik asal dan tujuan perjalanan (Ariga dkk., 2020). Angkutan ini dirancang sebagai tulang punggung transportasi publik dengan karakteristik pelayanan terjadwal, trayek tetap, serta didukung oleh halte dan fasilitas pendukung lainnya (Altasya dkk., 2024). Dalam perkembangannya, operasional Batik Solo Trans (BST) turut didukung oleh skema *Buy The Service* (BTS) yang disubsidi oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, sehingga memungkinkan peningkatan kualitas layanan sekaligus menjaga keterjangkauan tarif bagi masyarakat (Kementerian Perhubungan, 2021).

Batik Solo Trans (BST) koridor 2 merupakan salah satu koridor strategis yang sebelumnya dioperasikan menggunakan armada bus dengan fungsi pelayanan langsung terhadap permintaan penumpang di sepanjang trayek (Puspita dkk., 2013). Sebelum tahun 2025, koridor ini dioperasikan menggunakan armada bus dengan pola pelayanan langsung sepanjang trayek. Namun, pada awal tahun 2025 terjadi perubahan signifikan dalam penyelenggaraan layanan Batik Solo Trans (BST) koridor 2 seiring dengan adanya penyesuaian anggaran di tingkat nasional. Namun, pada awal tahun 2025 terjadi perubahan signifikan dalam penyelenggaraan layanan pada koridor ini. Penghentian subsidi *Buy The Service* menyebabkan dilakukannya penyesuaian sistem operasional, salah satunya melalui perubahan fungsi Batik

Solo Trans (BST) koridor 2 dari angkutan berbasis bus menjadi angkutan pengumpan (feeder). Angkutan feeder Batik Solo Trans (BST) merupakan bagian dari Batik Solo Trans yang disediakan untuk menjangkau kawasan yang tidak dapat diakses atau dilalui oleh koridor utama angkutan massal di Kota Surakarta. Angkutan feeder Batik Solo Trans (BST) berfungsi sebagai layanan pengumpan yang menghubungkan kawasan permukiman atau wilayah dengan akses terbatas menuju simpul transportasi utama atau koridor utama angkutan massal (Nugroho dkk., 2022). Secara konseptual, sistem feeder bertujuan meningkatkan efisiensi operasional serta memperluas jangkauan pelayanan, namun pada praktiknya perubahan jenis armada dan pola operasi dapat memengaruhi kinerja operasional maupun tingkat pelayanan kepada pengguna. Perubahan fungsi Batik Solo Trans (BST) koridor 2 dari layanan bus menjadi angkutan feeder berpotensi menimbulkan perbedaan kinerja operasional, seperti perubahan waktu tempuh, frekuensi layanan, *headway*, *load factor*, serta kecepatan perjalanan. menunjukkan bahwa kinerja operasional Batik Solo Trans (BST) Koridor 2 masih belum optimal. Load factor tergolong rendah (17–25%) dan belum memenuhi standar ideal 70%, sementara headway pada hari kerja cenderung tidak stabil dan melebihi standar 5–10 menit. Waktu tempuh aktual juga lebih lama dari standar akibat lalu lintas campuran dan kepadatan jalan. Namun demikian, waktu tunggu penumpang masih berada dalam batas standar, yaitu sekitar 8–10 menit, sehingga diperlukan evaluasi kinerja operasional sebagai dasar penyesuaian layanan.

Pada awal tahun 2026, Batik Solo Trans (BST) Koridor 2 kembali dioperasikan menggunakan armada bus seiring meningkatnya permintaan penumpang yang tidak dapat dilayani secara optimal oleh mobil penumpang umum. Kondisi tersebut mendorong perlunya pengoperasian kembali bus sebagai moda utama pada koridor tersebut (Lestari dkk., 2025). Kebijakan ini diikuti dengan penyesuaian rute dari Terminal Palur–Sub Terminal Kerten menjadi Terminal Palur–Stasiun Purwosari, pengurangan jumlah halte dan Tempat Pemberhentian Bus (TPB), serta peniadaan Koridor 6 akibat keterbatasan anggaran dan rendahnya tingkat keterisian penumpang (Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2026). Penelitian ini untuk menganalisis kinerja

operasional dan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Batik Solo Trans (BST) koridor 2 yang belum pernah dilakukan oleh penelitian sebelumnya. Analisis kinerja operasional ini berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687/AJ.206/DRJD/2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum perkotaan pada trayek tetap dan teratur dan Kementerian Perhubungan melalui Peraturan Menteri No.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Dengan peningkatan mutu dan kondisi angkutan umum, diharapkan dapat terwujud layanan angkutan umum yang andal, aman, serta nyaman bagi pengguna (Lestari & Aldino, 2020). Hasil analisis ini diharapkan dapat memberikan gambaran objektif mengenai dampak perubahan sistem layanan, sekaligus menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah dan operator dalam pengembangan transportasi umum perkotaan yang berkelanjutan.

## **I.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah dalam kegiatan magang ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi kinerja operasional Batik Solo Trans (BST) Koridor 2?
2. Bagaimana standar pelayanan minimum angkutan massal pada Batik Solo Trans (BST) Koridor 2

## **I.3 Ruang Lingkup**

Agar pembahasan dalam laporan magang ini terarah dan tidak menyimpang dari tujuan yang telah ditetapkan, maka ruang lingkup penelitian dibatasi sebagai berikut :

1. Moda yang ditinjau  
Batik Solo Trans (BST) Koridor 2
2. Wilayah studi  
Rute pelayanan Batik Solo Trans (BST) koridor 2 (Terminal Palur–Stasiun Purwosari) Kota Surakarta
3. Aspek yang dianalisis

Kinerja operasional Batik Solo Trans (BST) koridor 2 dan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

4. Indikator kinerja operasional layanan berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687/AJ.206/DRJD/2002 dan PM No.98 Tahun 2013, meliputi:
  - a. Frekuensi (kend/jam)
  - b. Waktu antara (*Headway*) (menit)
  - c. Waktu tunggu penumpang
  - d. *Load factor*
  - e. Jumlah kendaraan beroperasi (*Availability*)
  - f. Kecepatan perjalanan (km/jam)
  - g. Waktu henti kendaraan (menit)
  - h. Waktu perjalanan (menit/km)
5. Waktu Pengamatan  
Pelaksanaan survei mengambil waktu satu hari penuh yang dilakukan pada saat pelaksanaan kegiatan magang sesuai jadwal operasional Batik Solo Trans (BST) koridor 2.

#### **I.4 Maksud dan Tujuan**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisis kondisi kinerja operasional Batik Solo Tans (BST) Koridor 2 akibat pemangkasan rute trayek dan halte.
2. Mengidentifikasi standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada Batik Solo Trans (BST) Koridor 2.

#### **I.5 Manfaat Penelitian**

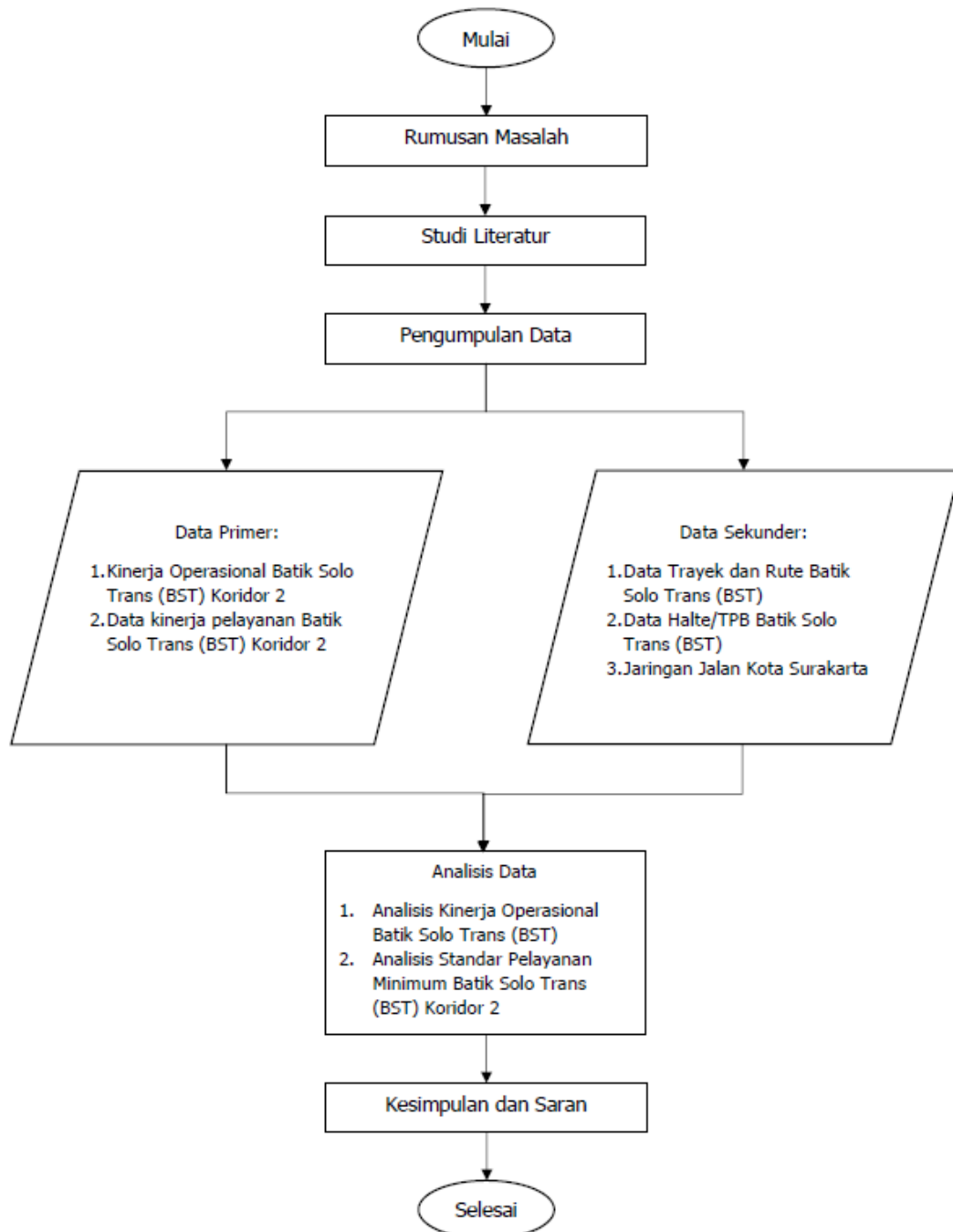
Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat teoritis  
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoritis bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam mengkaji efektivitas kinerja pelayanan angkutan umum Batik Solo Trans di Koridor 2 (Terminal Palur–Stasiun Purwosari).

## 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberi kontribusi teoritis dalam bidang ilmu dan pengetahuan terkait, khususnya melalui analisis efektivitas kinerja layanan Batik Solo Trans Koridor 2 (Terminal Palur–Stasiun Purwosari).

## I.6 Bagan Alir Penelitian



**Gambar I. 1** Bagan Alir Penelitian

## **I.7 Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data memiliki peran penting dalam mendukung proses analisis penelitian. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif analitis, yaitu dengan menghimpun data yang diperlukan baik berupa data primer maupun data sekunder. Data yang telah dikumpulkan selanjutnya dianalisis secara sistematis untuk memperoleh gambaran kondisi yang diteliti serta menghasilkan temuan dan kesimpulan sesuai dengan tujuan penelitian. Teknik pengumpulan data meliputi pengambilan data primer dan sekunder yang diperlukan untuk mendukung analisis dalam penelitian, meliputi :

### **I.7.1 Data Primer**

Data primer diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian di Kota Surakarta. Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan pada operasional Batik Solo Trans (BST) Koridor 2 untuk memperoleh informasi mengenai kinerja operasional angkutan dan pemenuhan standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek Batik Solo Trans (BST) Koridor 2. Kegiatan survei lapangan meliputi pengamatan langsung terhadap operasional armada seperti frekuensi kendaraan, waktu antara (*headway*), *load factor*, jumlah kendaraan beroperasi, kecepatan perjalanan, waktu henti kendaraan, waktu perjalanan, kondisi pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek Batik Solo Trans (BST) Koridor 2.

### **I.7.2 Data Sekunder**

Data sekunder dikumpulkan dari berbagai instansi terkait sebagai data pendukung penelitian. Data operasional Batik Solo Trans (BST) Koridor 2 diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang meliputi data jumlah armada, rute dan trayek, jadwal operasional, serta ketentuan standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

## I.9 Pelaksanaan Magang

### I.9.1 Lokasi dan Waktu Magang

Pelaksanaan kegiatan magang berlangsung pada periode 1 September 2025 hingga 29 Februari 2026 dan bertempat di Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang beralamat di Jalan Menteri Supeno Nomor 7, Kelurahan Manahan, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta, Provinsi Jawa Tengah. Berikut disajikan jadwal pelaksanaan penelitian yang mencakup tahap persiapan, survei dan pengambilan data, pengolahan data, analisis data, serta penyusunan laporan akhir.

### I.9.2 Jadwal Kegiatan Magang

**Tabel I. 1** Jadwal Kegiatan Magang

No.	Kegiatan	Jadwal Bulan											
		Desember				Januari				Februari			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Identifikasi Masalah	■	■	■	■								
2	Studi Literatur			■	■	■	■						
3	Pengumpulan Data					■	■	■					
4	Pengolahan Data					■	■	■	■				
5	Analisis Data								■	■	■	■	
6	Penyusunan Laporan										■	■	■

## I.8 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian ini terdiri atas lima bab yang saling berkaitan satu sama lain, dengan uraian sebagai berikut:

### BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan latar belakang penelitian yang mendasari dilakukannya kajian terhadap Batik Solo Trans (BST) Koridor 2, rumusan masalah yang menjadi fokus penelitian, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, serta sistematika penulisan.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas landasan teori dan metodologi penelitian. Tinjauan pustaka meliputi konsep angkutan umum, kinerja operasional angkutan, standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, serta kajian peraturan dan penelitian terdahulu yang relevan. Metodologi penelitian mencakup pendekatan dan metode penelitian, lokasi dan waktu penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, variabel dan indikator penelitian, serta metode analisis data yang digunakan untuk mengevaluasi kinerja operasional dan pelayanan Batik Solo Trans (BST) Koridor 2.

## BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menyajikan hasil pengolahan dan analisis data primer dan sekunder yang telah dikumpulkan, meliputi analisis kinerja operasional dan pemenuhan standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek Batik Solo Trans (BST) Koridor 2. Hasil analisis tersebut selanjutnya dibahas dan dikaitkan dengan teori, regulasi, dan kondisi lapangan.

## BAB IV PENUTUP

Berisi kesimpulan dan saran yang diperoleh berdasarkan hasil penelitian serta saran yang diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak terkait dalam meningkatkan kinerja dan pelayanan Batik Solo Trans (BST) Koridor 2 di Kota Surakarta.

## DAFTAR PUSTAKA

Bagian ini berisi daftar pustaka yang memuat seluruh sumber referensi yang digunakan sebagai rujukan dalam penyusunan laporan.