

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Surakarta, atau sering juga disebut Kota Solo, tergolong dalam *secondary city* yang diprediksi akan menjadi kota metropolitan di masa depan. Dengan perkembangan kota yang cukup tinggi menjadikan kebutuhan pergerakan masyarakat dan barang semakin besar. Hal ini membawa konsekuensi akan adanya peningkatan pada pelayanan transportasi Kota Solo.

Untuk mengantisipasi ancaman kemacetan dan permasalahan lalu-lintas lainnya (kecelakaan & polusi) Pemerintah Kota (Pemkot) Solo mencanangkan visi misi Kota Surakarta Menuju Kota dengan Transportasi yang berkelanjutan. Salah satu program kerjanya adalah merevitalisasi angkutan umum perkotaan regular menjadi angkutan umum dengan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) yang diwujudkan dalam bentuk *Batik Solo Trans* (BST) mulai beroperasi pada September 2010.

Pada pengembangannya, pada tahun 2013, Pemkot Solo melalui Dishubkominfo yang juga dibantu oleh konsultan, menerapkan sistem angkutan umum berbasis BRT dengan jaringan rute terintegrasi yang terdiri dari delapan koridor. Setelah permasalahan yang timbul semasa uji coba, delapan koridor ini dievaluasi dan jumlah koridor kini bertambah menjadi empat belas koridor.

Pada tahap awal pelaksanaan operasional, koridor satu dan koridor dua telah menggunakan armada bus sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP) BST. Sedangkan untuk koridor berikutnya masih menggunakan bus regular yang beroperasi. Untuk itu Pemkot Solo melalui Dishubkominfo berencana untuk menggunakan BST pada koridor selanjutnya yakni pada koridor tiga dan empat.

Untuk mengimplementasikan koridor BST selanjutnya diperlukan analisis potensi *demand* di koridor empat BST. Selain itu agar kelangsungan penggunaan BST dalam mengakomodasi kepentingan penumpang selaku konsumen dapat

terjaga maka diperlukan analisis pada tarif sehingga tarif tidak memberatkan baik pengguna jasa maupun operator.

Salah satu tempat yang dianggap memiliki potensi *demand* yang cukup besar adalah sekolah dan perguruan tinggi. Banyaknya sekolah yang berada di sepanjang koridor empat BST tentunya memberikan pergerakan terhadap siswa/mahasiswa ke daerah sekitarnya.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan di atas, dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Berapa potensi *demand* dan perjalanan yang dihasilkan siswa/i dan mahasiswa/i yang menggunakan BST koridor empat dalam sehari?
2. Berapa besar nilai *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) pada sekolah dan perguruan tinggi?

1.3 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Wilayah kajian adalah rute perencanaan BST koridor empat pada peta Kota Surakarta yang sudah ditetapkan oleh Dishubkominfo Kota Surakarta.
2. Angkutan umum yang diteliti adalah BST koridor empat.
3. Data yang diperoleh berdasarkan hasil survei di lapangan dengan mensurvei siswa/i tingkat SMP, SMA, SMK dan Perguruan Tinggi di sepanjang koridor BST yang dilalui.
4. Data populasi yang diteliti diambil dari data populasi sekolah sepanjang koridor BST tanpa memperhatikan efek dari koridor BST yang lain.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan dan batasan masalah di atas, dapat dirumuskan tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Mengestimasi potensi perjalanan penumpang BST koridor empat pada sekolah (SMP, SMA, SMK dan perguruan Tinggi) di sepanjang koridor empat.
2. Mengestimasi kemampuan siswa/i dan mahasiswa/i dalam membayar tarif yang akan diberlakukan.

1.5 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan gambaran mengenai potensi yang dapat diperoleh dari koridor jalan. Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Bagi pemerintah daerah, yaitu sebagai bahan masukan dalam melakukan kajian koridor BST.
2. Bagi mahasiswa, dapat mengetahui dan memahami studi tentang pemilihan moda.
3. Bagi perguruan tinggi, dapat memperkaya khasanah penelitian pada transportasi.
4. Bagi masyarakat, dapat memberi alternatif dalam pemilihan moda untuk mengatasi permasalahan transportasi kota.