

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang penelitian, rumusan permasalahan yang terjadi di lokasi studi disertai pertanyaan penelitian yang akan dijawab pada bab kesimpulan dan rekomendasi. Selain itu bab ini juga menjelaskan ruang lingkup substansi yang menjadi pembahasan dan ruang lingkup wilayah beserta sistematika penulisan tugas akhir.

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan / pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan atau penumpang ke tempat lain (Abbas dalam Andriansyah, 2015). Dengan meningkatnya aktivitas penduduk, maka tuntutan akan pergerakan penduduk akan semakin meningkat. Peningkatan terhadap pergerakan penduduk dari suatu daerah ke daerah lainnya akan menimbulkan masalah seperti kemacetan jika tidak diimbangi dengan perkembangan sarana dan prasarana transportasi.

Kota Jakarta dengan jumlah penduduk mencapai 10.467.629 jiwa pada tahun 2018 (BPS Kota Jakarta, 2019). Lalu berdasarkan hasil survei komuter Jabodetabek tahun 2014, jumlah komuter Jabodetabek sebanyak 3.566.178 orang, sementara komuter Bodetabek yang melakukan kegiatan di DKI Jakarta sebanyak 1.382.296 orang (BPS DKI Jakarta, 2018). Adanya pergerakan masyarakat komuter dari daerah Bodetabek menuju Kota Jakarta yang jumlahnya cukup banyak setiap hari kerja tentu akan meningkatkan tingkat kemacetan di Kota Jakarta. Selain itu, salah satu penyebab kemacetan di daerah perkotaan adalah meningkatnya kecenderungan para pemakai jasa transportasi untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum (Tamin, 2000).

Salah satu solusi pemerintah dalam mengurangi tingkat kemacetan di Kota Jakarta adalah membangun moda angkutan umum baru, yaitu MRT (*mass rapid transit*). MRT Jakarta yang mulai dibangun pada 10 Oktober 2014 ini diresmikan pada 24 Maret 2019, memiliki kapasitas 1900 penumpang per rangkaian dengan rute Lebak Bulus – Bundaran HI. Pola operasi *weekday* dimulai pada pukul 05.00 pagi hingga 24.00 WIB setiap Senin hingga Jumat. Selang waktu keberangkatan antar rangkaian-kereta pada waktu sibuk setiap lima menit dan 10 menit di luar waktu sibuk dengan operasional 14 rangkaian kereta (285 perjalanan per hari). Sedangkan pola operasional akhir pekan menggunakan tujuh rangkaian kereta dengan selang waktu keberangkatan setiap 10 menit (219 perjalanan per hari) mulai pukul 05.00 hingga 24.00 WIB. MRT kedepannya akan terintegrasi dengan moda transportasi lain di Kota Jakarta, seperti LRT Jakarta, Transjakarta dan KRL *Commuter Line* (PT. MRT Jakarta, 2019).

Salah satu faktor pemilihan moda oleh pelaku perjalanan adalah karakteristik angkutan transportasi, dimana didalamnya terdapat kinerja operasional dan pelayanan (Tamin, 2000). Jika tingkat pelayanannya rendah maka masyarakat akan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan angkutan umum. Pelayanan angkutan umum yang rendah biasanya diakibatkan oleh sarana dan prasarana yang kurang memadai, waktu tempuh yang cukup lama, *load factor* yang berlebihan, tingkat kenyamanan dan keamanan yang rendah, serta sulitnya akses terhadap moda angkutan umum tersebut.

MRT Kota Jakarta agar dapat menjadi pilihan utama masyarakat Kota Jakarta dalam melakukan kegiatan transportasi harus mampu memberikan pelayanan yang efektif dan efisien sesuai dengan standar pelayanan yang ada. Jika MRT mampu memberikan pelayanan yang efektif dan efisien, maka diharapkan masyarakat akan beralih menggunakan MRT dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadinya. Jika dapat terjadi peralihan, maka akan terjadi pengurangan tingkat kemacetan di Kota Jakarta.

Jumlah penumpang MRT Kota Jakarta mengalami peningkatan 10742 orang dari bulan April ke bulan September 2019. Naik-turunnya jumlah penumpang MRT dari bulan ke bulan disebabkan berbagai faktor, contohnya libur sekolah di bulan Juli 2019, adanya *blackout* di bulan Agustus 2019 dan adanya demo mahasiswa di bulan September 2019 (PT. MRT Jakarta, 2019). Berikut adalah data jumlah penumpang beserta *load factor* MRT selama 6 bulan pertama operasionalnya:

**Tabel 1.1 Data Jumlah Penumpang MRT Kota Jakarta Tahun 2019**

<b>Bulan</b>	<b>Jumlah Penumpang (Jiwa / hari)</b>	<b>Kapasitas (Jiwa / hari)</b>	<b>Load Factor</b>
Apr-19	79644	508060	15,68%
Mei-19	72695	508060	14,31%
Jun-19	81816	508060	16,10%
Jul-19	93165	508060	18,34%
Agu-19	80018	508060	15,75%
Sep-19	90386	508060	17,79%

Sumber: Al Hikam, Ramadhan, Hartomo, 2019

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa *load factor* tertinggi dari MRT Jakarta adalah 18,34% dan terendah adalah 14,31%. Sedangkan rata-ratanya berkisar diangka 15-18% per bulannya. Nilai *load factor* ini masih terhitung rendah, dan jauh dari standar *load factor* angkutan umum Indonesia yaitu sebesar 70%.

Kinerja pelayanan MRT Kota Jakarta dinilai berpotensi dan menarik untuk diteliti karena fungsi MRT salah satunya adalah mengurangi kemacetan di Kota Jakarta, perlu diimbangi dengan pelayanan yang baik agar masyarakat lebih memilih menggunakan moda ini dibandingkan kendaraan pribadinya. Nilai *load factor* MRT selama 6 bulan pertama operasionalnya yang masih rendah menjadi bukti bahwa belum banyak masyarakat yang memilih menggunakan MRT. Karena salah satu faktor pemilihan moda adalah kinerja dari moda transportasi tersebut, maka perlu dilakukan analisis terhadap kinerja operasional dan pelayanan MRT.

## 1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan utama adalah kurangnya minat masyarakat dalam memilih MRT sebagai moda utama dalam bertransportasi, hal ini dapat disebabkan karena beberapa faktor dan salah satunya adalah tingkat kinerjanya. Selain itu MRT merupakan moda baru sehingga perlu dinilai apakah kinerjanya sudah baik atau belum. *Load factor* dari MRT Jakarta berdasarkan data yang ada hanya berkisar sebesar 15-18% (Tabel 1.1). Salah satu cara untuk dapat meningkatkan *load factor* dari MRT Jakarta, diperlukan pelayanan serta kinerja operasional yang baik agar masyarakat Kota Jakarta lebih memilih untuk menggunakan MRT Jakarta dibandingkan dengan kendaraan pribadinya. Mulai dari fasilitas umum di dalam kereta yang ada harus terjaga dengan baik, jadwal tiba dan berangkat yang sesuai dengan jam operasional, akses menuju MRT Jakarta ini didukung oleh angkutan umum lainnya atau tidak, keamanan dan kenyamanan penumpang didalam ataupun diluar MRT serta harga tarif angkutan yang sesuai dengan harapan masyarakat Kota Jakarta menjadi beberapa faktor yang harus diperhatikan agar *load factor* dari MRT dapat meningkat.

Kehadiran MRT ini diharapkan mampu mengurangi beban jalan raya yang selama ini dipadati oleh kendaraan pribadi (Budi Karya Sumadi, 2019). Sebagai salah satu moda angkutan umum yang diharapkan mampu mengurangi tingkat kemacetan di Kota Jakarta sebagai Ibu Kota Negara Indonesia dan sebagai moda yang dapat membantu pergerakan penduduk, MRT Kota Jakarta memerlukan perhatian khusus dari pemerintah agar masyarakat lebih memilih untuk menggunakan moda transportasi ini.

Maka dari latar belakang dan beberapa penjelasan diatas, didapat permasalahan utama yang menjadi dasar pemilihan topik dan lokasi studi. Permasalahan tersebut yaitu:

- a. *Load Factor* MRT Kota Jakarta yang masih rendah yaitu berada dikisaran 15-18%, jauh dari standar angkutan umum yaitu sebesar 70%.
- b. Kinerja MRT Kota Jakarta perlu diperhatikan karena salah satu faktor pemilihan moda adalah tingkat kinerjanya
- c. MRT merupakan moda angkutan umum terbaru, sehingga perlu diteliti apakah kinerjanya sudah baik atau belum

Berdasarkan permasalahan yang telah dipaparkan, maka pertanyaan penelitian yang di rumuskan yaitu “**Bagaimana kinerja operasional dan pelayanan MRT Rute Lebak Bulus – Bundaran HI Kota Jakarta?**”.

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

#### **1.3.1 Tujuan**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijelaskan, maka tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi kinerja pelayanan dan operasional MRT Rute Lebak Bulus – Bundaran HI Kota Jakarta.

#### **1.3.2 Sasaran**

Berdasarkan tujuan yang telah dipaparkan, maka sasaran dari penelitian ini adalah:

1. Teridentifikasinya kondisi eksisting kinerja operasional MRT rute Lebak Bulus – Bundaran HI Kota Jakarta.
2. Teridentifikasinya kondisi eksisting kinerja pelayanan di dalam perjalanan MRT rute Lebak Bulus – Bundaran HI Kota Jakarta.
3. Teridentifikasinya tingkat kinerja operasional dan pelayanan MRT Kota Jakarta rute Lebak Bulus – Bundaran HI Kota Jakarta berdasarkan penilaian kondisi eksisting kinerja operasional dan pelayanan terhadap standar penilaian kinerja operasional dan pelayanan.

## 1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup wilayah studi adalah MRT Kota Jakarta rute Lebak Bulus – Bundaran HI beserta stasiun yang dilaluinya, sedangkan ruang lingkup substansi mencakup hal-hal yang menjadi bahasan studi yaitu kinerja operasional dan pelayanan kereta MRT Kota Jakarta.

### 1.4.1 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi yang dibahas dalam studi ini adalah kinerja pelayanan dan operasional rangkaian kereta MRT Kota Jakarta. Berdasarkan Pergub No. 95 Tahun 2019 mengenai standar pelayanan minimum angkutan orang dengan moda raya terpadu / *mass rapid transit* dan lintas raya terpadu / *light rail transit*, terdapat 2 standar pelayanan minimum, yaitu standar pelayanan dalam perjalanan (di dalam kereta) dan di stasiun, dalam studi ini standar pelayanan yang diambil adalah kinerja pelayanan di dalam perjalanan. Menurut SK/687/AJ.206/DRJD/2002 tentang penyelenggaraan angkutan umum di wilayah kota dalam trayek tetap dan teratur, analisis kinerja rute dan operasi ini mengkaji berbagai parameter dalam operasionalnya.

Substansi yang diteliti berupa penilaian terhadap kinerja operasional dan pelayanan MRT Kota Jakarta berdasarkan kondisi eksisting terhadap standar pelayanan minimal kinerja tersebut. Kinerja pelayanan adalah berbagai macam bentuk pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan kepada pengguna jasa (Pergub No. 95 Tahun 2019 DKI Jakarta), sedangkan kinerja operasional adalah berbagai macam kondisi / variabel yang harus dipenuhi penyedia jasa saat melakukan kegiatan operasional (SK Dirjen No.687/AJ.206/DRJD/2002). Penilaian terhadap masing-masing variabel hanya dilakukan berdasarkan observasi primer saja dan data sekunder yang didapatkan.

Secara lebih rinci, aspek materi yang dibahas dalam studi ini meliputi:

- 1) Kinerja Operasional MRT Kota Jakarta Lebak Bulus – Bundaran HI:

- *Headway*
- Waktu tunggu penumpang
- Waktu pelayanan angkutan
- Frekuensi
- Kapasitas operasi
- Waktu tempuh kereta MRT
- *Load factor*

2) Kinerja Pelayanan di dalam perjalanan (di kereta) MRT Kota Jakarta Lebak Bulus – Bundaran HI dalam Pergub No. 95 Tahun 2019 mengenai standar pelayanan minimum angkutan orang dengan moda raya terpadu / *mass rapid transit* dan lintas raya terpadu / *light rail transit* terdapat 6 penilaian, yaitu:

- Keselamatan
- Keamanan
- Keandalan
- Kenyamanan
- Kemudahan memperoleh informasi
- Kesenjajaran

#### 1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

MRT Kota Jakarta adalah moda angkutan umum di Kota Jakarta yang melayani rute Bundaran HI – Lebak Bulus dengan jarak sepanjang 15,7 Km dengan waktu tempuh 30 menit. MRT memiliki kapasitas 1900 penumpang per rangkaian kereta, MRT melewati total 13 stasiun (7 stasiun layang dan 6 stasiun bawah tanah) untuk rute Bundaran HI – Lebak Bulus.

Adapun lokasi dalam studi ini adalah stasiun yang berada pada jalur MRT Kota Jakarta rute Bundaran HI – Lebak Bulus. Maka didapatkan 13 stasiun yang dijadikan sebagai lokasi studi, yaitu:

1. Stasiun Bundaran HI

2. Stasiun Dukuh Atas

3. Stasiun Setiabudi
4. Stasiun Bendungan Hilir
5. Stasiun Istora
6. Stasiun Senayan
7. Stasiun ASEAN
8. Stasiun Blok M
9. Stasiun Blok A
10. Stasiun Haji Nawi
11. Stasiun Cipete Raya
12. Stasiun Fatmawati
13. Stasiun Lebak Bulus

Adapun peta wilayah studi dapat dilihat pada gambar berikut:







## **1.5 Sistematika Penulisan**

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisi latar belakang, perumusan permasalahan, tujuan sasaran, ruang lingkup substansi, ruang lingkup wilayah, dan sistematika penulisan.

### **BAB II TRANSPORTASI DAN ANGKUTAN UMUM**

Bab ini berisi teori - teori yang berkaitan erat dengan topik bahasan penelitian. Teori yang dikaji menyangkut sistem yang akan dikembangkan. Selain itu terdapat pembahasan dari masing – masing penelitian sebelumnya untuk melihat hal yang perlu diteliti lebih jauh.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini berisi metode penelitian yang merupakan langkah sistematis yang ditempuh untuk mencapai tujuan dari topik bahasan. Metodologi penelitian mencakup jenis penelitian, variabel yang digunakan dalam penelitian, metode pengumpulan data dan metode analisis data.

### **BAB IV GAMBARAN UMUM MRT (MASS RAPID TRANSIT) KOTA JAKARTA RUTE LEBAK BULUS – BUNDARAN HI**

Bab ini berisi gambaran umum mengenai MRT Kota Jakarta rute Lebak Bulus – Bundaran HI dan transportasi kota Jakarta.

### **BAB V KINERJA OPERASIONAL DAN PELAYANAN MRT KOTA JAKARTA RUTE LEBAK BULUS – BUNDARAN HI**

Bab ini berisi hasil analisis dari kinerja operasional dan pelayanan MRT Kota Jakarta rute Lebak Bulus – Bundaran HI dan temuan-temuan studi. Penilaian terhadap kinerja dilakukan dengan cara membandingkan kondisi eksisting terhadap standar pelayanan minimum yang ada.

## **BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Bab ini berisi temuan studi serta hasil penelitian berupa kesimpulan terkait pertanyaan penelitian sebelumnya. Selain itu bab ini juga menyajikan rekomendasi berupa solusi untuk menyelesaikan permasalahan dari hasil kesimpulan penelitian.

