BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Surabaya sebagai kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia merupakan kota yang berkembang dari waktu ke waktu. Peningkatan jumlah penduduk dan aktivitas ekonomi mengakibatkan pertumbuhan mobilitas masyarakat yang perlu didukung oleh prasarana dan sarana transportasi yang memadai. Pada saat ini sistem transportasi di Kota Surabaya tidak hanya terdiri dari kendaraan pribadi saja, namun telah didukung oleh kendaraan umum berupa bis kota, angkutan kota atau *lyn* atau mikrolet, taksi, becak, dan kereta api atau komuter. (Supriyatno dan Widayanti, 2010)

Menurut Satiti (2014), kebutuhan transportasi publik di Kota Surabaya saat ini dilayani oleh 2.254 unit bus kota (patas dan ekonomi) dengan 19 rute, 8.638 unit mobil angkutan umum, taksi, angguna, dan kereta api Komuter. Keseluruhan akses transportasi publik didukung dengan keberadaan terminal yang strategis, seperti Terminal Joyoboyo, Terminal Bratang, Terminal Tanjung Perak, Terminal Purabaya, dan Terminal Oso Wilangon. Sedangkan stasiun kereta api juga terletak di kawasan yang strategis pula seperti di Stasiun Gubeng, Stasiun Semut, Stasiun Wonokromo, Stasiun Pasar Turi, dan beberapa shelter kecil sebagai tempat transit kereta api komuter yang memiliki relasi Surabaya – Sidoarjo – Porong dan Surabaya – Gresik – Lamongan.

Saat ini pemerintah Kota Surabaya sangat menginginkan Kota Surabaya memiliki angkutan massal berbasis rel untuk beroperasi di Kota Surabaya dalam

rangka mengurangi beban arus lalu lintas. Rencana pembangunan *tram* sebagai tulang punggung angkutan umum massal di Kota Surabaya tidak lepas dari berbagai pertimbangan. Pertimbangan tersebut yang menjadi dasar pengelompokan dalam tiga jenis, yaitu pilihan teknologi yang berbasis rel dan kondisi jalan, cagar budaya, dan simpul perekonomian. Pemerintah Kota Surabaya memilih *tram* untuk mengakomodasi pengguna transportasi di jalur linear utara - selatan dengan alasan daya angkut yang lebih banyak, adanya kawasan cagar budaya, dan simpul perekonomian di daerah Darmo hingga Tunjungan sepanjang kurang lebih 17 km (Satiti, 2014).

Pada saat ini, permasalahan transportasi yang dihadapi di Surabaya adalah belum tersedianya layanan angkutan umum yang aman, nyaman, cepat, dan terpadu menyebabkan masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan angkutan umum. Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi menambah volume kendaraan yang melintasi jalan – jalan di Kota Surabaya dan tentu saja menimbulkan permasalahan kemacetan terutama saat di *peak hour*. Upaya yang dapat dilakukan untuk permasalahan kemacetan adalah dengan menerapkan sistem transportasi berkelanjutan yang memiliki kapasitas besar (massal), terintegrasi dengan moda angkutan lain serta didukung oleh manajemen transportasi yang baik. Angkutan umum massal ini diharapkan mempunyai tingkat layanan yang lebih baik dari pelayanan angkutan umum sekarang sehingga diharapkan pengguna kendaraan pribadi akan berpindah menggunakan angkutan umum dan akan menjadi pilihan atau alternatif masyarakat untuk melakukan perjalanan. (BAPPEKO, 2014)

Untuk mengatasi permasalahan ini maka pemerintah Kota Surabaya akan merencanakan angkutan massal cepat dari koridor utara – selatan dengan moda tram yaitu SuroTram (BAPPEKO, 2014). Dengan adanya SuroTram ini diharapkan dapat mengurangi angka kemacetan yang ada di Kota Surabaya dan meningkatkan minat masyarakat Kota Surabaya untuk beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan umum massal. Pembangunan SuroTram ini tidak menyebar keseluruhan di Kota Surabaya, dan untuk mempermudah masyarakat menjangkau SuroTram dibutuhkan angkutan pengumpan (*feeder*) yang nyaman dan terjangkau. Dengan angkutan pengumpan (*feeder)* masyarakat Kota Surabaya dapat menjangkau SuroTram yang akan berkembang di Kota Surabaya. Dengan adanya permasalahan ini menjadi dasar untuk merencanakan Angkutan *feeder* SuroTram menggunakan Bus Damri PAC1 (Rute Terminal Purabaya – Terminal Tanjung Perak).

Perencanaan ini merupakan perencanaan non-eksperimental dan bersifat deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Penelitian non-eksperimental dilakukan secara tidak langsung dan lebih mengarah kepada pengumpulan data. Pendekatan kuantitatif ialah pendekatan yang di dalam penelitian melakukan survei ke lapangan, penulisannya mempergunakan aspek pengukuran, perhitungan, rumus dan kepastian data numerik. Sebaliknya pendekatan kualitatif ialah pendekatan yang di dalam penelitian melakukan survei ke lapangan, penulisannya mempergunakan aspek-aspek kecenderungan, non perhitungan numerik dan situasional deskriptif. (Musianto, 2002) Metode pengumpulan data dilakukan melalui pengumpulan data pada instansi terkait dan survei langsung di lapangan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang maka dapat dirumuskan permasalahan pada perencanaan ini adalah :

1. Berapa nilai dari *headway, load factor,* dan waktu sirkulasi pada perencanaan angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1?
2. Berapa jumlah armada pada perencanaan angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1?
3. Berapa jumlah halte dan dimana letak posisi halte sepanjang rute angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1?
4. Bagaimana desain halte yang sesuai dengan masyarakat pengguna angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1?
5. Berapa biaya operasional kendaraan (BOK) pada perencanaan angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1?
6. Bagaimana antusias masyarakat Surabaya terhadap SuroTram dan angkutan pengumpan (*feeder)*?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan tugas akhir ini adalah :

1. Mendapatkan nilai *headway, load factor,* dan waktu sirkulasi pada perencanaan angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1.
2. Mendapatkan jumlah armada pada perencanaan angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1.
3. Menentukan jumlah halte dan menentukan letak posisi halte sepanjang rute angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1.

4. Mendapatkan desain halte yang sesuai dengan masyarakat pengguna angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1.
5. Mengetahui biaya operasional kendaraan (BOK) pada perencanaan angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1.
6. Mengetahui antusias masyarakat Surabaya terhadap SuroTram danangkutan pengumpan (*feeder).*

1.4. Batasan Masalah

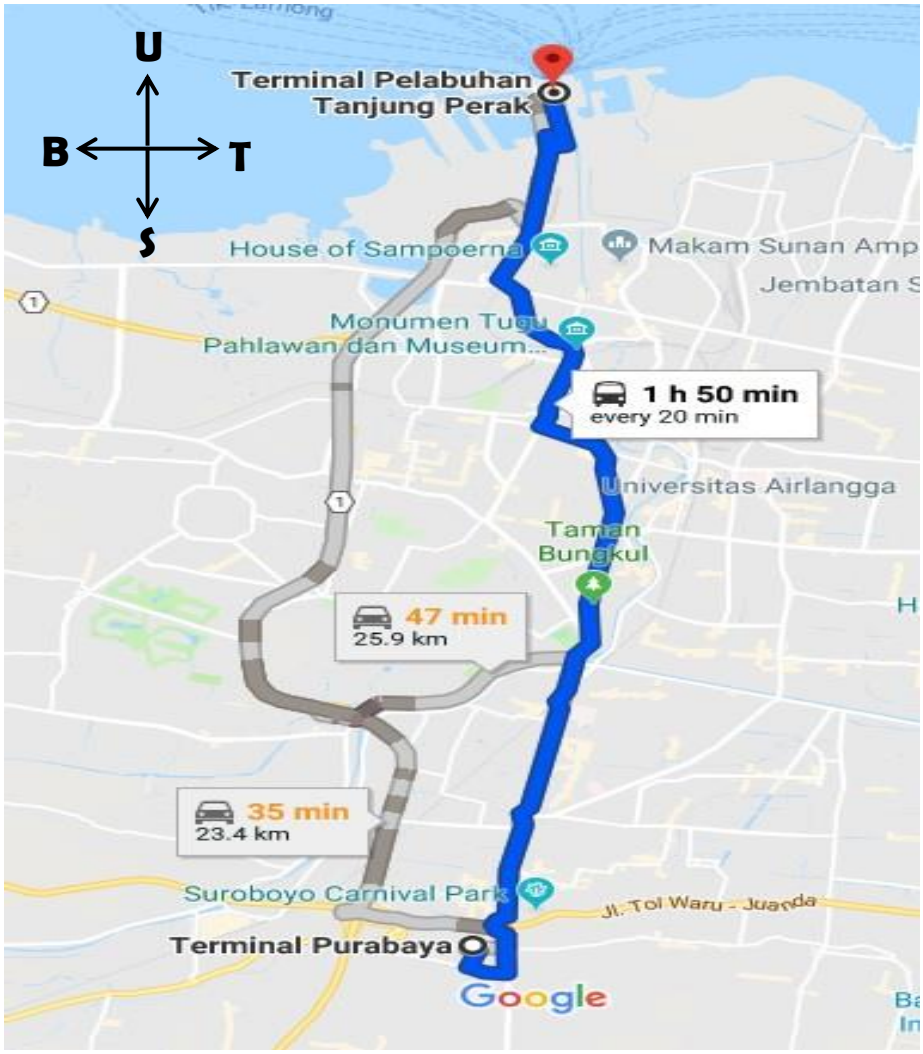
Batasan masalah pada penulisan tugas akhir ini adalah :

1. Perencanaan angkutan pengumpan (*feeder)* berupa Bus Damri PAC1.
2. Tidak mengubah trayek yang sudah ada pada Bus Damri PAC1.
3. Tidak memperhitungkan keuntungan dan kerugian dari bidang sosial.
4. Tidak memperhitungkan struktur dari bangunan halte
5. Tidak memperhitungkan rencana anggaran biaya dari bangunan halte

1.5. Lokasi Studi

1.5.1. Trayek Bus Damri PAC1

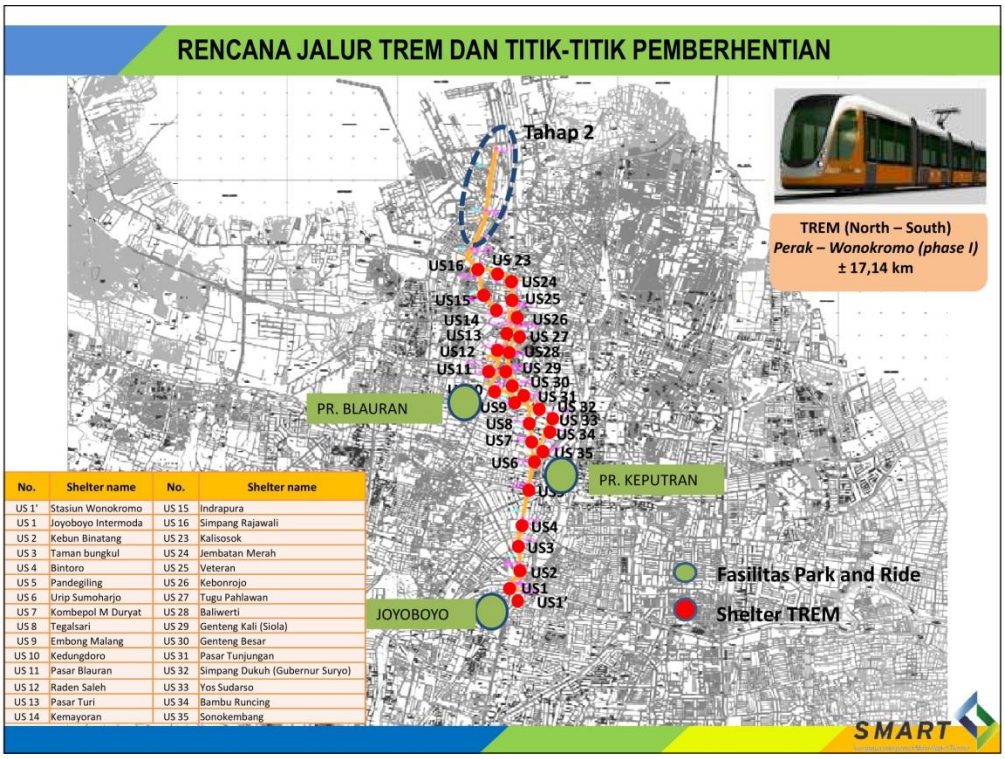
Trayek Bus Damri PAC1 berlokasi pada sepanjang trayek yang sudah ada yaitu di mulai dari Terminal Purabaya, menuju A. Yani, Taman Bungkul, Darmo, Basuki Rahmad, Jalan Tunjungan, Indrapura Jaya, Jalan Rajawali, Jalan Perak Barat, Jalan Perak Timur, Kalimas Baru, hingga sampai pada pemberhentian terakhir yaitu Terminal Tanjung Perak. Lokasi studi dapat dilihat pada gambar 1.1 berikut :



Gambar 1.1 Lokasi trayek Bus Damri PAC1

1.5.2. Rute dan Halte SuroTram

Rute dan Halte SuroTram ini di mulai dari Joyoboyo, Kebun Binatang, Taman Bungkul, Jalan Bintoro, Jalan Pandegiling, Jalan Kombes Pol M. Duryat, Jalan Embong Malang, Jalan Kedung Doro, Pasar Blauran, Jalan Bubutan, Pasar Turi, Jalan Indrapura Jaya, Jalan Rajawali, Jembatan Merah, Jalan Veteran, Tugu Pahlawan, Siola, Genteng, Jalan Tunjungan, Jalan Gubernur Suryo, Bambu Runcing, Jalan Sono Kembang, dan kembali ke Joyoboyo. Lokasi studi dapat dilihat pada gambar 1.2 berikut :



No.	Shelter name	No.	Shelter name
US 1'	Stasiun Wonokromo	US 15	Indrapura
US 1	Joyoboyo Intermoda	US 16	Simpang Rajawali
US 2	Kebun Binatang	US 23	Kalisosok
US 3	Taman bungkul	US 24	Jembatan Merah
US 4	Bintoro	US 25	Veteran
US 5	Pandegiling	US 26	Kebonrojo
US 6	Urip Sumoharjo	US 27	Tugu Pahlawan
US 7	Kombepol M Duryat	US 28	Baliwerti
US 8	Tegalsari	US 29	Genteng Kali (Siola)
US 9	Embong Malang	US 30	Genteng Besar
US 10	Kedungdoro	US 31	Pasar Tunjungan
US 11	Pasar Blauran	US 32	Simpang Dukuh (Gubernur Suryo)
US 12	Raden Saleh	US 33	Yos Sudarso
US 13	Pasar Turi	US 34	Bambu Runcing
US 14	Kemayoran	US 35	Sonokembang

Gambar 1.2 Rute dan Halte SuroTram
Sumber : Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Surabaya