

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Manfaat transportasi khususnya bagi masyarakat daerah perkotaan untuk menunjang kegiatan yang akan atau sedang dilakukan oleh masyarakat. Transportasi merupakan suatu kunci bagi eksistensi kota yang baik (Soejachmoen, 2009). Fungsi transportasi adalah mendukung kegiatan yang sedang dilaksanakan oleh masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-harinya, transportasi saat ini telah menjadi komponen utama dalam berbagai jenis kehidupan. Sebagai sebuah alat transportasi layanan publik jalur darat, jalur laut, maupun jalur udara masing-masing memiliki sebuah peranan penting untuk membantu segala aktivitas manusia yang membutuhkan alat transportasi sebagai pembantu penggerak pekerjaan atau aktivitas lainnya agar dapat mencapai tujuannya yang diinginkan. Transportasi merupakan kebutuhan sekunder pada sektor ekonomi masyarakat. Dengan melihat pembangunan wilayah secara keseluruhan, transportasi telah memiliki peran dan dinilai berdampak bagus khususnya pada bagian hubungan antar kemudahan transportasi. Transportasi juga digunakan sebagai salah satu variabel yang memiliki pengaruh kepada pertumbuhan roda perekonomian (Aziz & Asrul, 2014)

Transportasi juga memiliki peran sebagai alat dengan tujuan menggerakkan pembangunan pada daerah perkotaan; dan juga sebagai infrastruktur pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat dari adanya kegiatan di sebuah daerah perkotaan itu sendiri.

Sebelum mengaplikasikan perencanaan transportasi atau penerapan sebuah transportasi juga harus memperhatikan aspek sebelum menentukan jenis transportasi yang akan digunakan pada wilayah yaitu : 1) bagaimana kondisi pada sosial dan demografis sebuah daerah yang mempunyai dampak akan kapasitas transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. 2) tingkat kepadatan jumlah penduduk juga akan berpengaruh cukup signifikan terhadap kemampuan transportasi dalam pelayananan kebutuhan masyarakat.

Di Indonesia terdapat sebuah aturan yang telah mengatur transportasi publik secara keseluruhan yaitu melalui Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 memiliki maksud serta tujuan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Pemerintah sebagai stakeholder mempunyai peran sangat penuh dalam merumuskan, mengimplementasikan, serta mengawasi kebijakan dalam menyelenggarakan angkutan umum. Transportasi darat berupa angkutan umum menjadi sarana yang harus dianggap esensial setelah mengetahui pertumbuhan pada angka kendaraan bermotor saat ini, terlebih setelah melihat gambaran mengenai kondisi transportasi di Indonesia. Perkembangan angka kendaraan motor secara bertahap mengalami peningkatan, yang berarti hal ini menjadi indikator keperluan masyarakat mengenai sarana transportasi cukup tinggi seiring dengan mobilitas atau perpindahan yang tinggi dari penduduk.

Periode Tahun 2018-2022, di Indonesia jumlah kendaraan bermotor selalu meningkat sebesar 4,05% tiap tahun. Jumlah kendaraan bermotor dari sisi sepeda motor terjadi kenaikan cukup tinggi sebesar 4,11 persen per tahun diikuti mobil penumpang 3,73%, mobil barang 3,68%, dan bus 2,23% setiap tahun (Badan Pusat Statistik,2023). Periode waktu 2018-2022, total peningkatan kecelakaan lalu lintas rata-rata mencapai 6,26% tiap tahun. Data ini menunjukkan bahwa manajemen transportasi khususnya transportasi publik yang disediakan pemerintah masih belum mampu menekan kenaikan jumlah kendaraan bermotor. Untuk mencapai hasil optimal pemerintah setidaknya perlu menghimbau dan mengarahkan masyarakat memanfaatkan pelayanan transportasi umum yang telah disiapkan pemerintah digunakan oleh publik.

Keadaan transportasi publik perkotaan di Indonesia saat ini sedang dalam proses berkembang. Pemerintah pusat melalui pemerintah daerah saat ini berfokus untuk mengupayakan pengembangan sistem transportasi umum berupa bus yang berbasis *Bus Rapid Transit*. BRT (*Bus Rapid Transit*) adalah sebutan yang lazim dipakai oleh transportasi umum berupa bus seraya penyediaan pelayanan publik yang lebih baik, cepat, serta efisien jika dibandingkan dengan jalur bus pada umumnya dengan sistem pengembangan yang hampir sama seperti sistem rail transit. Penggunaan rancangan BRT sudah umum dipakai di berbagai daerah. Di Indonesia digunakan sebagai solusi atas permasalahan-permasalahan transportasi contohnya adalah memperbaiki sistem transportasi publik guna mengatasi kemacetan. Sudah banyak kota telah menggunakan sistem transportasi publik melalui Bus Rapid Transit (BRT) seperti : Jakarta yang telah ada Trans Jakarta,

kemudian Bogor telah ada Trans Pakuan, di Yogyakarta telah ada TransJogja, Bandung telah ada Trans Metro Bandung, di Palembang telah ada Trans Musi, lalu di Semarang telah ada Trans Semarang, di Pekanbaru telah ada Trans Metro Pekanbaru, di Solo telah ada Batik Solo Trans, Trans Sarbagita berada di Denpasar, Padang terdapat Trans Padang, di Makassar terdapat Busway Trans Mamminasata, Surabaya terdapat Suroboyo Bus, dan masih banyak lagi kota yang sedang mengembangkan sistem transportasi berdasar Bus Rapid Transit.

Pasal 7 ayat 1 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 menyebutkan “Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, Badan Hukum, dan/atau Masyarakat.”. Kemudian ada juga Undang-Undang No 32 Tahun 2004 yang memiliki isi bahwa pemerintah daerah berhak mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintah berdasar asas otonomi dan tugas pembantuan, serta kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Lalu pada penyelenggaraannya di sejumlah daerah telah memiliki Peraturan Daerah (PERDA) yang telah mengatur tentang dasar-dasar penyelenggaraan otonomi daerah .

Satu bentuk nyata pemerintah untuk mewujudkan pelayanan publik dari pemerintahan yang baik terhadap masyarakat khususnya di Kota Kediri adalah meningkatkan layanan transportasi umum. Terciptanya layanan transportasi umum di perkotaan dengan baik adalah salah satu indikator keberhasilan bahwa pemerintah mampu menerapkan Good Governance. Seperti yang diketahui bahwa kebutuhan mendasar dalam kehidupan masyarakat adalah transportasi,

transportasi memberikan kemudahan dan kelancaran dalam aktivitas masyarakat. Sudah seharusnya sebuah tugas pemerintah untuk menyediakan pelayanan transportasi umum, termasuk memfasilitasi masyarakat melalui jasa transportasi dengan menjamin rasa aman dan selamat sampai tujuan.

Pemerintah Kota Kediri telah membuat sebuah program melalui Peraturan Walikota Kediri Nomor 25 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Bus Rapid Transit yang diwujudkan dalam Program Bus Satria yang memiliki kepanjangan nama yaitu Bus Sarana Transportasi Bahagia Kota Kediri. Terciptanya peraturan daerah yang telah mengatur transportasi publik di Kota Kediri, Pemerintah Kota Kediri melalui Program Bus Satria berharap mampu menjawab kebutuhan masyarakat di moda transportasi perkotaan khususnya di Kota Kediri dengan senantiasa meningkatkan kualitas, jaringan yang terintegritas dan tentunya dapat dengan mudah dijangkau oleh masyarakat. Sebelum adanya Program Bus Satria, kota Kediri memiliki angkutan umum yang sudah lama beroperasi namun semakin bertambah tahun justru angkutan umum kota Kediri mengalami penurunan jumlah kendaraan yang beroperasi, berdasarkan tabel yang peneliti dapatkan melalui sumber literatur disebutkan sebagai berikut :

Tabel 1.1 Trayek Lyn Kota Kediri

No	Lyn	Trayek	Jumlah Izin Trayek	Operasional
1	A	Ngronggo-Selomangleng	20	3
2	B	Katang – Selomangleng	8	1
3	F	Tamanan – Ps. Banjaran	6	2
4	G	Tamanan – PS. Bawang	13	1
Total			47	7

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri 2022

Penurunan jumlah angkutan transportasi umum disebabkan oleh kurang terawatnya angkutan serta fasilitas yang ditawarkan kepada pengguna layanan, akibatnya terjadi penurunan aksestabilitas masyarakat karena kesulitan mencari angkutan umum. Sehingga masyarakat memilih menggunakan kendaraan pribadi yang akhirnya mengakibatkan terjadi peningkatan jumlah pemilik atau penggunaan kendaraan pribadi wilayah Kota Kediri. Mengutip data transportasi Kota Kediri melalui (Badan Pusat Statistik,2023.) berdasarkan jenis kendaraan periode tahun 2019-2022 adalah seperti berikut :

Tabel 1.2 Jenis Kendaraan Kota Kediri

Kecamatan	Jenis Kendaraan		
	Tahun	Mobil Penumpang	Sepeda motor
Mojooroto	2019	7.771	57.271
	2020	7.935	57.080
	2021	7.604	53.915
	2022	9.216	57.112
Kota	2019	8.358	49.267
	2020	8.454	48.529
	2021	8.082	45.325
	2022	9.636	47.960
Pesantren	2019	5.749	42.801
	2020	5.944	42.617
	2021	5.944	42.617
	2022	6.830	42.460
Kota Kediri	2019	21.878	149.339
	2020	22.333	148.226
	2021	21.407	139.328
	2022	25.682	147.532

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Kediri 2023

Sebagai data acuan dalam tabel tersebut, bisa diketahui jika kebutuhan kendaraan di Kota Kediri mengalami cukup banyak peningkatan walaupun mengalami penurunan pada tahun 2021 dibandingkan dengan dua tahun sebelumnya namun pada tahun 2022 kembali mengalami peningkatan yang cukup tinggi yaitu 5,8% dari tahun 2021 yang sudah mengalami penurunan sebanyak 6%

jika dibandingkan dengan tahun 2020. Data tersebut membuktikan bahwa semakin tahun jumlah kendaraan di Kota Kediri mengalami kenaikan jumlah selama periode 2019 hingga 2022, Tetapi justru terjadi penurunan pada jumlah angkutan massal. (Soejachmoen, 2009) mengatakan bahwa pemerintah kota harus mempunyai filsafat transportasi dan menggambarkan sekuensi filsafat transportasi kota sebagai berikut :



Gambar 1.1 Filosofi Operasional

Sumber : Buku Transportasi Kota Dalam Pembangunan Kota Yang Berkelanjutan (Moekti H.Sjachmoen)

Pemerintah memang sudah seharusnya menjadi penanggung jawab utama dalam menghadapi permasalahan serta mencari solusi dalam pengelolaan transportasi kota yang mana tanggungjawab transportasi kota ditanggung oleh pemerintah kota/daerah masing-masing. Apabila transportasi kota ini saling terhubung antar daerah dari desa ke desa atau kecamatan ke kecamatan dan mendukung satu sama lain maka kota akan menjadi hidup dan masyarakat menjadi ikut merasakan kesejahteraan daerah yang merupakan efek dari keberadaan transportasi publik. Dengan adanya koneksi antar daerah yang saling terhubung tersebut akan menjadi sebuah penunjang keberhasilan pembangunan

daerah dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah serta terwujudnya kesejahteraan masyarakat.

Pada tahun 2016 Pemerintah Kota Kediri melalui Peraturan Walikota Kediri Nomor 25 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Bus Rapid Transit memiliki maksud sebagai pedoman dalam penyelenggaraan atau operasionalisasi angkutan umum perkotaan berbasis bus rapid transit untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang terpadu, nyaman, lancar, dan terjangkau oleh masyarakat. Berdasarkan Peraturan Wali Kota Kediri tersebut, Pada tahun 2016 Pemerintah Kota Kediri telah membuat sebuah kebijakan berupa program yaitu Bus Sekolah Gratis ditujukan khusus untuk pelajar sekolah yang bertujuan untuk mengurangi angka kemacetan, kecelakaan lalu lintas pada pelajar, serta untuk menambah trayek yang tidak dilewati oleh angkot sekolah gratis. Dalam operasionalnya Bus Sekolah Gratis ini memiliki tiga trayek yang ditujukan untuk melayani trayek yang tidak dilewati angkot gratis bagi pelajar. Namun, Pada Bulan September Tahun 2023 Program Bus Sekolah Gratis dari Pemerintah Kota Kediri mengalami perkembangan dan berganti nama menjadi Program Bus Satria Kota Kediri yang telah diresmikan oleh Wali Kota Kediri pada saat itu adalah Abdullah Abu Bakar. Tujuan dari pengembangan Program Bus Sekolah Gratis menjadi Program Bus Satria sudah tercantum dalam Pasal 3 pada Peraturan Wali Kota Kediri No 25 Tahun 2016 bahwa tujuan dan juga sasaran guna penyelenggaraan operasionalisasi bus rapid transit yaitu untuk meningkatkan pelayanan publik di bidang transportasi guna mendukung aksesibilitas dan juga mobilitas seluruh masyarakat di Kota Kediri.

Penyelenggaraan Bus Satria dilaksanakan oleh pemerintah daerah melalui satuan perangkat kerja daerah yang membidangi perhubungan yaitu Dinas Perhubungan Kota Kediri yang memiliki kewenangan dalam merencanakan, mengembangkan, mengawasi operasional, mengelola serta memelihara aset yang berhubungan dengan sistem Bus Rapid Transit dalam hal ini diwujudkan dalam Program Bus Satria Kota Kediri. Biaya yang digunakan untuk penyelenggaraan atau pengelolaan transportasi umum berbasis pada sistem Bus Rapid Transit diambil dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah serta sumber pendanaan lainnya yang berlaku serta tidak mengikat, sejalan dengan ketentuan yang ada dalam aturan yang berlaku pada perundang-undangan. Sejauh ini Bus Satria Kota Kediri telah berjumlah sebanyak lima armada yang namun setiap sesi hanya terdapat dua bus yang beroperasi serta masing-masing Bus Satria Kota Kediri mampu mengangkut hingga 35 orang baik duduk atau berdiri



Gambar 1.2 Bus Satria Kota Kediri

Sumber : Dokumentasi Penulis,2024

Dalam operasionalnya Bus Satria tetap digunakan sebagai bus gratis khusus pelajar pada pukul lima pagi hingga pukul tujuh pagi dan pukul dua siang hingga pukul empat sore. Setelah usai pada jam khusus pelajar tersebut, Bus

Satria akan kembali melayani masyarakat umum mulai pukul 07.00 WIB hingga pukul 12.00 WIB serta pukul 17.00 WIB hingga pukul 21.00 WIB.

Bus Satria ini sendiri memiliki titik koridor bus rute dari terminal tamanan kota kediri - mengelilingi pusat kota hingga kembali ke terminal tamanan kota kediri. Rute tersebut memiliki panjang jarak tempuh sejauh 20,5 kilometer dengan estimasi waktu dari titik awal keberangkatan hingga kembali membutuhkan sekitar 1 jam 36 menit dengan jeda keberangkatan masing-masing bus selama 30 menit sekali yang mana keberangkatan pertama dimulai sekitar pukul 07.30 WIB dari terminal tamanan kota kediri serta keberangkatan terakhir sekitar pukul 19.41 WIB dari terminal kota kediri. Bus Satria memiliki pemberhentian sejumlah 37 titik yang diantaranya adalah 10 Halte dan 26 titik pemberhentian bus/TPB bus stop serta 1 titik keberangkatan awal dan pemberhentian terakhir di terminal Kota kediri dengan rincian sebagai berikut :

Tabel 1.3 Titik Pemberhentian Bus

Titik Pemberhentian Bus Satria			
	Jumlah	Titik	
Halte	10	1. Halte Campurejo 2. Halte Diponegoro I 3. Halte Diponegoro II 4. Halte Hasanuddin I, 5. Halte Hasanuddin II	6. Halte Banjaran 7. Halte Hayam Wuruk 8. Halte Brigjen Katamso 9. Halte Penanggungan 10. Halte Semeru II
Bus Stop	26	1. Bus Stop Campurejo 2. Veteran (Kantor Kelurahan Sukorame) 3. Veteran (RS Husada) 4. Kawi 5. Ahmad Dahlan 6. J.A. Suprpto 7. Sudanco Supriadi 8. Pemuda 9. Joyoboyo	13. Erlangga 14. Hayam Wuruk 15. Dhoho 16. Patimura 17. Kilisuci 18. Kilisuci 19. Brigjen Katamso 20. Bandar Ngalim 21. Wachid Hasyim (PHD)

		10.Hoscokroaminoto (Pasar Pahing) 11. Hoscokroaminoto (Pondok LDII) 12.Letjen suprapto	22. Wachid Hasyim (RSUD Kilisuci) 23. KDP Slamet 24. Veteran 25. Penanggungan.
Terminal	1	Terminal Tamanan Kota Kediri	
Total		37	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri 2023



Gambar 1.3 : Rute Bus Satria Kota Kediri 2023

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri 2023

Setiap Bus Satria memiliki jadwal operasional pemberangkatan masing-masing dua kali pulang-pergi, penggunaan pelayanan bus ini bisa digunakan secara cuma-cuma oleh masyarakat atau dapat digunakan secara gratis tanpa ada kontribusi terkait biaya atau apapun oleh pihak pemerintah. Dengan adanya Program Bus Satria sebagai sarana transportasi publik, Mampu untuk menunjang seluruh kegiatan masyarakat dan juga menjawab segala kebutuhan masyarakat yang terkait dengan kebutuhan transportasi publik. Proses implementasi Bus Satria sejauh ini dirasa telah menuai berbagai hal. Dimulai hal positif dari adanya Program Bus Satria yaitu pertama, masyarakat merasa terbantu karena dapat meringankan biaya transportasi sehari-hari. Kedua, Program Bus Satria dapat

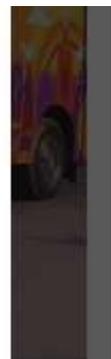
menjadi salah satu kegiatan positif masyarakat untuk mengenali serta mengelilingi jalanan kota dengan gratis. Ketiga, Masyarakat merasa pemerintah peduli dalam memberikan kenyamanan dan keamanan berkendara sehingga mampu menjadi solusi menurunkan kecelakaan dalam berkendara dan berlalu-lintas bagi pengguna jalan.

Tak hanya hal positif yang dirasakan oleh masyarakat, selama proses implementasi ini juga mendapati kekurangan dalam operasional. Pertama, seringkali mengalami kekosongan bangku pada jam operasional walaupun rute yang dilewati telah menjangkau wilayah yang strategis yaitu wilayah yang seringkali mengalami kemacetan. Kedua, Kurang luasnya jangkauan rute dan tidak terakomodirnya angkutan umum lain seperti angkutan umum (lyn). Ketiga, ketepatan waktu jam kedatangan yang dijadwalkan seringkali mengalami maju mundur. Keempat, Kurang dukungan lacak lokasi bus melalui aplikasi dari pemerintah sehingga para pengguna layanan program ini seringkali ada yang terlewat/tertinggal sehingga menunggu bus selanjutnya. Kelima, Jarak tunggu antar bus selanjutnya terasa cukup lama hingga 30 menit.



ayumahanani88 Hari ini menunggu di halte Ahmad dahlan dari jam 10-11.45. Dan busnya tidak lewat 😞😞 padahal ada jadwal jam 9.57 dan 10.23. Hampir 2 jam menunggu akhirnya pulang, pdhl bawa pasukan dan anak2 yg udah antusias mau naik. Bagaimana ini dishub. Apakah tidak lewat atau ganti rute, atau bagaimana. Saya post di story videonya.

39 ming Balas



Gambar 1.4 Keluhan Masyarakat Pada Akun Sosial Media Dishub Kota Kediri

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024

Seharusnya dengan adanya Program Bus Satria dapat membantu mobilisasi masyarakat dan menciptakan lalu lintas agar dapat lancar. Sesuai dengan kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah Kota Kediri melalui Program Bus Satria adalah untuk menunjang aksesibilitas dan mobilitas masyarakat, namun dinas perhubungan selaku penyelenggara hanya memiliki lima kendaraan Bus Satria sehingga masyarakat mengeluhkan jarak tunggu selama 30 menit tersebut ditambah ketidak konsistinan. Oleh karena itu, dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menganalisis implementasi Program Bus Satria Di Kota Kediri sehingga masyarakat mengetahui tentang hal tersebut dengan menggunakan aspek-aspek yang mempengaruhi keberhasilan suatu program. Serta peneliti menggunakan teori implementasi Program menurut David C.Korten yang dikutip oleh (Subarsono, 2005) untuk menunjukkan kebaruan terhadap penelitian, karena sebelumnya terdapat penelitian dengan teori yang berbeda. Dengan adanya teori yang berbeda ini menunjukkan bahwa penelitian terhadap Program Bus Satria terus berkembang seiring berjalannya waktu serta dengan adanya penelitian ini juga membuat program dapat berkembang lebih luas. Berdasarkan pemaparan diatas, maka dari ini peneliti tertarik untuk membahas mengenai permasalahan yang terjadi yaitu bagaimana Implementasi Program Transportasi Publik Melalui Bus Sarana Transportasi Bahagia (SATRIA) Kota Kediri.

1.2 Rumusan Masalah

Berlandaskan penjelasan diatas yang kemudian menjadi rumusan sebuah permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana Implementasi Program

Transportasi Publik melalui Bus Sarana Transportasi Bahagia (SATRIA) Kota Kediri?

1.3 Tujuan Penelitian

Berlandaskan penelitian rumusan permasalahan diatas, tujuan dari adanya penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi Program Bus Sarana Transportasi Bahagia (SATRIA) di Kota Kediri.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan harapan dapat digunakan dan dimanfaatkan baik secara teoritis maupun secara praktis dengan memberikan manfaat terhadap :

a. Kontribusi Teoritis

1. Mampu memberikan kajian teoritis tentang pengembangan teori implementasi kebijakan transportasi publik
2. Menambah pemahaman terkait implementasi kebijakan guna meningkatkan transportasi publik melalui Program Bus Satria di Kota Kediri

b. Kontribusi Praktis

1. Bagi para pemangku kebijakan dapat dipakai sebagai bahan evaluasi dan saran dalam memahami serta meberikan perbaikan kebijakan yang akan diterpkan dikemudian hari
2. Bagi Masyarakat dapat menjadi salah satu stakeholder besar yang dapat membrikan masukan kebijakan khususnya dibidang transportasi publik yang dapat mereka gunakan juga sebagai penunjang kehidupan sehari-hari.