

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu pilar fundamental dalam pembangunan wilayah karena berfungsi menyediakan aksesibilitas dan mobilitas bagi masyarakat dalam rangka memenuhi kebutuhan sosial, ekonomi, dan aktivitas sehari-hari (Putra, 2018). Dalam kajian ilmiah, transportasi publik didefinisikan sebagai moda angkutan yang disediakan untuk digunakan bersama oleh masyarakat pada rute dan jadwal tertentu untuk mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan mendukung keberlanjutan mobilitas (Ode & Mote, 2023). Kategori transportasi sendiri terbagi menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum, di mana angkutan umum berperan strategis dalam mengurangi kemacetan, meminimalkan emisi, serta meningkatkan efektivitas sistem transportasi perkotaan (Aminah, 2018). Sejalan dengan itu, pertumbuhan penduduk yang pesat di wilayah perkotaan mendorong peningkatan kebutuhan layanan transportasi publik sebagai solusi atas akumulasi perjalanan harian yang tinggi.

Perkembangan wilayah perkotaan di Provinsi Jawa Timur menunjukkan pertumbuhan penduduk yang signifikan, khususnya di kawasan metropolitan Gerbangkertosusila (Gresik – Bangkalan – Mojokerto – Surabaya – Sidoarjo - Lamongan). Kabupaten Gresik, sebagai bagian dari kawasan tersebut, menjadi salah satu daerah dengan dinamika sosial-ekonomi disertai peningkatan mobilitas masyarakat dalam kurun waktu beberapa tahun terakhir. Berdasarkan data resmi Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penduduk Kabupaten Gresik pada tahun 2024 mencapai sekitar 1.327.497 jiwa,

dengan proporsi terbesar berada pada kelompok usia produktif yang mencapai sekitar 66,4% dari total penduduk (BPS Kabupaten Gresik, 2024). Kondisi demografis ini menunjukkan tekanan terhadap kebutuhan sarana dan prasarana transportasi publik karena penambahan permintaan perjalanan harian yang diikuti oleh pergeseran preferensi masyarakat terhadap moda transportasi yang lebih nyaman, efisien, dan terjangkau. Tanpa adanya alternatif angkutan umum yang memadai, pertumbuhan penduduk seperti ini biasanya diikuti oleh peningkatan penggunaan kendaraan pribadi yang berkontribusi terhadap kemacetan dan penurunan kualitas lingkungan (Aminah, 2018).

Sebagai respons terhadap kebutuhan mobilitas antar kabupaten, Pemerintah Provinsi Jawa Timur mengembangkan layanan angkutan umum massal Bus Trans Jatim, yang merupakan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) berkonsep modern. Trans Jatim secara resmi mulai beroperasi pada 19 Agustus 2022, dimulai dari Koridor I yang menghubungkan rute Sidoarjo – Surabaya – Gresik dengan sekitar 20 armada bus dan 2 bus cadangan. Armada ini ditempatkan untuk melayani rute yang strategis di kawasan Gerbangkertosusila guna meningkatkan aksesibilitas layanan transportasi publik. Pada tahap awal, okupansi rata-rata mencapai 84% bahkan lebih dalam kondisi angkutan masih gratis, menunjukkan minat masyarakat yang tinggi terhadap moda ini (Azmi, 2022).

Seiring dengan perkembangan pelayanan, Trans Jatim kini melayani tujuh koridor aktif dengan total armada hingga lebih dari 167 unit bus yang terdiri dari bus reguler dan layanan *luxury*, serta panjang jaringan mencapai ratusan kilometer dengan puluhan halte dan titik pemberhentian setiap koridor berdasarkan data Dishub Provinsi Jatim, 2025. Koridor I yang menjadi fokus penelitian ini memiliki rute yang sangat vital dalam

memfasilitasi pergerakan masyarakat di tiga wilayah inti Gerbangkertosusila sepanjang rute sekitar 70 km. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, dalam periode Januari–Maret 2025 jumlah penumpang pada koridor ini mencapai 627.946 orang (Pemerintah Provinsi Jawa Timur, 2025). Secara operasional, data survei menunjukkan bahwa Koridor I memiliki *load factor* sebesar 83,54%, dengan *headway* rata-rata sekitar 7–8 menit dan rata-rata jumlah penumpang per bus mencapai 463 orang per hari, yang mencerminkan tingkat penggunaan layanan yang signifikan. Namun demikian, tingginya angka penggunaan belum secara otomatis mencerminkan keberlanjutan finansial atau kinerja operasional yang optimal bagi pengelola transportasi publik (Assyidiqi et al., 2025).

Dari sisi layanan, Trans Jatim menerapkan jam operasional reguler sekitar 05.00–21.00 WIB setiap hari, dengan frekuensi antar-bus yang cukup ketat selama jam sibuk untuk memastikan kontinuitas layanan berdasarkan rute dan jadwal Trans Jatim 2026. Selain itu, Trans Jatim didukung oleh aplikasi *Transjatim-AJAIB* yang menyediakan informasi rute, jumlah penumpang *real-time*, dan panduan layanan bagi pengguna. Tarif penumpang Trans Jatim pada umumnya tersedia dalam kategori umum dan pelajar, di mana penumpang umum dikenakan tarif Rp.5.000 dan tarif khusus untuk pelajar/santri/mahasiswa Rp.2.500. Sistem pembayaran menerima semua jenis pembayaran, baik tunai maupun non tunai (*cashless*) demi mendorong penggunaan moda angkutan umum dalam kehidupan sehari-hari masyarakat (Fahriyyah, 2025).

Namun demikian, perkembangan signifikan ini tidak lepas dari berbagai tantangan dalam operasionalnya. Penelitian mengenai kinerja operasional menunjukkan bahwa

indikator seperti waktu tempuh, frekuensi layanan, kecepatan rata-rata, dan faktor muat sangat berpengaruh terhadap kualitas pelayanan transportasi publik. Pada studi lain di koridor berbeda Bus Trans Jatim, beberapa parameter kinerja masih belum memenuhi standar pelayanan yang optimal menurut pedoman teknis angkutan umum, meskipun beberapa aspek seperti kecepatan rata-rata dan frekuensi kendaraan telah memenuhi syarat (Juliati & Ayunaning, 2024). Kondisi ini mengindikasikan bahwa meskipun Trans Jatim Koridor I menjadi pilihan transportasi masyarakat, terdapat kebutuhan mendalam untuk memahami seberapa efektif operasionalnya serta seberapa layak tarif yang diberlakukan dari perspektif operasional dan ekonomis.

Salah satu isu krusial dalam penyelenggaraan transportasi publik adalah penetapan tarif yang adil dan layak. Tarif yang terlalu rendah berpotensi menimbulkan defisit anggaran operasional, sementara tarif terlalu tinggi dapat mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum dan justru mendorong penggunaan transportasi pribadi. Besaran tarif ideal perlu memperhitungkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), yaitu seluruh biaya yang dikeluarkan operator untuk mengoperasikan rute tersebut dengan standar pelayanan tertentu. Hal ini relevan dalam konteks penentuan tarif yang tidak hanya menutup biaya operasional, tetapi juga mempertimbangkan *Willingness To Pay* (WTP) dan *Ability To Pay* (ATP) masyarakat di wilayah rute layanan. Analisis BOK menjadi penting karena komponen biaya termasuk bahan bakar, perawatan, dan biaya SDM yang secara langsung memengaruhi keberlanjutan operasional keseluruhan, sementara aspek WTP dan ATP masyarakat menggambarkan sejauh mana tarif yang ditetapkan dapat diterima secara ekonomi dan sosial oleh pengguna jasa (Permani et al., 2024).

Kondisi operasional Bus Trans Jatim Koridor I yang ditandai dengan tingginya kepadatan penumpang pada jam sibuk, waktu tunggu yang relatif lama, serta perbedaan tingkat keterisian armada antara jam sibuk dan jam sepi menunjukkan adanya permasalahan dalam pengelolaan layanan angkutan umum. Kepadatan penumpang yang mendekati bahkan melebihi kapasitas maksimum tidak hanya berdampak pada kenyamanan dan keselamatan penumpang, tetapi juga mencerminkan ketidakseimbangan antara permintaan dan kemampuan pelayanan. Dengan demikian, evaluasi kinerja operasional angkutan umum perlu dilaksanakan berdasarkan ketentuan dalam Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 mengenai Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Kawasan Perkotaan. agar tingkat pelayanan Bus Trans Jatim Koridor I dapat dinilai secara objektif dan terukur.

Di sisi lain, kondisi operasional tersebut juga berimplikasi langsung terhadap aspek pembiayaan dan penetapan tarif layanan. Tingginya intensitas operasional pada jam sibuk berpengaruh terhadap besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang harus ditanggung oleh operator, sementara tarif yang diberlakukan perlu tetap mempertimbangkan kemampuan dan kemauan bayar masyarakat sebagai pengguna jasa. Perbedaan karakteristik dan kondisi sosial ekonomi penumpang menyebabkan adanya variasi *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP), sehingga kelayakan tarif tidak dapat ditentukan hanya berdasarkan biaya operasional semata. Oleh karena itu, diperlukan analisis kelayakan tarif Bus Trans Jatim Koridor I yang mengintegrasikan pendekatan BOK, ATP, dan WTP secara komprehensif guna menghasilkan rekomendasi

tarif yang berkeadilan, berkelanjutan, serta mendukung peningkatan kualitas pelayanan transportasi publik.

Alasan yang mendasari penelitian ini dilaksanakan adalah meningkatnya kebutuhan layanan transportasi publik pada kawasan aglomerasi Gerbangkertosusila, khususnya pada rute Gresik–Surabaya–Sidoarjo yang dilayani oleh Bus Trans Jatim Koridor I. Pertumbuhan penduduk usia produktif serta tingginya mobilitas komuter antardaerah menyebabkan permintaan perjalanan harian terus meningkat, sehingga menuntut ketersediaan layanan transportasi massal yang efektif, efisien, dan berkelanjutan. Meskipun tingkat okupansi penumpang tergolong tinggi, kondisi tersebut belum sepenuhnya mencerminkan kinerja operasional yang optimal karena masih dijumpai permasalahan seperti fluktuasi *load factor*, waktu tunggu, dan kepadatan pada jam sibuk. Selain itu, penetapan tarif yang berlaku perlu dikaji kesesuaiannya terhadap biaya operasional yang dikeluarkan operator serta keterjangkauannya bagi masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan suatu penelitian yang mampu mengevaluasi kinerja operasional sekaligus menilai kelayakan tarif secara komprehensif.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif melalui survei lapangan dan analisis perhitungan tarif berbasis biaya serta persepsi pengguna. Metode kuantitatif merupakan metode penelitian yang digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu dengan menggunakan instrumen penelitian serta analisis data yang bersifat statistik (Sugiyono, 2019). Metode penelitian deskriptif kuantitatif digunakan untuk menggambarkan fenomena yang terjadi dengan menggunakan data numerik yang

dianalisis secara statistik sehingga dapat memberikan gambaran yang sistematis mengenai objek penelitian.

Evaluasi kinerja operasional dilakukan dengan mengukur indikator pelayanan seperti *load factor*, *headway*, frekuensi, waktu tempuh, dan waktu tunggu. Sementara itu, analisis kelayakan tarif menggunakan pendekatan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), *Ability To Pay* (ATP), dan *Willingness To Pay* (WTP). Pendekatan BOK memiliki kelebihan dalam menggambarkan kebutuhan biaya aktual operasional sebagai dasar penentuan tarif minimum yang menjamin keberlanjutan layanan. Adapun ATP merepresentasikan kemampuan ekonomi pengguna dalam membayar tarif, sedangkan WTP mencerminkan tingkat kesediaan membayar berdasarkan persepsi terhadap kualitas pelayanan. Integrasi ketiga metode tersebut menjadi keunggulan penelitian ini karena mampu menghasilkan rekomendasi tarif yang layak secara finansial bagi operator sekaligus terjangkau dan berkeadilan bagi masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi publik.

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian yang telah dijelaskan, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan penelitian sebagai berikut:

1. Apa saja karakteristik penumpang Bus Trans Jatim Koridor 1 Rute Gresik – Sidoarjo?
2. Berapa besar kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo?
3. Berapa besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik–Sidoarjo?

4. Berapa tarif penumpang Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)?
5. Berapa tarif yang layak dikenakan pada penumpang Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo sesuai dengan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan yang telah dipaparkan, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui karakteristik penumpang Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo.
2. Menganalisis kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo.
3. Menghitung besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo.
4. Mengetahui tarif penumpang Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).
5. Mengetahui tarif yang layak dikenakan pada penumpang Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo sesuai dengan ATP dan WTP.

1.4 Batasan Penelitian

Agar pelaksanaan penelitian ini lebih terfokus dan tidak keluar dari tujuan yang telah ditentukan, maka ditetapkan batasan-batasan penelitian sebagai berikut:

1. Penelitian ini dibatasi pada layanan Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo dan tidak meliputi koridor Trans Jatim lainnya.

2. Analisis kinerja operasional pada penelitian ini dibatasi hanya pada beberapa parameter utama, yaitu *load factor*, *headway*, waktu tunggu, dan waktu tempuh perjalanan. Parameter lain di luar indikator tersebut tidak dibahas secara mendalam.
3. Analisis kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor I dibatasi pada indikator teknis angkutan umum sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan.
4. Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dibatasi pada komponen biaya operasional yang secara langsung terkait dengan pengoperasian armada Bus Trans Jatim Koridor I, seperti biaya bahan bakar, biaya perawatan dan pemeliharaan, biaya tenaga kerja, serta biaya operasional lainnya yang relevan, tanpa memperhitungkan biaya investasi awal.
5. Analisis *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) dibatasi pada penumpang Bus Trans Jatim Koridor I yang menjadi responden penelitian, dengan mempertimbangkan karakteristik sosial ekonomi dan pola perjalanan pengguna jasa.
6. Evaluasi kelayakan tarif dibatasi pada tarif yang berlaku pada saat penelitian dilakukan, yaitu tarif penumpang umum dan tarif khusus (pelajar/mahasiswa/santri), tanpa membahas skenario perubahan tarif di masa mendatang.
7. Pengambilan data penelitian dibatasi pada periode waktu tertentu selama pelaksanaan penelitian, sehingga hasil yang diperoleh merepresentasikan kondisi operasional dan karakteristik penumpang pada periode tersebut.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan beberapa manfaat sebagai berikut:

1. Mengetahui karakteristik penumpang dan kinerja operasional Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo.
2. Mengetahui besaran Biaya Operasional Kendaraan (BOK) serta kemampuan dan kemauan bayar penumpang (ATP & WTP) terhadap tarif Bus Trans Jatim Koridor I.
3. Menjadi bahan pertimbangan dalam evaluasi kelayakan tarif dan peningkatan kualitas pelayanan Bus Trans Jatim Koridor I.

1.6 Lokasi Penelitian

Lokasi pengambilan data dilakukan pada Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik – Sidoarjo. Rute pelayanan Koridor I dimulai dari Terminal Bunder, yang berlokasi di Kecamatan Cerme, Kabupaten Gresik, dan berakhir di Terminal Porong di Kecamatan Porong, Kabupaten Sidoarjo. Sepanjang rute tersebut, Bus Trans Jatim Koridor I melintasi wilayah strategis yaitu Kota Surabaya. Secara operasional, Bus Trans Jatim Koridor I memiliki jarak tempuh rute sekitar ± 70 km, dengan waktu tempuh perjalanan rata-rata berkisar antara 120–150 menit, tergantung pada kondisi lalu lintas dan waktu operasional. Rute trayek Bus Trans Jatim Koridor I disajikan pada gambar 1.1 berikut.



Gambar 1.1 Peta rute trayek Bus Trans Jatim Koridor I
Sumber: TransJatim-Ajaib